

SLUSSEN 1935-2015

Diagnóstico de una ruina moderna

Álvaro CLÚA UCEDA

Universitat Politècnica de Catalunya

Director de la tesis en curso: prof. Josep Parcerisa

alvaro.clua@upc.edu

RESUMEN

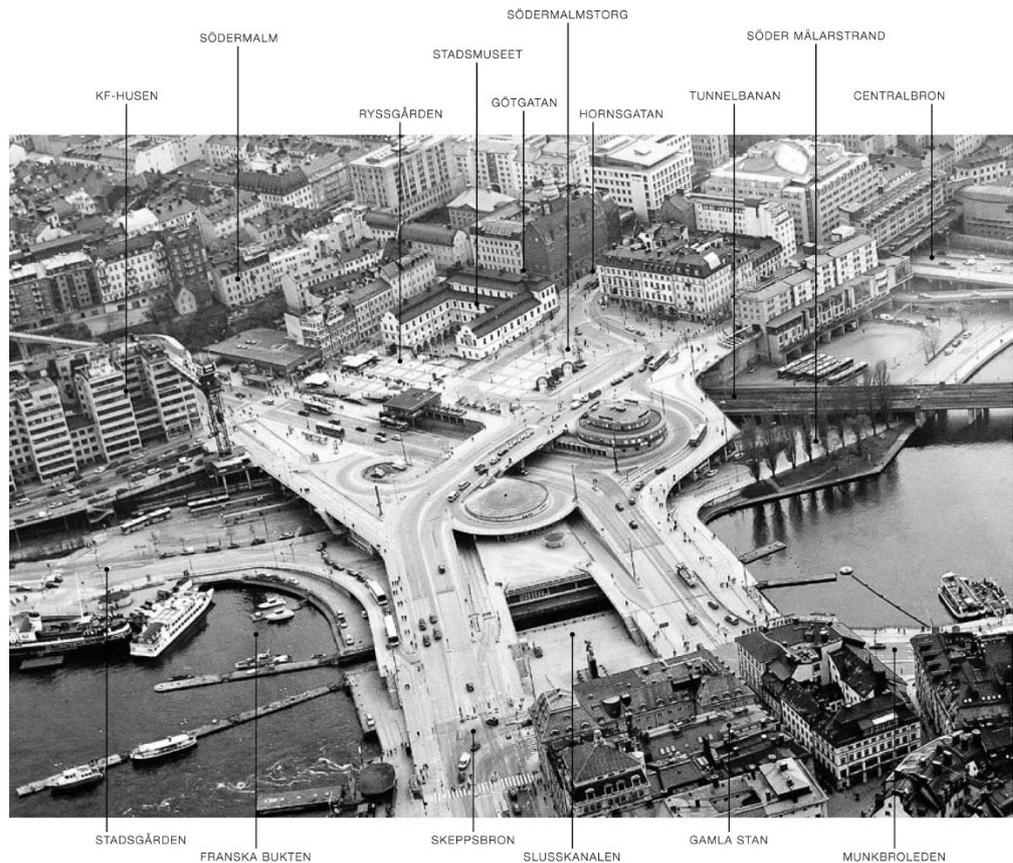
El proyecto del Slussen en Estocolmo es hoy una ruina del movimiento moderno. Aquella visión optimista y eterna de la arquitectura funcionalista se presenta incierta y desproporcionada tras menos de un siglo de pervivencia. Paredes desconchadas, metales oxidados por el salitre, azulejos rotos, tiendas en decadencia y paseantes en sombra muestran un espacio hoy muy distinto de aquella "elegancia" que pregonara en 1935 el periódico *Svenska Dagbladet* ante el proyecto de Tage William-Olsson. ¿Cuáles son las causas de la decadencia de ese intersticio urbano? ¿Es en origen un proyecto erróneo, una historia malograda? Las respuestas se argumentan desde un recorrido intencionado por algunos momentos clave de su transformación: en el rastro de esbozos nunca realizados, en las vacilaciones del proyecto original, en las instantáneas de su inauguración, en sus detalles de acabados y comercio o finalmente en las imágenes presentadas al concurso internacional de 2008. Quizás puedan argumentarse ahí las futuras intervenciones que se ciernen sobre el Slussen moribundo: ¿mirada nostálgica, oportunismo, *tabula rasa*?

Palabras clave: slussen, proyecto urbano, infraestructura, transformación

ABSTRACT

The Slussen project in Stockholm is today a ruin of the modern movement. After less than a century of life, the place appears in an uncertain and disproportionate way, far from the optimistic and eternal vision of functionalist architecture. Flaking walls, oxidized metals, broken tiles, decadent shops and pedestrians lost in the shadow of the infrastructure show a very different space of that "elegant" prototype declared by the *Svenska Dagbladet* in 1935 on the built project of Tage William-Olsson. Which are the reasons for the decadence of this urban interstice? Is the original Slussen designed by Tage William-Olsson a wrong project, a failed story? In this article, answers are argued following an intentional trip through some key episodes of its existence: through the traces of sketches ever executed and the variations of the original project, through some images of its inauguration and the subtle details in the bright shopping stores and, finally, through the reading of the proposals presented to the recent international competition in 2008. Perhaps the future transformation of the dying Slussen could learn some arguments from the experience of its own past. ¿Nostalgic view, opportunism, *tabula rasa*?

Key words: slussen, urban project, infrastructure, transformation



“Una buena solución [en arquitectura] no es solo aquella simple, barata y práctica, sino especialmente aquella ante la cual el alma humana se sobrecoge y aquella que habiéndose transformado en ruina al cabo de unos miles de años, habiendo cesado los requerimientos prácticos y económicos, todavía consigue seducir por su belleza”
(William-Olsson, 1927:262)

Pocos elementos en Estocolmo condensan tanta significación urbana y territorial como seguramente haga el Slussen. En él podemos ver sintetizada la potencia de todo un territorio que se comprime entre el Mar Báltico y el Lago Mälaren, entre cotas topográficas dispares, punto de confluencia de infraestructuras y también plataforma abierta al paisaje. Metro, tren, autobuses, tranvías, barcos, ciclistas y peatones discurren por este singular trébol urbano que expresa con dramatismo el código genético que construye la cohesión urbana de una ciudad de topografía accidentada.

Esta condición de pieza estratégica entre la ciudad antigua (*Gamla Stan* o *Staden mellan broarna*, la ciudad entre puentes) y el ensanche de Södermalm, ha hecho que se acumulen a lo largo de los siglos numerosas imágenes de transformación de cometido y escalas distintas: desde los proyectos de esclusas -Kristinaslussen (1642), Polhemslussen (1755), Nils Ericson (1852) y Karl Johan XIV (1935)-, pasando por proyectos parciales y fragmentarios -el Ayuntamiento del Sur de Nicolaus Tessin, el edificio de Trehöringen, la inauguración en 1883 del ascensor Katarina- o finalmente, con la llegada del siglo XX, la acumulación de hasta 25 propuestas distintas de ordenación sucedidas en un breve lapso de tiempo. El Slussen acabará cristalizando su forma definitiva en 1935, de la mano del arquitecto Tage William-Olsson y el ingeniero Gösta Lundborg, atendiendo a las exigentes premisas del tráfico rodado sobre la ciudad.

En ese mismo año numerosas personas se arracimaron sobre el Slussen, relleno de los espacios entre viales. El lugar se vivía con asombro, se trataba de la inauguración de una singular solución viaria de extrarradio aplicada sobre uno de los *pliegues urbanos*¹ más estratégicos de la ciudad. La modernidad se

¹ Empleamos la imagen del pliegue para presentar el Slussen desde su singular inflexión del tejido urbano (Deleuze, 1989), la manifestación elocuente de una disrupción hecha materia de proyecto. (Mòdol, 2010)

celebraba con postales iluminadas de neón, como un eco cercano de la Exposición Internacional de Estocolmo de 1930. El Slussen se elevaba como una “máquina del tráfico” que, con optimismo, venía a sumarse a las discusiones de las *máquinas* de la arquitectura: la “máquina de habitar” del arquitecto francés y la “máquina de curar” del Sanatorio de Paimio de Alvar Aalto. “La première grande oeuvre des temps modernes” escribirá precisamente Le Corbusier a Tage William-Olsson en una célebre carta de 1932 (William-Olsson, 1935:209). La prensa, a su vez, dedicará felicitaciones en sus páginas y la novedad del proyecto atraerá a curiosos arriba y abajo, descubriendo los entresijos de esta topografía artificial. No es de extrañar pues que en 1940 el fotógrafo Lennart af Petersens retrate el extraño fenómeno de la colocación del árbol de Navidad sobre el Slussen: más allá de su eficacia para el tránsito, este lugar buscaba ser también lugar con *urbanidad*², como bien trató de lograr el delicado proyecto de comercio subterráneo (*Blå Bodarna*) ubicado en los resquicios de las curvas del tráfico, como luego se comentará con más detenimiento.

Pero pasados ochenta años, hoy las celebraciones en el Slussen parecen haber cesado. Más bien al contrario: difícilmente podemos ver aquella aura de exquisitez sobre este lugar. El Slussen es más bien una ruina del Movimiento Moderno. Aquella visión optimista y eterna de la arquitectura funcionalista se nos muestra hoy desgastada y descompuesta tras menos de un siglo de pervivencia. Las paredes desempapeladas y desgastadas, los metales oxidados por el salitre, los azulejos rotos de los pasajes peatonales, los escaparates de las tiendas en decadencia, paseantes en sombra, un Slussen muy distinto de aquel “prototipo de la elegancia” que pregonara en 1932 el periódico *Svenska Dagbladet*. ¿Cuáles son sus causas? ¿Por qué su muerte?



Tres vistas sucesivas del Slussen: el día de su inauguración (1935), la colocación del árbol de Navidad (1946) y las trazas sobre la nieve en 1961.

(*Svenska Dagbladet*, 1935; Lennart af Petersens, 1940; Herbert Lindgren, 1961)

1 AUTOPSIA DE UN SLUSSEN AGONIZANTE

En torno al lugar histórico del Slussen se percibe una constante tendencia de transformación, de mutabilidad. Desde los inicios de la constitución de Estocolmo, la “Venecia del Norte”, se ha ido configurando como puerta a la ciudad desde el sur, lugar de intercambio fuera murallas, centro aduanero, enclave de comercio marítimo-terrestre, punto de conexión con Södermalm, nudo viario y, desde 2008, motivo de concurso de ideas y discusiones agitadas. El Slussen es hoy tema candente en Estocolmo, hecho que permite situar este artículo en una tesitura más operativa y contemporánea que el que un análisis estrictamente historiográfico del mismo podría dar.

Para ello, la metodología en la que se ha basado el trabajo original³ y también el destilado en este mismo artículo ha consistido en ir desgranando sucesivamente los argumentos que definen el Slussen como lugar y como acto de proyectación en sus múltiples escalas de interpretación: desde su dimensión territorial, sus resonancias sobre la ciudad de Estocolmo, las implicaciones en las dinámicas de la movilidad urbana y finalmente en la propia esencia del proyecto urbano *per se*. Las herramientas de análisis han sido la lectura de

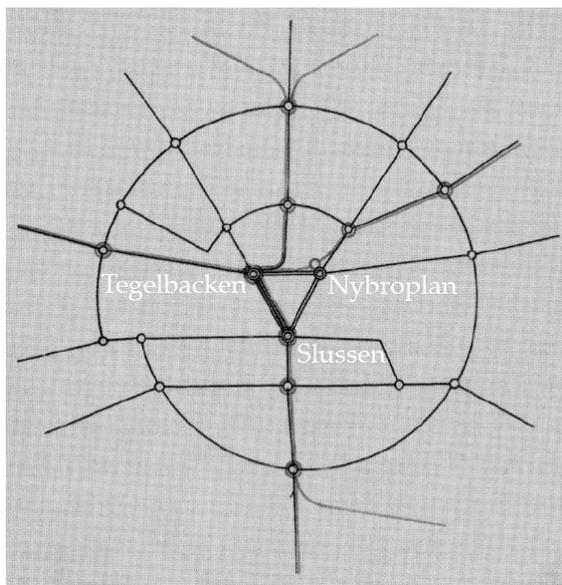
² Utilizamos aquí el término *urbanidad* en el sentido dado por M. de Solà-Morales en su artículo “Para una urbanidad material” (2005) y también en su conferencia inaugural de la ETSAB, 2010. *Urbanidad* como cualidad de determinados espacios urbanos con atributos de permeabilidad, sensualidad de las materias que lo conforman, mixtidad de los usos, multiplicidad de encuentros, respeto y capacidad de generar lugar con significado.

³ Este artículo sintetiza algunos de los argumentos expuestos en el trabajo “Construir el intersticio. Del Slussen como proyecto urbano al Estocolmo de Tage William-Olsson” presentado el 25/11/2014 como Trabajo Final del Máster de Investigación en Urbanismo, Universidad Politécnica de Catalunya y tutorizado por el prof. Dr. Josep Parcerisa.

fuentes bibliográficas específicas, la búsqueda, organización y manipulación de documentación gráfica, la consulta del Archivo de la Ciudad y bibliotecas de Estocolmo y, por último, la ratificación de las hipótesis en una visita al lugar. Tras este proceso de investigación se dibuja un objetivo claro: tratar de descubrir los secretos que el propio Slussen esconde como objeto construido, alejándose de los apriorismos que su propia presencia contundente evoca y evitando por el momento la referencia y comparación con otros proyectos coetáneos que desviarían el foco concreto de atención. Asimismo, cuestiones relativas a las propias contingencias económicas o sociales que un proyecto de este tipo trae necesariamente consigo también han sido obviadas ya que rebasarían el acotado alcance de este artículo.

1.1 DESCONEJIÓN ARTERIAL

El primer síntoma del ocaso del Slussen lo encontramos en sus propios orígenes. Desde sus inicios el Slussen ha sabido acumular en sí mismo las configuraciones de esclusa e istmo natural, puerta de entrada a la ciudad y punto de intercambio reconocido. Esta condición estratégica se consolidará con la definición de los muelles de Skeppsbron, al norte, el propio muelle del Slussen o los muelles de Stadsgården y Söder Mälarstrand. En 1871 entrará en carga la línea de enlace norte-sur entre las estaciones centrales de Tegelbacken y Södra Bantorget (pasando por Slussen) y sus ramales hacia los muelles antes citados. El Slussen será incluso la primera piedra de la construcción del sistema metro en Estocolmo, con la excavación del *Katarinatunneln* (Wringen, 1976) que conectará con Skanstull, la esclusa al sur de Södermalm. Su inauguración en septiembre de 1933 en forma de tren ligero (*premetron*) coincidirá con la reconstrucción urbana y viaria del Slussen, acompañado con la red electrificada de tranvías incorporada en 1905. En 1941 se establecerán las premisas para un plan de metro en Estocolmo y se harán las necesarias obras de adaptación de andenes y vehículos para incorporar el túnel al sistema previsto, que quedará inaugurado en 1950 y, en noviembre de 1957, se unirá al segundo tramo de la línea verde, conectados ahora a través de la estación central. Desde ese momento la red del metro continuará imparable hasta hoy día, la línea roja en 1964, la azul en 1975, sucesivas ampliaciones de la línea verde, que conformarán una topología de red gravitando sobre T-Centralen, en menor grado sobre Slussen, y radiales de captación hacia la periferia. El Slussen actuará desde entonces como un nodo de intercambio fundamental entre las líneas roja y verde de metro.



(izquierda) Diagrama de la estructura viaria dibujado por Tage William-Olsson donde se reafirma la centralidad del Slussen junto a Tegelbacken y Nybroplan alrededor de Gamla Stan. (Rudberg, 2004:138)

(derecha) Plancha 5 de la propuesta de enero de 1929 de Tage William-Olsson para el Slussen. Se grafía también en blanco la repercusión sobre el Palacio de las Cortes, al otro lado de Gamla Stan. (Stockholm Stadsarkiv)

Precisamente en esta detallada narración podemos encontrar el sentido de su nacimiento y decaimiento: el Slussen nace estratégicamente conectado con la ciudad cercana y lejana, y su alta accesibilidad es un requisito indispensable -aunque no suficiente- para mantener la intensidad de uso que tal acumulación de forma requiere. De ahí que, al erigirse el par Sergels Torg-Tegelbacken como auténtica centralidad ferroviaria y de referencia y el puerto de Hammarby y Nybroplan como imanes del comercio marítimo de mercancías y turístico, el Slussen ha ido relegándose a un nivel inferior para la movilidad general de Estocolmo.

Este posible desequilibrio futuro estaba de algún modo ya presente en las discusiones del propio Tage William-Olsson. Él mismo tampoco imaginó el Slussen como un proyecto aislado sino como una pieza en

estratégica relación con otros nodos de alta intensidad. Así lo muestra una planimetría general de Estocolmo de 1929 y en un diagrama sintético de la estructura general de la ciudad. En ambos casos, se sitúa el Slussen (esclusa) como un nodo estratégico conectado al triángulo Tegelbacken (estación central) y Nybroplan (puerto marítimo) y, en un segundo término, hacia el norte con Sergels Torg. Atendiendo al orden de construcción de estos nodos y la propia materialización de estos proyectos imaginados también por Tage William-Olsson⁴, podríamos afirmar como el Slussen se erige para el arquitecto como *modelo y escala de intervención* para la discusión urbana de Estocolmo uniendo en el mismo planteamiento los efectos de una infraestructura viaria contundente y una búsqueda –exitosa o errónea- de espacios urbanos de calidad.

En realidad, este juego de enfoques del problema a distintas escalas será algo consustancial al proyecto del Slussen desde sus orígenes. El proyecto nace precisamente cuando en 1928 el *Rådet till skydd för Stockholms skönhhet* (Comité para la Preservación de la Belleza de Estocolmo) le encarga desarrollar el estudio de reconversión del edificio del Ayuntamiento de Sur (Nicolaus Tessin, 1670s). Tage William-Olsson proyecta transformarlo en una estación de la línea de enlace ferroviaria norte-sur y acometerá el problema ampliando el foco desde la acotada escala edificatoria al ámbito urbano, como si el tema fuera más allá de los límites de lo edificado en un interés por implicar la ciudad entera. “Ésta llegó a ser una de sus formas características de actuar: convertir proyectos de edificios en proyectos urbanos (a menudo sin remuneración) como también desarrollar proyectos urbanos a la escala del detalle técnico” (Caldenby, 2003:301). Así, cuando se plantea el proyecto del Slussen, incorporará en su discusión al edificio del Palacio de las Cortes, en el otro extremo de la isla, junto con las secciones detalladas a escala 1/400. En sus dibujos revela su intención de encajar el proyecto en los flujos de movilidad, fuente de vida urbana pero también de decaimiento cuando se desequilibra la balanza delicada del sistema general de la movilidad.

1.2 SOBREDIMENSIÓN DE LA FORMA

Si se superponen las trazas de las propuestas previas dibujadas por Tage William-Olsson desde enero del 1929 hasta 1931, el dibujo resultante acaba por remarcar la coincidencia de algunos elementos a lo largo del tiempo, la vacilación en otros y la discusión estratégica de cada propuesta.

Además de los cambios en la colocación de la escultura de Karl Johan XIV –centro de gravedad en esta plaza de continuo movimiento- o en el encaje de la arquitectura sobre este lugar, la imagen también es elocuente en cuanto a los límites del Slussen se refiere. Se trata de una doble borde: el que delimita el plano inclinado de asfalto y el que separa tierra de agua. Sobre el segundo se ancla el mundo del atraque de barcos, la pesca y el intercambio, mientras que sobre el primero se ubican, situados a cotas distintas, amplios miradores hacia el trasiego de barcos y el paisaje abierto. Ahí es donde surge la primera variación de las propuestas: el Slussen, como se muestra en comparación con las primeras cartografías de 1600, ha ido ensanchando progresivamente su dimensión a medida que ha ido acumulando solicitudes, tratando de encajar por un lado el difícil encuentro de geometrías entre Södermalm y Gamla Stan, las exigencias de un alto salto de cota y la huella cada vez más amplia del tráfico marítimo y, con el cambio al siglo XX, también la del tráfico viario. La variación mayor del borde aparece en el ángulo con el muelle del este, el Stadsgården, al ir divergiendo en abanico la línea para permitir así la ubicación de la playa de vías, lugar privilegiado de intercambio marítimo.

Se muestra por tanto con claridad como la celebrada modernidad del tráfico sobre la ciudad en los años 20 comportará implícitamente una gran superficie para ser aplicada, un contraste claro con la delicada y entretejida escala de las calles decimonónicas. El encaje de la vialidad se convertirá en el *leiv motiv* de la transformación urbana y, en consecuencia, la excusa para renovar el patrimonio edificado de Estocolmo (Hall, 2009) mientras que, sobre el Slussen, esta irrupción implicará imaginarlo como una amplia plataforma inclinada donde acumular las solicitudes. A medida que las propuestas van a ir formulándose sobre el tablero de dibujo de Tage William-Olsson entre 1929 y 1931, la arquitectura y la infraestructura viaria se confrontarán en un difícil equilibrio de primacía que acabará decantándose finalmente por la arrolladora energía del tráfico y relegando, y no es poco, la arquitectura a los resquicios del trébol viario: desde propuestas donde buscará la multiplicación de plazas concatenadas (marzo 1931) a un sistema escalonado de espacios libres (enero 1929) o bien, en la solución final, introduciendo –como veremos más tarde- un sistema de galerías comerciales bajo la vibrante estructura de hormigón. En la evolución de las propuestas podemos comprender finalmente esta secuencia de propuestas de Tage William-Olsson como un registro elocuente de uno de los temas paradigmáticos del siglo XX, esto es, la irrupción del automóvil sobre las ciudades⁵.

⁴ Nos referimos a los trabajos que elaborará unos años más tarde para Tegelbacken -los alrededores de la estación central- o en los alrededores de Sergels Torg o Nybroplan, al cual dedicamos atención en el trabajo citado en la nota anterior (William-Olsson, 1931, 1956; Larsson, 1977; Sidenbladh, 1981, 1985; Rudberg, 2004)

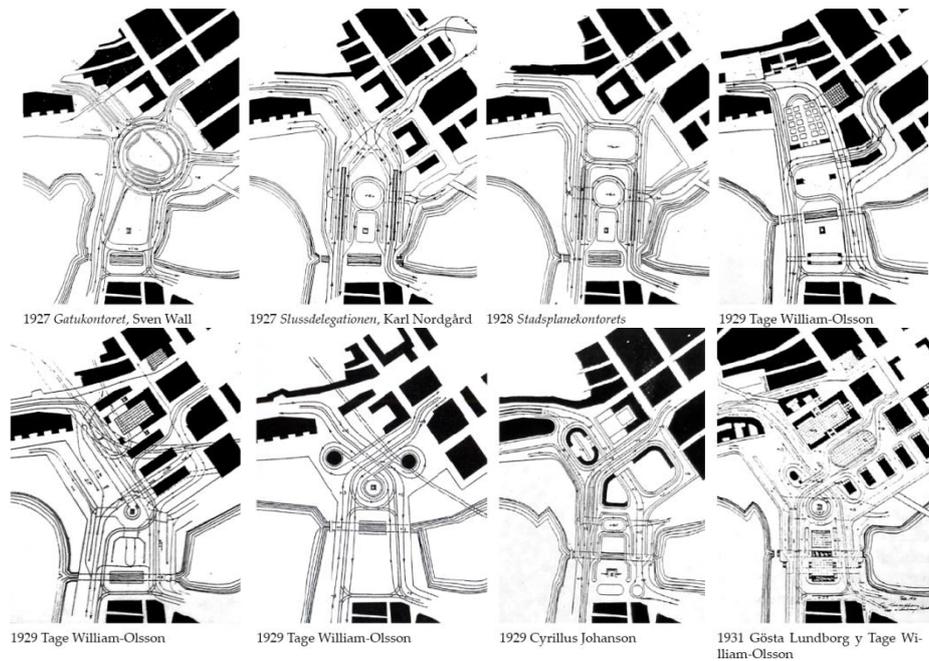
⁵ Sobre este tema, léase el artículo del propio autor “El Slussen como paradigma: infraestructura y arquitectura en cinco episodios”, pendiente de publicación en la revista *PPA*, Sevilla, 2015.



Invariantes y variaciones. Superposición de las propuestas de Tage William-Olsson para el Slussen (enero 1929; agosto 1929; otoño 1929 y marzo 1931) (Elaboración propia)

Esta irrupción sobre el lugar del Slussen comportará concretamente poner en juego una gran superficie, avanzándose al presumible auge del automóvil⁶ y duplicando carriles y espacios de incorporación, sin obstáculos y discontinuidades. Frente a las soluciones previas elaboradas por Sven Wall (*Gatukontoret*, 1927), Karl Nordgård (*Slussdelegationen*, 1927) o las propuestas presentadas junto al Plan General de 1928 dirigido por Albert Lilienberg, la solución adoptada no será ni la rotonda central ni el sistema semaforizado sino más bien el encaje de un novedoso trébol viario para responder con eficacia a la topografía y la vialidad al mismo tiempo. He aquí la otra cara de la moneda: favorecer con superficie de asfalto a las exigencias del momento ha llevado al Slussen a olvidar su condición de contacto con el agua que hoy discurre sin demasiado protagonismo sobre una forma –pasados ya ochenta años- sobredimensionada.

⁶ En la década de 1920 se detectó un aumento exponencial del tráfico, hasta 37.500 vehículos y 260.000 peatones al día, manteniéndose constante hasta disminuir en la posguerra y desarrollar un nuevo crecimiento máximo en 1960 (Sidenbladh, 1981: 474; Larsson, 1977: 444).



Entre los 25 slussen que se llegaron a dibujar a principios del siglo XX hasta su ejecución, estas últimas ocho propuestas adoptaron el tema del tráfico como tema central.

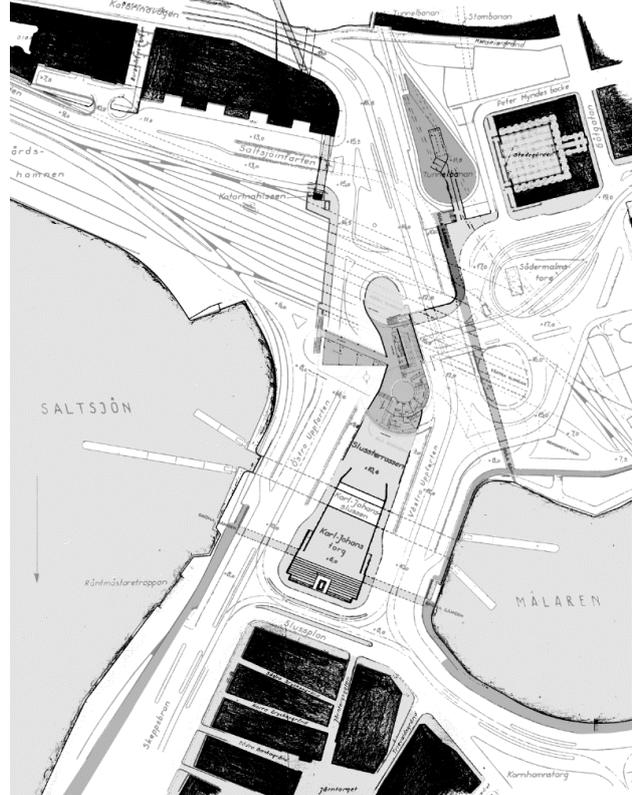
(Encuadre y selección propia a partir de Eklund, 1981; Blomqvist, 1999; Sörenson, 2004; Rudberg, 2004)

1.3 CARDIOPATÍA COMERCIAL

El tamaño de la plataforma llevará implícitamente una reflexión sobre cómo se vive internamente este gran istmo entre Gamla Stan y Södermalm. Tanto en los propios dibujos de Tage William-Olsson como en las primeras décadas de vida del Slussen, el discurrir de las personas se dará eminentemente por su parte central o bien acompañados de la barandilla tubular que rodea el plano inclinado. El primero se consolidará gracias a la construcción de un elegante pasaje comercial —el mencionado *Blå Bodarna*— bajo los bucles de la infraestructura viaria y coronado de una elegante cúpula formada por 3000 cilindros de cristal y de 13,5m de anchura total (Blom, 1935). El paso, recubierto de azulejos azules, estará conectado con escaleras a la plaza de Södermalmstorg, donde hoy reside la máxima intensidad de uso y simbólica de la zona: las puertas del *Stadsmuseet* (antiguo Ayuntamiento del Sur), el elegante restaurante Strömmen diseñado por el arquitecto Holger Blom, paradas de autobuses urbanos, los quioscos y tiendas de recuerdos, el ascensor Katarina a contraluz... Además, el paso del *Blå Bodarna* atraerá durante algún tiempo a comerciantes como Åhlén & Holm o Marabou, transformando así este espacio *a priori* sin cualidades en un lugar con interés. El nivel de detalle de este espacio subterráneo será exquisito, ningún cartel ensuciará los paramentos de azulejos azules, delicados rótulos coronarán los escaparates circulares.

En realidad, esta galería constituye uno de los puntos clave para comprender el nacimiento pero también la muerte del propio Slussen en cuanto a espacio público peatonal se refiere. El paso inferior del *Blå Bodarna* funciona en la medida que los comercios funcionan. Resulta ser éste un ecosistema frágil, tremendamente potente cuando se activa pero irreversiblemente decadente cuando por efecto *dominó* van apagándose sus escaparates. Para el comercio en galería es imprescindible una renovación programática constante y un control esmerado de su materialidad: luz, visibilidad, legibilidad, temperatura, limpieza, mantenimiento. Si cualquiera de estas variables desaparece, el sistema comercial se tambalea. Reactivar el comercio privado es una forma de activar el espacio pero también un alma de doble filo que se vuelve a la contra cuando se apaga. En el caso del Slussen, la cubrición ciega de la cúpula central es determinante para que se desencadene el abandono inevitable.

La urbanidad subterránea o de la cota -1 exige siempre una dosis de control y renovación extremadamente alta. Incluso en latitudes frías y severas, el desdoblamiento de la cota del suelo no es siempre exitosa. El caso homólogo de Sergels Torg (1946) es un caso llevado al límite y mantenido gracias al alto nivel de accesibilidad que confluye en él: a él se conecta una gran galería comercial, la calle peatonal Sergelsgatan que llega al Konserthuset, la arteria vertical de Drottninggatan, la parada de metro como intercambiador entre las líneas roja, verde, azul y ferrocarril, un aparcamiento, el aclamado Kulturhuset de Peter Celsing, accesos a los pasos vehiculares que atraviesan la ciudad... A pesar de todo ello y del esfuerzo reconocido de Sven Markelius en el detalle de iluminación y materialidad (Rudberg, 1989), el espacio de la cota -1 aparece desolado e inseguro cuando todo lo antes citado se cierra, como si una buena espacialidad no fuera condición suficiente para mantener la urbanidad.



(izquierda) Vista del interior del Blå Bodarna (Carl Gustav Rosenberg)

(derecha) Planta donde se resalta el paso central (Blå Bodarna), el paso vertical (Gula Gangen) y el transversal (Gröna Gangen). (Elaboración propia a partir de documento publicado en William-Olsson, 1935.)

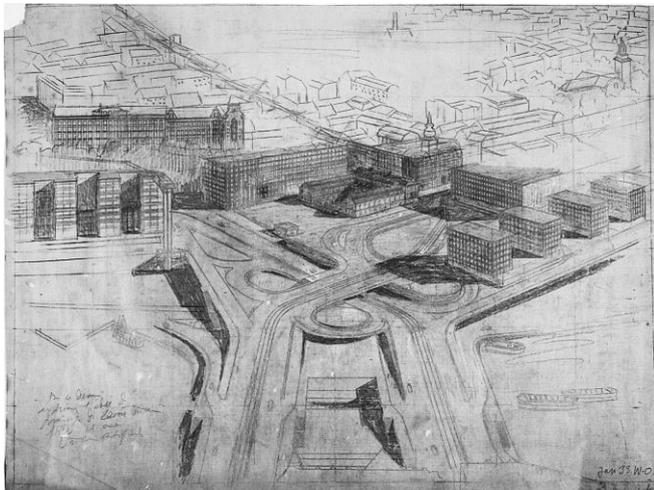
Inevitablemente hoy el Slussen sigue tapiando sus escaparates. Si decimos encontrar urbanidad en lugares donde se da un buen equilibrio entre claridad y sorpresa, es decir, lugares con *legibilidad*, ¿qué interés puede tener discurrir por un lugar semi-oscuro, en ángulo y finalmente volteando el recorrido para acabar subiendo por unas escaleras encajadas entre infraestructuras cuando por los perímetros del Slussen el plano inclinado muestra sus bondades como mirador? Con todo lo expuesto anteriormente se entiende como el Slussen padece de un irremediable abandono de su corazón para vivir en sus bordes, en contacto con el agua y en el movimiento de ciclistas -en aumento cada día- y con los vehículos -con menor presencia que en 1930. Y quizá no por casualidad la propuesta ganadora haya resuelto en multiplicar el contacto con el agua, una propuesta, como veremos, entre lo necesario y lo hiperbólico.



Dos imágenes recientes que muestran el decaimiento del corazón del Slussen y el uso mayor sobre sus bordes. (Lars Epstein, 2015, <http://blogg.dn.se/epstein/2015/01/24/slussenkritiken-ateruppstanden/>)

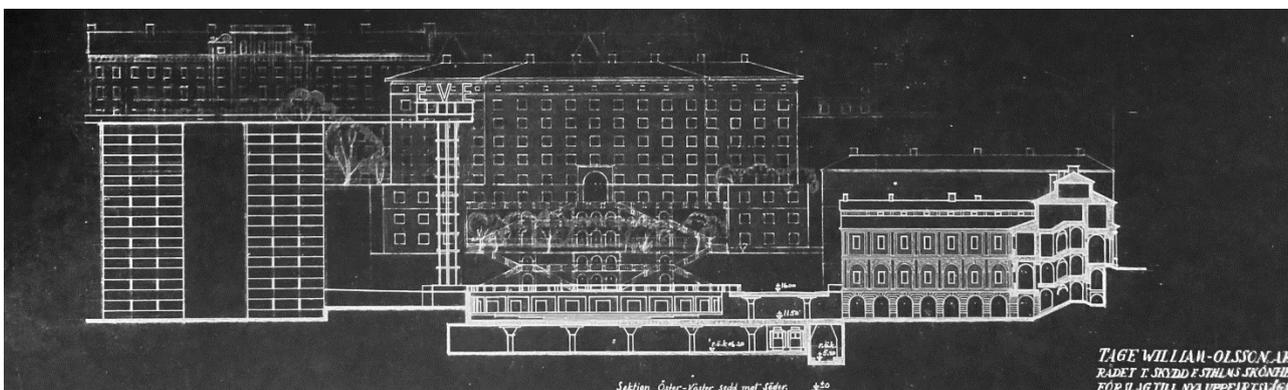
1.4 DISFUNCIÓN CAPILAR

En esa incesante propensión de las ciudades por tratar de generar nuevas piezas que sean significativas para el conjunto, el Slussen expresa este deseo en su faceta de “intercambiador de la movilidad”. Pero no todas las relaciones de un buen proyecto urbano con la ciudad se juegan desde el diagrama de sistemas sino que también y sobre todo radican en el contacto *vis-a-vis* con el entorno cercano. La pregunta pertinente sería: ¿Qué está ofreciendo el Slussen a la vida de los tejidos que lo envuelve? ¿Cómo son las relaciones *capilares*⁷ del Slussen para con Södermalm y Gamla Stan?



(izquierda) Dibujo de 1932 que Tage William-Olsson regaló a Le Corbusier con motivo de su visita a Estocolmo. “...terrain artificiel”, escribirá este último en un lateral del dibujo. (Foundation Le Corbusier, 13334 © FLC/ADAGP)
(derecha) John Hedberg, 1932: unos brazos de tonos azules y grises se extienden hacia Södermalm.

Como bien muestra el esbozo que Tage William-Olsson regaló a Le Corbusier, el Slussen en cuanto solución concreta y parcial, trata de encajarse también en esa discusión del contexto inmediato. El trazo del dibujo resigue, por ejemplo, la importancia del eje de la avenida Götgatan. La nueva arquitectura que en este dibujo se dibuja es en realidad una interpretación del tejido de ensanche confrontado con la estética de la curva viaria. En otro de sus documentos primeros, la propuesta de enero de 1929, se proyecta un gran espacio central oblongo con arquitectura acompañando al edificio del Ayuntamiento del Sur y un despliegue de cotas subterráneas como estación ferroviaria. Además, es pertinente descubrir el detalle con el que se acaba el dibujo, es decir, tratando de enfocar el problema de la ascensión a lo alto de Södermalm por medio de una escalinata a varios niveles que se inicia junto al ascensor Katarina. Este nivel de atención en dos dibujos distintos nos da luz sobre un tema apenas intuido pero fundamental para cualquier nueva pieza que quiera ser significativa para la ciudad en su conjunto: la porosidad de sus contornos. La ciudad no se construye a partir de magníficas piezas individuales sino en la inteligente interacción –proyectada o no– entre las cosas.



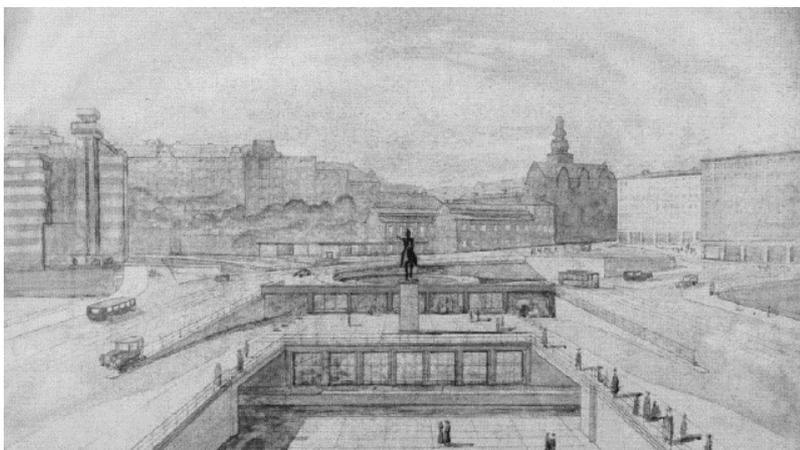
Sección transversal a la altura del edificio del Ayuntamiento del Sur. Propuesta de enero de 1929
(Stockholm Stadsarkiv)

Esta cualidad a la que el Slussen debería aspirar se percibe también en la obra de pintores como John Hedberg en su pintura del Slussen de 1932. En ella el Slussen –en su versión anterior al proyecto de Tage

⁷ Sobre el concepto de capilaridad aplicado al proyecto de la ciudad véase, *Urbanitat capilar* (Solà-Morales, 2009)

William-Olsson- extiende dramáticamente sus brazos hacia Södermalm mientras el ascensor Katarina, inaugurado en 1883, expresa con claridad el salto con la ciudad de arriba. Precisamente este último nos interesa precisamente porque su posición irá variando sucesivamente propuesta tras propuesta. El ascensor Katarina se colocará en cierto momento bien centrado en el conjunto y sobre el andén del metro. Habrá perdido su condición lateral para adoptar una solución comprometida en el punto de más vida de la propuesta: junto al Ayuntamiento del Sur. Su posición acometerá en el punto de máxima accesibilidad de intercambio pero cosiendo también con el punto de más trasiego en superficie. Nada de esto sucederá y la posición de esta pieza finalmente quedará lateral, estratégicamente colocada desde el punto de vista paisajístico pero una difícil relación a nivel del peatón.

Desde otro punto de vista, desde lo alto del ascensor, podemos descubrir como acomete el Slussen contra Gamla Stan. Las fachadas en color ocre con su sistema de calles oblicuas propias de casco antiguo difícilmente encuentran una prolongación interesante en la plaza que el Slussen genera a los pies de la escultura de Karl Johan XIV, precisamente porque esta plaza constituye una pieza mal conectada con el resto de los espacios peatonales. De los dibujos que Tage William-Olsson elabora para contrastar las discusiones con los ingenieros de tráfico se imagina una continuidad urbana como prolongación de los espacios libres de Gamla Stan. ¿Cuál es el motivo de la actual discontinuidad? El Slussen de hoy, además de desplazar su vida a sus bordes desesperadamente, debería considerar también cuán importantes pueden llegar a ser las interrupciones de escaleras, los saltos de pavimento, la urbanización más *soft* de un paso de zebra o la delicada señalética que acompañó al Slussen de 1935.



Perspectiva de Tage William-Olsson. Dibujo de desarrollo de la propuesta final, 1932. (Rudberg, 2004:116)

Vista del final del Blå Bodarna con su delicada señalética (Carl Gustaf Rosenberg, 1935)

1.5 ENVEJECIMIENTO PREMATURO

Iniciábamos este artículo con unas palabras de Tage William-Olsson sobre la condición de belleza aplicada a la arquitectura. Estaban dichas en relación a su propuesta para el Palacio de las Naciones de Ginebra de 1926, para Eva Rudberg (2004) el proyecto con el que iniciará su carrera de arquitecto. En realidad casi sin saberlo estaba refiriéndose a lo que llegaría a ser el propio Slussen unas décadas más tarde, como decíamos, una ruina del Movimiento Moderno.

La reflexión sobre la vida del Slussen y su decaimiento nos remite a dos miradas distintas. En primer lugar es pertinente remarcar su fuerza para responder a los requerimientos concretos desde 1935 hasta la actualidad: es necesario remarcar su versatilidad para el cambio en el sentido de la circulación de 1962, como palestra ante la aclamada llegada del buque *Indomitables* en 1951, como pista para los ciclistas tanto en los años de guerra como cada vez más en la actualidad –como bien retratan las fotografías de Lennart af Petersens. Edificios como el elíptico Kolingsborg diseñado por A. von Schmalensee (1953) o el restaurante de Holger Blom (1926-1966) son muestras de la conquista que dicha infraestructura se deja hacer, mientras numerosos corredores ocupan año tras año sus bucles en la maratón de Estocolmo. Frente a las visiones frías de pintores como Gunnar Pers, *Vinterländskap* (1960) o Hjalmar Grahn, *Efter Snöfallet* (1939), las fotografías de Herbert Lindgren sobre el Slussen de 1960 o la pintura de Axel Nilsson, *Utsikt över Slussen*, 1943-45, nos muestran un Slussen bulliciosamente habitado, dinámico y *divertimento* para la contemplación. De algún modo este elenco de acciones sobre el Slussen ilumina la variabilidad que ha llegado a tener este escenario a lo largo de sus ochenta años de vida.

Pero la segunda mirada es también pertinente: hoy el Slussen se tambalea. Al desgaste contrastado de la estructura de hormigón se ha sumado una voluntad de actualización arrolladora y de novedad insaciable que poco a poco también hace acto de presencia en nuestras ciudades, como veremos más adelante. Las prospecciones *in situ* sobre el propio estado de los asentamientos diferenciales de la estructura del Slussen

no hacen más que confirmar cuánto de esto último pesa en las decisiones del futuro Slussen⁸. Los informes iniciados en los estudios de 2007 (Strålin) apuntaban ya un desgaste *in crescendo* de la estructura y la ineficiencia del sistema de cimentación utilizado. Mientras que en aquél entonces se marcaban en rojo (negro en imagen adjunta) las zonas anejas al ascensor Katarina y la explanada frente al Ayuntamiento del Sur (*Stadsmuseet*), hoy los informes recientes (Olsson, 2015:95) describen ya la necesidad perentoria de reconstruir hasta un 85% de la estructura para lograr una buena preservación a largo plazo.

Pero a este agotamiento del hormigón debemos sumarle un envejecimiento no menos importante, el propio agotamiento de la forma. Los helicoides de hormigón se presentan hoy con una presencia desproporcionada respecto al tráfico que hoy habita sus bucles. Pese a los intentos de Tage William-Olsson por suscitar interacciones positivas entre las esferas del espacio urbano, el paisaje y la infraestructura, el resultado de 1935 acabó basculando más sobre las formas del tráfico y los flujos y esto hace que hoy veamos al Slussen como un proyecto envejecido de forma prematura y pendiente de reconsideración. ¿Qué estrategias habría para rejuvenecerlo, si todavía es sensato y posible?



Mapa de los asentamientos diferenciales de la estructura en 2007
Flyfoto Trafikkontoret (Strålin, 2007:25)

⁸ Sobre esta cuestión es pertinente mencionar el riguroso análisis estructural de J. Strålin (2007), el levantamiento arqueológico de Söderlund, K., Hjulhammar, M. (2007) y el reciente informe *Granskning av projekt Slussen. Rapport från expertgruppen*, 2015.

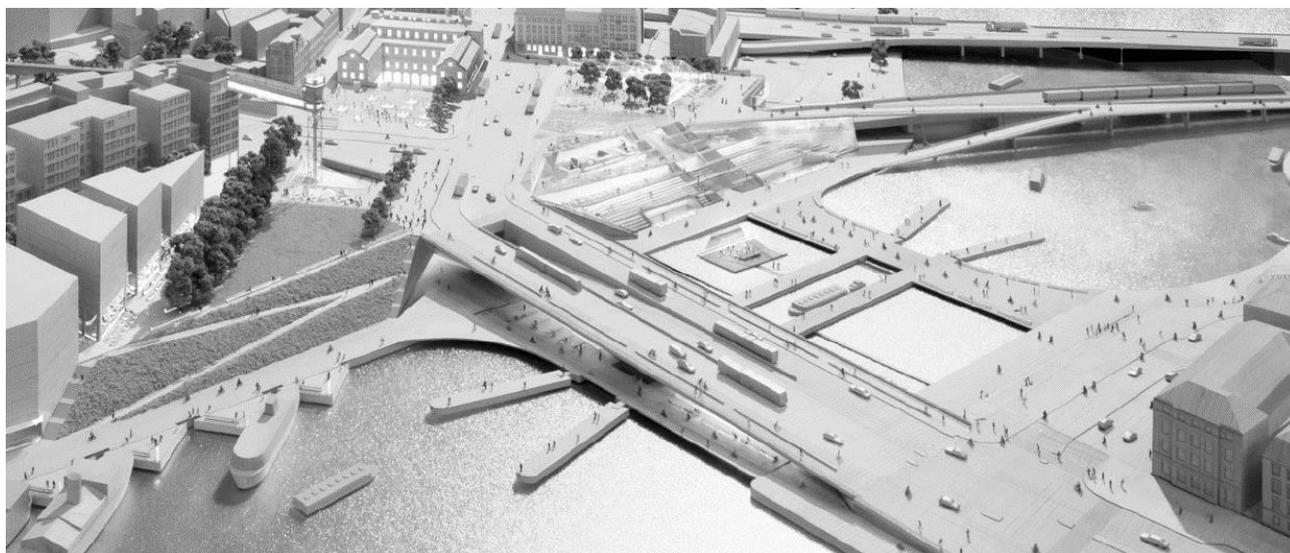
2 EL SLUSSEN A CONCURSO: DE LA DIAGNOSIS A LA RENOVACIÓN

Tras esta mirada retrospectiva sobre los síntomas del decaimiento del Slussen, es ciertamente pertinente proyectar este análisis hacia el futuro, precisamente porque muchas de las cuestiones han sido de uno u otro modo planteadas en el concurso internacional de 2008 y posteriores discusiones ¿Cómo hacer más amable la “máquina del tráfico”? ¿Cómo rehabilitar las partes dañadas por el paso del tiempo? ¿Cómo incorporar este lugar a las dinámicas de una ciudad cada vez menos presionada por el tráfico vehicular (de 100.000 vehículos a 30.000)?

La retahíla de proyectos que se han llevado a discusión nace en realidad en 1991 con la propuesta de Alexis Pontvik Architects sobre este lugar. Se dibujaba un Slussen organizado en torno a un gran edificio circular condensador de actividad y que escondía bajo él las conexiones viarias. Era de gran interés el esfuerzo por conectar el Slussen con Gamla Stan que, como se ha comentado, era uno de los talones de Aquiles del lugar. En cuanto al Slussen alrededor de la esclusa, se imaginaba sin cambios significativos. Se confiaba mucho en la potencia de este edificio de grandes dimensiones para generar urbanidad en el lugar. Sea como fuera, esta propuesta no llegó a implementarse y, tras algunos años de negociaciones se organizó un concurso en 2003 donde se seleccionaron a 8 concursantes. El ganador en 2004 fue la propuesta “Corrientes”, de Nyréns Arkitektkontor. Aquí se encuentra el origen de muchas de los proyectos siguientes. En primer lugar destacaba la desconfianza con el esquema del Slussen actual: no hacían falta dos pasos vehiculares, podíamos confiar en uno hacia el este, conectado directamente con Skeppsbron. El Slussen debía derribarse, y el nuevo proyecto podía transformar el plano inclinado en un puente lateral que acumulara el tráfico rodado. Desaparecía también la eventual riqueza subterránea que el *Blå Bodarna* había generado y se proyectaba un frente marítimo “frontal” y una plaza de agua en el lugar que antes había ocupado el hormigón. Lo veíamos ya en los puntos anteriores cuando detectábamos una mayor preponderancia de los bordes respecto del centro: o se transforma el centro o se trabaja sobre el perímetro. Tras los planteamientos de Nyréns, se organiza una consulta a la población en 2007 para llevar a cabo esta propuesta evolucionada u otra alternativa, es decir, el plan B (diseñada por White Architects), que proponía la reconstrucción más acotada en costes e inversión de tiempo⁹. La consulta se inclina por la primera, la destrucción del Slussen y su nueva formulación. Así, en 2008, se llama a concurso a cinco despachos internacionales para que elaboren propuestas desde las premisas de Nyréns.

2.1 COMO SI NADA HUBIERA EXISTIDO

Establecida la premisa ganadora de que *nada hay de aprovechable* en el Slussen de Tage William-Olsson, las propuestas a concurso son un muestrario interesante de cómo afrontar hoy la construcción de un pliegue urbano *ex novo*. A pesar de que ni las solicitudes urbanas entre la actualidad y principios de siglo XX son comparables como tampoco sea asimilable el pensamiento y la cultura que arroja la forma a cada obra, las propuestas del concurso de 2008 permiten iluminar con una luz distinta el proyecto de 1935. Nos pueden permitir incluso remarcar los puntos más débiles –en su momento quizá insospechados- de la propuesta de Tage William-Olsson.



⁹ Los cálculos de coste difieren según los estudios que se tomen como referencia. Mientras que los estudios publicados por el PlanB estipulan un coste de la mitad respecto la propuesta ganadora (Edsjö, 2014), los informes oficiales los igualan a cien años vista.

Imagen de la propuesta de Foster+Partners y Berg Arkitektkontor

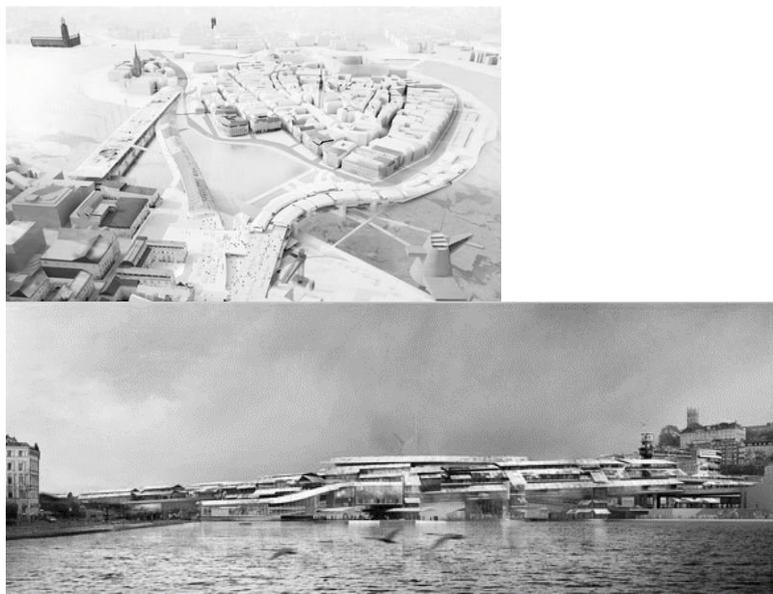
Foster + Partners y Berg Arkitektkontor como equipo ganador subrayan un Slussen asimétrico, desplaza al este las conexiones viarias y liberando el resto del espacio como lugar de ocio y del peatón. Su propuesta variará en el tiempo desde las primeras y agresivas imágenes de un frente duro edificado hacia Södermalm conectado a Gamla Stan por pasarelas entrecruzadas, hasta una última propuesta de gran espacio urbano central tal como se muestra en la fotografía de la maqueta. Resulta ser, en este sentido, una reinterpretación bastante literal de la propuesta de 2004 de Nyréns Arkitektkontor antes citada.

Así, esta propuesta elimina el trébol de Tage William-Olsson y acumula el tráfico en 17m de asfalto que empalma con Södermalm, una vialidad directa desde Skeppsbron enfocando al ascensor Katarina. El Slussen se desarrolla a cota 0 y con acceso franco desde Gamla Stan. El proyecto se vuelca hacia esa gran plaza de agua central enmarcada por los límites espaciales del propio viaducto y en la pasarela que acompaña el puente del metro hacia Slussen. A su vez, Norman Foster interpreta de alguna manera la idea de habitar la cota-1 que había sugerido Tage William-Olsson pero con mayor contundencia, unificando el espacio subterráneo bajo Södermalmstorg, junto al *Stadsmuseet* y encajando allí las salidas de metro, las conexiones con ferrocarril y los accesos a la futura estación de autobuses desplazada bajo Katarinaberget, junto a Katarinavägen. Entre el agua y la cota urbana se dispone una gran escalinata, negando estrategias de planos inclinados o plataformas abiertas al mar que Tage William-Olsson en su momento propuso y que serán recuperados por otros finalistas del concurso¹⁰.

Un edificio de dudosa transparencia acabará coronando esta ascensión, cerrando por lo tanto la visibilidad franca hacia Gamla Stan desde lo alto. Los fotomontajes nos muestran un espacio de extraordinarias dimensiones, donde los “bordes del Slussen” se han multiplicado en torno a una plaza de agua, desprotegida de las inclemencias del tiempo y sugiriendo un, no obstante, interesante entretejido peatonal para coser este intersticio.

2.2 CUANDO SUPERPONER PROGRAMAS NO ES SUFICIENTE

Mientras que la propuesta más *pausada* de Foster + Partners basa su razón de ser en reducir la huella de la vialidad, el proyecto de Jean Nouvel + Mia Hägg en cambio incide precisamente en una acumulación de programa en torno a la vialidad y los accesos ferroviarios. La resolución del espacio del Slussen se plantea desde tres bandas programáticas distintas, en el que se encaja en una compleja sección a los peatones+tráfico+espacio comercial/libre, como queriendo hacerse eco quizás de la delicada imbricación de moviidades distintas en el proyecto de “doble puente” de P. G. Hörnell¹¹ proyectado un siglo antes entre Tegelbacken y Riddarholmen.



Propuesta finalista de Jean Nouvel+ Mia Hägg, 2008

¹⁰ Nos referimos a las propuestas de BIG, Kund Wingårdh Arkitektkontor y Nyréns Arkitektkontor.

¹¹ El proyecto del doble puente de P. G. Hörnell presentaba una sección donde se encajaba el paso ferroviario en cota inferior y pasos peatonales y viarios en la superior, economizando la huella sobre el paisaje. El joven Tage William-Olsson colaborará en este proyecto junto con Hakon Ahlberg y Paul Hedqvist. Se publicarán las imágenes en 1926 en *Byggmästaren* y *Teknisk Tidskrift*, así como posteriormente recuperados en el artículo “Norrmalmsproblem. En studie” (William-Olsson, 1956).

La primera de las bandas se superpone al actual Centralbron y cubre la vialidad con programa de espacios verdes: "Stockholm Gardens". De forma similar se construye sobre el puente del actual metro, ubicando, bajo un misma cubierta a dos aguas, programas cívicos que transforman esta infraestructura en el "Stockholm living-room". En tercer lugar, y ubicado ahora sobre la sombra del Slussen, se proyecta un serpenteante puente de extemporáneas referencias florentinas. Aunque la anchura en planta está en cierta manera a la escala de los puentes de la ciudad de Estocolmo, es en la sección donde se muestra su dureza: la apuesta por acumular sobre cada puente tal grosor de programa y construcción implicará necesariamente establecer una discusión desde la distancia, desde la llegada en barco desde Helsinki, o desde las islas colindantes de Skeppsholmen, Kastellholmen o Beckholmen. Ahí es donde se muestra con claridad la condición menos clara de esta propuesta y que sería interesante comparar con los alzados de Tage William-Olsson en 1931. La acumulación de programa en sí misma no es condición única para conseguir urbanidad. En un lugar como el Slussen la forma gana potencia en su confrontación con el paisaje, atendiendo a ese delicado equilibrio de horizontales en torno a la "ciudad entre puentes". Aunque sea únicamente un apunte a la discusión que aquí se menciona, es relevante como veremos al propio Tage William-Olsson algunos años más tarde defender nuevamente propuestas como el citado "doble puente" en relación a su delicado impacto sobre el paisaje (William-Olsson, 1959) o bien, al otro lado de Gamla Stan, en su propuesta para Helgeandsholmen. Ahí enfatizará una idea reposada de la ciudad monumental, proponiendo en este mismo artículo de 1959 la eliminación de parte de la isla para enfatizar el papel solemne del Palacio Real sobre Norrström. Intensidad, parece decirnos, tiene que ver no solo con la superposición de cosas sino ante todo en la relación entre éstas.

2.3 DECONSTRUIR Y RECONSTRUIR

Dejando de lado las propuestas de BIG, Kund Wingårdh Arkitektkontor y Nyréns, que aportan tan solo algunas variaciones a la misma discusión, existe todavía el desarrollo en paralelo del Plan B, una iniciativa, como se ha comentado, elaborada a partir de la propuesta de 2007 de White Architects y defendida por un colectivo amplio de arquitectos, pensadores, ciudadanos y artistas. Los argumentos publicados abogan por una solución más económica (Edsjö, 2014), más acotada en su duración y sensata en cuanto a la ubicación de la estación de autobuses¹². Pero dicha propuesta no es como pueda parecer a primera vista una mirada oportunista, con una voluntad de rehabilitar la estructura del Slussen. Se propone más una deconstruir el Slussen y reconstruirlo por fases para preservar de alguna manera la *memoria construida* de Estocolmo, lo que no deja de ser un argumento paradójico en sí mismo.

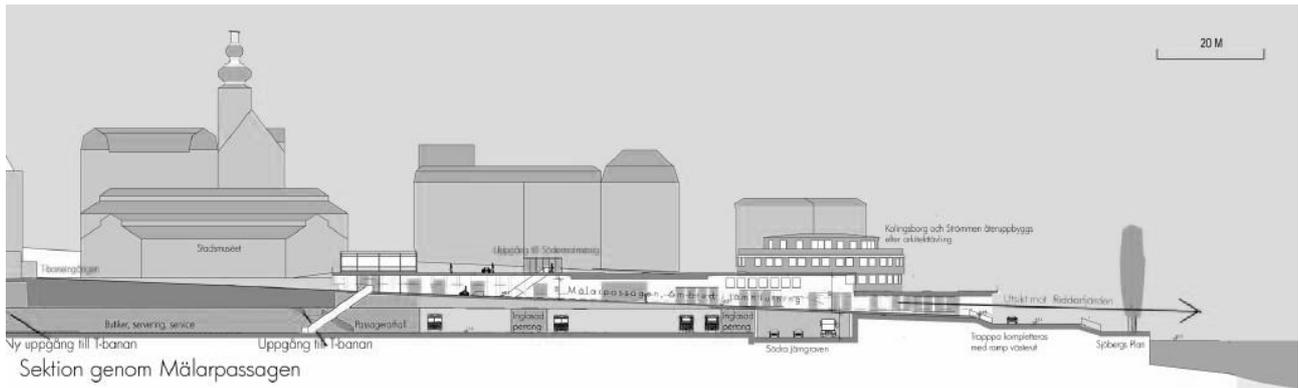
El Plan B, no obstante, aprovecharía las obras de reconstrucción para reconsiderar muchas de las cuestiones del Slussen que ya hemos ido describiendo en el anterior diagnóstico. Temas como la falta de legibilidad aplicada por ejemplo al pasaje *Gula Gangen* (paso amarillo, entre la estación de metro y el Lago Mälaren), se solucionará cambiando la rasante, abriendo visuales hacia el Lago Mälaren, disponiendo nuevos accesos hacia la plaza Södermalmstorg y aprovechando el edificio Kolingsborg como una pieza activa en la circulación. Los accesos al metro se hacen de forma más directa, negando los giros a los que hoy está sometido el paseante.

En relación a la urbanidad del corazón *Blå bodarna*, el plan B recupera la idea de cúpula vidriada y abre las vistas hacia el oeste, colocando allí los accesos a la estación de buses que se mantiene en su actual ubicación y se conecta de manera directa y clara con el ascensor Katarina. Se propone unos accesos más directos desde Gamla Stan pero en cambio la longitudinalidad del *Blå bodarna* apenas sí queda reforzada en la escalera perpendicular que finaliza el recorrido. A su vez se muestra una voluntad por aumentar la transparencia transversal (más allá del paso *Gröna Gangen* existente), decisiones insinuadas que incitan a pensar en una regeneración del corazón del Slussen y de su relación con el agua. En superficie, la propuesta dibuja los carriles necesarios para cada medio de transporte, esforzándose por colorear los bucles como espacio de calidad peatonal. ¿Cómo se logra eso? A la vista de los materiales publicados¹³ se percibe una confianza en el detalle y textura de la superficie, que es lo que finalmente puede aquí dar el salto de calidad.

Más allá del interés que la capacidad de esta propuesta en hacer evidente algunos de los aspectos del análisis sintomático que hemos desarrollado, la postura no dejar de ser altamente controvertida. ¿Es pertinente la reconstrucción de un Slussen *como si fuera* el de Tage William-Olsson cuando han cambiado tanto las solicitudes? ¿Es suficiente el argumento de la preservación de la memoria construida cuando lo que se presenta es una construcción *exnovo*?

¹² La propuesta ganadora organizaba la estación de autobuses bajo la colina de Katarinaberget y separada por tanto del núcleo de más alta accesibilidad del Slussen. El Plan B reconstruye la estación de autobuses en su lugar actual.

¹³ Véase <http://www.slussen.nu> (última consulta 09/02/2015)



Sección por el paso peatonal Gula Gangen. Propuesta Plan B para el Slussen.



Vista de la propuesta Plan B para el Slussen.

3 CUESTIONES A UN SLUSSEN ESPECTANTE

Desconexión arterial, sobredimensión de la forma, cardiopatía comercial, disfunción capilar y envejecimiento prematuro no constituyen un diagnóstico muy halagüeño para este lugar, pero en cambio sí permiten sopesar lo adecuado de una estrategia *tabula rasa* como las propuestas anteriores o bien imaginarse una tercera vía del desarrollo del Slussen: su *rehabilitación* integral. Dicha estrategia, citada en los informes de viabilidad de la propuesta ganadora, igualaría en costes –a 100 años vista- a cualquiera de las propuestas anteriores (Olsson, 2015:95) aunque se explicita que incluso así no podría ser *flexible* a las solicitudes futuras. *Flexibilidad* es por tanto la clave definitoria en la decisión sobre la preservación o no del Slussen de Tage William-Olsson. Decidirse por una de las tres propuestas implica apostar o no por la capacidad del lugar para asimilar las futuras solicitudes porque, a diferencia de otras ruinas-monumento, el Slussen sigue siendo una esquina metropolitana de alta significación.

A la vista de esta cierta equivalencia entre las soluciones posibles podemos afirmar como en definitiva reconvertir el Slussen o bien reconstruirlo no responde solo a una decisión técnica *pertinente* o a una visión *nostálgica* del pasado construido. El devenir del Slussen quizá se esté debatiendo también a otro nivel más profundo: entre aquel espíritu de renovación a ultranza que sobrevuela muchas de las ciudades contemporáneas o bien hacia una actitud de *bricolage*, de aprovechamiento y mutación de los objetos existentes. Este es un nivel enraizado en los propios valores que residen en la cultura urbana de cada ciudad, una cultura que se moldea en el tiempo y que se va manifestando en episodios concretos de su formación. La decisión arquitectónica y urbanística por tanto hace palpable esa cultura, aún más, a menudo son los propios proyectos los vehículos operantes en la generación de nuevo pensamiento. Lugares estratégicos como el

istmo del Slussen así lo expresan, lugares donde se hacen más evidentes los argumentos que a mayor o menor escala gobiernan las ciudades. En el Slussen esta tensión está latente.

Al filo de esta cuestión acerca de la manera de hacer ciudad, es pertinente resaltar una reflexión concreta acerca de cómo la infraestructura viaria encajada en nuestras ciudades todavía no ha sabido encontrar una forma ágil de reconvertir su uso. Mientras que la arquitectura edilicia consta ya en minuciosos catálogos de patrimonio celosamente guardados y visitados, las ruinas de la vialidad no siempre logran pasar de acueducto a espacio habitado, de línea ferroviaria a paseo elevado o a pórticos para el comercio de la ciudad. Mientras dicha pesada infraestructura trata de buscar lentamente una posición más amable, la estrategia de la destrucción y recambio se imponen muchas veces como la única solución necesaria y eficaz para responder a las exigencias del momento, olvidando que quizá, soluciones más oportunistas permitirían transformarlo también radicalmente y generar nuevos espacios de calidad contemporáneos y siendo atentos a un diálogo inteligente con la historia, que en casos como el Slussen ha llegado a ser claramente memoria *activa* y *operante*. El detalle sintomático realizado apunta por tanto a cuales podrían ser esas transformaciones concretas del Slussen en caso que el *espíritu del tiempo* así lo dispusiera.

En tercer lugar y a un nivel historiográfico, este análisis del Slussen de hoy, ha permitido arrojar luz sobre la propia esencia del proyecto de Tage William-Olsson. Es pertinente declarar por tanto que no todo en el proyecto de 1935 fue acertado, proporcionado y coherente. Más aún, seguramente muchos de los hallazgos, luego abandonados, de los dibujos previos que se manejaron frenéticamente en su estudio, podrían ser recogidos e implementados de nuevo: en su relación con la arquitectura proyectada y encaje de los edificios preexistentes, en su posición relativa del ascensor Katarina, en sus estrategias de legibilidad espacial y planos inclinados, etc. Pasados ya ochenta años desde la puesta en carga del Slussen, creemos sensato recuperar hoy la figura de Tage William-Olsson como una mano pionera e intrépida, pieza clave para comprender los episodios que modernizaron Estocolmo y que, como ya se ha mencionado, veremos resonar en el resto de la ciudad. El Slussen, su gran obra construida, puede reafirmarse como paradigma y registro elocuente de la irrupción del automóvil sobre la ciudad europea del siglo XX, pero también y tal como revela este estudio, testimonio de la frágil durabilidad de la deseada y *eternamente joven* arquitectura funcionalista. ¿Rejuvenecer el Slussen delirante? Quizás los últimos latidos del Slussen estén queriendo mostrar, a nuestro pesar, una difícil lección: que quizá estos lugares, como ya avanzó Martin Wagner ante su propuesta para Potsdamer Platz, están llamados a ser irremediabilmente efímeros (Wagner, 1929).

- ABRAHAMSSON, Å. (1998). Södra stadshuset - en järnvägsstation? 1924. En *Stadsvandringar* (p. 92). Stockholm: Stockholms stadsmuseum.
- BJARNESTAM, J. (2011). *En hållbar trafiklösning för nya Slussen? Uppfattningar om hållbarhet och hållbar stadsutveckling i Slussenprojektet*. Uppsala: Uppsala Universitet.
- BLOM, H. (1935). Om Slussen och fotgängarna. *Byggmästaren*, 38, 210-216.
- BLOMQVIST, L. (1999). *Slussens planeringshistoria*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret.
- CALDENBY, C. (2003). Tage William-Olsson: planner and polemicist. *Architectural Research Quarterly*, 7, 295-309.
- CLÚA, Á. (2014). *Construir el intersticio. Del Slussen como proyecto urbano al Estocolmo de Tage William-Olsson*. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona. Trabajo Fin de Máster.
- DELEUZE, G. (1989). *El Pliegue*. Barcelona: Paidós.
- EKLUND, H. y BLOM, H. (1981). *Se på Slussen från Söderbro till Karusellen: historik, projekt, framtidsperspektiv*. Stockholm: Stadsmuseet Kulturhuset.
- EDSJÖ, T., STELLAN, H., LENNART, K., RICHARD, M., y BERTIL, N. (2014) *Slussen Plan B. Tidplan, mängder och kostnader*. Stockholm.
- GULLBERG, A. (2012). *City-drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm*. Stockholm: Stockholmia Förlag.
- HALL, T. (2009). *Stockholm: the making of a metropolis*. London: Routledge.
- LARSSON, Y. (1977). *Mitt liv i Stadshuset*. Stockholm: Andra Delen.
- LILIENBERG, A. (1929). *1928 Års. Förslag till Generalplan för Stockholms. Tätade bebyggda delar*. Stockholm: K. L. Beckmans Boktryckeri.
- LINN, B. (2000). *Sergels Torg ett planeringsunderlag*. Stockholm: Länsstyrelsen i Stockholms Län.
- LORENTZI, M., OLGARSSON, P., y FREDRIKSSON, G. (2005). *Slussen. 1935 års anläggning*. Stockholm: Stockholms Stadsmuseum.
- MARTÍNEZ MEDINA, A. (2011). Las huellas del tiempo en la arquitectura moderna intervenida. En HERNÁNDEZ LEÓN, J. M., y ESPINOSA, F. (Eds.), *Criterios de Intervención en el Patrimonio Arquitectónico del Siglo XX. Conferencia Internacional de Madrid 2011/ Intervention Approaches in the 20th Century Architectural Heritage. International Conference CAH20thC. Madrid Document 2011*. Madrid: Secretaría General Técnica Ministerio de Cultura, 395-402.
- MÓDOL, D. (2010). *Del soporte urbano*. Madrid: Fundación Esteyco.
- OLSSON, M., LORENTZI, S., HEDSTRÖM, R. T., y WIMAN, C. (2015). *Granskning av projekt Slussen Rapport från expertgruppen*. Stockholm.
- ROWE, C., y KOETTER, F. (1998). *Ciudad collage*. Barcelona: Gustavo Gili.
- RUDBERG, E. (1989). *Sven Markelius, architect*. Stockholm: Arkitektur Förlag.
- RUDBERG, E., BERGMAN, B., CALDENBY, C., y GULLBERG, A. (2004). *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt*. Stockholm: Stockholmia Förlag.

SIDENBLADH, G. (1981). *Planering för Stockholm 1923-1958*. Stockholm.

– (1985). *Norrmalm förnyat 1951–1981*. Stockholm: Arkitektur Förlag, Liber.

SÖDERLUND, K. y HJULHAMMAR, M. (2007). *Slussen. Stockholms stad, Slussen med angränsande vattenområden, RAÄ 103*. Stockholm: Stockholms stadsmuseum och Statens maritima museer.

SOLÀ-MORALES, M. de. (1999). *Progettare città = Designing cities*. Milano: Electa.

- (2008). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili.

- (2009). *Urbanitat capil·lar : la transformació dels terrenys de les casernes de Sant Andreu*. Barcelona: Lunweg.

SÖRENSON, U. (Ed.). (2004). *Slussen vid Söderström*. Uppsala: Lind & Co/Samfundet S:t Erik.

WAGNER, M. (1929). Das Formproblem Eines Weltstadtplatzes. Wettbewerb Der Verkehrs-A.G. Für Die Umbauung Der Alexanderplatzes. *Das Neue Berlin*, 2.

WILLIAM-OLSSON, T. (1927). Reflexioner inför Genevetävlingen. *Byggmästaren*, 262.

– (1930). Sveavägen. Studier till Stockholms generalplan. Föredrag vid höstsammanträdet, d. 13. dec. 1929. *S:t Eriks årsbok*.

– (1931). Norrmalmstävlingens program. *Byggmästaren*, 161.

– (1935). Slussen. *Byggmästaren*, 38, 207-209.

– (1956). Norrmalmsproblem. En studie. *Byggmästaren*, 7, 143-152.

– (1959). The Royal Palace of Stockholm and its surroundings. Past, present and future. *Arkitektur*, 10, 209-232.

WILLIAM-OLSSON, W. (1937). *Huvuddragen av Stockholms geografiska utveckling 1850-1930*. Akademisk Avhandling, Stockholm.

WINGREN, B. (1976). Den glömda tunneln. En *Stadsvandringar*. Stockholm: Stockholms Stadsmuseum.