

PETER KRIEGER
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTÉTICAS, UNAM

Hermann Zweigenthal-
Hermann Herrey
Memoria y actualidad
de un arquitecto austriaco-alemán exiliado

DOS MONUMENTOS CLAVE DEL URBANISMO moderno en México, Ciudad Universitaria y Ciudad Satélite, están estructurados según el *sistema Herrey*, un “sistema vial giratorio continuo”, para la circulación de vehículos en un solo sentido, sin interrupción por cruceros. En su libro *Iniciación al urbanismo*, del año 1961, Domingo García Ramos, maestro de urbanismo moderno en la UNAM, reveló que aquel principio de la planeación vial fue importado en 1944 desde los Estados Unidos por medio de un artículo escrito por Hermann Herrey en la revista *Pencil Points*. Además, apuntó García Ramos, esta investigación sistemática sobre la vialidad en las ciudades “ha servido, seguramente en México más que en otros países”.¹

Para Ciudad Universitaria, el “sistema Herrey” significa más que un simple asunto técnico de la planeación vial: es un instrumento para generar la percepción dinámica del paisajismo generoso.² El sistema determina un

1. Domingo García Ramos, *Iniciación al urbanismo*, México, UNAM, 1983 (2a reimpresión de la 3a edición de 1974; 1a edición 1961), p. 325. Hermann Herrey, “Comprehensive Planning for the City: Market and Dwelling Place: Part I - Planning for Traffic”, en *Pencil Points. The Magazine of Architecture*, abril de 1944, pp. 81-90. Agradezco a Louise Noelle por hacerme accesible este artículo.

2. El caso de Ciudad Satélite es diferente por la alta densificación de construcciones que arruina el concepto urbanístico original. Sobre la espacialidad de CU véanse mis artículos “La

concepto espacial característico para el urbanismo moderno de los años cincuenta. Por ello, es tema de las investigaciones estéticas e históricas sobre la ciudad. Sin embargo, el conocimiento sobre el autor del sistema, su trayectoria y su impacto en los debates urbanísticos es mínimo; tal vez porque el arquitecto Hermann Herrey no pertenece al padrón de los maestros “consagrados” del siglo XX, como Mies van der Rohe, Walter Gropius o Le Corbusier.³ Además para el historiador de arquitectura, que trabaja como detective en los archivos y bibliotecas, resulta difícil rastrear la vida y obra de Herrey, porque este nombre apenas aparece en 1935, cuando la persona tratada ya había vivido 31 años.

De hecho, Hermann Herrey nació el 4 de abril de 1904 en Viena bajo el nombre Hermann Zweigenthal. Gracias a la iniciativa de la revista alemana de arquitectura *Bauwelt* que, con motivo del centenario de su nacimiento, recopiló algunos datos biográficos y de sus obras, conocemos ahora algo básico sobre este arquitecto talentoso y multifacético —una base para futuras investigaciones.⁴

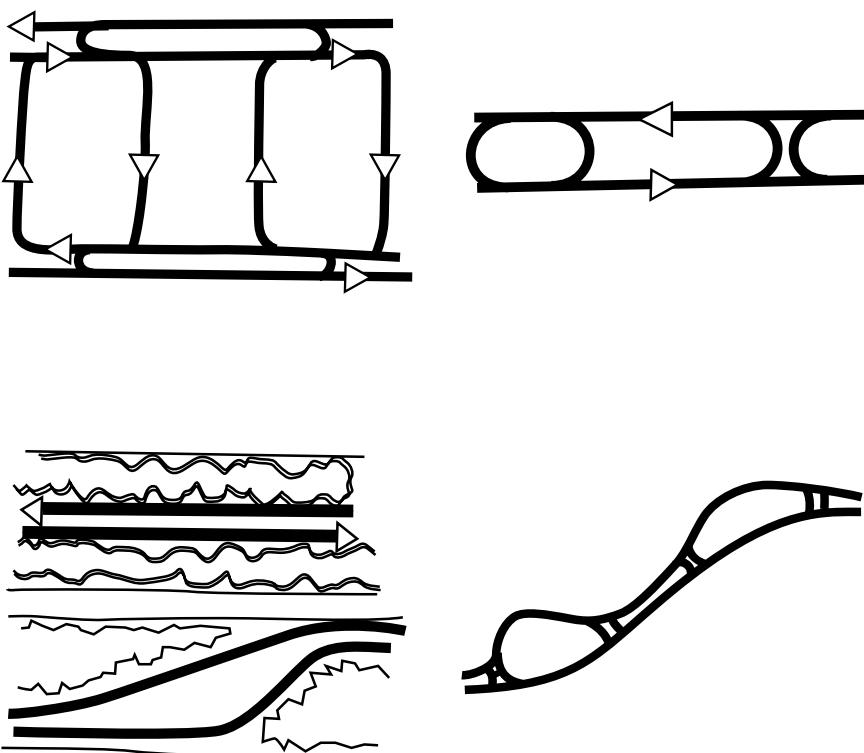
Sin terminar el bachillerato, Zweigenthal se inscribió en 1920 en la *Wiener Kunstgewerbeschule*, la escuela de artesanía de Viena, dirigida por el reconocido arquitecto Josef Hoffmann.⁵ Un año después terminó su forma-

contextualidad urbana de Ciudad Universitaria en la Avenida de los Insurgentes Sur —un modelo didáctico”, en Manuel Perló Cohen / PUEC (ed.), *Un destino compartido: 450 años de la Universidad en la ciudad de México*, México, UNAM, 2003, pp. 187-207, y “50 años de Ciudad Universitaria”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México, primavera de 2003, vol. XXV, núm. 82, pp. 135-139.

3. La “consagración” como instrumento discursivo en la historiografía fue obra de autores influyentes como Sigfried Giedion, Peter Blake, Kenneth Frampton o Heinrich Klotz, pues ellos y muchos otros reducen la compleja historia de la arquitectura moderna a los aspectos biográficos de unos pocos selectos “grandes maestros”. Al contrario, libros como *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970*, Munich, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1992 (1a edición Braunschweig, 1986), escrito por Werner Durth, analizan las amplias redes biográficas de los arquitectos en diferentes contextos políticos y culturales para generar un conocimiento profundo y complejo de las condiciones de la producción arquitectónica.

4. *Bauwelt*, núm. 17, 2004, número temático sobre Hermann Zweigenthal, con los tres ensayos de Thomas Katzke, “Netzwerken in Berlin” (pp. 12-13), “Wien-Berlin” (pp. 14-19) y “Wien-London-New York” (pp. 20-25). De este artículo retomo la información biográfica básica para este trabajo. También agradezco la información que me ofreció amablemente Joachim Driller, quien está preparando un estudio extenso sobre la emigración de los arquitectos del taller Poelzig a los Estados Unidos después de 1933.

5. Hoffmann fue alumno de Otto Wagner y recibió estímulos creativos de Charles Rennie



1-1, 1-2, 1-3, 1-4. Sistema Herrey, dibujos de Domingo García Ramos; en Domingo García Ramos, *Iniciación al urbanismo*, México, UNAM, 1983, p. 326.

ción como diseñador de interiores y muebles, para dedicarse, sólo por breve tiempo, al estudio de la historia del arte en el *Mauritshuis* de La Haya, que alberga algunas de las pinturas extraordinarias de Vermeer, además de importantes obras de Rembrandt. A la edad de 18 años, en 1922, empezó a estudiar arquitectura en la Universidad Técnica de Charlottenburg, Berlín; allí, en 1924, ingresó a la clase del recién nombrado profesor Hans Poelzig. Permaneció hasta 1927 en ese taller que reunió a talentosos estudiantes de arquitectu-

Mackintosh. En 1897 fundó la asociación reformista *Wiener Secession* y en 1903 la *Wiener Werkstätte*, un taller de diseño con fama mundial.

ra, que posteriormente perfilaban la arquitectura alemana de la posguerra, como por ejemplo Egon Eiermann y Helmut Henrich.⁶

Durante sus años en la universidad, Zweigenthal presidió el “Grupo de jóvenes arquitectos” (*Gruppe junger Architekten*, GJA por sus siglas en alemán), todos ellos del taller Poelzig, grupo vinculado también con amplias redes profesionales que incluyeron a Max Cetto y Konrad Wachsmann. El grupo se reunía semanalmente en el famoso *Romanisches Café*, en el centro occidental de Berlín, para discutir los lineamientos de una arquitectura moderna, pero con cierta distancia crítica al dogmatismo de la Bauhaus.

Poelzig fue un maestro que claramente rechazaba cualquier intento de sus alumnos de copiarlo o de reproducir mecánicamente un “estilo” arquitectónico; al contrario, estimuló a los jóvenes arquitectos a encontrar sus propios caminos, distintos a la expresión creativa del maestro. Sin embargo, es muy probable que haya surgido el interés de Zweigenthal en las construcciones y escenografías del teatro a través de la trayectoria de Poelzig en esta materia.⁷ Zweigenthal trabajó como escenógrafo para la ópera de Berlín y otros teatros; inspirado por el famoso director de teatro Max Reinhardt, en 1927 se tituló como arquitecto con un diseño para un teatro del Lehniner Platz en la capital alemana. Incluso estuvo cerca de construirlo, pero en 1928 el ya establecido arquitecto moderno Erich Mendelssohn ganó la comisión para el cine *Universum* en el mismo lugar (hoy *Schaubühne am Lehniner Platz*).

Sorprende que Zweigenthal haya profundizado sus estudios en otro tema: la planeación vial y sus instalaciones; pero es otra prueba de la generosidad educativa de su maestro Poelzig, quien no quería reprimir el desarrollo libre y comprometido de sus alumnos. Para el club alemán de automovilistas (*Deutscher Auto Club*), el joven arquitecto elaboró, en 1929, un sistema de es-

6. Sobre Helmut Henrich véase Peter Krieger, “Types, Definitions, Myths and Ideologies of us-American Modernity in West Germany after 1945”, en Gustavo Curiel, Renato González Mello y Juana Gutiérrez Haces (eds.), *XVII Coloquio Internacional de Historia del Arte. Arte, historia e identidad en América: Visiones comparativas*, vol. III, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Estéticas, 1994, pp. 829-840. Sobre Egon Eiermann, un arquitecto clave para la modernización arquitectónica de Alemania occidental en los años sesenta, véase Egon Eiermann, *Briefe des Architekten 1946-1970*, Stuttgart, Deutscher Verlagsanstalt, 1994.

7. En Berlín, después de la Primera Guerra Mundial, Poelzig rediseñó el *Zirkus Schumann* en *Großes Schauspielhaus* (Gran Teatro) para Max Reinhardt, conforme a un concepto canónico de la arquitectura expresionista. Poco después, en 1920, diseñó un proyecto visionario para un *Festspielhaus* en Salzburgo, Austria.

tacionamientos públicos en Berlín, en donde retomó el debate que se realizaba en los Estados Unidos sobre el estacionamiento vertical. Poco después, gracias a la intermediación del *Deutscher Auto Club* con un inversionista, Zweigenthal, en colaboración con su compañero de carrera Richard Paulick,⁸ diseñó un estacionamiento vertical para la Kantstraße en el oeste de Berlín. Aquel tipo arquitectónico fue una innovación en la capital, aunque en 1930 ya había ejemplos en las ciudades alemanas de Leipzig y Stuttgart. En este edificio para 300 coches, que desde la perspectiva historiográfica es sin duda su obra maestra, Zweigenthal logró sublimar una estructura funcional y comercial hacia una contribución estética al entorno urbano. Una cortina de vidrio con perfiles finos y con proporciones equilibradas produce un efecto de elegancia que el dueño del conjunto, con espíritu mercadotécnico, directamente capitalizó, publicitando el estacionamiento como “palacio” para coches.

Las siguientes obras confirmaron el talento del arquitecto emergente durante los últimos años de la República de Weimar. En 1931 concibió la villa del escritor Erich Maria Remarque (famoso por su novela antibélica *Im Westen nichts Neues. Nada nuevo en el Oeste*) en la orilla del Lago Maggiore; y en 1932 se dedicó a la vivienda de bajo costo, proponiendo una “casa creciente” de 25 metros cuadrados en la exposición berlinesa *Sonne, Luft und Haus für alle* (Sol, aire y casa para todos).

En una remodelación de la tienda de zapatos Jacoby en Berlín,⁹ del año 1930, convergen, de manera implícita, sus capacitaciones en teatro y planeación vial. La entrada colocada atrás de la banqueta abrió un espacio para vitrinas flotantes y completamente transparentes que exponen la mercancía a los compradores. Con este motivo espacial, Zweigenthal anticipa una moda arquitectónica de los años cincuenta, cuando, por ejemplo, en Alemania Occidental, la vitrina se convierte en el fetiche del llamado milagro económico (*Wirtschaftswunder*) de la segunda década de la posguerra. Además, esta escenografía del consumo ofreció diferentes —y atractivas— facetas para peatones y automovilistas; fue un diseño cuidadosamente integrado en sus contextos urbanos y culturales.

8. Richard Paulick (1903-1976), jefe del despacho de Walter Gropius en Dessau, colaboró con Zweigenthal desde 1929 hasta 1931, cuando se separaron por un conflicto de honorarios. Con el auge de la dictadura nazi, Paulick, amenazado por los asesinos fascistas, emigró a Shanghai y regresó a Alemania Oriental después de la Segunda Guerra Mundial.

9. *Schuhhaus Jacoby*, en Kaiserstraße, núm. 9, fue destruido por los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial.

Según las categorías convencionales de la evaluación arquitectónica, las dos capacitaciones centrales de Hermann Zweigenthal, la escenografía del teatro y la vialidad del automóvil, se contradicen; sin embargo, esta *coincidentia oppositorum*,¹⁰ que hoy se definiría como creatividad de las redes neuronales, es la que distingue a este arquitecto. No muchos de sus colegas contemporáneos, y todavía pocos en la actualidad, saben *relacionar* conocimientos diferentes en el proceso del diseño arquitectónico; predomina en la mayoría de los casos cierta unidimensionalidad del dispositivo mental. Le Corbusier, por ejemplo, también reunió habilidades opuestas —virtualmente complementarias— como la pintura abstracta y la tecnología constructiva, pero sus propuestas para la vialidad, de hecho, se mantuvieron en un nivel superficial, poco detallado y muy propagandístico. Mientras el *Plan Voisin*¹¹ atrajo un público mundial por su simplicidad y radicalidad, las propuestas contemporáneas de Zweigenthal sólo influyeron en pocos especialistas. —Un proyecto para el rescate de la memoria de un arquitecto inteligente pero olvidado debería incluir esta faceta de la creatividad, y no sólo enumerar edificios y estilos.

Cuando Zweigenthal empezó a profundizar sus estudios sistemáticos de la vialidad urbana, ya había cambiado su lugar y su nombre. Por su origen judío y también por su cercanía a la socialdemocracia, Zweigenthal sufrió la persecución nazi. En cuatro etapas huyó del terror fascista en Alemania. Primero, a partir de mayo de 1933, se exilió en Suiza, pero sin obtener un permiso de trabajo; poco después, en 1934, radicó en su ciudad natal, Viena, donde remodeló la Villa Schnitzler, sin recibir más comisiones; y en mayo de 1935 emigró a la capital del Reino Unido. En Londres, Zweigenthal se enfrentó con la dificultad de que los ingleses no podían pronunciar su apellido. Por ello, lo cambió tomando el nombre cariñoso que le otorgó su madre: “Herry” (como forma breve de “Hermann”), anglicanizado en “Herrey”. A la edad de 31 años, el arquitecto empezó otra carrera. Herrey se inscribió directamente en la sección británica del CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) y empezó a desarrollar sus actividades profesionales.

10. Concepto filosófico-teológico introducido en el siglo XV por Nicolaus Cusanus (en alemán: Nikolaus von Kues), que elaboró la hipótesis de la unificación superior (divina) de las contradicciones incompatibles en el mundo.

11. Le Corbusier presentó su *Plan Voisin de París* en 1925 como una provocación calculada que le otorgó la atención deseada en los discursos de arquitectura. La propuesta, financiada por la automotriz *Voisin*, propuso destruir completamente el centro histórico de París para construir, en un esquema urbanístico rectangular, una serie de rascacielos sobre un plan crucial.

Gracias a sus experiencias en la planeación vial, el RIBA (*Royal Institute of British Architects*) le comisionó un estudio para la ampliación de la red de carreteras en el Reino Unido. Casi al mismo tiempo, en 1938, Herrey diseñó la escenografía de la pieza policiaca *They Walk Alone* escrita por Max Cetto, y también colaboró en una escenografía de la obra shakespeariana *Julius Caesar*, en donde, en alusión a las tensiones políticas contemporáneas, los actores llevaban uniformes de las dictaduras fascistas de Alemania, Italia y España.

Un año después, cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, Herrey organizó una exposición sobre planeación urbana y vial, llamada *A Need for a Plan*. Fue una de las múltiples inspiraciones para la planeación urbana y regional moderna que trajeron los emigrados a su nuevo país. Arquitectos modernos como Walter Gropius, Marcel Breuer y otros ex miembros de la Bauhaus fundaron el MARS (grupo dedicado a la investigación sobre la arquitectura moderna), cuyos programas de planeación moderna impulsaron la reconstrucción de posguerra del país.¹²

Sin embargo, para la mayoría de estos arquitectos emigrados, el Reino Unido no ofreció un mercado laboral atractivo; igual que Gropius o Breuer, Herrey no tuvo suficiente trabajo para mantenerse. Peor aún, por su origen alemán, con el inicio de la guerra las autoridades británicas lo amenazaron con la internación. Es una amarga ironía de la historia que los exiliados, huyendo del terror nazi en Alemania, se enfrentaron a la alternativa de ser encarcelados en un campo de prisioneros, tal como les ocurrió a Paul Westheim, Walter Benjamin o Max Ernst en Francia.

Cuando Herrey, en julio de 1940, recibió una invitación de la Universidad de Harvard para impartir una clase sobre el diseño de teatros y escenografías, aprovechó esta oportunidad para emigrar a Estados Unidos, país que ofreció condiciones laborales más favorables para los emigrados capacitados.¹³ Empero, radicado a partir de octubre de 1940 en Nueva York, Herrey

12. Sobre la crítica de la reconstrucción de posguerra de las ciudades británicas véase HRH The Prince of Wales, *A Vision of Britain. A Personal View of Architecture*, Londres-Nueva York-Toronto-Sydney-Auckland, 1989.

13. Según la investigación de Katzke, "Netzwerken in Berlin", *op. cit.*, se perdió todo el archivo personal de Herrey en el transporte transatlántico, porque el buque de carga fue torpedeado por un submarino. Sin embargo, el investigador Joachim Driller relata que se encuentra un número considerable de documentos de Herrey en el archivo de Cornell University.

otra vez se enfrentó con la dificultad de no obtener un permiso de trabajo como arquitecto. Por ello, se dedicó a la investigación y publicación sobre temas de desarrollo urbano y vial. En estrecha colaboración con su esposa Erna, una doctora en física, analizó los problemas del tráfico en Nueva York. Los resultados de este estudio interdisciplinario, absolutamente innovador en su tiempo por su enfoque científico, fueron publicados durante el año 1944 en el *Time Magazine* y en *Pencil Points*, artículos que posteriormente Domingo García Ramos citó como puente intelectual para transmitir el sistema Herrey a México.

Implícitamente, con esta investigación Hermann y Erna Herrey anticiparon un postulado que Charles P. Snow quince años después promovió en el mundo intelectual: la integración productiva de las dos culturas separadas del pensamiento: las humanidades y las ciencias. Por su carácter híbrido entre lo artístico y lo académico, la arquitectura sirve, de forma excelente, como medio para concretar aquel intercambio entre metodologías muy distintas. En el caso de la vialidad neoyorquina, el pensamiento científico de Erna M.J. Herrey sin duda aumentó la complejidad del estudio, lo que posteriormente sirvió para su aplicación en la planeación urbana. Por el otro lado, el enfrentarse con la realidad empírica, caótica, de la ciudad seguramente fue un choque conceptual estimulante para la teoría física y matemática.

El intercambio matrimonial de las dos culturas en la familia Herrey llevó a una visión del *comprehensive planning* (según el título del citado artículo) de la ciudad, un concepto posteriormente fortalecido por el pensamiento cibernetico¹⁴ y ecologista en la teoría urbanística. Concretamente, Herrey inició su artículo con una reflexión sobre los factores económicos e infraestructurales del desarrollo urbano para entender la importancia de la circulación vial. Detectó que la acumulación y el movimiento de las masas en las metrópolis son causa de estorbos funcionales. Pero gracias al grado alto de complejidad en sus reflexiones, Herrey no cayó en la trampa epistemológica de los tecnócratas estadounidenses, quienes ya durante el último año de la Segunda Guerra Mundial preparaban un plan nacional para aumentar en cantidades extraordinarias los espacios viales en las ciudades y paisajes. En 1956, el entonces presidente Eisenhower, después de su reelección, emprendió un amplio programa para construir autopistas, el *National System of*

14. Frederic Vester, *Ballungsgebiete in der Krise. Vom Verstehen und Planen menschlicher Lebensräume*, Munich, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1983.

Interstate and Defense Highways,¹⁵ lo que durante las décadas siguientes destruyó los sensibles tejidos urbanos y específicos paisajes naturales en los Estados Unidos.

Herrey, en 1944, advirtió que la planeación urbana no debería sólo fijarse en la automovilidad y en los parámetros económicos, sino que también debía atender necesidades sociales y culturales. En términos de la planeación espacial, esto significó un llamado a la diversidad de los sistemas viales, garantizando al peatón un derecho especial. El arquitecto, interesado en la cultura del automóvil, era consciente de que los peatones requieren espacios exclusivos, protegidos para generar el *social intercourse* en el organismo vivo de la ciudad¹⁶ —una advertencia desatendida en casi todas las ciudades del continente americano durante la segunda mitad del siglo xx.

Tampoco se retomó la sutil sugerencia de Herrey de reorganizar el sistema vial en Manhattan sin el espíritu radical de Robert Moses,¹⁷ sino en pequeños pasos, lo que obviamente permite más participación ciudadana que la imposición total de una infraestructura vial, como por ejemplo la construcción impuesta de una autopista elevada. Desafortunadamente, desde mi punto de vista, una mente lúcida y compleja como Herrey fue olvidada cuando empezaron en los años cincuenta los procesos destructivos de la modernización unidimensional,¹⁸ posteriormente criticados en la década de los

15. Jane Holtz Kay, "The Asphalt Exodus", en Peter Wollen y Joe Kerr (eds.), *Autopia. Cars and Culture*, Londres, Reaktion, 2002, pp. 266-276 (extracto del libro *Asphalt Nation*, de la autora, publicado en 1997). También véase Tom Lewis, *Divided Highways. Building the Interstate Highways. Transforming American Life*, Nueva York, Viking Penguin, 1998; y la crítica contemporánea de Lewis Mumford, *The Highway and the City*, Londres, Secker & Warburg, 1964. Peter Krieger, "Modern Traffic Dystopia: the Elevated Highway", ponencia para el XXXI Congreso del CIHA, sobre *Sites and Territories of Art History*, Montreal, agosto de 2004 (publicación del texto en preparación).

16. Herrey, "Comprehensive Planning...", *op. cit.*, p. 80.

17. Robert Moses fue el más influyente empresario y asesor particular para la planeación de megaproyectos viales en Nueva York durante los años cincuenta y sesenta; véase Robert Caro, *The Power Broker. Robert Moses and the Rise and Fall of New York*, Nueva York, 1974. Una fuente interesante es también la autobiografía de Robert Moses, *Public Works: A Dangerous Trade*, Nueva York, 1970. Para una crítica dura de los proyectos de saneamiento urbano que impuso Moses, véase Marshall Berman, "Robert Moses: the Expressway World", en Peter Wollen y Joe Kerr (eds.), *Autopia. Cars and Culture*, Londres, Reaktion, 2002, pp. 244-248 (un extracto del libro del autor, *All That Is Solid Melts Into Air: The Experience of Modernity*, publicado en 1982).

18. Para conocer una crítica del *urban renewal* en EU, véase Peter Blake, *No Place Like Utopia. Modern Architecture and the Company We Kept*, Nueva York, 1993, pp. 180-181.

sesenta por Marshall Berman, Herbert Marcuse y otros críticos. Herrey claramente definió la planeación vial como “diseño cívico” (*civic design*),¹⁹ lo que implica una alta responsabilidad de los urbanistas y arquitectos, quienes fun-
gen como coordinadores de iniciativas múltiples y plurales en el proceso de reorganización funcional de las ciudades.

Las consideraciones y recomendaciones se sustentaron en una serie de gráficas que relacionaron el espacio del automóvil, la velocidad y la per-
cepción, resultando, gracias a los modelos matemáticos aplicados por Erna Herrey, en una “teoría vial” (*theory of road*).²⁰ Según la idea central de esta teoría, vialidades en un solo sentido, sin cruceros, son más efectivos que el sistema tradicional de las calles; incluso hacen superfluo un cuarenta por ciento de la vialidad existente.²¹ Una serie de esquemas demostró a los lecto-
res de *Pencil Points* que una organización dinámica de la vialidad urbana con *weaving sections* evita congestiones de automóviles.²²

Aplicado a su ciudad de exilio, Manhattan, esto exigió la conversión de todas las calles y avenidas en vialidad de un solo sentido, con la excepción de la ancha Park Avenue, donde una franja verde —antes el espacio para los rieles ferroviarios— separa las dos direcciones del tráfico, con suficiente espa-
cio por los dos lados. En este caso sí tuvo un pleno éxito la iniciativa de Her-
rey, ya que el sistema vial de Manhattan se organiza como red vial con un so-
lo sentido.²³

El principio del *circumferential traffic* que Herrey propuso como herra-
mienta para la reorganización urbana, en estos años, ya se había utilizado en la construcción de autopistas, donde gigantescos tréboles conectan dos direc-
ciones distintas. Sin embargo, el arquitecto, emigrado al país del máximo au-
ge automovilístico, lo descarta como solución urbana; critica que los tréboles ocupan demasiado espacio y consumen exagerados recursos financieros, lo cual es posible sólo en un país como Estados Unidos, donde fácilmente se sacrifica lo sustentable por lo tecnocráticamente espectacular. Cuando, en

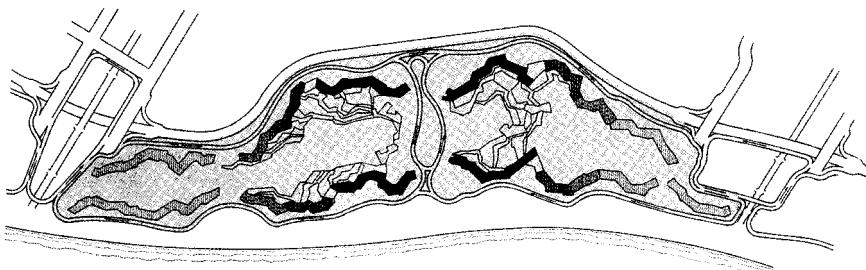
19. Herrey, “Comprehensive Planning...”, *op. cit.*, p. 82.

20. *Ibid.*, pp. 83-84.

21. *Ibid.*, pp. 85 y 90.

22. *Ibid.*, p. 89.

23. En el citado texto (*ibid.*, p. 90), Herrey articuló su pronóstico, posteriormente cumplido: “I expect that sooner or later, perhaps in a few years, it will be a matter of course that a street can only be used one way [...]”.



2. Proyecto urbanístico para Manhattan, Green City Communities, Hermann Herrey; en *The Architectural Forum*, vol. 129, núm. 4, noviembre de 1968.

1944, Herrey califica la carretera urbana con tréboles como una solución estadounidense, rara en otros países,²⁴ no imagina que precisamente el *highway* durante las primeras dos décadas de la posguerra se convierte en un sello cultural de los EU, y es importado por muchos países del mundo, incluso por México, donde, a partir de los años sesenta, las cruces monumentales de la Calzada de Tlalpan con Río Churubusco, por ejemplo, materializaron el sueño de la modernidad primermundista.

En México, Ciudad Universitaria y Ciudad Satélite alcanzaron un carácter emblemático para la modernización urbana según el modelo elaborado por Herrey. Ambos proyectos urbanísticos tienen circuitos dinámicos, curvados, sin cruceros tradicionales. El “sistema Herrey” sirvió para optimizar la circulación de coches y como principio escenográfico del paisaje urbano moderno. Según la autocomprensión del arquitecto-urbanista responsable de los dos proyectos,²⁵ el “sistema Herrey” genera un orden “orgánico”²⁶ de “arterias de comunicación, de penetración y de distribución” llegando hasta “los

24. *Ibid.*, p. 88.

25. En el caso de CU, el concepto se basa en una idea de los entonces estudiantes de arquitectura Teodoro González de León, Armando Franco y Enrique Molinar, mientras que la elaboración del plan general fue obra de Mario Pani junto con Enrique del Moral.

26. En todo este artículo, entrecomillo el término “orgánico”, porque en ninguno de los textos citados de Herrey, Pani y Reichow se define este concepto, que se basa en la filosofía práctica de Aristóteles del Estado y sus órganos funcionales. Frecuentemente, los autores equiparan esta definición filosófica con una mera definición morfológica de formas “orgánicas”, o sea organoides, biomorfas.

anillos de circunvalación”; además, consideró Mario Pani, resulta “una forma parecida a la estructura de un árbol”.²⁷

Igual que en la autopromoción de la Unidad Habitacional Presidente Alemán, donde Pani en 1949 pretende superar al “padre” del modernismo, Le Corbusier, negando que su concepto es sólo una copia del modelo urbano *en redant* de los años veinte,²⁸ también en la justificación de Ciudad Satélite subraya que el “sistema se inspira en un proyecto de Hermann Herrey, pero la interpretación es exclusivamente nuestra”.²⁹ De hecho, como gran parte de la propiedad intelectual en arquitectura y urbanismo, no es posible asignarla con rigor a un solo personaje; son más procesos de simultaneidades, intercambios, interferencias y modificaciones, y por eso ni Herrey es el único autor intelectual del sistema que lleva su nombre, ni Pani tuvo razón para reclamar exclusividad de su concepto urbano, innovador, sin duda, en el México de su tiempo.

La analogía de las estructuras viales y naturales, citadas por Pani —en sus propias palabras: “la estructura orgánica del árbol, en que el tronco es la vía de circulación, las ramas arterias de penetración y las hojas, con sus nervaduras, las arterias de distribución”— forma parte de una corriente biologista en la teoría urbana moderna en Europa occidental desde los años veinte. Para el México moderno de los años cincuenta, Herrey sirvió como transmisor de estas ideas; su elaboración muy específica de la problemática vial encontró en la mente de Pani y García Ramos un catalizador efectivo para su distribución mexicana. Además, publicado en la *lingua franca* del siglo xx, el inglés, la transferencia de sus ideas fungió mejor que desde el país natal de Herrey, con un idioma menos hablado y leído en el mundo.

Empero, los debates sobre una reorganización profunda y “orgánica” del tráfico en las ciudades se generaron también en Alemania, incluso durante el régimen represor del cual huyó Herrey al exilio. Aquellas relaciones complejas entre planeación urbana y estrategias políticas han sido objeto de estu-

27. Mario Pani, “Un problema. Una solución”, en *Arquitectura México*, núm. 60, diciembre de 1957, p. 222 (el texto es una ponencia que Pani presentó el 12 de septiembre de 1957).

28. Véase Peter Krieger, “Importación e implantación del modernismo: unidades habitacionales funcionalistas en la Ciudad *collage* de México”, en Helga von Kügelgen (ed.), *Herencias indígenas, tradiciones europeas y la mirada europea / Indigenes Erbe, Europäische Traditionen und der europäische Blick*, Francfort del Main, Vervuert, 2002, pp. 575-605, donde explico mi hipótesis de la matanza simbólica del “padre” de Pani.

29. Pani, “Un problema...”, *op. cit.*, p. 222.

dio en la investigación reciente sobre la iconografía política e historia urbana en Alemania a lo largo del siglo XX, con sus cambios drásticos de sistemas políticos, desde la monarquía (hasta 1919) y la dictadura (1933-1945) hasta la democracia (1919-1933 y a partir de 1945).³⁰ Como referencia para entender la dimensión internacional en que se inserta el “sistema Herrey”, cito el caso del arquitecto alemán Hans Bernhard Reichow, autor de dos influyentes libros para la reconstrucción de posguerra de Alemania occidental.

Casi al mismo tiempo en que Herrey investigó la vialidad de Manhattan, Reichow redactó un libro, que salió a la luz pública en 1948 y se convirtió durante los siguientes años en una referencia importante para los debates y programas de reconstrucción de las ciudades destruidas por el bombardeo aéreo.³¹ El libro *Organische Städtebaukunst*³² (urbanismo orgánico) escrito bajo las condiciones intelectuales de la dictadura nazi,³³ y “limpiado” de las swásticas y términos comprometedores después de 1945, redefinió la tarea del arquitecto-urbanista como guardia forestal. Frente a la decadencia constatada de la cultura metropolitana, caracterizada por problemas físicos como la contaminación ambiental, o psíquicos, como la desorientación espacial, la “naturaleza” aparece como principal remedio urbanístico: concretamente, una planeación urbana que “reforeste” las zonas de densa edificación.³⁴

30. Durth, *Deutsche Architekten...*, op. cit., con bibliografía especializada; véase también, del mismo autor, en colaboración con Niels Gutschow, el libro *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950. Band 1 Konzepte; Band 2 Städte* (Schriften des Deutschen Architekturmuseums zur Architekturgeschichte und Architekturtheorie), Braunschweig-Wiesbaden, Vieweg, 1988.

31. Sobre las consecuencias urbanísticas de las destrucciones de la Segunda Guerra Mundial véase Peter Krieger, “Germany Reconstructed? Destroyed Postwar City-Scapes as ‘Witnesses’ for Collective Memories”, en Arturo Pascual (ed.), *XVIII Coloquio Internacional de Historia del Arte. Arte y violencia*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Estéticas, 1995, pp. 31-58.

32. Hans Bernhard Reichow, *Organische Städtebaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft*, Berlin-Hamburgo, Braunschweig, 1948.

33. *Ibid.*, p. VII. Reichow reconoce abiertamente que concibió su libro antes de la Segunda Guerra Mundial, es decir durante la dictadura nazi; sin embargo, como otros colegas que trabajaron para el sistema nazi —y no emigraron— Reichow justifica su labor reclamando la neutralidad del experto lejos de la ideología de un partido. Sobre las continuidades profesionales de los arquitectos alemanes antes y después de 1945 véase Durth, *Deutsche Architekten...*, op. cit., y Hartmut Frank, “Trümmer. Traditionelle und moderne Architekturen im Nachkriegsdeutschland”, en Bernhard Schulz (ed.), *Grauzonen. Farbwelten. Kunst und Zeitbilder 1945-1955*, Berlin, 1983, pp. 43-83.

34. Reichow, *Organische Städtebaukunst...*, op. cit., pp. 6 y ss.

En esta argumentación, que también promueve nuevas estructuras para la vialidad, Reichow citó en varias ocasiones el caso de Manhattan, como materialización del espíritu mecanicista, donde un esquema rectangular reprime los escasos espacios verdes.³⁵ Para promover su concepto de un urbanismo verde con funciones educativas,³⁶ en configuraciones “orgánicas”, con metabolismos viales parecidos a la función de un pulmón o de un árbol,³⁷ el arquitecto alemán recurrió a la crítica —establecida desde los años veinte— del modelo cultural estadounidense que produce espacios urbanos degenerados, “sin alma”, y paisajes violentados por el espíritu mecanicista-racionalista.³⁸ Se distinguen, entonces, dos modos de ver y tratar el modelo urbanístico de Manhattan:³⁹ mientras Herrey retomó su nuevo hogar como desafío para elaborar modelos teóricos y soluciones prácticas de la vialidad, Reichow utilizó la famosa metrópolis norteamericana como punto de referencia negativo para su construcción ideológica del urbanismo contemporáneo.

Para ambos, el tráfico es un medio para la vitalidad urbana,⁴⁰ y por eso requiere especial atención. Herrey basó sus propuestas en algunas consideraciones sociales y económicas, mientras Reichow rastreó la historia de los esquemas urbanos rectangulares —inadecuados para la circulación de coches— hasta Hipódamo de Mileto.⁴¹ Y mientras Herrey encontró el apoyo racional de la física para su propuesta, Reichow se sustentó en la filosofía y literatura de la ciudad.⁴²

35. *Ibid.*, pp. 10 y 68, con una ilustración del plan de Manhattan como explicación del “orden anorgánico”.

36. *Ibid.*, p. 28.

37. *Ibid.*, pp. 38-44.

38. *Ibid.*, pp. 12 y 28.

39. La estructura vial de Manhattan fue definida ya en 1811 por el *Commissioner's Plan*, que trazó las tierras de Manhattan en un esquema rectangular de bloques; véase la interpretación de Rem Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, Nueva York, Monacelli, 1994 (la edición Nueva York, 1978), quien caracteriza estos lotes estandarizados como islas de libertad individual y construcción plural.

40. Reichow, *Organische Städtebaukunst...*, *op. cit.*, p. 51.

41. *Ibid.*, p. 1; en la página 120 critica el esquema urbano rectangular de la ciudad renacentista como una “depravación” que vive su exaltación en las ciudades estadounidenses.

42. *Ibid.*, p. 66, capítulo sobre el orden del paisaje urbano, decorado con una cita de Schiller, “*Heilige Ordnung, segensreiche — die der Städte Bau gegründet*” (Orden sagrado que funda la construcción de las ciudades); en la página indicada, Reichow critica la masificación y mecanización como fuerzas del desarrollo urbano. Su propuesta de la reorganización “orgánica”, basada implícitamente en el pensamiento del pensador conservador José Ortega y Gasset, se concentra en el lema “*Aus Masse wird Organismus!*” (De la masa surge el organismo!).

Ambos buscaron el nuevo orden de la ciudad y el instrumento para obtenerlo fue la planeación vial “orgánica”.⁴³

Los dos conceptos contemporáneos, representativos para los debates avanzados de su tiempo, exigen la división de la circulación automóvil y peatonal;⁴⁴ también une a estas propuestas, con diferentes trasfondos ideológicos, la analogía sistémica de la circulación en el cuerpo urbano⁴⁵ —aunque, de hecho, la transferencia del “sistema Herrey” por Ramos García y Pani metaforizó el tono científico-neutral del arquitecto emigrado.

Cabe la especulación —cuya verificación sería tarea de futuras investigaciones— de que Herrey conocía el peligro de despegar con el pensamiento hacia la irracionalidad por su propia y dolorosa experiencia con la dictadura nazi, que encubrió su alta tecnología militarista y su programa de matanza industrial de seres humanos en los campos de concentración con una fraseología atávica del “espíritu” germano. Muchos arquitectos y urbanistas que *no* emigraron durante los doce años del terror nazi, se adaptaron al sistema e incluso retomaron sus fórmulas ideológicas para promover sus planos. No se sabe si Herrey siguió informándose sobre las tendencias de la arquitectura nazi durante su exilio, pero, en analogía con las actividades de los emigrados alemanes en México, esto es probable.

Los debates urbanísticos nazis, a los cuales Reichow contribuyó con su visión de la ciudad “orgánica”, coincidieron a nivel formal con los debates en otros países europeos, especialmente Inglaterra, donde, con base en la tradición de la ciudad-jardín, se reestructuraron y disolvieron las densas urbes en *neighbourhood units*, unidades vecinales. Los principios que Abercrombie o el grupo MARS propusieron para Londres tuvieron su complemento formal en Hamburgo; no obstante, en esta y otras ciudades alemanas durante la dictadura nazi, la unidad vecinal se definió por la organización controladora del partido.⁴⁶ Peor aún, Reichow elaboró sus conceptos urba-

43. *Ibid.*, p. 115.

44. *Ibid.*, p. 118, y Herrey, “Comprehensive Planning...”, *op. cit.*, p. 82.

45. Reichow, *Organische Städtebaukunst...*, *op. cit.*, p. 126, con la comparación repetida de la circulación sanguínea como analogía para la circulación vial en la ciudad orgánica.

46. Durth, *Deutsche Architekten...*, *op. cit.*, pp. 196, 183, 176 y 30, donde el autor explica el esquema urbano según “células” y “unidades” como orden totalitario del urbanismo nazi, prototípicamente desarrollado en Hamburgo durante los años treinta según el lema “Ortsgruppe als Siedlungszelle” (la división local del partido nazi como núcleo de la unidad de viviendas).

nísticos para la “colonización” del Este, planeada por los nazis a través de su instrumento: la guerra.

Después de 1945, en la primera fase de la desnazificación de Alemania, Reichow y sus colegas simplemente cambiaron la orientación de la “célula urbana”, anteriormente definida por la instalación local del partido nazi, y se desplazó hacia la implementación de la escuela básica del barrio, y así se “rescató” políticamente el concepto.⁴⁷ La terminología biologista, por su presunta neutralidad, permaneció en los libros y artículos sobre planeación después de 1945 en Alemania;⁴⁸ de hecho, porque también fue utilizada por Le Corbusier (y nadie en esos tiempos cuestionó que aquel arquitecto, con su impresionante poder discursivo, se hubiera congraciado con el dictador fascista Mussolini y con el régimen derechista de Vichy). Son éstos algunos contextos ideológicos para evaluar la propuesta de Herrey y su articulación en las revistas citadas. La forma urbanística moderna, descrita con una terminología biologista, sirvió a sistemas políticos diferentes.

El hilo conductor de estos discursos sobre la reformulación del concepto ciudad de nivel internacional fue la cuestión del tráfico automovilístico. A finales de los años cincuenta, en pleno “milagro económico” alemán, Hans Bernhard Reichow —para citar de nuevo esta interesante comparación con la propuesta vial de Herrey— publicó otro libro influyente en Alemania occidental, titulado *Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos* (*La ciudad adecuada al automóvil. Una salida del caos vial*),⁴⁹ donde repite sus tesis sobre la ciudad “orgánica” y las reajusta ante la impresión de un auge enorme del grado de automovilización.

También queda para una investigación futura la pregunta de si Reichow había conocido la propuesta de Herrey, publicada en *Pencil Points* quince años antes. Es probable porque, como instrumento de *re-education*, las fuerzas de ocupación estadounidense enviaron numerosas revistas de arquitectura desde su país a la Alemania posnazi. Reichow, como uno de los arquitectos protagonistas en los debates sobre la reconstrucción de posguerra en Alemania, seguramente tuvo acceso a estas fuentes, que permitieron una re-interna-

47. *Ibid.*, p. 177.

48. *Ibid.*, p. 193. Sólo transformaron aquellos términos “contaminados” por la ideología nazi, como “*Siedlungszelle*”, en algo más neutral como “*Nachbarschaft*” (vecindad).

49. Hans Bernhard Reichow, *Die Autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*, Ravensburg, 1959.

cionalización de la arquitectura alemana después de 1945. Un indicio clave de esta hipótesis en el libro de Reichow es que el autor declara la cuestión vial como el asunto “más urgente del urbanismo científico”.⁵⁰ Esto, sin duda, refleja la idea central y la elaboración científica de la *comprehensive planning* de Herrey.

También coincide Reichow, sin referencia o sin conciencia de la cercanía conceptual con su colega alemán emigrado, en cuanto a que el aumento del tráfico requiere nuevas estructuras viales en las ciudades,⁵¹ pero que los tréboles no servían para resolver el problema vial. Mientras Herrey los descarta con argumentos racionales, Reichow los descalifica como “monstruosos nudos americanos”, expresión de una “gigantomanía técnica”.⁵²

Parecido al análisis de Herrey, Reichow detectó la desproporción entre la anchura de avenidas y la densidad del tráfico, relación que el autor vio todavía equilibrada en las calles de las aldeas. Empero, esta constatación lo lleva a introducir una categoría psicológica al debate: que los callejones de la aldea demuestran una dirección vial “instintiva” hacia lo “orgánico” —razón para reiterar la analogía del sistema vial con hojas, ramas y árboles.⁵³ Y, finalmente, en el rechazo del control vial mediante semáforos, Herrey y Reichow están de acuerdo.⁵⁴

El contexto de la reconstrucción de posguerra en Alemania propició excepcionales condiciones para los arquitectos de concretar sus teorías y visiones, especialmente en el campo de la vivienda, porque hubo escasez extrema de

^{50.} *Ibid.*, p. 5: “Die Entwicklung einer dem Wesen des Menschen und des Autos gleichermaßen gerecht werdenden Stadt bleibt also das dringlichste Anliegen der Städtebau-Wissenschaft” (“El desarrollo de una ciudad adecuada al espíritu del ser humano igual que del automóvil queda como pendiente más urgente de una ciencia urbanística”).

^{51.} *Ibid.*, p. 51; véase también en la página 6 la repetición de la crítica de la ciudad renacentista con traza modular de cuadras, basada en el urbanismo de Hipódamo de Mileto, cuyos reflejos aún llegan, según el autor, hasta la planeación “ideal” de Chandigarh por Le Corbusier.

^{52.} *Ibid.*, p. 8.

^{53.} *Ibid.*, pp. 9-10; expresión en alemán: “instinkthafte Verkehrsführung”; en la página 22 el autor señala la imagen de una hoja con su nervadura como “símbolo de movimientos líquidos” (*Symbol flüssiger Bewegungsvorgänge*).

^{54.} *Ibid.*, p. 25; Herrey, “Comprehensive Planning...”, *op. cit.*, p. 89, “traffic proceeds without full stops and with minimum delays”. Aunque no hay evidencia alguna de que Reichow había leído el texto de su colega exiliado en Nueva York, por lo menos es probable que Herrey, en sus frecuentes visitas a Alemania en los años cincuenta, consultara el libro de Reichow sobre la planeación vial, dado el interés permanente del primero por el tema.

lugares para las familias que perdieron su hogar en el bombardeo de la guerra. Para Reichow se ofrecieron oportunidades de materializar su idea de la ciudad “orgánica” en conjuntos habitacionales; el más famoso resultado de ello, reseñado por la prensa nacional e internacional, fue la ciudad jardín Hohnerkamp en Hamburgo, trazada en 1953 y terminada un año después⁵⁵ —casi al mismo tiempo en que se aplicó el “sistema Herrey” por primera vez en México, en Ciudad Universitaria. Hohnerkamp fue una manifestación ideal de los parámetros urbanísticos “orgánicos”, con la separación de automóviles y peatones sobre una traza en forma biomórfica de ramificación, terminada con callejones sin salida, generando una libre sucesión de los edificios plásticos en el espacio verde. De cierta manera, esta ciudad-jardín también reflejó las visiones utópicas de Frank Lloyd Wright y su *broadacre city*.

Herrey, al contrario, nunca pudo realizar en gran escala su propia interpretación del sistema que lleva su nombre. Cuando al inicio de los años cincuenta recibió la ciudadanía estadounidense y con esto el permiso de ejercer su profesión, sólo logró construir dos casas en Long Island, afuera de Manhattan. En 1950 remodeló una cabaña victoriana en la Casa Morgenthau, con pequeña sala de conciertos, y en el mismo año y lugar diseñó la Casa Mautner; ambos diseños fusionaron el lenguaje moderno de los años veinte con las tendencias del *Prairie Style* de Frank Lloyd Wright.⁵⁶

A pesar de que sus trabajos anteriores y actuales fueron publicados en algunas revistas especializadas, generando un interés en el público educado, Herrey no logró conseguir más comisiones. Por eso, volvió a dedicarse a su segunda capacitación, la escenografía. Numerosos y largos viajes durante los años cincuenta lo llevaron a su país natal, donde obtuvo alto reconocimiento

55. Gartenstadt Hohnerkamp, un proyecto del consorcio sindical “Neues Heim” (Nuevo hogar), planeación urbana y arquitectónica de Hans-Bernhard Reichow, paisajismo de Gustav Lüttge; 1520 departamentos sobre un terreno de 30 hectáreas en Hamburgo, colonia Bramfeld. Presentado por el mismo Reichow en su libro *Die Autogerechte Stadt...*, op. cit., p. 69. Véase un análisis de esta unidad habitacional “orgánica” en Peter Krieger, “Wirtschaftswunderlicher Wiederaufbau-Wettbewerb”: Architektur und Städtebau der 1950er Jahre in Hamburg (tesis doctoral, Universidad de Hamburgo) <http://www.sub.unL-hamburg.de/disse/13/inhalt.html>; <http://www.webdoc.gwg.de/ebook/d/1999/krieger/inhalt.htm>, capítulo XII. “Wohnungsbau und Siedlungsplanung” (Vivienda y planeación de unidades habitacionales).

56. Katzke, “Netzwerken in Berlin”, op. cit., pp. 23 y 36. El autor informa que la casa Mautner ha sido remodelada según el gusto neoclásico burgués para los nuevos dueños que aparentemente carecen de una educación estética y siguen los estándares del gusto industrializado del *kitsch* estadounidense.

con sus escenografías y direcciones de las obras teatrales de Eugène Ionesco (en Berlín, Konstanz, Wuppertal y Hamburgo), pero también, en 1960, sufrió la derrota de la crítica por su interpretación del *Macbeth* en el Theater am Kurfürstendamm de Berlin. Además participó, sin éxito, en algunos concursos de arquitectura y planeación urbana en Alemania occidental.

Dada la complicada situación de que un naturalizado reciente no podía salir de los Estados Unidos por más de tres años sin perder la ciudadanía, Herrey se vio obligado a regresar a Nueva York; un golpe del destino para un emigrante que ha perdido su hogar y que oscila entre dos mundos sin radicar profundamente en ninguno de ellos; una situación triste que posteriormente reclamó el historiador de arquitectura —y también ex alumno de Hans Poelzig— Julius Posener como el desgaste de un gran talento.⁵⁷

Sin embargo, en los últimos años de su vida, Herrey se dedicó a otro gran proyecto urbanístico para su ciudad de exilio, con sustento científico y dinámica utópica, donde catalizó muchas ideas que crecieron en su mente a lo largo de su carrera profesional. A nivel virtual, sólo dibujado sobre el papel y no grabado en el suelo, estructuró un *master plan* para el futuro de Manhattan. Según su visión, la isla de Manhattan podía expandirse diez kilómetros cuadrados con *landfill*, llenando todas las riberas; allí Herrey planeaba un paisaje urbano “orgánico”, con edificios de vivienda, agrupados libremente sobre espacios verdes. Es una clara distinción del *grid* de Manhattan, que tanto Reichow como otros arquitectos alemanes han criticado como modelo inhumano. Se expande el esquema libre y verde del Central Park a todas las periferias de la isla densamente poblada; de esta manera, se gana un espacio compensativo y contemplativo para los habitantes de la metrópolis. Por supuesto, se aplica a toda esta zona imaginada el “sistema Herrey”, con circuitos sin cruceros, e incluso, para no contaminar el ambiente, los ubica debajo de la tierra.

Documenta la inagotable energía creativa del arquitecto emigrado, el artículo “Manhattan Reorganized”, publicado en 1968 por la revista *Architectural Forum*, editado por otro arquitecto emigrado, de origen judío-alemán, Peter Blake⁵⁸ (quien, en su exilio británico, cambió su apellido Bloch por el

57. *Ibid.*, p. 13; según el arquitecto e historiador de arquitectura Julius Posener, Zweigenthal fue el mejor alumno de Poelzig.

58. Blake, *No Place Like Utopia*, *op. cit.*, p. 3 (sobre el destierro de la familia Bloch de Berlín por la dictadura nazi), p. 4 (sobre el empobrecimiento de la familia en el Reino Unido), p. 6

de Blake). Una serie de gráficas sobre el mapa de Manhattan visualiza la fascinación de Herrey por el poder de la planeación urbana con fines ecológicos y sociales. A la rectangularidad del sistema vial y constructivo de Manhattan se le contradice con un esquema completamente diferente. Y no lo proyecta sobre un baldío periférico, sino dentro de una de las ciudades más espectaculares del mundo —pero sin la radicalidad del *Plan Voisin* de Le Corbusier que hubiera destruido el centro de París.

El artículo generó una extensa discusión sobre el futuro urbano de Nueva York; no obstante, el autor mismo ya no pudo participar ni cosechar su siembra intelectual. El 7 de octubre de 1968 murió en aquella ciudad que quería reformular profundamente. Así, este plan es la lápida sepulcral de un talento extraordinario que sufrió condiciones políticas adversas, generadas por la dictadura nazi en Alemania durante los años treinta.

Sin embargo, igual que su artículo de 1944 publicado en *Pencil Points*, “Manhattan Reorganized” contuvo ideas con potencial de larga duración, incluso con una dimensión histórica. La idea de ganar nuevos terrenos con rellenos reactiva la tradición holandesa de los primeros colonos de Manhattan, quienes contaron con amplia experiencia de la técnica acuática, obtenida en su propio país y en sus colonias. También es de alta actualidad revitalizar las riberas abandonadas de Manhattan, después de la caída del puerto y la decadencia de sus *piers* en los años sesenta (por el auge del tráfico aéreo). Por mucho tiempo en la historia de Manhattan, las riberas se desprestigieron por ser espacio de prostitución, violencia y alcoholismo portuario, comercio sucio —como los rastros y carnicerías, a la altura del East River donde hoy se encuentra el edificio de las Naciones Unidas—, o de hospitales —que tiraron su basura directamente al río—, hasta que en los años ochenta se empezaron a aplicar programas urbanísticos para recuperar los *waterfronts*, como la construcción del World Financial Center en la Battery Park City (sobre la tierra excavada del World Trade Center) o del South Street Sea Port revi-

(sobre el rechazo de la arquitectura moderna en este país como una influencia “antibritánica”), p. 19 (sobre el exilio en los EU, con una estancia en Harvard, en la Universidad de Pensilvania, y luego el trabajo en la redacción del *Architectural Forum*), 192 (sobre la sede de *Architectural Forum* como punto de encuentro de arquitectos internacionales como Gropius, Scharoun, Neufert, Roth, Rogers, Niemeyer, Tange, etc.) y 52 (sobre la comprensión *naïve* de la planeación en los Estados Unidos).

talizado. Estas y otras medidas para convertir Manhattan en *Acuápolis*⁵⁹ con riberas vivas y agradables se nutren en parte, aunque pocos lo saben, del potencial utópico que Hermann Herrey desplegó en la última fase de su vida.

No sólo por eso vale la pena recordar su biografía y exigir investigaciones más extensas sobre este importante personaje, pero subvaluado por la historiografía de la arquitectura. Afortunadamente, la investigación sobre la emigración alemana de arquitectos durante los años treinta del siglo pasado ya cuenta con una cierta cantidad de estudios serios. Esto ofrece un amplio marco epistemológico para entender el caso específico de Zweigenthal-Herrey. Surgen reflexiones y preguntas sobre los efectos de la emigración, no sólo para los emigrados mismos, sino también para la cultura de su nuevo país, Enriquecida con sus iniciativas y propuestas.

Es un trabajo de detective rastrear los caminos de personas e ideas en diferentes contextos geográficos e ideológicos,⁶⁰ donde surgen facetas de una historia contradictoria con efectos a largo plazo. Una de estas facetas es la transferencia de valores culturales entre diferentes países. El caso de Zweigenthal-Herrey revela cómo el pensamiento complejo de un arquitecto, generado en Alemania durante la República de Weimar, catalizado en Inglaterra y en los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, se transmite a otro país, México, donde en una fase de modernización acelerada se convierte en “sistema”, aplicable en la planeación urbana. Sin duda, frente a las múltiples imposiciones negativas de los Estados Unidos a la cultura urbana mexicana —enfocados en el *topos* de Las Vegas,⁶¹ y recientemente Celebration—,⁶²

59. En mi introducción al libro *Acuápolis* (México, Instituto de Investigaciones Estéticas; en proceso), explico estas estrategias con mayor profundidad y en un panorama internacional. Sobre el caso de Nueva York, véase Kevin Bone, *The New York Waterfront: Evolution and Building Culture of the Port and Harbour*, Nueva York, Monacelli, 1997.

60. Este artículo trata sobre el golpe del destino sufrido por un arquitecto que escapó de un régimen fascista en los años treinta del siglo pasado; cabe mencionar que la problemática de la emigración, a pesar de la consolidación política en muchas partes del mundo, sigue vigente. El departamento responsable de la ONU estima que actualmente más de 55 millones de seres humanos en el mundo se encuentran en procesos de migración, la mayoría de ellos por motivos económicos, aunque también por represiones políticas.

61. Robert Venturi, Denise Scott Brown y Steven Izenour (ed.), *Learning from Las Vegas*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1993 (1a edición 1972). Peter Krieger (ed.), *Aprendiendo de Insurgentes. Contextos de la arquitectura*, México, UNAM-Facultad de Arquitectura, 2003 (CD-ROM).

62. “New Urbanism”, en *Stadtbauwelt*, núm. 145, 2000 y *Architecture*, núm. 11, 1998. Véase también Mark Morris, “Build a Better Mousetrap. Images of American Utopia”, en Gerd

el “sistema Herrey” es un ejemplo de una “americanización” inteligente, porque permite a los receptores adaptarlo e integrarlo. Ciudad Universitaria en primer lugar, también el concepto original de Ciudad Satélite (antes de su conversión en mancha urbana amorfa) e incluso el Pedregal documentan este proceso intercultural.

Domingo García Ramos, uno de los protagonistas de la transferencia cultural del “sistema Herrey”, ya era consciente de la contraparte negativa que vino a conquistar el paisaje urbano de México en la segunda mitad del siglo. Rechazó el urbanismo esquemático de cuadras acumuladas *ad infinitum*, producido en las ciudades estadounidenses: “Que los sistemas mecánicos en desorden no resultan efectivos, nos demuestra la comparación de tiempos empleados en Los Ángeles [...]”;⁶³ y comparte así las preocupaciones de Herrey e implícitamente también de Reichow, entre otros urbanistas más, sobre la decadencia de la cultura urbana por la mecanización unidimensional.

Otra faceta de la historiografía —aquí esbozada— de Zweigenthal-Herrey estimula la reflexión sobre la dimensión eco-estética de la planeación urbana. Después de medio siglo de experiencias con el “sistema Herrey” en una ciudad que creció en cantidades y formas descontroladas, reconocemos que Ciudad Universitaria todavía, y tal vez más que nunca, funge como un espacio de compensación: un espacio verde con generosas escenografías para las instalaciones de la máxima casa de estudios de México. A pesar del *smog* —producido por el culto exagerado del automóvil— que obstaculiza las vistas hacia los volcanes, *cu* es un concepto paisajista y una realidad cotidiana, destacable con toda razón como patrimonio de la humanidad.

Al contrario, Ciudad Satélite, el otro gran proyecto “herreyano” en México, se encuentra devorado por la hiperurbanización no sustentable, problema que Mario Pani, autor del proyecto original, de manera *naïve*, ya consideró en 1957: “ciudades [...] han crecido en forma desordenada y anárquica, [...] sin el freno de un límite. [...] Jamás ocurriría eso en Ciudad Satélite. [...] porque es una ciudad con límites”.⁶⁴ Parámetros clave del desarrollo no sustentable de

Zimmermann (ed.), *Als Ob. Fiktion in der Architektur. As if. Fiction in architecture*, Weimar, Bauhaus Universität Weimar, 1996 (= serie *Verso*), pp. 74-99.

63. García Ramos, *Iniciación al urbanismo*, *op. cit.*, p. 333.

64. Pani, “Un problema...”, *op. cit.*, p. 226; para conocer una crítica conceptual de Ciudad Satélite véase Peter Krieger, “Desamores a la ciudad: satélites y enclaves”, en Arnulfo Herrera (ed.), *XXIII Coloquio Internacional de Historia del Arte. Amor y desamor en las artes*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Estéticas, 2001, pp. 587-606.

las ciudades son el uso excesivo del automóvil, cuyas vialidades restringen las zonas de vivienda, el escaso respeto a la cultura del peatón, la falta de espacios sociales y de encuentros, entre otros más —todos éstos, temas de la ciudad “orgánica” discutida y promovida por Herrey y sus contemporáneos desde los años cuarenta.

Visto desde esta perspectiva histórica, que rescata la memoria de un arquitecto, surgen tópicos socio-espaciales y ecológicos de gran importancia en la actualidad, donde falta una visión integral de la planeación urbana. Frente a imposiciones unidimensionales, insensibles y disfuncionales para la mayoría de la población megalopolitana, como el segundo piso del periférico,⁶⁵ la planeación urbana integral, promovida por Herrey, contiene muchos elementos rescatables más allá de su valor contemporáneo en los años cincuenta. Integración en lugar de imposición y relación de medidas en lugar de intervenciones aisladas —éstos son algunos de los parámetros de Herrey que merecen ser retomados en la planeación de la megaciudad al inicio del siglo XXI. Sin embargo, una historiografía crítica de la arquitectura, que pretende estimular los debates actuales sobre la ciudad, debe mencionar también los límites conceptuales del “sistema Herrey”, que se basa en una afirmación del transporte individual en coches, sin cuestionar la rutina destructiva del sistema automovilístico en los contextos urbanos.

Estas facetas estéticas, ecológicas y sociales que surgen a través del estudio biográfico del arquitecto Zweigenthal-Herrey demuestran que la historiografía de la arquitectura y del urbanismo es capaz de generar un interés que rebasa los límites de la propia disciplina. No sólo los expertos de la arquitectura del siglo XX y de la emigración durante los años treinta encuentran un material interesante en la herencia de Zweigenthal-Herrey, sino también todos aquéllos comprometidos con la creación e investigación de las escenografías urbanas.

Las investigaciones estéticas sobre la ciudad comprenden un espectro muy amplio de temas y problemas, que incluye también la planeación vial. Como demuestra el caso tratado, en la mente creativa el análisis de las estructuras viales y la producción de escenografías para el teatro no se contradicen, sino se complementan. Es una capacidad cerebral que aún —según mi punto de vista— debería ser reanimada en los programas de educación

⁶⁵. Peter Krieger, “Flyover: el principio *Icarus* en la planeación vial”, en *Universidad de México*, núm. 620, México, febrero de 2003, pp. 114-115.

arquitectónica, que todavía carecen de la conciencia de que el diseño arquitectónico es un diseño ambiental en el sentido más amplio. Tal vez la historia del arte, enfocada en ciencia de la imagen urbana, ofrece una revisión refrescante para una disciplina que se caracteriza por su creciente impotencia frente a los procesos autónomos y anárquicos del desarrollo urbano, por paracaidistas pobres y provincianos, y por inversionistas inmobiliarios globalizados.

Finalmente, la reflexión sobre las escenografías y metabolismos urbanos también acerca —como lo mostró el intercambio intelectual de la familia Herrey— a las humanidades con las ciencias, aprovechando sus elaboradas metodologías respectivas. Parece que los discursos de la arquitectura, por su carácter sintético, fungen como catalizadores excelentes para la investigación interdisciplinaria sobre la creación colectiva más valiosa en la historia de la civilización humana: la ciudad. ♣