



proyecto, progreso, arquitectura

ISSN: 2171-6897

revistappa.direccion@gmail.com

Universidad de Sevilla

España

Clúa Uceda, Álvaro
EL SLUSSEN COMO PARADIGMA. ARQUITECTURA E INFRAESTRUCTURA EN
CINCO EPISODIOS
proyecto, progreso, arquitectura, núm. 13, noviembre, 2015, pp. 28-43
Universidad de Sevilla
Sevilla, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=517651578003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

EL SLUSSEN COMO PARADIGMA. ARQUITECTURA E INFRAESTRUCTURA EN CINCO EPISODIOS

SLUSSEN AS A PARADIGM. ARCHITECTURE AND INFRASTRUCTURE IN FIVE STAGES

Álvaro Clúa Uceda

RESUMEN El proyecto del Slussen diseñado por el arquitecto Tage William-Olsson y el ingeniero Gösta Lundborg entre 1929 y 1935 en Estocolmo expresa sintéticamente la irrupción del automóvil en la ciudad europea de principios de siglo XX. El conjunto de más de treinta propuestas anteriores ilumina la evolución de un espacio en contraste confrontación entre la infraestructura y los intentos por dotar de una configuración urbana a un lugar estratégico entre Gamla Stan y Södermalm. El artículo sintetiza estas declinaciones en cinco episodios sucesivos: del Slussen como discusión de ingeniería hidráulica a sus primeras consideraciones urbanas, del Slussen como arquitectura organizadora del espacio a las primeras irrupciones de las formas del viario, del Slussen como “máquina del tráfico” al hallazgo de una estética propia, del Slussen gris a la arquitectura encajada en sus intersticios y, finalmente, la comprensión del Slussen como una pieza frágil e inestable en el paisaje urbano de la “Venecia del Norte”. Dicha evolución permite destacar el Slussen como un registro paradigmático de la implosión del tráfico sobre la ciudad europea y un ejemplo pionero en la relación interesante entre infraestructura y urbanidad.

PALABRAS CLAVE Slussen; Tage William-Olsson; infraestructura; espacio público; tráfico; modernidad

SUMMARY The Slussen urban project designed by architect Tage William-Olsson and engineer Gösta Lundborg between 1929 and 1935 in Stockholm, synthetically expresses the emergence of the automobile in the European cities at the beginning of the 20th century. The combination of more than thirty previous proposals highlight the evolution of a space in contradicting confrontation with infrastructure and the attempts to give an urban form to a strategic place between Gamla Stan and Södermalm. This article will summarise these declines in 5 successive stages: from the Slussen as a discussion in hydraulic engineering to its first urban considerations, from the Slussen seen as a matter of architectural composition to the first irruptions of the road forms, from the Slussen as a “traffic machine” to the discovery of its own aesthetic, from the gray Slussen to the architecture embedded in its interstices and finally, the understanding of Slussen as a fragile and unstable piece in the urban landscape of the “Venice of the North”. This evolution allows Slussen to be highlighted as a paradigmatic record of the implosion of traffic on the European city and a pioneering example of the interesting relationship between infrastructure and urbanity.

KEY WORDS Slussen; Tage William-Olsson; infrastructure; public space; traffic; modernity

Persona de contacto / Corresponding author: alvaro.clua@upc.edu. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña.

1. Detalle de una perspectiva dibujada por Tage William-Olsson para Tegelbacken.



En 1940 el arquitecto Tage William-Olsson se retrata en lo alto del viaducto proyectado para Tegelbacken, estación central de Estocolmo. Aparece sentado, fumando una pipa, personajes del pintor Pehr Hilleströms (1700s) discurren despreocupados bajo él. Se trata de una hermosa perspectiva preparada para mostrar el espacio bajo la pesada infraestructura, un lugar porticado para el paseante, de ágora y de urbanidad (figura 1). El despiece de los materiales, sus encuentros y detalles están cuidadosamente dispuestos, ¿por qué tanto esmero en labrar con semejante cuidado un viaducto?¹

A poca distancia de allí, en el lugar llamado *Slussen*, encontramos cristalizada una historia de similar confluencia entre la dura y eficaz expresión de la infraestructura viaria –lugar de paso, de velocidad y segregación del tráfico– y la salvaguarda de un espacio urbano con deseos de identidad y significación para el resto de la ciudad. Este proyecto nacerá desde su condición como *esclusa* marítima entre el Lago Mälaren y el mar Báltico, encajado estratégicamente entre Gamla Stan –centro

histórico fundacional de Estocolmo– y el ensanche Södermalm, y adoptará tras su proyecto definitivo la eficacia y rotundidad de las premisas de la ingeniería viaria. Pero más allá de esta condición ineludible, podemos reconocer también, en las delicadas huellas sobre la nieve que el fotógrafo Lennart af Petersens capta en 1961 o en las luces de un árbol de Navidad de 1940, la existencia de *otro Slussen* más blando, frágil y cóncavo, de recovecos y de pasos escondidos y sombríos, de azulejos delicados y escaparates brillantes hoy apagados y demoliéndose. Es por ello que este artículo desea presentar el proyecto del Slussen, construido en 1935 en Estocolmo por Tage William-Olsson y el ingeniero Gösta Lundborg, como un ejemplo paradigmático de dicha interacción y, como luego se argumentará, un registro elocuente y sintético de la irrupción del automóvil sobre Estocolmo y, por inferencia, sobre la ciudad europea de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Para ilustrar los argumentos que configuran la balanza entre ambos términos se ha dispuesto seguir la historia desde cinco episodios significativos.

1. Este artículo sintetiza algunos de los argumentos tratados en Clúa, Álvaro: *Construir el intersticio. Del Slussen como proyecto urbano al Estocolmo de Tage William-Olsson*. Director: Josep Parcerisa. Trabajo fin de máster. Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Barcelona, 2014.



2



3

2. Detalle del grabado de Wolfgang Hartmann de 1650 sobre el ámbito del Slussen, entre Gamla Stan (derecha) y Södermalm (izquierda). En el centro se muestra la casa de aduanas (*Södre torn*) junto a la esclusa.

3. Dibujo de Carl Georg Enslén de la nueva esclusa de Nils Ericson, 1856.

4. Composición de fotografías del Slussen en 1910. Destaca el carácter desagregado de las arquitecturas que habitan los espacios entre las infraestructuras viarias. Al fondo, los jardines en torno a la escultura de Karl Johan XIV junto a la esclusa homónima.

PRIMER EPISODIO: DE INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA AL PROYECTO DE LA FORMA

La historia del Slussen se inicia como una suma de relatos dispares sobre el istmo entronizado por la casa de aduanas (*Södre torn*) y la esclusa marítima². Grabados como el de Wolfgang Hartmann de 1650 nos muestra esta disposición (figura 2): el muelle de Stadsgården a los pies del tejido de Södermalm, espacio donde se ubicará la geometría contundente del Ayuntamiento del Sur (Nicolaus Tessin, 1660s), la aguja de la Iglesia de Santa María Magdalena, el eje de Götgatan irrumpiendo sobre el espacio vacío frente a las puertas de la ciudad, gente circulando por los almacenes de hierro, comerciantes y pescadores ultimando sus negocios... Pero la lógica de conjunto se encuentra de alguna forma magnetizada por lo que acaece en la esclusa marítima y la entrada a la ciudad. Hasta tres proyectos de esclusa se desarrollarán antecediendo el proyecto final de Tage William-Olsson y Gösta Lundborg, pasando a ser una estricta cuestión de infraestructura hidráulica y de control de acceso en una comprensión del problema como proyecto urbano integrador.

Ya en 1642 se inaugura el *Drottning Kristinas slus*, de 6,5m de ancho y 1,9m de profundidad y diseñado por ingenieros holandeses. Para la ciudad este acontecimiento será el catalizador que hará despegar la producción de Estocolmo en poco tiempo. Su estratégica posición ocasionará que en 1662 la industria del comercio de hierro disponga un gran almacén al sur de la esclusa, en el lugar que durante años había ido excavándose como mina de extracción. Según Åke Abrahamsson³, este almacén llegó a ser el más grande de Europa, representando un

40% del comercio global de hierro de la época. El Slussen atraerá en torno a sí a sucursales alemanas y holandesas desde 1664 y también a locales de ventas de mercaderes rusos, de ahí el nombre de *Ryssgårdén* con el que se designará la plaza frente al mencionado Ayuntamiento del Sur, actual *Stadsmuseet* y en aquel entonces una casa de intercambio. La población se verá incrementada de 9.000 a 47.000 entre 1611 y 1675, Estocolmo será en aquel entonces la capital más poderosa de Europa, según comenta Abrahamsson. Así, la consolidación de la esclusa generará consecuentemente un cambio en la comprensión del lugar: de ser un mero cruce estratégico para el tráfico a ser también un centro del comercio de la ciudad con el territorio.

Con el paso de los años, el estado de la obra de la esclusa sufrirá un estado de decaimiento y en la década de 1720 se llevan a cabo algunas reparaciones de la mano del arquitecto municipal Göran Josuæ Adelcrantz. Johan Eberhard Carlberg es nombrado arquitecto municipal de Estocolmo y encarga en 1729 al reconocido ingeniero Christopher Polhem su renovación. La esclusa se ubicará sobre el lugar que ocupaba el Kristinaslussen y su inauguración en 1755 mostrará de nuevo un punto de inflexión sustantivo: resolver la esclusa significará también repensar la formalización arquitectónica de su entorno. Aparecerán así, en el punto de cruce con el acceso a la ciudad, cuatro torres de ladrillo que flanquearán el puente levadizo: será el Slussen Rojo o *Röda Slussen* que después pintará Anders Holm en su célebre obra de 1780.

El último de los proyectos de esclusa que los completos estudios sobre el Slussen designan será obra del ingeniero Nils Ericson y se ubicará hacia el norte, cercano al

2. Es pertinente señalar el pormenorizado estudio arqueológico sobre los orígenes del Slussen en Söderlund, Kerstin, Hjulhammar, Marcus: *Slussen. Stockholms Stad, Slussen Med Angränsande Vattenområden*, RAÄ 103. Stockholm: Stockholms stadsmuseum och Statens maritima museer, 2007.

3. Abrahamsson, Åke: "Kristinaslussen, Polhems sluss". En Sörenson, Ulf, (Ed.): *Slussen vid Söderström*. Stockholm: Samfundet S:t Erik, 2004. pp. 22-41.



4

casco histórico. Se inaugurará el 28 de noviembre de 1852 y la obra consistirá, como en la propuesta de Ch. Polhem, en la construcción de un gran cajón de madera en tierra firme –en Djurgården– y transportado y utilizado como encofrado de la nueva esclusa⁴. Pero tras su inauguración en 1852 la ciudad decidirá avanzar algo más allá, hacia una resignificación de la forma urbana de este espacio. Una estatua dedicada a Karl Johan XIV será instalada en 1854 y un trabajo esmerado de urbanización, bordes y barandillas acabará definiendo su carácter urbano (figura 3).

Esta reiteración de proyectos sobre las esclusas señala a éstas como el primer centro de gravedad de los vectores que configuran el Slussen en lo sucesivo: la ordenación aleatoria de edificaciones y programas empezará a cobrar sentido desde dicho paso marítimo, colonizando y significando progresivamente el espacio público. De algún modo podemos ver ya aquí sintetizada la manera de construir diálogo entre infraestructura técnica y espacio público: lo uno redonda sobre lo otro y dicha relación es tratada simultáneamente en el momento del proyecto.

Pero más allá de estas insinuaciones, todos ellos serán proyectos fragmentarios, elaborados desde las contingencias particulares y sin alcanzar la escala de un entendimiento global del lugar entre Södermalm y Gamla

Stan. Los intentos de ajardinamiento del corazón del Slussen en torno a la escultura ecuestre no acabarán de ser una solución integral y definitiva. El Slussen seguirá siendo un paisaje dramático y en efervescencia (figura 4), surcado de viaductos elevados, trenes de vapor circulando entre excavaciones y almacenes⁵. Con el cambio de siglo, la demanda de una reforma y ampliación de las esclusas volverá a colocarse sobre la mesa, esta vez, no obstante, de un modo nuevo: la feliz activación del paso marítimo por Hammarby (al sur de Södermalm), junto con las primeras advertencias de un tráfico viario en aumento, pondrán en tensión todo el espacio entre fachadas, desde sus edificios a su topografía viaria, en un trepidante proceso de propuestas urbanas consecutivas.

SEGUNDO EPISODIO: EL SLUSSEN COMO CUESTIÓN DE ARQUITECTURA

Más de veinticinco serán las propuestas elaboradas para diversos cometidos y clientes desde finales del siglo XIX hasta la propuesta definitiva de 1935 (figura 5). El Slussen será entonces concebido por primera vez⁶ como una cuestión urbana que incorporará al unísono los tejidos adyacentes, las solicitudes crecientes del tráfico marítimo y viario⁷ y una formalización arquitectónica clara.

4. Nos lo narran así las memorias: “La nueva esclusa fue trasladada ayer por la noche entre las 2 y las 4, por Ostergöthland y Norrköping, desde el lugar de su construcción, al extremo del canal de Djurgården, hasta el lugar de su futura colocación, en la excavación de la nueva esclusa, donde está ahora ya ubicado. Ciertamente es el mayor edificio flotante que jamás haya existido en este país, y uno no puede menos que admirarse de su belleza y sólida construcción”. (Traducción del autor). Sörenson, Ulf. (Ed.), *Slussen vid Söderström*, Stockholm: Samfundet S:t Erik, 2004. p. 49.

5. Los trabajos de levantamiento entre 1728 y 1771 desarrollados por el arquitecto J. E. Carlberg ilustran la situación de estos almacenes bajo los viaductos. Disponible en: <<http://www.stockholmskallan.se/Soksida/Post/?nid=3137>>

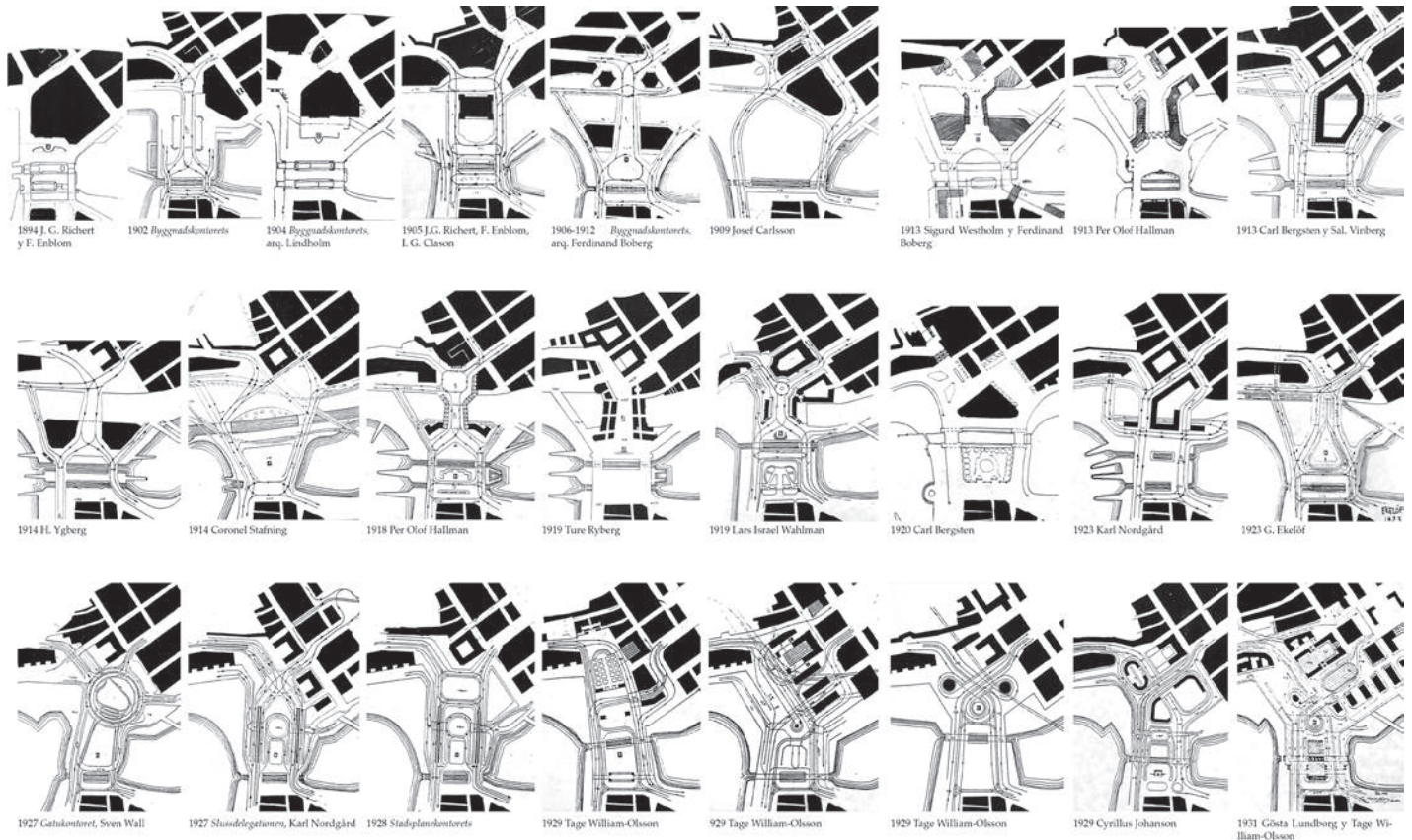
6. En sentido estricto, la primera propuesta de conjunto para el Slussen es seguramente la de Jean de la Vallée en 1680. En su dibujo, más allá de las aportaciones técnicas que sugiere en cuanto al trazado de la esclusa, se parte de imaginar la prolongación del orden en peine de Gamla Stan hacia Södermalm. Esta propuesta no se llegó a realizar.

7. La gráfica que publica Yngve Larsson ilustra este incremento: en el Slussen sumarán 30.000 vehículos/día en 1930, que se mantendrán sensiblemente constantes hasta 1940. Larsson, Yngve. *Mitt liv i Stadshuset*. Stockholm: Stockholms Utveckling, 1977. p. 444.

5. Vista de las propuestas más significativas de ordenación del Slussen entre 1894 y 1931.

6. Vista de una de las láminas previas de la propuesta de enero de 1929, Tage William-Olsson. En el centro de la imagen, el Ayuntamiento del Sur abriéndose a la nueva estación propuesta.

7. Planta de la propuesta de agosto de 1929, Tage William-Olsson.



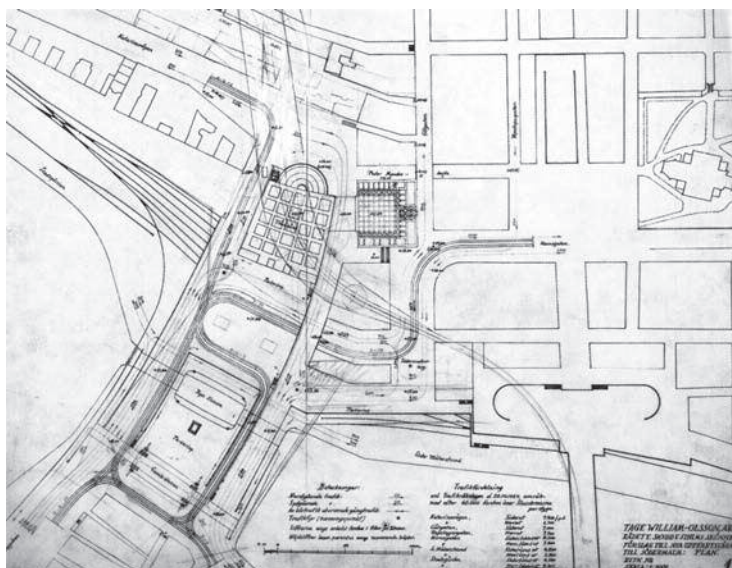
5

Las propuestas organizarán el Slussen siguiendo tres estrategias distintas: a partir de viaductos laterales que envuelvan un edificio central singular, concentrando la arquitectura sobre un único puente central en pendiente, o bien entendiendo todo el lugar como una gran plataforma inclinada que permita dibujar soluciones en *roundabout* o de trébol urbano. Las perspectivas que Ferdinand Boberg presentará en 1913 imaginan, por ejemplo, un Slussen donde una arquitectura de gran presencia se imbrica en el sistema de pendientes deformándose tras una idea de composición axial neoclásica. En la misma línea estarán las propuestas de Lars Israel Wahlman (1919), Per Olof

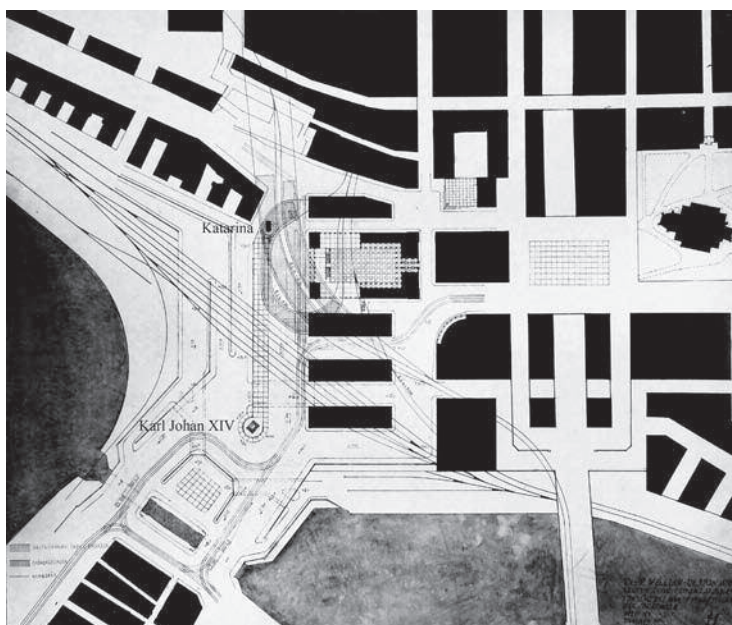
Hallman (1913, 1918) o Ture Ryberg (1919). Otros dibujos como el de 1905 de Gustaf Richert, Fredrik Enblom y Isak Gustaf Clason, en cambio, pensarán el Slussen desde la arquitectura y el monumento, abriéndose lateralmente hacia el paisaje y solucionando los accesos por los laterales. En las propuestas de 1914 del Coronel Stafning o 1923 de Ekelöf, en cambio, la arquitectura edilicia parece haber desaparecido y muestran la contundencia con la que el tráfico irá haciéndose presente sobre la frágil geografía de la ciudad.

En 1924 el estudiante de arquitectura Tage William-Olsson publica en *Byggmästaren* el artículo "Södra

8. Puede confrontarse esta apreciación con Abrahamsson, Åke: "Södra Stadhuset - En Järnvägsstation? 1924". En *Stadsvandringar*. Nº 18, 1998. Stockholm: Stockholms stadsmuseum 1976. y con Bergman, Bosse; Gullberg, Anders: "I skönhetens, folklivets och framkomlighetens tjänst. Tage William-Olsson en särling i kampen om Stockholms framtid". En Rudberg, Eva (Ed.): *Tage William-Olsson. Stridbar planerare och visionär arkitekt*, Stockholm: Stockholmia Förlag, 2004. pp. 99-129. Se presenta una versión traducida al inglés de este último artículo en Clúa, Álvaro: Op. cit. p. 174. Traducción al inglés de Dana Colakovic elaborada con motivo de dicho trabajo.



6



7

Stadshuset och järnvagen” donde se plantea la discusión sobre un elemento singular en los equilibrios del Slussen: la preservación o no del Ayuntamiento del Sur. Las propuestas que se manejaban desde el Departamento de Obras Públicas estaban poniendo en entredicho su

pervivencia y Tage William-Olsson escribe en este artículo sobre su conversión en estación aprovechando la línea de enlace ferroviario norte-sur que discurría tangente al edificio⁸. La propuesta parece interesar al *Rådet till skydd för Stockholms skönhet* (Comité para la Preservación de la Belleza de Estocolmo), que en 1928, presionado por la sombra del Plan General de Albert Lilienberg⁹, le encargará desarrollar el estudio de reconversión de dicho edificio. Tage William-Olsson responderá por un lado elaborando un proyecto que irá más allá de la rehabilitación *strictu sensu* del Ayuntamiento para comprender al lugar a otra escala, implicando a la ciudad en su conjunto y resolviendo el tráfico ya desde sus tejidos colindantes¹⁰. Por el otro, su propuesta de enero de 1929 (figura 6) expresará con claridad una integración comprometida de las formas de la vialidad, la composición arquitectónica y la sucesión intencionada de espacios públicos¹¹. El lugar se organiza mediante un gran espacio libre oblongo formado por una cadencia escalonada de espacios plaza y aparcamientos y con una arquitectura perimetral que define con porte clásico su carácter urbano y soluciona geométricamente el engarce entre las ordenaciones desencajadas de Södermalm y Gamla Stan.

La siguiente propuesta de agosto de 1929 se dibujará también atendiendo a la escala mayor, dialogando con el espacio que el propio Tage William-Olsson está proyectando en Tegelbacken, al otro lado del Lago Mälaren. En el ámbito concreto del Slussen (figura 7), el espacio se organiza en torno a una *diagonal* trazada entre el memorable ascensor Katarina (inaugurado ya en 1882) y la escultura Karl Johan XIV. Esta línea dividirá el espacio en dos cotas distintas, proponiendo un cruce a doble nivel y afirmando la alineación de Södermalm como directriz para la nueva arquitectura y para las rampas, que descenderán progresivamente hacia el agua. Los edificios se colocarán sobre las trazas ferroviarias y el futuro metro, aprovechando la topografía para generar accesos subterráneos. Existe, como en la anterior propuesta, una

9. Lilienberg, Albert: 1928 Års. *Förslag till Generalplan För Stockholms Tätaste Bebyggda Delar*. Stockholm: K. L. Beckmans Boktryckeri, 1929.

10. Caldenby, Claes: “Tage William-Olsson: Planner and Polemicist”. En *Architectural Research Quarterly*. Nº 7, 2003. Cambridge: Cambridge University Press. 1995. p. 301: “This was to become one of his characteristic ways of working: converting building projects into town-planning projects (often without commission) as well as developing town-planning projects into detailed technical solutions”.

11. Es pertinente considerar el Slussen como una experiencia primigenia de “arquitectura híbrida”, en la línea glosada por Rita Pinto de Freitas, es decir, arquitectura que es “simultáneamente objeto, paisaje y arquitectura”. Pinto de Freitas, Rita.: *Arquitectura híbrida_context, escala, ordre*. Director: Eduard Bru. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Barcelona, 2015. p. 12.

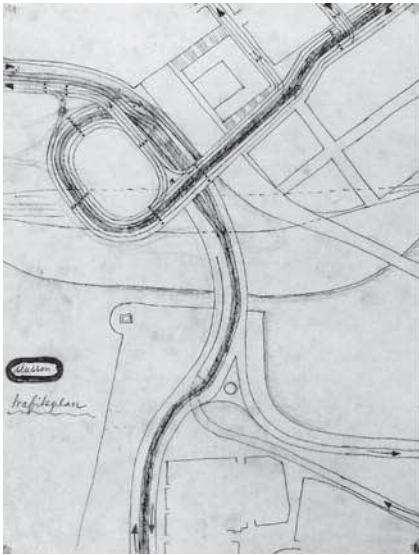


8

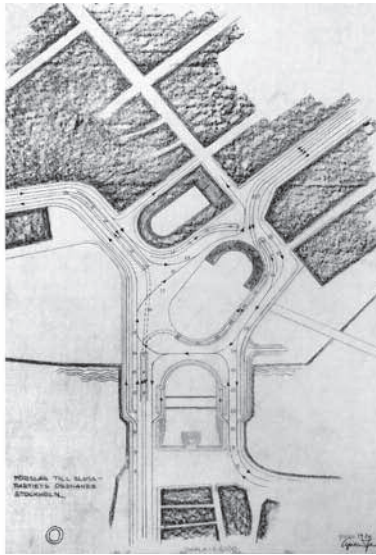
8. Propuesta de Tage William-Olsson y Gösta Lundborg, otoño de 1929.

9. Selección de tres de los dibujos que Cyrillus Johansson, junto con el ingeniero Gösta Lundborg, desarrolló paralelamente al trabajo de Tage William-Olsson entre abril y junio de 1930.

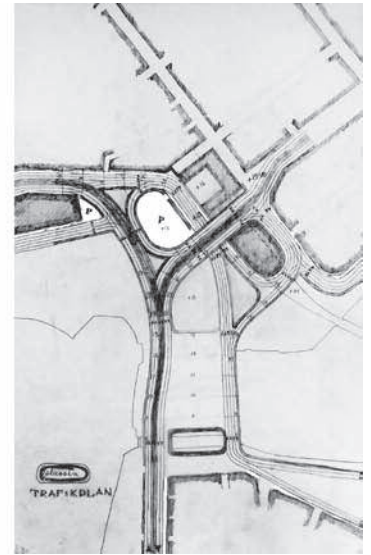
10. Propuesta presentada por Tage William-Olsson y Gösta Lundborg en abril de 1931.



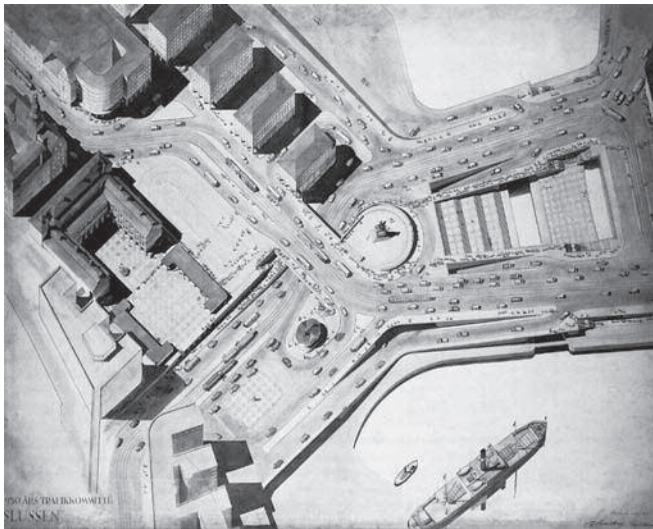
9a



9b



9c



10

confianza en la composición arquitectónica para organizar del espacio, una ordenación en planta, parangonable a los sistemas urbanos del movimiento Moderno naciente pero en alzado, en cambio, con una presencia menos disruptiva y más adaptada a la escala de los tejidos adyacentes.

Pero la energía optimista del tráfico viario irrumpe con fuerza a partir de la propuesta del finales de 1929. Lo que había empezado siendo un encargo del Consejo para la Preservación de la Belleza de Estocolmo, acabó siendo *de facto* un trabajo de compromiso entre la eficacia de la solución viaria y la urbanidad del espacio público resultante. Esta propuesta se dispondrá coetánea a las *Weltplatze* ideales de Martin Wagner para Potsdamer Platz, Wassili y Hans Luckhardt para Alexander Platz o más claramente a la propuesta alternativa que Marcel Breuer dibujará para Leipziger Platz¹². Tage William-Olsson quizá conoció

12. Breuer, Marcel: "Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes". En Wagner, Martin; Behne, Adolf: *Das neue Berlin: grosstadtprobleme*. Basel: Birkhäuser, 1988. p. 136. (Citando fascículo N° 7 del diario *Das neue Berlin*, Berlín. 1929). Y también Scarpa, Ludovica: *Martin Wagner e Berlino. Casa e città nella Repubblica di Weimar 1918–1933*, Roma: Officina Edizioni, 1983.

estas experiencias pero sea como fuere el hecho es que en febrero de 1929 publica el artículo “Nya uppfartsvägar till Söder” (“Nueva vialidad hacia el Sur”), donde aparece reseñado el trébol viario como figura tridimensional insólita, heredera de los planteamientos que Arthur Hale (1916) hiciera para el cruce de State Route 4 y 25 en EEUU, pero aplicada ahora a un tejido urbano de topografía difícil. Siguiendo la lógica de este sofisticado artefacto, Tage William-Olsson con el ingeniero Gösta Lundborg formalizan a finales de otoño del 1929 (figura 8) una nueva propuesta donde dos grandes bucles viarios organizarán el espacio, colmatados en su interior por torres circulares detalladas en un declarado estilo racionalista.

En realidad, la imbricación de las formas del tráfico para con la arquitectura y el espacio público será en realidad una solución desarrollada paralelamente por el arquitecto Cyrillus Johansson a través de sus dibujos sobre el Slussen de abril y junio de 1930 (figura 9). El ingeniero Gösta Lundborg colaboró con él en algunas de estas propuestas, donde se muestran las sucesivas aproximaciones iterativas a través del ensayo y el error. Son documentos que explicitan una manera de proyectar no tanto desde la imposición abstracta de ideas generales sino desde el encaje esforzado de las formas del tráfico en un espacio comprometido.

El documento que se presentará finalmente ante el Ayuntamiento en marzo de 1931 (figura 10) es en realidad una síntesis elocuente de todas las propuestas anteriores. En ella, el propio grafismo de Tage William-Olsson explica una visión optimista frente a la gran superficie de asfalto en que se ha convertido el Slussen. Los peatones son dibujados con denuedo, resiguiendo obsesivamente las trayectorias que, plaza tras plaza, intersticio bajo intersticio, van colonizando el lugar. La perspectiva nocturna, a su vez, muestra un lugar de bello movimiento e

iluminación, lugar de modernidad organizado desde la arquitectura de sus bordes, estelas de automóviles, la rígida estatua de Karl Johan XIV sobre uno de los bucles viarios. Se imagina una doble plaza frente al Ayuntamiento, otra en la cota superior, una nueva Södermalmstorg, otra circular en torno a la escultura ecuestre, y finalmente sendas plataformas a cada lado de la nueva esclusa. No obstante, una observación atenta permitirá descubrir que algo está sucediendo bajo este “terrain artificiel” del que hablará Le Corbusier¹³ y que permite comprender uno de las apuestas paradigmáticas del Slussen.

TERCER EPISODIO: LA ESTÉTICA DE LA “MÁQUINA DEL TRÁFICO”

Más allá de las sutilezas que estos dibujos anteriores expresan y sugieren, la jugada sobre el Slussen estará progresivamente cada vez más sentenciada por la implacable energía del tráfico y sus formas: radios de giros testeados en maquetas 1:1, cruces a doble nivel, dimensiones proporcionadas al auge de los vehículos... Tras su aprobación en el Ayuntamiento en 1931, la propuesta pasará a manos del recién fundado *Slussbyggnadskommittén*, el Comité para la Construcción del Slussen¹⁴, cuyo cometido será la optimización del proyecto para poder construirse con los recursos de tiempo y capital estipulados. La balanza del Slussen irá decantándose poco a poco e imparablemente hacia la lógica de la infraestructura, en pos de un proyecto más eficaz para con la movilidad y en detrimento de la arquitectura edificada.

Una comparación entre la planta aprobada en 1931 y su posterior modificada, nos permitiría descubrir cuáles son sus cambios significativos para optimizar esa gran “máquina del tráfico”¹⁵: desplazamiento del ascensor, reencaje de la cotas de metro y ferrocarril, ajustes en los carriles de circulación, deformación de la geometría en

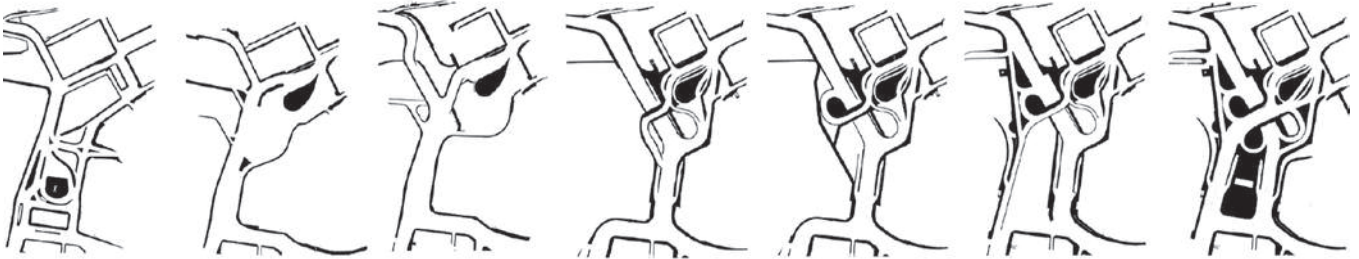
13. Le Corbusier dedicará un capítulo de su libro *La Ville Radieuse* (1935) a los llamados “terrains artificiels”, haciendo referencia a la estrategia de separación y duplicación del terreno natural para lograr óptimas condiciones de habitabilidad. Curiosamente, él mismo entenderá el Slussen como una expresión elocuente de esta multiplicación de niveles. Cfr. Documento en la Foundation Le Corbusier, 13334.

14. Este comité estará liderado por Yngve Larsson y Gottfrid Börjklund y formado por cuatro miembros del Comité de Vialidad y su director Nils K. Sundblad, por el presidente de la junta del puerto y el director del mismo, Salomon Vinberg, el abogado Axel Dahlberg, y por el director ejecutivo del Tranvía de Estocolmo, Gösta A. Hellgren. Acompañarán este comité también el ingeniero capitán Carl Thulin como director de obras, el capitán Carl Bjuke como encargado de obras, el ingeniero civil Titus Westborg y el propio Tage William-Olsson. Larsson, Yngve: Op. cit. p.489.

15. Thulin, Car: “Regleringen av slussområdet i Stockholm”. En *Teknisk Tidskrift*, 26 noviembre 1932. Stockholm. 1871. p. 125.

11. Curva, señalética y mobiliario en el Slussen. Fotografía de Carl Gustaf Rosenberg, 1940.

12. Secuencia de la construcción del Slussen (1931-1935). En negro el espacio reservado al peatón.



planta y, como veremos más adelante, la incorporación de la cota -1 en la discusión de la urbanidad del Slussen. Ahora bien, ¿cómo se negociará esta batalla por la eficacia del Slussen?

En las discusiones en el *Slussbyggnadskommittén* vemos una presencia clara de Tage William-Olsson, tratando de mantener la máxima calidad estética y urbana de la propuesta. Nos referimos concretamente a las elocuentes perspectivas con las que confrontará los argumentos de la vialidad¹⁶, una discusión *a priori* de rango menor si se tratara de un nudo viario de extrarradio pero que aquí cobra renovada importancia. La evolución del trabajo llevará definitivamente a la consecución de una geometría depurada de la vialidad, desnudada de arquitectura perimetral y dejando como único y gran protagonista en superficie al movimiento de la curva helicoidal.

Pero en realidad Tage William-Olsson no verá esta declinación como una pérdida en la calidad urbana del Slussen sino que se sumará, con el devenir de los proyectos, a la fascinación por la capacidad expresiva de la velocidad, de la helicoide: “La forma del diseño de trébol está sin

duda condicionada por la continuidad del tráfico, su figura en planta como también sus líneas en espiral de ascenso y descenso tienen una belleza dinámica derivada de las leyes aplicadas a la circulación de vehículos. Este movimiento tiene por sí mismo una fuerza formal tal que el diseño solo ha debido dejar que se expresara como tal”. Estas formas de “claro racionalismo tienen la capacidad de atraer a la gente moderna”¹⁷ (figura 11). Tras esta actitud no es de extrañar que él mismo se expresara reticente a la construcción de los edificios que acabarán colonizando el Slussen¹⁸: el Kaffee Baren de Holger Blom (1936 y ampliado por Lars Fries en 1954 y 1966), y el edificio Kolingsborg, de Arthur von Schmalensee (1953, a partir de la idea de Bjorn Hedvall, 1933), como eco quizá de aquella torre circular de la casa de aduanas que una vez existió.

La estética de la curva se impondrá así como uno de los signos más expresivos del Slussen, como ilustró una caricatura en *Svenska Dagbladet*. Esta estética implicará una percepción inusitada del espacio desde las tres coordenadas simultáneamente, resolviendo un giro que de antemano se percibía como paradójico –para girar a la

16. Véase a este respecto la discusión sobre la pertinencia del bucle norte en *Teknisk Tidskrift*, Íbid. p. 128 y Rudberg, Eva (Ed.): Op. cit. pp. 116–119.

17. Rudberg, Eva (Ed.): Op. cit. pp. 123 y 128. Traducción del autor.

izquierda es necesario hacerlo hacia la derecha–, y en tercer lugar, descubriendo de forma panóptica y progresiva, a 360°, el paisaje urbano circundante. La utilización de la curva, si bien la descubríamos en la arquitectura de la reconocida Biblioteca de Estocolmo de Erik Gunnar Asplund o en la plaza Brantingtorget junto a la Cancillería Real, ahora se asocia a conceptos de dinamismo y transparencia, a la extraña escala de un gran edificio sin llegar a serlo, expresiva y expresionista. Para Tage William-Olsson la estética funcionalista invadirá sus propuestas progresivamente, llegando al control exquisito del mobiliario y señalética. En realidad, hablar de funcionalismo será no tanto referido a una cierta *tipografía* sino más bien a una actitud: formas que expresan claramente las solicitudes y lógicas internas, “claridad en el lenguaje formal, rigor lógico, ritmo armónico y libertad en la decoración”¹⁹.

El Slussen se colocará contemporáneo a hitos como las rampas de la fábrica Fiat de Lingotto, en Turín (1916–27), el delicado juego entrecruzado de la piscina para pingüinos en el Zoo de Londres, de B. Lubetkin (1933) o incluso la maqueta de Tatlin para la Tercera Internacional (1919). Nos referimos también a los dinámicos trazos de Erich Mendelsohn, desde sus dibujos de arquitecturas imaginadas evocadoras del futurismo italiano hasta sus esquinas redondeadas en Berlín (Cine Universum, 1928), Breslau (Almacenes Petersdorf, 1928) o Stuttgart (Almacenes Schöcken, 1930). Será el propio Le Corbusier quien, admirado por el carácter de esta singular infraestructura, escribirá a Tage William-Olsson tras su visita en 1932 con estas palabras alentadoras: “*Vous avez fait, vous, à Stockholm, la première grande oeuvre des temps modernes: le croisement de la Slüsse! Il semblait que tout devait suivre, à cette échelle. Ne désespérez pas. Continuez, proposez, combattez. Suggérez aux habitants de Stockholm que des techniciens*

désintéressés sont prêts à offrir leur concours pour faire le grande chose qu’il est nécessaire d’entreprendre”²⁰.

Mientras tanto, a escasos kilómetros de allí, se inaugura con optimismo la Exposición Internacional de Estocolmo de 1930, construida en el más vanguardista estilo moderno y punto de inflexión en la arquitectura escandinava. Por unos días las claves sobre el *futuro* de una nueva arquitectura se dan a la par con el *presente* de los primeros dibujos sobre el Slussen, como si se mirasen los unos a los otros, de reojo. El Slussen, en su proceso previo y construcción definitiva, registra visiblemente el devenir del *espíritu del tiempo*, el mismo que tornará la arquitectura de Erik Gunnar Asplund, Sigurd Lewerentz, Erik Brygman o Alvar Aalto del clasicismo nórdico a un funcionalismo refinado.

CUARTO EPISODIO: CONQUISTAR LA INFRAESTRUCTURA CON LA ARQUITECTURA

La fascinación por la estética de la movilidad nos ha llevado a entender el Slussen únicamente como infraestructura. En realidad, tras las palabras evocadoras de Tage William-Olsson se esconde también una comprensión del proyecto como un diálogo mucho más promiscuo y comprometido entre el movimiento y la estancia, entre el Slussen más duro y el Slussen “blando” al que hacíamos mención. Frente a las fotografías de Oskar Bladh sobre la construcción del Slussen (1931–1935) donde se nos muestra la contundente construcción de esa obra pública de gruesa topografía sostenida por débiles andamiajes y encajada entre frágiles tejidos urbanos colindantes, el otro Slussen se dibuja mucho más delicado. ¿Dónde habitan entonces los personajes de Pehr Hilleströms, paseantes de Estocolmo?

Una secuencia de siete diagramas (figura 12) que ilustran los episodios de su construcción muestran un

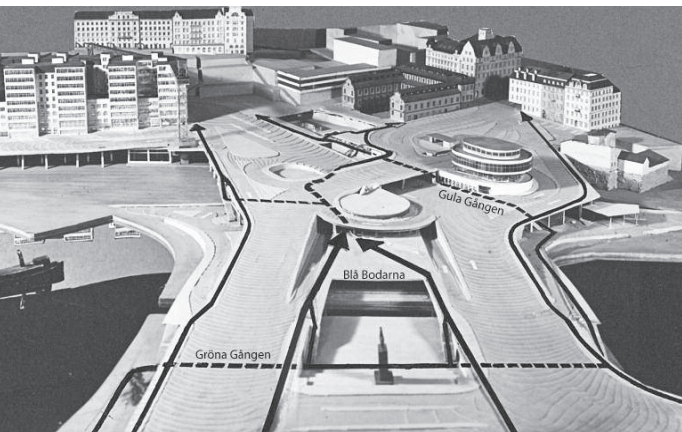
18. Jurgander, Catrine; Katarina, Juvander: *Renhårigt och enkelt: om arkitekt Björn Hedvall och hans arbete*, Stockholm: Signum, 2012. pp. 112–113.

19. William-Olsson, Tage: “Självsprovning inför stadsplanekonstens förfall”. En *Byggmästaren*, N° 16, 1948. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. p. 285. Como bien se puede contrastar en la obra de Tage William-Olsson dicha apuesta por la *libertad* en realidad no declinará tanto hacia un eclecticismo estilístico sino a una decisión por definir los elementos estructurantes del proyecto. Su estilo cambiará a medida que el funcionalismo haga acto de presencia, pero lo hará siempre sobre un soporte firme y lógico.

20. “Ud. ha realizado en Estocolmo la primera gran obra de los tiempos modernos: el cruce del *Slüsse* (*sic*)! Todo debería continuar a esa escala. No desespere. Continúe, proponga, luche. Explique a los habitantes de Estocolmo cómo hay técnicos desinteresados que están dispuestos a ofrecer su ayuda para hacer lo más grande que es necesario llevar a cabo” (traducción del autor). William-Olsson, Tage: “Slussen”. En *Byggmästaren*, N° 38, 1935. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. p. 209.



13



14

primer dato significativo: si comparamos el fotograma inicial de 1931 con el final de 1935 se puede detectar un aumento creciente del espacio público—marcado en negro—hasta establecerse una relación de 2:3 entre la superficie peatonal y la vialidad, una cierta conquista de la infraestructura para el peatón, como mínimo en términos cuantitativos. Estos espacios peatonales serán efectivamente ocupados de forma singular en momentos como la propia inauguración en 1935 (figura 13), en el recibimiento del buque británico *Indomitable* en 1951 o las celebradas carreras de maratón de Estocolmo. Estas situaciones manifiestan el reverso de un Slussen dominante por su condición de infraestructura y evoca una idea de reconquista de este lugar para el sistema de espacios públicos de la ciudad. En efecto, a las curvas estilizadas de la ingeniería deberemos superponer las diagonales sobre la

13. El Slussen del peatón. Instantánea de su inauguración en 1935. En primer plano se dibuja la escalera fotografiada en la figura 11.

14. Diagrama de los tres pasos peatonales bajo el Slussen.

15. El periódico *Svenska Dagbladet* presentaba en 1935 el Slussen con el título “prototipo de la elegancia”.

nieve, a la convexidad del movimiento, la concavidad de la estancia. Pero, ¿son únicamente las aceras residuales las estrategias de Tage William-Olsson para lograr urbanidad en el Slussen?

En la lucha por la conquista de este nodo urbano, Tage William-Olsson defenderá una serie de mecanismos entrelazados con la infraestructura para acortar las distancias entre uno y otro lado e intensificar el propio corazón del Slussen. Más allá del trabajo en superficie de barandillas y pavimentos—sumadas si se quiere a la malla alámbrica del tendido del tranvía que generará una cierta cubrición espacial—, el proyecto desarrollará ante todo tres pasajes rectilíneos que irrigarán la “máquina del tráfico” (figura 14). En el artículo de Holger Blom²¹ publicado en *Byggmästaren* se expondrán las cualidades de cada uno de esos pasos, que adoptarán el nombre de *Gula gången* (paso amarillo), *Gröna gången* (paso verde) y *Blå bodarna* (almacenes azules). El color se aplicará así sobre el gris Slussen, paredes de azulejos conquistarán los resquicios entre la estructura hormigón, como haciéndose eco de los colores que fueron salpicando las soluciones de esclusas históricas.

El *Gröna gången* se colocará transversal, permitiendo la continuidad entre el paseo sobre el muelle de Skeppsbron y el de Kornhamn, al oeste, y discurriendo bajo la escultura de Karl Johan XIV. El *Gula gången*, en cambio, buscará la conexión desde Södermalm y el Ayuntamiento del Sur conectando la entrada del metro (hasta 1954, estación de final de línea) con la orilla del Lago. El pasaje central, el *Blå bodarna*, será el más pretencioso por su cometido urbano ya que prolongará el sistema peatonal de la plaza de Järntorget—en el casco histórico— pasando por ambos lados de la nueva plaza de Karl Johan y cruzando bajo el bucle norte. El pasaje se bifurcará ahí bien hacia el ascensor Katerina o bien volteándose para subir y acceder a la plaza Södermalmstorg.

No serán únicamente itinerarios directos sino que irán acompañados de un sistema comercial cuidadosamente diseñado, como luego veremos aplicarse en

21. Blom, Holger: “Om Slussen Och Fotgängarna”. En *Byggmästaren*, N° 38, 1935. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. pp. 210–216. Traducción al inglés de este artículo en Clúa, Álvaro: Op. cit. p. 172.



15

Sergels Torg (Sven Markelius, 1946–51). La decisión se fundamenta también desde una idea de continuidad de los ejes comerciales existentes, como bien pudo haber contrastado en los trabajos de su hermano William William-Olsson publicados finalmente en 1937 bajo el título de *Huvuddragen av Stockholms geografiska utveckling 1850–1930 (Principales características del desarrollo geográfico de Estocolmo)*. En esta línea, el Slussen venía a ser un eslabón intermedio entre el sistema Västergatan y Stora Nygatan (en Gamla Stan) y el sistema Hornsgatan y Götgatan (Södermalm). Imaginar ahí un conjunto de galerías comerciales cubiertas que acompañarán y protegerán al peatón en su discurrir entre ciudad y ciudad era un argumento claro, más aún si se aprovechaba la condición del Slussen como gran intercambiador.

La calidad espacial y urbana que se espera de un paso subterráneo sorprende gratamente al observar el

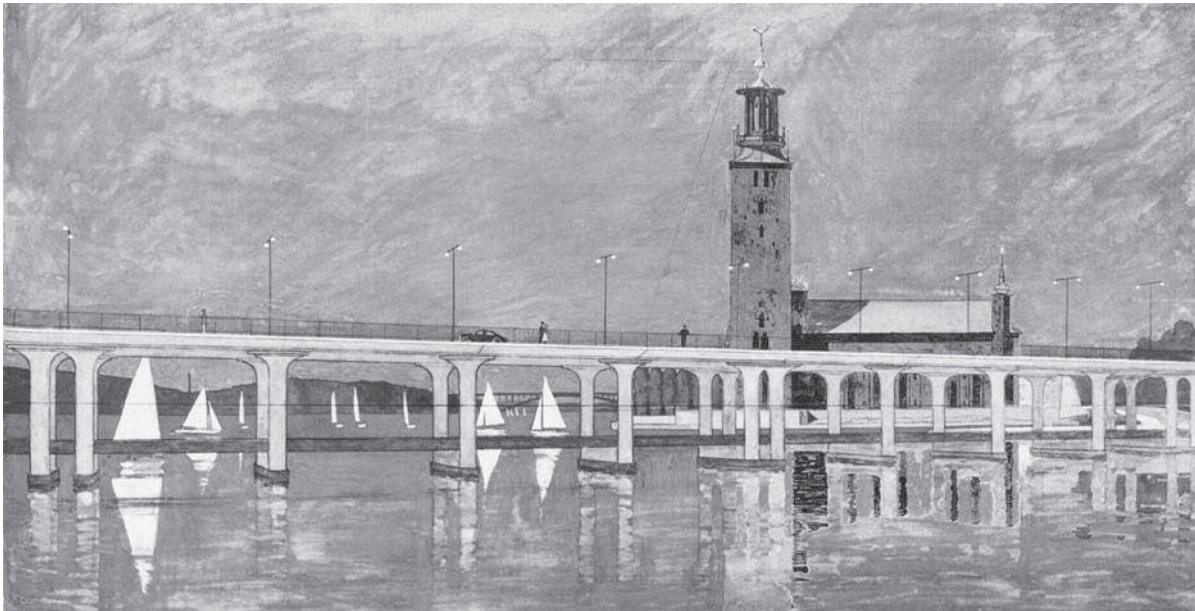
Blå bodarna en sus años de esplendor en torno al 1935. La entrada desde Gamla Stan se mostraba amplia e iluminada, abriendo hacia la ciudad sus primeros escaparates. En el punto de inflexión del eje se elevó una cúpula luminosa, compuesta por 3000 cilindros de cristal y de una dimensión total de 13,5m de diámetro y 1 metro de altura: “(...) la cúpula de cristal deja pasar tal gran cantidad de luz que la diferencia entre la luz del día y bajo la cúpula es insignificante”²². Bajo ella se arracimaban los escaparates de Åhlén & Holm y Marabou, entre otros, encajados en la forma circular y estudiados hasta el detalle de la carpintería y de las juntas de encaje para con la vibrante infraestructura de hormigón²³. “Prototipo de la elegancia”, será declarado por *Svenska Dagbladet* en 1935 (figura 15).

El arquitecto Holger Blom llegó a estudiar el flujo diario de personas que discurrían por *Blå bodarna*, unas 16.780, detectando evidentemente una mayor afluencia en horas

22. Blom, Holger: *Ibid.* p. 211.

23. En la elegancia de este espacio comercial resuena algo de la tradición de galerías del París decimonónico o también de las galerías italianas, referencia expresa de Tage William-Olsson en su proyecto de 1929 para conectar Kungsgatan y la plaza Gustav Adolf con una gran galería. Cfr. Rudberg, Eva: *Op. cit.* p. 87.

16. Perspectiva de Tage William-Olsson para el proyecto de “doble puente” entre Tegelbacken y Riddarholmen de Per G. Hörnell.



16

punta (9:00 y 17:30) y descubriendo un mayor flujo hacia el sur por la tarde que por la mañana hacia al norte, optando por volver en transporte público. El sistema de galería comercial ayudó a incrementar significativamente el número de paseantes, al proporcionar un espacio de calidad resguardado del tráfico y de las inclemencias del tiempo: el Slussen podía ser un lugar para estar.

El Slussen en superficie estaba reservado al movimiento, como bien resalta la viñeta de Erik Jerken de 1923 publicada en el periódico *Dagens Nyheter*, la pintura *Utsikt över Slussen* de Axel Nilsson en 1943–45 o *Slussen som karusell* de Uno Vallman en 1964. Por ello, además de los edificios antes mencionados, Tage William-Olsson incorporará un nuevo elemento no menos importante al equilibrio de dicha ecuación urbana: la escultura de Karl Johan XIV (1763–1844). La inauguración de la obra de Bengt Fogelberg Erland el 4 de noviembre de 1854 generará un interesante incertidumbre en su posición y orientación de este elemento de mayor escala: se pasará de una primera intención del escultor de colocarla enfrentada al mar, pasando a orientarse al norte (Gamla Stan) y, tras sucesivos movimientos en las propuestas de Tage William-Olsson como una figura de

alfil en el tablero de juego, su posición final acabará enfocándose a Södermalm sobre un alto pedestal, quizá por influencia de la propuesta de 1930 de Gösta Lundorg y Cyrillus Johansson. La escultura, mirará hacia el sur, hacia el trébol urbano, abriéndose del centro a la periferia. Su presencia jugará un papel importante en la organización, orientación y estabilización del Slussen, y dotará a su vez de representatividad y escala a un espacio sin significado. No es baladí, por tanto, que Tage William-Olsson utilice la estatua a modo de icono con el que presentar su artículo sobre el Slussen en *Byggmästaren*, 1935. Cuestiones como la altura y proporción de su base serán obviamente determinantes y su presencia visual desde la distancia un signo de conquista de la urbanidad: el Slussen, una sofisticada y optimizada “máquina de tráfico” estará en equilibrio inquieto e intenso con la arquitectura de sus intersticios. ¿Cuánto podrá mantenerse este diálogo tenso?

QUINTO EPISODIO: EQUILIBRIO INESTABLE Y DECLINACIONES FUTURAS

El recorrido por los capítulos previos permite presentar al Slussen como un proyecto pionero en la síntesis de

infraestructura de la movilidad y espacio público. Los distintos episodios han mostrado diferentes variaciones en dicha interesante confluencia: de una confianza optimista en la arquitectura como organizadora del espacio a una infraestructura generadora de estética propia, de unas ideas de tenso intercambio entre vialidad y composición urbana a comprometer la arquitectura con la calidad de los espacios intersticiales de la estructura de hormigón. La secuencia de propuestas de Tage William-Olsson ha hecho evidente esta apreciación en su frenético trabajo entre 1929 y 1931, manifestando a su vez la capacidad de determinados lugares que a modo de pliegues urbanos son los primeros en registrar las pulsiones de la modernidad sobre la ciudad.

Pero podemos afirmar que el Slussen es paradigma también por las resonancias que ha provocado y a las cuales ahora solo podemos hacer mención. Tegelbacken, Nybroplan, Sergels Torg o Gustav Adolf Torg serán algunos de los proyectos urbanos a los que Tage William-Olsson dedicará su labor antes de partir como arquitecto municipal a Göteborg. Sus propuestas, detalladas en la monografía *Tage William-Olsson: Stridbar planerare och visionär arkitekt* (2004), reinciden en los mismos argumentos sobre cómo encajar la movilidad sobre el frágil tejido consolidado de la ciudad para generar espacios de ágora o, también, en su relación atenta con el paisaje. Definitivo en esta cuestión es el caso de Tegelbacken antes mencionado, en el que él mismo imaginará “una piazza central, un fórum frente al lago Mälaren”²⁴. Entre el Slussen (Riddarholmen) y dicho futuro “fórum”, Tage William-Olsson colaborará también en otro proyecto relevante: el *doble puente* de Per G. Hörnell, publicado en *Byggmästaren* y *Teknisk Tidskrift* en 1926. En él se acumularán verticalmente los

tráficos para minimizar el impacto sobre el paisaje: arriba se dispondrá el espacio de calle, con aceras para peatones, mientras que en la cota inferior, a 5.5 metros de altura, discurrirán las líneas ferroviarias (figura 16). Este proyecto, que recogerá la experiencia de propuestas como las de Alfred Sandahl y Rudolf Enblom en 1890 o Per Bengtsson Härje en 1926²⁵, nunca se llevará a cabo pero pondrá sobre la mesa una mirada simultánea de los problemas de la ingeniería de la movilidad y los equilibrios del paisaje urbano²⁶. La infraestructura, más allá de ser entendida como lugar desde el cual observar la ciudad –nos referimos por tanto a los trabajos posteriores de Kevin Lynch, Donald Appleyard y John R. Myer–, se concebirá también como un objeto susceptible de ser contemplado por sus calidades estéticas.

Pero más allá de su obra, el Slussen debe ser visto también como un referente de su influencia sobre estas obras en la manera de imbricar infraestructura, arquitectura y espacio público. La solución definitiva de Sergels Torg por Sven Markelius recogerá las lecciones de la superposición de programas y accesibilidades, de la incorporación de la urbanidad de la cota –1 y de la conquista de los intersticios de la vialidad. De igual modo en el proyecto del Plan de Reconstrucción de Londres de Charles H. Holden y William G. Holford (1946), podremos ver exportado el modelo del Slussen de una forma más madura encajada en el tejido de la City. Desde entonces, el imaginario de proyectos que se ha sucedido a raíz de la experiencia del Slussen permite avalarlo como pionero en el compromiso urbano de la infraestructura.

No obstante, el devenir de los acontecimientos contemporáneos sobre todo a raíz del concurso internacional de 2008 permite dibujar ya un futuro episodio. El Slussen

24. Escribirá Tage William-Olsson en relación a su proyecto para Tegelbacken: “Éste es el lugar donde podemos recuperar la plaza Gustav Adolf, una piazza central, un fórum en el Lago Mälaren. Si pudiéramos aprovechar las cualidades que tiene (grandes dimensiones, espacio libre, sol, agua, tráfico y forma arquitectónica potente), podríamos completar la solución urbana que el edificio del Ayuntamiento sugiere” (traducción del autor). Rudberg, Eva (Ed.): Op. cit. p. 81.

25. Abrahamsson, Åke: *Stockholm. En utopisk historia*. Stockholm: Prisma, 2004. pp. 130 y 180.

26. El propio Tage William-Olsson publicará este proyecto en relación a su estudio posterior de Norrmalm. Véase “Norrmalmsproblem. En Studie”. En *Byggmästaren*, Nº 7, 1956. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. pp. 143–152. Es pertinente también aquí resaltar su propuesta coetánea para los entornos del Palacio Real como ejemplo de esta mirada atenta al paisaje: “The Royal Palace of Stockholm and Its Surroundings. Past, Present and Future”. En *Arkitektur*, Nº 10, 1959. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1901. pp. 209–232.

se ha convertido en una ruina moderna en discusión y progresivo decaimiento²⁷. Han cesado las solicitudes que cargaban de sentido su tamaño y actividad²⁸. Se ha apagado la elegancia de sus escaparates, los colores de sus azulejos y la accesibilidad ha disminuido. El corazón del Slussen se ha oscurecido y los paseantes de Pehr Hilleströms apenas sí se aventuran a encaramarse por sus bordes. Escasos restos quedan de los detalles de señalética y mobiliario funcionalista que Tage William-Olsson diseñara para este lugar. La frágil balanza que sostiene con vida estos espacios intensos y dinámicos debe ahora tratar de lidiar con una forma agotada y unas exigencias de urbanidad cada vez más presentes: se trata de un equilibrio entre espacio público e infraestructura hoy frágil y delicado, porque frágiles y delicados son en

definitiva los elementos que establecen este encuentro singular.

Hasta hace pocos meses el Slussen se ha venido debatiendo sobre cómo responder al desgaste de su estructura: renovación en *tabula rasa*, reconstrucción *ex novo* como si fuera el proyecto de 1935 o una rehabilitación integral del Slussen de Tage William-Olsson. Pero hoy el veredicto de su demolición es ciertamente irreversible²⁹, inaugurándose así el siguiente episodio del Slussen y sintonizando irremediabilmente con el carácter *efímero* que Martin Wagner intuyó y atribuyó a su proyecto de espacio público, arquitectura e infraestructura en Potsdamer Platz (1929). Ojalá sirvan estas líneas para rescatar para el futuro las lecciones paradigmáticas del testamento del Slussen de Tage William-Olsson. ■

Bibliografía citada:

- Abrahamsson, Åke: "Södra Stadshuset - En Järnvägsstation? 1924". En *Stadsvandringar*, N° 18, 1998. Stockholm: Stockholms stadsmuseum 1976.
- Abrahamsson, Åke: "Kristinaslussen, Polhems sluss". En Sörenson, Ulf, (Ed.): *Slussen vid Söderström*. Stockholm: Lind & Co/Samfundet S:t Erik, 2004.
- Abrahamsson, Åke: *Stockholm. En utopisk historia*. Stockholm: Prisma, 2004.
- Blom, Holger: "Om Slussen Och Fotgängarna". En *Byggmästaren*, N° 38, 1935. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. pp. 210-216.
- Blomqvist, Leif: *Slussens Planeringshistoria*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret, 1999.
- Breuer, Marcel: "Verkehrsarchitektur -ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes". En *Das neue Berlin*, N° 7. Berlín, 1929, p. 136.
- Caldenby, Claes: "Tage William-Olsson: Planner and Polemicist". En *Architectural Research Quarterly*, N° 7, 2003. Cambridge: Cambridge University Press. 1995. pp. 295-309.
- Clúa, Álvaro: *Construir el intersticio. Del Slussen como proyecto urbano al Estocolmo de Tage William-Olsson*, Director: Josep Parcerisa. Trabajo Final de Máster. Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Barcelona, 2014.

27. Una radiografía elocuente de este decaimiento lo ofrece el Slussen desde su historia cinematográfica. Véase: Muñoz-Rojas, Olivia: "Slussen y la utopía sueca". En *Teatro marittimo*. "Utopías construidas". N° 1, 2011. Madrid: Fundación Diego de Sagredo. 2011. pp. 57-65.

28. Un análisis detallado de las causas de la muerte del Slussen puede encontrarse en Clúa, Álvaro: "Slussen 1935-2015. Diagnóstico de una ruina moderna", ponencia en el VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, 2015.

29. Véase noticia en <<http://bygg.stockholm.se/slussen>> del día 12/06/2015.

- Eklund, Hans; Blom, Holger: *Se På Slussen Från Söderbro till Karusellen: Historik, Projekt, Framtidsperspektiv*. Stockholm: Stadsmuseet Kulturhuset, 1981.
- Jurgander, Catrine; Katarina, Juvander: *Renhårigt och enkelt: om arkitekt Björn Hedvall och hans arbete*, Stockholm: Signum, 2012.
- Larsson, Yngve: *Mitt Liv i Stadshuset*. Stockholm: Andra Delen, 1977.
- Le Corbusier: *La ville radieuse, éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste: Paris, Genève, Rio de Janeiro, Sao Paolo, Montevideo, Buenos-Aires, Alger, Moscou, Anvers, Barcelone, Stockholm, Nemours, Placé*. Éditions de l'architecture d'aujourd'hui, 1935. Reeditado en Paris: Vincent, Fréal & Cie, 1964.
- Lilienberg, Albert: *1928 Års. Förslag till Generalplan För Stockholms. Tätade Bebyggda Delar*. Stockholm: K. L. Beckmans Boktryckeri, 1929.
- Lorentzi, Mari; Olgarsson, Per; Fredriksson, Göran: *Slussen. 1935 Års Anläggning*. Stockholm: Stockholms Stadsmuseum, 2005.
- Muñoz-Rojas, Olivia: "Slussen y la utopía sueca". En *Teatro marítimo*, N° 1, 2011. Madrid: Fundación Diego de Sagredo. 2011. pp. 57-65.
- Pinto de Freitas, Rita: *Arquitectura híbrida: context, escala, ordre*. Director: Eduard Bru. Tesis Doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2015.
- Rudberg, Eva. *Sven Markelius, architect*. Stockholm: Arkitektur Förlag, 1989.
- Rudberg, Eva (Ed.): *Tage William-Olsson. Stridbar Planerare Och Visionär Arkitekt*. Stockholm: Stockholmia Förlag, 2004.
- Scarpa, Ludovica: *Martin Wagner e Berlino. Casa e città nella Repubblica di Weimar 1918-1933*, Roma: Officina Edizioni, 1983.
- Söderlund, Kerstin, Hjulhammar, Marcus: *Slussen. Stockholms Stad, Slussen Med Angränsande Vattenområden, RAÄ 103*. Stockholm: Stockholms stadsmuseum och Statens maritima museer, 2007.
- Sörenson, Ulf, (Ed.): *Slussen Vid Söderström*. Stockholm: Lind & Co/Samfundet S:t Erik, 2004.
- Thulin, Carl: "Regleringen av slussområdet i Stockholm". En *Teknisk Tidskrift*, 26 de noviembre de 1932. Stockholm. 1871. p. 125.
- Wagner, Martin; Behne, Adolf: *Das Neue Berlin: Großstadtprobleme*, Basel: Birkhäuser, 1988.
- William-Olsson, Tage: "Södra Stadshuset och Järnvägen". En *Byggmästaren*, 1924. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. p. 137.
- William-Olsson, Tage: "Slussen". En *Byggmästaren*, N° 38, 1935. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. p. 209.
- William-Olsson, Tage: "Självspörning inför stadsplanekonstens förfall". En *Byggmästaren*, N° 16, 1948. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. p. 285.
- William-Olsson, Tage: "Norrmalmsproblem. En Studie". En *Byggmästaren*, N° 7, 1956. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1922. pp. 143-152.
- William-Olsson, Tage: "The Royal Palace of Stockholm and Its Surroundings. Past, Present and Future". En *Arkitektur*, N° 10, 1959. Stockholm: Arkitektur Förlag AB. 1901. pp. 209-232.
- William-Olsson, William: *Huvuddragen Av Stockholms Geografiska Utveckling 1850-1930*. Stockholm: Akademisk Avhandling, 1937.

Álvaro Clúa Uceda (Barcelona, 1988) Arquitecto por la Universidad Politècnica de Catalunya- ETSAB (2012) y Master en Urbanismo ETSAB-UPC (2014). Investigador FPU en el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona LUB (www.lub.upc.edu). Coordinador de la exposición "Barcelona Links" (COAC, 2013). Miembro del equipo editorial de *D'UR* (www.dur.upc.edu) y *Circuito de Arquitectura* (www.circuitodearquitectura.org). Ha escrito artículos en esta última revista así como en *Palimpsesto*, no.9, 2014. Primer premio en el *Concurso Internacional de Ideas OPENGAP: Diseño de un espacio público cubierto no comercial* (2012). Recientemente ha colaborado en el LUB para la Exposición "Barcelona Metròpolis" con motivo del Pla Director Urbanístic de Barcelona 2015, organizado por el Área Metropolitana de Barcelona. Actualmente compagina su tarea docente en la ETSA Barcelona con colaboraciones en el despacho de arquitectura de Josep Parcerisa y el desarrollo de su tesis doctoral. Fruto de esta investigación se ha desprendido el presente artículo así como su participación al PhD Symposium "Tabula Rasa" (ETSAUN 20-II-2015) y una ponencia en el VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Medellín, 2015.