

de Chemnitz inverte portanto a construção da cidade do pós-guerra alemão que foi guiada pela Carta de Atenas.

Os arquitectos que redesenham na actualidade tanto o centro de Dresden como de Chemnitz, esforçam-se por criar uma "baixa" com a qual as pessoas que aí vivem se possam identificar. Paralelamente ao que se passou na reconstrução de Hannover, os actuais projectistas de Chemnitz estão ocupados a redesenhar a rede de vias urbanas de modo a criar um sistema de tangentes circulares sul e sudeste da cidade que aliviem o trânsito do seu centro.

No contexto da sociedade em geral, dominam naturalmente problemas de representação arquitectónica. A multiplicidade de opiniões e o contexto complexo da história e local de Chemnitz não têm facilitado uma renovação unânime e objectiva. O centro de Chemnitz tem sido alvo do empenho das mais diferenciadas áreas profissionais e de poder político: desde há vários anos que diferentes presidentes de câmara, potenciais e variados investidores e arquitectos sugerem com as suas maquetas e simulações computadorizadas diferentes projectos para o centro. A discussão que pretendia encontrar facilmente algumas escolhas não se revelou fácil. Na verdade a tentativa de representar democraticamente o novo centro de Chemnitz tem-se revelado muito difícil, quase um fracasso. O conflito base resulta da pretensão dos arquitectos e políticos em criar um aspecto público "urbano" de cidade e o desenvolvimento urbanístico orientado pelo mercado especulativo. O carácter introvertido da Galeria "*Roter Turm*" exemplifica bem estas posições contrárias.

Em 1991 foi apresentado um plano geral de remodelação do centro de Chemnitz. O modelo do projecto tem em referência a planta da antiga cidade, a integração de edifícios preexistentes, a inclusão de espaços livres, a reordenação ecológica e rodoviária, e a recuperação das zonas de transição entre o centro e os bairros envolventes como *Kaßberg*, *Sonnenberg*, *Brühl* e *Nordvorstadt*. Após a Reunificação da Alemanha, o primeiro prémio do concurso internacional foi ganho pelo gabinete de planeamento e investigação Zlonitcky/ Wachten/ Ebert, Dortmund. Este projecto definiu com mais precisão os princípios e bases para a remodelação do centro de Chemnitz.

Em 1996 constituiu-se uma equipa de trabalho entre a *AMEC*, *Holzmann AG* e *Sachsenbau GmbH*, resultado de um concurso de seis potenciais investidores. Em Setembro de 1996 foi aprovado pela câmara municipal de Chemnitz o projecto desenvolvido em conjunto pela *AMEC* e *Holzmann*.

A primeira pedra da Galeria "*Roter Turm*" (Wagner, Taylor, Brune, Düsseldorf/ Kollhof & Timmermann, Berlin) foi colocada no início de 1998, sete anos depois do concurso do conceito.

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Marktplatzarkaden (Kammerer + Belz, Kucher und Partner, 1996-1997). Este novo edifício da esquerda procurou adaptar-se ao edifício pré-existente da direita.



Peek & Cloppenburg (Ingenhoven, Overdiek und Partner, 2002-2003). Galeria comercial de roupa. À esquerda a Câmara Municipal. À direita a Galeria "Roter Turm".



Galeria Kaufhof (Helmut Jahn, Murphy/ Jahn Inc., 1999-2001).

No ano 2000 arrancaram os desenhos para o projecto da loja de têxteis Peek & Cloppenburg (Christoph Ingenhoven/ Overdiek und Partner, Düsseldorf). Para a concretização deste projecto foram demolidos no mesmo ano alguns blocos residenciais prefabricados na *Rathausstraße*. Em Maio de 2001 começou a construção da pequena urbanização da envolvente da *Jakobikirche* e do interior da *Klosterstraße*, financiada pela associação de comerciantes locais. A *Rathauspassage* foi o resultado de um *Workshop* entre vários arquitectos de Chemnitz.

Estas medidas mostram o envolvimento da cidade na representatividade do espaço público e na procura de uma nova estrutura. Os planos de pormenor não são compreendidos pelas autoridades como apenas um trabalho de "decoração", mas sim a integração estética e económica dos novos edifícios e a ligação entre espaços públicos abertos e fechados. Em 2001 a conclusão da segunda parte do complexo de apartamentos e lojas da *Schmidt-Bank-Passage* (Brandl/ Spengler, Göttingen/ Nuremberga), completou a *Klosterstraße* na sua direcção *Seeber-Platz/ Markthalle*. Em Novembro do mesmo ano foram inauguradas as *Rosenhof-Arkaden* (Gesine Weinmiller em parceria com Michael Großmann, Berlin).

A discussão contemporânea da reconstrução de Chemnitz e de outras cidades nos antigos Estados da RDA continua contudo a ser alvo de crítica e reformulação pelos arquitectos e outros cidadãos:

"Na verdade poder-se-ia respeitar o processo. Densificar por densificar não pode ser por si próprio um objectivo... Nas nossas regiões as cidade irão tendencialmente dissolver-se. Paisagem e cidades em estrela irão penetrar-se: A nossa terra como grande paisagem urbana. Eu vejo o objectivo desta maneira." (Prof. Günter Behnisch, arquitecto, 1998)

"Poder-se-á voltar a reunir numa cidade do século XXI, aquilo que significa trabalho, pátria e cultura?" (Helmut Trauzettel, arquitecto, 1996)

"Vale a pena viver nesta cidade. Esta funciona tanto nos quarteirões, como no mercado ou noutros locais... A cidade deve ser vista simplesmente como outra imagem" (Prof. Peter Kulka, arquitecto, 1996)

"A cidade prepara-se recuperar o seu anterior estado de desenvolvimento em contraste com outras cidades do leste da Alemanha. Não são apenas as gruas que fazem ruído, mas também os estrondos da obra. Esta nova arquitectura de fogo contrasta velho com novo, terracota com vidro, tradição com moderno..." (Torsten Birne, publicista, 2002)

"A novo centro da cidade deve ser mais que um lugar para comprar. A variedade de usos – da função residencial às funções comerciais e culturais- deverá

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Exemplo de sucessão de edifícios diferentes lado a lado na praça *Markt* em Chemnitz.

corresponder à variedade da arquitectura” (Ralf-Joachim Fischer, director do gabinete de obras públicas de Chemnitz, 2000)

“A antiga imagem da cidade que estampava na cidade a sua caracterização própria, já não é actual.” (Petra Wesseler, directora do gabinete de obras públicas de Chemnitz, 2002)

“A arquitectura de Chemnitz não tinha arrebiques nos seus melhores dias; os edifícios industriais e administrativos que caracterizavam a cidade antiga, eram já incrivelmente frios e objectivos.” (Peter Carstens, jornalista, 2000)

“Na procura de uma identidade para a cidade, existe o perigo de se cair num sentimentalismo desmesurado ao alcance da arquitectura sem rosto de grandes investidores” (Dr. Karl-Heinz Barth, arquitecto, 2001)

“Se logo após a Queda do Muro de Berlim, se tivesse virado do avesso e construído de novo o centro de Chemnitz, o assunto teria sido tratado com menos cuidado que hoje” (Werner Jacob, jornalista, 2002)

(Richter, 2003)



Anúncios luminosos em Hannover, 1958.

Hannover nos anos do Pós-guerra

Hannover nos anos do Pós-guerra

Durante a Segunda Guerra Mundial o centro de Hannover foi largamente destruído, e a cidade no seu todo em cerca de 50%. Dos 472 000 habitantes contabilizados em 1939, viviam no fim de Abril de 1945 cerca de 217 000 habitantes em Hannover, mais os 55 000 estrangeiros ora prisioneiros de guerra, ora pessoas condenadas a trabalhos forçados.

As ruas, praças e jardins eram descritos como “desaparecidos” sob montanhas de tijolo, pedra e ferros contorcidos.

De acordo com as autoridades camarárias em 1945, viviam em Hannover cerca de duas mil pessoas sem casa, das quais novecentas se abrigavam nos *bunkers* da estação e outras novecentas pessoas se dispunham em redor da *Bahnhofplatz*.

Hannover constituiu um alvo preferencial de bombardeamento à zona devido à sua localização geográfica estratégica que combinava o cruzamento das vias de transporte mais importantes do Terceiro Reich. O comércio florescera a prosperidade da cidade que contava com cerca de duas mil e quatrocentas camas em hotéis e albergarias. Contudo em 1945 este número não superava as duzentas camas.

A queda catastrófica dos sectores comercial, industrial e cultural constituiu uma consequência directa da moderna guerra aérea. As indústrias de borracha, amianto, têxtil, construção e de alimentação tiveram uma redução de seis para um.

A quase totalidade das igrejas e infra-estruturas religiosas de Hannover foram destruídas ou severamente danificadas. Do total de 87 igrejas, contabilizavam-se no tempo da ocupação 39 igrejas completamente destruídas, 23 igrejas severamente danificadas, 21 igrejas levemente danificadas e 4 igrejas intactas. Do total de 19 000 lugares disponíveis em teatros e filarmónicas, este número não superava os 4 000 lugares aquando o fim das hostilidades.

Os símbolos da cidade, respectivamente a torre da *Marktkirche* e a Casa da Ópera, foram destruídos pelo raide aéreo de 26 de Julho de 1943. Calcula-se que entre soldados e civis, Hannover perdeu cerca de 22 500 do total dos seus habitantes. Numa outra estatística, calcula-se que como consequência directa dos bombardeamentos, a cidade perdeu 48 pessoas por cada 1 000 habitantes. Em contrapartida à perda populacional dos anos da guerra, em 1946 os refugiados provenientes das antigas províncias alemãs da Silésia e Prússia Oriental atingiam as 40 000 pessoas só em Hannover.

Após a rendição incondicional da Alemanha em 8 de Maio de 1945, as autoridades de ocupação britânicas definiram um racionamento dos bens alimentares em 852,7 calorias diárias por habitante. A este consumo mínimo correspondiam 600 gramas de

carne por semana e 62,5 gramas de manteiga por dia, entre outros. Contudo mesmo as prometidas rações, que seriam levantadas por senhas, tardaram em chegar aos habitantes muitas das vezes. Que tinha dinheiro recorria muitas das vezes ao mercado negro, os mais pobres limitavam-se a protestar nas ruas devido à fome.

A guerra aérea reduziu Hannover a pelo menos seis milhões de metros cúbicos de escombros. Até ao fim de 1945 foi procedido à limpeza do entulho das principais vias e das ruas mais pequenas, a remoção da alvenaria dos quarteirões prolongou-se durante mais anos. Faltavam meios de transporte e mão de obra. Os voluntários que se ofereceram não chegavam a constituir uma força significativa face a uma tarefa de tão larga escala. As autoridades da cidade em colaboração com as forças militares de ocupação afixaram um edital que convocava obrigatoriamente todos os homens aptos de Hannover para ajudarem na remoção das ruínas. Este procedimento não deixou de ser comparado aos trabalhos forçados impostos pelo regime nacional-socialista. No decorrer dos anos 1946 e 1947 o trabalho foi sendo ajudado pelos primeiros meios mecanizados que iam chegando à cidade: camiões, locomotivas e escavadoras. Em 1945 esta tarefa fora ainda executada muito na base da força motriz animal. Em quatro dos mais de vinte quarteirões dos subúrbios a remoção das ruínas esteve a cargo de empresas privadas.

A matéria prima como tijolos ou pedras retiradas das ruínas, foram limpas por mecanismos elementares e sempre que possível reutilizadas em novos edifícios construídos na proximidade. Mesmo os tirantes de ferro e aço contorcidos foram reutilizados sempre que possível. Após a reforma monetária, apesar da falta de mão de obra e fundos públicos, o Conselho Municipal ordenara a remoção incansável dos escombros ligada ao factor psicológico entre outros. A nova cidade de Hannover e a sua respectiva nova sociedade teriam de colocar para trás das costas a guerra o mais depressa possível e reerguer-se de novo. Em 1954 a maioria dos escombros encontravam-se agora removidos da imagem da cidade. Os últimos edifícios arruinados, foram demolidos perto do jardim zoológico, da *Constantinstraße* e entre o *Maschsee* e *Engesohder Friedhof*. Grandes quantidades de pilhas de escombros foram utilizadas na consolidação de rampas de eléctricos e parques de estacionamento da Feira de Hannover. Tais desperdícios eram também adequados para a regularização das novas ruas que haveriam de ser construídas. Outras montanhas de entulho que não puderam ser reutilizadas, foram despejadas nas margens do *Maschsee* e no jardim zoológico, que passaram a constituir após alguns anos parte integrante da paisagem urbana de Hannover.

Durante a Segunda Guerra Mundial foram destruídas metade de todas as casas e

edifícios habitacionais de Hannover. Desta metade, um décimo gravemente destruído e um terço moderadamente o fracamente destruído. Apenas 6% dos edifícios de habitação não foram de alguma forma afectados. No Outono de 1945 a situação era crítica, uma vez que muitos dos habitantes não tinham casa e o seu número estava a aumentar.

O gabinete de obras públicas e Hannover registara em 1948 a construção de apenas 10 000 apartamentos depois da guerra. Enquanto aguardavam por um tecto, muitos dos habitantes viviam em ruínas, caves húmidas sob os escombros, garagens, cavalariças, cabanas de jardim e em *Nissenhütten* escassamente isolados. Do Outono de 1945 para o ano de 1948, o número de habitantes aumentou de 284 000 para 404 000. Agora o acesso a um espaço habitável tornava-se quase impossível. Comparativamente Hannover contabilizava em 1945 menos 360 067 apartamentos do que em 1939.

No Verão de 1945 foram pensados os primeiros planos de reconstrução de Hannover. Em Novembro de 1945 Meffert apresentava propostas que previam um plano de reconstrução em quatro etapas. A partir de meados de 1946, o gabinete de obras públicas de Hannover trabalhou com uma grande equipa sobre um plano de reconstrução para o centro da cidade, que entraria em vigor a partir de meados de 1947. Este plano retomou algumas das ideias do projecto de Elkart (1944/45), mas desta vez com planos de pormenor detalhados e modificados para um descongestionamento e desvio do trânsito para fora do centro da cidade. Em 1947 os projectos de reconstrução encontravam-se em elaboração em estreita colaboração com a Escola Superior Técnica de Hannover, com o objectivo de dar resposta às questões de ordem científica, artística e económica que a reconstrução pudesse colocar.

A cidade de Hannover desenvolvera-se até 1945 sobre um modelo de construção plano radial, pontuado por interstícios de verde urbano que se estendiam da cidade velha até aos subúrbios. Portanto caminhos por entre a malha compacta construída, em ligação à natureza envolvente à cidade. Esta boa ideia de base sobre a qual a cidade se expandiu no século XIX, era vista pelos projectistas do pós-guerra como um princípio que não necessitava de ser alterado. Somente alguns pontos nomeadamente de carácter funcional precisariam de ser alterados: a destruição proporcionaria uma reorganização e melhoramento do sistema viário da cidade.

O novo projecto de reconstrução de Hannover fazia valer os atributos característicos e típicos, assim como a forma histórica paisagística e construtiva da cidade. Uma reconstrução por igual e uniforme de Hannover poderia mudar demasiado a imagem da cidade e daí se perder muita da identidade.

O funcionamento do sistema radial de cidade de Hannover, era propício a que nos cruzamentos de ruas em estrela houvesse uma concentração excessiva de trânsito das suas consequências. A resolução deste problema deveria ser ajudada pela construção de uma segunda via circular urbana. A existência de uma via circular interna (*Ring*) teria a função directa de fazer contornar o trânsito à volta da cidade velha. A via circular externa teria a função de distribuir o trânsito suburbano e estabelecer a ligação entre os subúrbios em redor da cidade. Os melhoramentos da rede viária de Hannover previam igualmente o melhoramento das ligações entre a estação e a *Vahrenwald* e a ligação de outros bairros da cidade entre si.

O melhoramento da rede viária traria igualmente vantagens no que toca à evolução do sistema de verdes urbanos de Hannover, nomeadamente nas ligações que viriam a ser construídas ao lago *Maschsee*.

A rede viária reforçada proporcionaria a hierarquização de Hannover pela cidade velha, pelo centro à sua volta e pelos subúrbios. Enquanto a cidade velha deveria permanecer uma rede estabelecida de hotéis, albergues, lojas e escritórios, a cidade imediatamente na sua periferia deveria proporcionar os acesso à cultura e conter a maioria dos edifícios administrativos de Hannover. A reorganização funcional da cidade incluiria também a expulsão de alguns bairros comerciais da proximidade de zonas residenciais da do centro da cidade e dos subúrbios.

Os vários pontos fortes de Hannover, nomeadamente os cruzamentos e os espaços longo das novas vias, deveriam ser diversificados e acentuados ora por lojas oportunas ora por empresas de manufactura que trariam dinamismo ao centro urbano.

A criação da Feira de Exportações de Hannover foi uma das tentativas que a administração militar britânica levou a cabo para expandir esse mesmo dinamismo económico a nível local e regional. Com a autorização e colaboração das forças de ocupação, os próprios alemães deveriam portanto serem colocados na posição de se desenvolverem economicamente, com vista à importação de bens de primeira necessidade como alimentação e matérias-primas.

A Feira de Exportações de Hannover foi inaugurada a 18 de Agosto de 1947, tendo sido erguida em apenas 123 dias por uma construção desmontável e num terreno provisório. No primeiro dia, os contratos celebrados com diversas firmas europeias terá trazido cerca de 55 000 de dólares à cidade. A indústria alemã que outrora fora o eixo da indústria europeia, tinha agora a oportunidade de voltar a igualar o seu anterior estatuto. A Feira de Hannover constituiu uma resposta directa à cooperação e revitalização da economia fomentada pelo Plano Marshall. Até ao fim da Feira a 17 de Setembro de 1947, as 1298 firmas que ocuparam os 22 000 metros

quadrados da exposição terão garantido um lucro de cerca de 32 bilhões de dólares para cidade.

As dificuldades trazidas pela reforma monetária de 1948, não proporcionaram que uma segunda feira organizada em Maio de 1948 tivesse tido tanto sucesso como a primeira. Contudo os esforços por estabelecer este importante ponto comercial em Hannover não deixaram de valer a pena. Por meados de 1948 Hannover já era conhecida pela *Messestadt* de toda a zona de ocupação ocidental. A feira de Hannover teve um papel preponderante na reconstrução da cidade do pós-guerra, tendo-se desenvolvido até aos dias de hoje como das mais importantes de todo o mundo. No ano 2000 acolheu a exposição mundial *Expo2000 Hannover*.

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Rua de Hannover em 1960.

A Reconstrução de Hannover

A Reconstrução de Hannover

Em Abril de 1950 terminou finalmente o racionamento dos bens alimentares em Hannover. O desemprego foi diminuindo até 1952, e apareceram os primeiros sinais da mítica prosperidade do pós-guerra alemão. Em Junho de 1948 a reforma monetária consistiu na mudança da moeda em uso: cada 60 marcos seriam trocados pelos novos 60 marcos válidos em toda a zona de ocupação ocidental. Aquando o câmbio, foram dados de imediato 40 marcos, e os restantes 20 marcos seriam pagos um mês mais tarde.

A reforma monetária tornou Hannover paupérrima, mas os responsáveis aproveitavam agora a oportunidade de reconstruir uma economia agora sem restrições. Esta época de mudança, da passagem do caos para uma nova ordem também se reflectiu a nível político: o presidente da câmara Gustav Bratke (71 anos) e o director do gabinete de obras públicas Otto Meffert (68 anos) foram afastados dos seus cargos em 1948.

Em 1949, os novos homens responsáveis pelos cargos municipais, pertenciam todos a uma nova geração. Karl Wiechert (1899-1871) foi escolhido para ocupar o cargo de novo presidente da câmara municipal. Rudolf Hillebrecht (1910-1999), o novo director do gabinete de obras públicas de Hannover, era um homem de visão a qual coube a tarefa soberana planear a reconstrução de Hannover. Os seus conceitos e detalhes urbanísticos moldaram o desenvolvimento urbanístico da cidade durante 27 anos e serviram de modelo à reconstrução de muitas outras cidades da Alemanha.

A nova geração de pessoas que chegava a Hannover ora como refugiados ora como investidores, foram uma contribuição importante para a reconstrução da cidade. Novos habitantes significava muitas das vezes novo "sangue", novo capital, nova inteligência e novo dinamismo para a reconstrução da economia e do edificado da cidade.

A reforma monetária em conjunto com outras medidas político-económicas, estabeleceram uma nova conjuntura favorável que abriu novas perspectivas à indústria da construção e das empresas em geral. Naturalmente que a situação era acompanhada em simultâneo pelo gabinete de planeamento municipal, que estava empenhado em estabelecer um plano de reordenamento de Hannover para que esta não chegasse ao caos.

Logo após a tomada de funções, Hillebrecht fez-se rodear de arquitectos tanto independentes como da função pública. O resultado chegou em Novembro de 1948 pelo plano *Kollegialplan*, que definia as directrizes gerais urbanas que iriam resolver

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Rudolf Hillebrecht, Gabinete de Obras Públicas de Hannover. Plano de reconstrução para o centro da cidade. 1949-1951.

o problema do trânsito do centro da cidade por vias tangenciais à cidade velha. Esta seria “encerrada” como a zona preponderante de comércio e escritórios da cidade.

A 1 de Outubro de 1949, o conselho municipal de Hannover publicou o primeiro memorando dedicado à reconstrução da cidade. Já em Setembro do mesmo ano a equipa de projectistas tinha publicado os seus primeiros pareceres acerca deste plano director. A reconstrução de Hannover iria fundamentar alguns dos seus princípios no modelo de Bremen, que com a mediação de Hillebrecht iria contar com o empenho e colaboração de todas as pessoas do sector: proprietários dos terrenos, compradores e investidores. Os consultores do plano envolviam igualmente membros dos sindicatos e membros de associações permanentes profissionais. A 7 de Dezembro de 1949 o conselho municipal declarou Hannover como área de reconstrução, o qual plano de uso do solo deveria estar pronto até ao fim de Outubro de 1950. A reforma monetária promovia a que os planos fossem testados. Após o balanço das reservas e ganhos da reforma monetária, concluiu-se que as perdas rondaram os 220 milhões de marcos. Tal soma teria sido preciosa na ajuda da reconstrução.

A temática da reconstrução foi sempre que possível delimitada a nível temático e a nível da abrangência, ainda que existissem grandes exigências a nível da organização do trânsito no centro, tipo de uso do solo e configuração das massas construídas. Uma das questões mais importantes era como conduzir a corrente de trânsito e como reparti-lo por diferentes espécies. O gabinete de obras públicas estava também acima de tudo interessado em concretizar os planos.

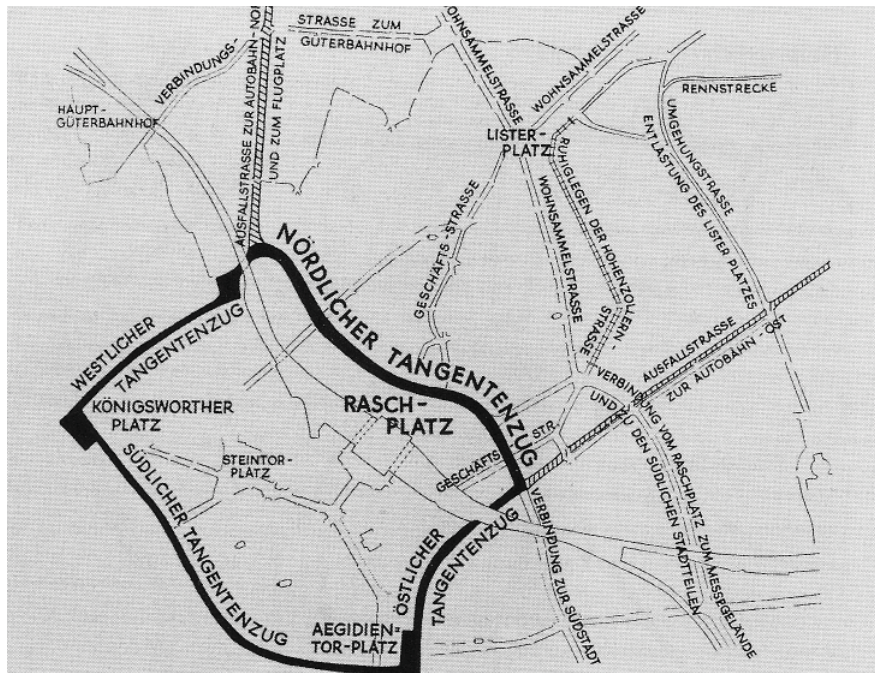
As principais ideias do projecto de reconstrução definiam que o cruzamento de auto-estradas Norte-Sul e Este-Oeste, deveria ser completado com um outro sistema complementar de estradas diagonais de ligação. O objectivo último seria aliviar a cidade velha de tráfego.

A *Georgstraße* constituiria uma grande artéria viária do centro que serviria de ligação entre *Aegidientorplatz* e a *Königsworther Platz* como importante eixo este-oeste. A *Lange Laube* deveria dar continuidade e vazão a este tráfego directo a partir do centro de Hannover.

Outro ponto importante era estabelecer uma ligação entre a estação e a *Friederikenplatz* através do consolidado da cidade velha, como importante eixo norte sul. O traçado das ruas *Mühenstraße* e *Gruppenstraße* seriam mantidos, de modo a integrar esse mesmo eixo. Na direcção da estação, um peão poderia tomar em alternativa o percurso através das ruas *Ständehausstraße* – *Luisenstraße*. A opção de distribuir o trânsito vindo da praça *Kröpke* na direcção Este-Oeste na rua *Karmarschstraße*, poderia ter sido um erro congestionante.

O plano de reconstrução de 1949 procurava desimpedir e alargar a praça da

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Plano de circulação para o trânsito de Hannover: "Anel de Tangentes Interior" - hoje: "City-Ring".

estação. A *Herschelstraße* entre a *Celler* e a *Brüderstraße* deixaria de ter a sua importância. O principal fluxo de trânsito seria encaminhado pela *Vahrenwalderstraße* até ao acesso norte da estação.

O plano previa a manutenção de espaços livres nas ruas, necessários a uma eventual construção de túneis, rampas e escadas de metropolitano.

As vias deveriam permanecer organizadas e livres de qualquer tipo de edificação. A possibilidade de aumentar a eficiência dos nós de cruzamento de trânsito pela projecção das vias em diferentes níveis foi prevista em 1949. Os melhores exemplos disso mesmo seriam a *Aegientorplatz* e a *Steintor*.

A representação urbana e a escala do *Neustädter Markt* da *Georgsplatz*, deveriam ser preservadas visto serem dos melhores exemplos de imagem pública urbana de Hannover.

A *Waterlooplatz* sendo uma parte essencial do espaço urbano de Hannover, deveria ser reconstruída como uma importante tarefa do planeamento e imagem urbana.

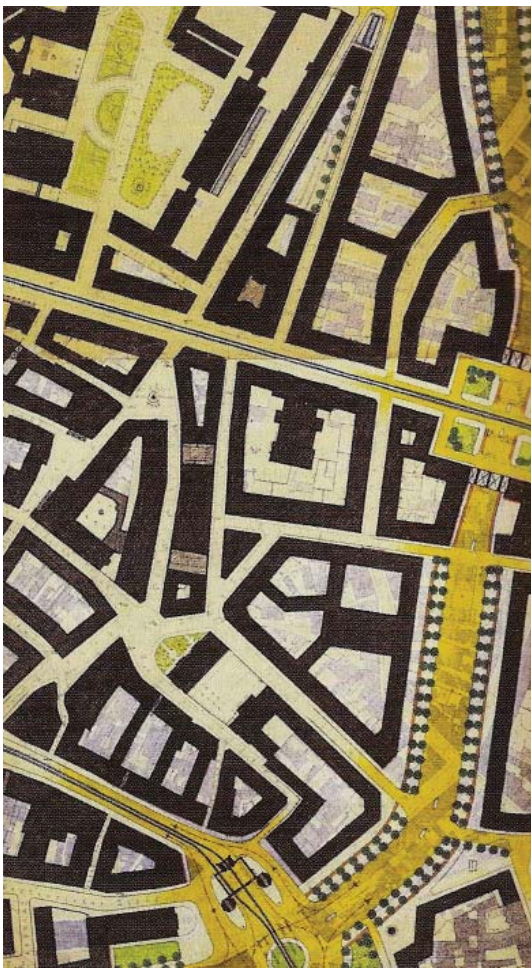
A ligação entre a câmara municipal e a cidade velha deveria ser conseguida por um percurso pedonal, num sentido espacial da cidade compacta pré-Carta de Atenas. Edifícios demasiado monumentais ou com uma escala descontrolada deveriam ser repudiados não só ao longo deste percurso assim como em geral de toda a cidade velha. Sempre que possível, dever-se-ia proceder à reparação e reposição do património arquitectónico significativo. A ocupação do outrora palácio *Leineschloß* para o uso de parlamento do Estado da Baixa-Saxónia, seria o melhor exemplo disso mesmo.

O primeiro prémio do concurso foi ganho pelo vereador doutor Werner Dierscke e pelo doutor Schwedes. O projecto foi escolhido pelo modelo prudente de projectar cidade através meios e formas modernas, apesar de manter o carácter antigo de uma maneira concretizável. A reestruturação competente da planta e imagem de Hannover poderia apontar para um desenvolvimento dinâmico e de progresso.

A planificação de Hannover foi resultado de um trabalho de equipa no gabinete de obras públicas municipal que se prolongou por mais de um ano. A comissão mediadora fez questão de trabalhar em cooperação com os círculos de todos que estavam interessados. Naturalmente que aí se incluíam também os habitantes do bairro em causa por exemplo.

Ao todo foram elaborados cerca de 116 plantas e planos para a reconstrução de Hannover, nomeadamente planos de uso do solo para: áreas residenciais, áreas de indústria e serviços, áreas verdes e áreas para as vias. O plano partindo do preexistente histórico, não colocava de parte as necessidades sociais, económicas e

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Não só em Hannover como também Munique foram tomadas medidas para melhorar o trânsito da cidade. A imagem mostra um excerto da zona noroeste do "Meitinger-Plan", que foi levado a cabo pela demolição de ruínas e de edificado intacto. 1966.

rodoviárias do seu tempo.

Após a conclusão da elaboração do plano de uso do solo e em cooperação com a *Constructa*, as plantas foram expostas ao público numa exposição pormenorizada no pavilhão municipal *Stadthalle*. O plano de reconstrução previa já o aumento da população de 472 000 antes da guerra, para 600 000 habitantes na década de 60 do século XX. Nesses números seria de acrescentar os 50 000 trabalhadores pendulares que se deslocariam diariamente à cidade. Esperava-se também que a indústria se deslocasse para a periferia e os bairros residenciais para o espaço compreendido entre a periferia e o centro, de modo a diminuir a distância de deslocação diária e todas as desvantagens daí inerentes. O tráfego pendular da manhã e do fim do dia constituiria uma sobrecarga para o tráfego do centro da cidade.

O planeamento da rede de vias urbanas deveria separar e encaminhar o trânsito o mais rápido, barato, limpo e seguro possível.

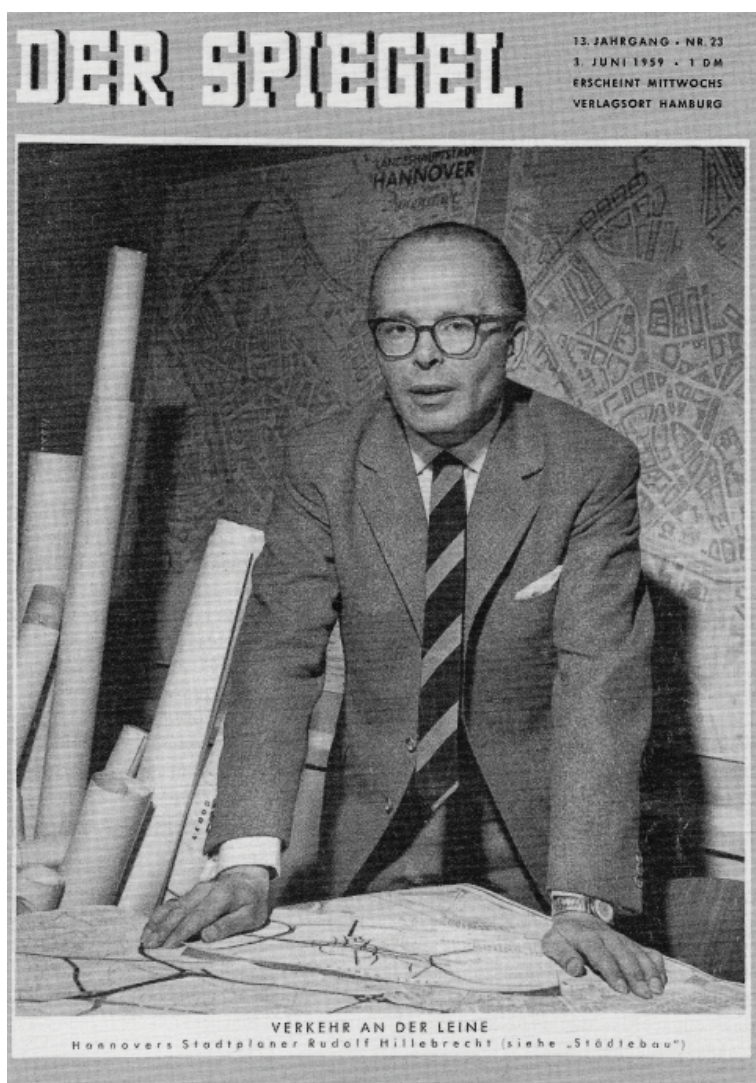
O melhoramento do plano radial de Hannover permitiu o acesso directo de muitos pontos dos subúrbios à *Ernst-August-Platz* e *Kröpke*, que por sua vez distribuíam o trânsito pelo centro da cidade. Nos anos 50 e 60 do século XX, estas praças significavam o cruzamento de muitas linhas de transportes públicos, nomeadamente o eléctrico. Entre 1965 e 1975 procedeu-se à construção do metropolitano de Hannover, o que permitiu que muitas das ruas do centro inclusive a *Ernst-August-Platz* e a *Kröpke* se tornassem vastas zonas pedonais. Esta estratégia de trazer sempre mais pessoas até ao centro e ao mesmo tempo manter o trânsito afastado, permitiu que a cidade velha se desenvolvesse num grande organismo comercial e de escritórios. Os habitantes dos subúrbios foram sempre atraídos até ao centro ao longo do tempo, em vez de desenvolver complexos comerciais ou mesmo cidades satélites nos subúrbios. O sucesso da reconstrução da *City* de Hannover baseado na facilidade de acessos público privado (até à circular interna), levou a que muitas pessoas tivessem apelidado o *Mitte* de “a maravilha de Hannover”. A destruição de Hannover ajudou a que se passasse de uma cidade medieval, para uma cidade “amiga do automóvel”. O desenho, planeamento e previsão do tráfego das vias influenciou positivamente o desenvolvimento em geral de Hannover. No planeamento de 1949, procurava-se o redesenho harmonioso das vias em simbiose com o construído, e ao mesmo tempo livre de “corpos estranhos” nos cruzamentos de vias. Era agora procurado exactamente inverter a tendência da excessiva especulação que tinha ocorrido até 1945 na cidade do pré-guerra.

Hannover deveria constituir a imagem de um grande centro económico, a capital da *Baixa-Saxónia*. Os cruzamentos urbanos como *Kröpkeplatz*, *Aegidientorplatz*, *Steintor*, *Küchengartenplatz*, contribuíam largamente para a representatividade

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Reconstrução da praça em redor do *Café Kröpke*. 1950.



Título da revista *Der Spiegel* a 3 de Junho de 1959: “A Maravilha de Hannover”. Na capa Rudolf Hillebrecht.

urbana de Hannover junto dos seus cidadãos e turistas. A Kröpkeplatz foi a primeira a ser reconstruída em 1950. Inicialmente as autoridades e os arquitectos da reconstrução pretendiam alargar esta praça para uma espécie de rotunda, porém a falta de espaço entre os edifícios e o possível preço demasiado caro de expropriação dos terrenos, invalidaram a hipótese. A única solução foi portanto manter um cruzamento de vias reguladas por sinais de trânsito. As ruas radiais foram alargadas – a *Karmarschstraße* e a *Georgstraße* (nos dois sentidos).

O rápido ritmo da reconstrução procurou acompanhar a subida do número de habitantes e das necessidades básicas da população. A construção dos carris de eléctrico levou apenas sete semanas a ser completada. A demarcação das passadeiras por marcas negras e brancas de 8 ou 10 metros de largura foi uma novidade trazida pela reconstrução. No decorrer das décadas do pós-guerra a cidade iria reservar cada vez mais espaço aos peões no centro.

Em 1959 Hannover era a única cidade da República Federal da Alemanha com um sistema urbano de auto-estradas. Hillebrecht era com certeza o único cidadão da cidade com reconhecimento internacional.

À volta dos subúrbios exteriores da cidade da Baixa-Saxónia, foram construídas na década de 1950 um anel de vias rápidas e auto-estradas sem cruzamentos de nível, que permitiam a distribuição do trânsito regional e urbano sem diminuição de velocidade. A circular à volta do centro de Hannover propriamente dita, com 50 metros de largura e divisão de vias de trânsito, distribuiria o trânsito urbano mais intenso num sentido rotativo como uma “turbina”.

A ausência de cruzamentos de nível e dos seus respectivos semáforos, constituía uma grande vantagem para todos aqueles automobilistas que vindos do *Ruhr* tentavam atravessar a cidade sem paragens em direcção a Leste.

“O que aqui aconteceu, tem o efeito de uma maravilha” (Lindau, 2001)⁴², dissera o repórter chefe do jornal *die Welt*, Joachim Besser numa das suas visitas às metrópoles alemãs ocidentais. No final da década de 1950, Hannover já era alvo de visitas por parte de arquitectos, engenheiros civis e delegações inteiras de urbanistas internacionais que vinham estudar com os seus próprios olhos as oportunidades que uma cidade do pós-guerra aproveitara. Hannover era apelidada de “Hannover – o modelo para os urbanistas” pelo *Nürnberger Zeitung*, “A mais das modernas reconstruções de todas as cidades alemãs” pelo *Die Welt* ou mesmo “Hannover – a cidade do ano 2000” pelo *Momento Será* (Lindau, 2001)⁴³. Na verdade o exemplo

⁴² Hermann Glaser, *Kulturgeschichte der Bundesrepublik Deutschland, Zwischen Kapitulation und Währungsreform 1945-1948*, Munique 1985.

⁴³ Klaus Mlynek, Waldemar R. Röhrbein, *Hannover Chronik*, Hannover 1991.

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Ernst Zinsser, Werner Dierschke. Edifício de administração da Continental AG na Königsworther Platz (hoje universidade de Hannover). 1954.



Gerhard Graubner. Edifício de administração da *Preussag* (actual edifício do Ministério da Ciência e da Cultura da Baixa-Saxónia), Hannover, 1952-1953.

de Hannover mostrara o que se conseguira alcançar por um planeamento executado no momento certo. Aquilo que parecera um plano utópico de Hillebrecht e criticado pelos cidadãos, foi concretizado em apenas dez anos. Em 1949 a rede de vias rápidas tangentes à cidade, encontrava-se perto da sua inauguração. Dos 38 quilómetros planeados, já eram transitáveis 23. Apenas a primeira circular de Hannover, contabilizava 7,4 quilómetros à volta do centro. O custo total da construção de toda a rede de vias custou qualquer coisa como 76 milhões de marcos alemães.

A reconstrução de Hannover envolveu uma reestruturação e reorganização das funções dos edifícios. Como já referido a cidade velha rodeada pela circular interna, deveria funcionar como um mercado gigante ao ar livre, constituída por lojas e instituições de serviços como bancos, companhias de seguros, caminhos-de-ferro, tribunais e hotéis. Alguns quarteirões de habitação foram construídos dentro dos limites da *City* de Hannover. No que toca ao trânsito, criar uma Hannover “amiga do automóvel”, não significava injectar trânsito na *City* mas sim proporcionar os acessos e sistemas rodoviários necessários ao seu funcionamento. As grandes ruas comerciais do centro deveriam permanecer em princípio quase sem trânsito. À volta da *Waterlooplplatz*, foi construída uma outra tipologia de cidade, baseada na Carta de Atenas – blocos inseridos num verde urbano e com acessos rodoviários livres. A nova representatividade radical dos edifícios governamentais e administrativos construídos em torno desta praça pretendia reflectir a transparência e a modernidade das novas instituições públicas do pós-guerra. Uma nova arquitectura para uma nova sociedade e um novo regime democrático. Desde a *Waterlooplplatz* até às margens do rio (*Leibnizufer*), *Hans-Böckler-Allee* e na *Karl-Wiechert-Allee* foram reunidos dos melhores exemplos de urbanismo de Hannover nos anos de 1950. De acordo com o estipulado no planeamento da cidade, as cêrceas dos edifícios podiam aqui exceder os sete pisos definidos no máximo para a *City*.

O novo planeamento do centro de Hannover aspirava também a que existisse uma representação de cada uma das funções urbanas, dentro do perímetro do “mercado ao ar livre”. A reconstrução e reutilização do *Leineschloss* para sede do parlamento da Baixa-Saxónia, constituiu num dos melhores exemplos disso mesmo. Se por um lado a Carta de Atenas influenciou uma segregação geral das funções urbanas de Hannover, os arquitectos da reconstrução preferiram ter alguma precaução no radicalismo dessa mesma ideia do Movimento Moderno. A mistura das funções urbanas contribuiu até então para o dinamismo e o funcionamento da cidade antiga.

As novas edificações comerciais/financeiras de Hannover nos anos 1950, eram preferencialmente projectadas sem qualquer tipo de programa residencial no seu conteúdo. Por sua vez os apartamentos de habitação deveria encontrar-se o mais

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Edifícios de madeira recuperados na *Kramerstraße*.



Dieter Oesterlen. *Historisches Museum Hannover*. 1964-1967.

longe possível do incómodo das instalações comerciais. O quarteirão residencial projectado para a envolvente da *Kreuzkirche*, fechado sobre si mesmo enquadrava-se exactamente nessa teoria. O espaço verde que preenchia o quarteirão é descrito ainda até hoje como “lugar idílico” de Hannover.

Se por um lado as funções administrativas se concentraram na *Aegidientorplatz*, *Verskehrsstraße*, *Friedrichstraße*, *Königswortherplatz*, os bancos e instituições financeiras ocuparam a *Georgplatz*, *Prinzenstraße*, *Theaterstraße* e também *Aegidientorplatz*.

Foi nos anos 1950, que começaram a surgir já as primeiras preocupações sobre as condições de vida nos bairros miseráveis dos subúrbios descaracterizados. A problemática de que as cidades com as décadas poderiam tornar-se numa imagem omissa e fragmentada. A não recuperação e requalificação de tais zonas psicologicamente deprimentes só poderia significar uma falta de objectivos e insensibilidade do gabinete municipal de obras públicas e/ou um ponto baixo de prosperidade económica.

Os centros comerciais que ocupavam uma grande parte de um quarteirão e que teriam entradas ao longo de muitos metros, eram a causa directa do contínuo aparecimento de lacunas e falhas no alçado total de um quarteirão. A contínua queda de fachadas só conduziria a um processo de imperfeição e desvalorização económica. Por isso o plano de reconstrução de Hannover procurou reconstruir e restituir em geral a continuidade exterior e a massividade aparente dos quarteirões do centro da cidade.

Os projectistas da reconstrução, prestaram especial atenção em preservar a planta da cidade antiga, nomeadamente no centro de Hannover – desde o rio *Leine* até à estação, da *Aegitor* até à *Steintor*. Apesar do alargamento e prolongamento da *Karmarschstraße* até à *Friederikenplatz*, a maior parte das intervenções na cidade velha passaram volumetricamente despercebidas. Se por um lado os edifícios arruinados antigos foram substituídos pelos novos, por outro a escala e a ocupação das parcelas de terreno da *City* de Hannover permaneceram sensivelmente os mesmos. Até aos anos 1970, a silhueta de Hannover continuou a ser dominada pela cúpula da câmara municipal e pelas torres das igrejas reconstruídas. Como já referido a cêrcea máxima fixada foi de sete pisos para esta zona. De maneira geral, os edifícios antigos que resistiram aos bombardeamentos foram recuperados e novamente postos em uso de acordo com a sua função original: lojas, bancos, escritórios, companhias de seguros, edifícios culturais, edifícios de justiça e edifícios associados aos caminhos-de-ferro. O mesmo se aplicou à reconstrução de monumentos e fontes. O seu carácter simbólico



Kurt Lehmann. Consolidação da ruína da igreja *St. Aegidien* como memorial às vítimas da Segunda Guerra Mundial. 1958.

levou a que a *Opernhaus*, a *Marktkirche* e o que restava do *Leineschloss* tivessem sido reconstruídos quase imediatamente após o fim da Segunda Guerra Mundial. A partir de 1953 a ruína recuperada da *Aegidienkirche* tornou-se num memorial de reflexão sobre as vítimas da guerra e da violência.

Para guardar uma amostra da imagem da antiga Hannover, Hillebrecht procedeu à preservação de cerca de 40 casas de madeira e à reposição e reconstrução de outras casas na mesma correnteza. Foi assim que sobreviveram até hoje as ruas de aparência medieval *Kramerstraße* e *Burgstraße*.

Hannover tivera até 1943 uma bonita cidade velha. A *Calenberger Neustadt* fora uma zona edificada na segunda metade do século XVII. Em 1943 a cidade velha e a sua caracterização construtiva perdeu-se então para sempre, uma vez que Hannover era predominantemente uma cidade de casas de madeira *Fachwerkhäuser*. Por isso nesta medida tornou-se claramente necessário recuperar todas as casas antigas poupadas ao fogo e às bombas, para uma pequena ponte entre o novo e o antigo que preservasse a escala medieval de Hannover. A reconstrução de Hannover procurou restabelecer a continuidade e a delimitação espacial das ruas da cidade velha pelos quarteirões. Alguns edifícios de cobertura inclinada dos anos 50 do século XX, tentaram cerzir as falhas de escala e continuidade de uma cidade fragmentada pela destruição. Esta estratégia resultou particularmente convincente e adequada na *Kramerstraße*, uma das ruas mais antigas que nos conduz directamente à torre da catedral. No conjunto total, a *Kramerstraße* é a última rua de Hannover de escala e "intimidade" medieval.

Em 1955 cerca de cinco casas de madeira foram completamente demolidas e reconstruídas fielmente, devido à sua condição de eminente ruína. No total para os anos de 1955 e 1956, terão sido empregues 158 000 marcos alemães para a recuperação e reconstrução de casas de madeira.

Na Páscoa de 1958, o sino da igreja *St. Aegidien* voltou a tocar num lugar reconsagrado como memorial da cidade de Hannover. O aspecto dramático de uma igreja gótica sem abóbada nem telhado, pretendia evocar as lembranças e as catástrofes derivadas da guerra. Em pleno centro fervilhante da cidade de hoje, a ruína da *St. Aegidien* é uma "ferida" em Hannover, onde se nutre introspecção e silêncio. Cada pedra "fala ainda por si", através dos danos provocados por estilhaços de bombas, granadas e fogo.

Se por um lado se pretendia modernizar a cidade de Hannover, por outro a preservação do seu carácter medieval introduziu na reconstrução da cidade velha algumas limitações. A disposição dos edifícios perpendicularmente às ruas – como na Carta de Atenas – poderia vir a destruir a noção de espaço urbano clássico da área

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Dieter Oesterlen. Reconstrução do *Leineschloß* para parlamento da Baixa-Saxónia, 1957-1962. A volumetria da sala parlamentar ocupa o mesmo lugar que uma antiga casa de ópera.

da *Mitte*. Por isso optou-se pela reposição da volumetria e forma dos quarteirões antigos, de modo a restituir sensivelmente a noção de espaço cheio-vazio.

Os quarteirões ocupados por centros comerciais no centro, não afectaram de maneira significativa a escala urbana na cidade velha. Curiosamente a estratégia de reconstruir preservando a malha antiga da cidade e restringir a cêrcea máxima a sete pisos de altura, levou a que a expansão dos quarteirões se verificasse para dentro e na horizontal. O resultado foi até hoje a existência de muitos quarteirões sem pátios e que funcionam como verdadeiros blocos gigantes dentro da cidade velha.

Até 1866, Hannover fora a capital do Reino com o mesmo nome. Após este ano, os territórios da actual Baixa-Saxónia foram anexados ao reino da Prússia até 1945, quando os territórios eram administrados pelo sistema nacional-socialista. A 23 de Agosto de 1946, Hannover tornou-se novamente a capital de um Estado. A partir de 1 de Novembro de 1946 o novo Estado de Baixa-Saxónia passou a integrar novas áreas como Braunschweig, Oldenburg e Schaumburg-Lippe. A centralidade de Hannover no novo Estado recém criado, teve influência na escolha da capital que iria tornar-se num importante entreposto comercial e rodoviário. 1947 foi o ano em que se abriu o concurso para a edificação de uma zona de administração governamental. A *Ständehaus* (actual ministério das finanças) foi inicialmente pensada para abrigar o parlamento regional estatal, que viria a estabelecer-se no *Leineschloß* devido à sua proximidade ao sector governamental. Esta visão de Hillebrecht concretizou-se 1956 quando se colocou a primeira pedra da reconstrução no *Leineschloß* e em 1962 quando o parlamento aqui se encontrava em plenas funções. A escolha do *Leineschloß*, deveu-se à procura por um lugar central, digno e significativo no contexto urbano de Hannover, uma vez que se procurava fundar uma nova e verdadeira democracia. O edifício do parlamento deveria ser "a coroa da cidade" e localizar-se num dos melhores locais da cidade. A localização perto da cidade velha "eterno coração de Hannover", só justificaria e dignificaria a instituição. Os acessos rodoviários e ferroviários deveriam ser os melhores a nível regional e nacional.

A construção dos ministérios e edifícios governamentais em torno da praça Waterloo e da coluna com o mesmo nome, só dignificaria o poder e a lei das instituições, para além de estabelecer uma ponte histórica directa com o tempo em que Hannover fora capital do seu próprio Estado. O *Leineschloß* estava relativamente afastado da área governamental, pois em primeiro lugar o parlamento era um edifício que existia só por si, e em segundo lugar a sua construção era justificada pela recuperação de um imóvel classificado como monumento. Todo este programa de construção governamental na Hannover do pós-guerra, fomentou o relançamento e

dinamização urbana da cidade, como pontos de fortes de interesse. Estas estruturas planeadas nevrálgicamente, procuravam interpolar-se a outros programas como zonas residenciais e comerciais.

Em Hannover o acesso de todos os habitantes a habitação, foi durante muitos anos o problema número um. Para além da destruição das casas e da vinda de muitos refugiados para Hannover, a sua população experimentou um crescimento involuntariamente grande. Em 1952 o crescimento populacional rondava os 3,7 % e em 1954 o número de habitantes ultrapassou o meio milhão. Apesar de no período de tempo entre 1945 e 1955 se terem construído 70 000 apartamentos, a disponibilidade de residências passava ainda despercebida.

A primeira lei de 24 de Abril de 1950 do regulamento da construção, definia que a área ideal de um apartamento económico para um casal deveria encontrar-se entre os 32 m² e os 35 m². A grande procura de casa e os poucos apartamentos construídos para uma tão grande população em crescimento, tornava o preço demasiado caro dos apartamentos. A cidade de Hannover investiu entre 1945 e 1955 cerca de 7 milhões de marcos alemães na construção pública de habitação. Os proprietários deveriam contribuir com um mínimo de 15% do seu próprio capital, enquanto que o resto do financiamento ficava a cargo de fundos públicos e de parcerias de cidadãos.

Tecnicamente as residências deveriam corresponder aos requisitos mínimos de construção, aquecimento e salubridade. A escolha do terreno deveria proporcionar o acesso do automóvel, através das estradas interligadas com a rede geral e regional de vias.

A área efectiva de um apartamento não deveria ser inferior a 25 m² nem superior a 50 m². Em geral um apartamento para 2 pessoas deveria ter 30 m², um apartamento para 3 pessoas 40 m² e um apartamento para 4 ou 5 pessoas não deveria ultrapassar os 50 m². O apartamento para 3 pessoas deveria ter pelo menos um quarto e o apartamento para 4 a 5 pessoas deveria ter pelo menos dois quartos. A composição da planta e a colocação do seu equipamento deveria proporcionar o carácter de uma residência pequena e de uso prático e eficiente. O mobiliário e equipamento era também desenhado na medida da economia de espaço: a superfície normalizada de uma cama seria de 100 cm por 200 cm. O acesso aos quartos deveria ser feito por um corredor ou *hall* comum, ao contrário dos apartamentos mais antigos do século XIX em que os quartos se sucediam uns aos outros. A cozinha era recomendável funcionar como um elemento separado da sala e o mais pequena possível. O duche e retrete seriam preferencialmente separadas em compartimentos diferentes. Quanto ao aquecimento, pelos menos os quartos deveriam ser aquecidos.

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



"Constructa-Block". Foto aérea de 1952.



Apartamentos na *Klingerstraße*, 1961.

Numa questão de poupança, o gabinete de obras públicas de Hannover recomendava a reconstrução de todas as casas arruinadas, susceptíveis de uma recuperação. Esta foi inicialmente a primeira solução optada, pois a construção de novas residências só começou em massa em 1949.

A construção de casas e apartamentos não deveria limitar-se por a um projecto medíocre para proporcionando apenas casa o mais rápido possível à população. Os edifícios residências constituiriam um importante aspecto da representação e configuração da imagem urbana. A concentração de zonas residências em núcleos só poderia trazer determinadas vantagens e potencialidades da vida quotidiana em comunidade, pelo uso comum de infra-estruturas públicas como jardins infantis. Nos casos onde as bombas da Segunda Guerra Mundial fragmentaram os quarteirões, seria recomendável reconstituir os conceitos de vizinhança, paisagem urbana e espaço urbano. Para os novos bairros residenciais, o plano de reconstrução de Hannover recomendava a mistura de várias dimensões e tipos de residências (urbanizações ora abertas ou fechadas, de um piso ou dois pisos, para arrendamento ou privadas) assim como a mistura de classes sociais nas mesmas unidades. O desenvolvimento do conceito de vizinhança e identidade social seria alcançado pela construção de parques infantis, jardins infantis, escolas, salas de reunião, mercados, correios e lojas.

A exposição de projectos na Feira de Hannover em 1951, ajudou a divulgar as novas oportunidades e opções urbanas trazidas pelo mundo moderno à cidade contemporânea de então. Neste sentido foram construídos por toda a cidade de Hannover nos anos 1950, diferentes e variados tipos de bairros como o *Contracta-Block* ou em torno da *Aegidienkirche*. Em muitos áreas de Hannover optou-se por misturar a cidade compacta preexistente com a cidade jardim aberta da Carta de Atenas. Nas décadas seguintes de 1950 e 1960, deu-se continuidade a esta estratégia urbana pela concretização de uma série de outros bairros de “vizinhança” baseados na referida mistura de tipologias residências e na sua complementação por igrejas, escolas e teatros.

O bairro construído em torno da *Kreuzkirche* foi uma das melhores urbanizações construídas no centro de Hannover no pós-guerra. Esta zona passou a funcionar como uma excepção no perímetro da cidade velha predominantemente comercial. O projecto arrancou em Agosto de 1949 a cargo de vários projectistas do ministério das obras públicas do Estado da Baixa-Saxónia, e o financiamento contou com a ajuda das primeiras hipotecas do Plano Marshall. Esta urbanização foi resultado do investimento conjunto entre o município, o Estado e investidores privados. Em Abril de 1951 já se encontravam construídas 111 fracções entre as quais apartamentos T3

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



O desenvolvimento urbanístico do quarteirão *Kreuzkirche* em Hannover. A imagem foi tirada de norte para sul, na mesma direcção da orientação da planta.

com área de 60 a 65 m², apartamentos T2 com área de 70 m² a 50 m² com cozinha, 33 lojas e 2 pousadas.

A dimensão dos edifícios da urbanização procurou adaptar-se à envolvente e à escala da Hannover do pré-guerra. O ritmo porém reflectia os ideais do urbanismo do Movimento Moderno de então: cinco blocos residenciais construídos perpendicularmente ao volume da igreja, e este conjunto por sua vez envolvido por um quarteirão. Esta constituiu portanto uma simbiose perfeita entre a cidade compacta antiga e a cidade “radiosa” do Movimento Moderno. A caracterização das fachadas teve em conta a tradição construtiva tradicional do norte da Alemanha: janelas estreitas, altas e ligeiramente projectadas para fora. As escadas e corredores não foram construídos demasiado estreitos em relação à tradição. As aberturas irregulares das caixas de escadas tradicionais foram evitadas. A periferia do quarteirão foi construída com prédios de arrendamento de três a cinco pisos, e os seus acessos interiores quase não contavam com ruas de tráfego automóvel, em contraste com a cidade exterior envolvente. Todos os compartimentos desta urbanização foram quase sempre equipados terraços ou varandas voltadas para a área verde – a rua mais calma. No centro desse mesmo parque foram construídas algumas habitações uni familiares em banda, usadas como casas para duas famílias. Este foi um dos exemplos mais claros de como se melhorou a salubridade e a qualidade de vida dos habitantes do centro da cidade. De um monte de ruínas surgiu um “bairro jardim” construído em torno de uma igreja e de um “parque idílico”.

Em 1949 os pressupostos judiciais, organizativos e financeiros da reconstrução de Hannover, ainda não estavam tão avançados que se pudesse seguir já uma estratégia de grande dimensão para as áreas arruinadas. Por essa razão muitos foram os casos de urbanizações construídas em novos terrenos na periferia da cidade. A construção da urbanização “*Am Mittelfelde*” não só constituía um novo tipo de urbanismo semelhante ao da *Kreuzkirche*, como preencheu a lacuna entre a periferia da cidade e a área que viria a ser a Feira de Hannover. Em 1951 já se encontravam construídos 515 apartamentos e 18 lojas. No total foram construídas cerca de 3 000 fracções para 10 000 moradores. Foram edificadas cerca de cinco tipologias de planta diferente, nas quais se incluíam as habitações uni familiares de um e dois pisos construídas na periferia do cemitério. Um quarto de todos os apartamentos recebeu *loggias*.

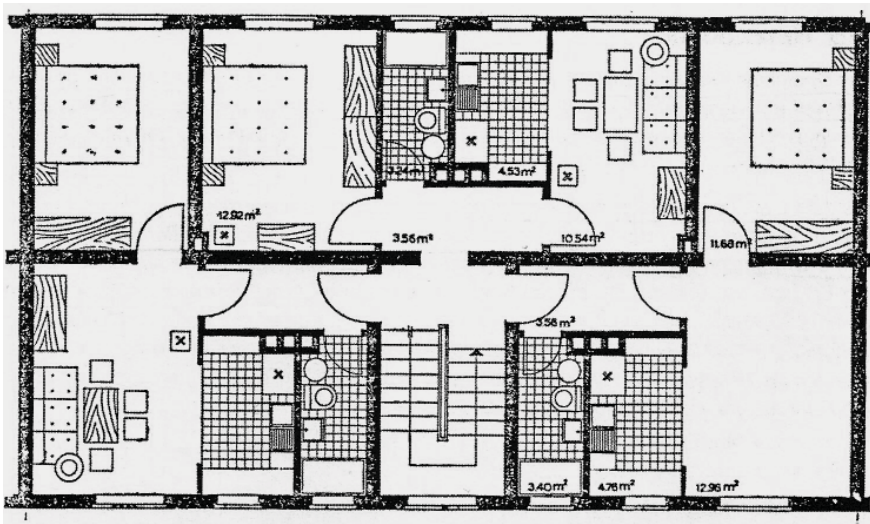
A nova urbanização “*Am Mittelfelde*” seria auto-suficiente e por isso contou desde o início do seu projecto com lojas, lares, jardins infantis, residenciais, cinema, uma sala para a comunidade evangélica, uma oficina de reparações e uma escola.

A destruição de escolas durante a Segunda Guerra Mundial e o aumento de

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Urbanização ECA, *Mittelfeld*, Hannover, 1950.



Apartamentos na urbanização ECA *Constructa* no *Mittelfeld*. A imagem apresenta o apartamento tipo N 1. Este modelo permitia a construção de dois tipos diferentes fracções: uma maior de 34,79 m² ou uma mais pequena de 36,36 m².

alunos levou a que no início dos anos de 1950 houvesse a necessidade urgente da construção de novas escolas. Até 1964 ano em que se dá por concluída a reconstrução de Hannover, foram construídas 55 novas escolas: 30 escolas primárias, 5 escolas especiais, 6 escolas básicas, 9 liceus e 5 escolas profissionais. No total o número de escolas subiu de 87 em 1939 para 103 escolas em 1964.

O gabinete municipal de planeamento regulava que um escola deveria localizar-se numa área residência e perto de um jardim onde existissem crianças. A escola deveria encontrar-se afastada de ruído, pó e poluição da indústria e do comércio. O terreno deveria ser suficientemente grande e equipado com campo desportivo, para que os docentes pudessem levar a cabo com sucesso as bases da pedagogia de então. A possibilidade de expansões da escola deveria ser prevista. A forma, a sucessão e o agrupamento dos compartimentos deveria proporcionar o convívio e a sucessiva autodeterminação das crianças. Para além disso a imagem arquitectónica, os equipamentos, os móveis e a decoração deveriam proporcionar clima para o desenvolvimento dos alunos da escola. O objectivo de construir uma sociedade democrática não residia apenas na construção da zona governamental, mas também na construção de escolas. O abandono da construção das escolas monumentais e construídas em torno de pátios "caserna", era o ponto forte de aposta das autoridades municipais e nacionais. A nova escola seria um edifício espaçoso, colorido e envolvido por espaços verdes. O seu equipamento seria constituído por armários, mesas e cadeiras modernas em vez dos bancos corridos e estreitos das escolas antigas. Esperava-se que o desenvolvimento de uma nova relação jovem – espaço se viesse a reflectir mais tarde na vivência do espaço residencial e laboral.

O regresso do bem estar social no pós-guerra de Hannover, foi resultado de todo um conjunto de processos económicos derivados da reforma monetária de 1948 e das ajudas do Plano Marshall. O *Jedermann-Programme* permitiu que muitos habitantes tivessem acesso a bens de primeira necessidade como vestuário, a preços acessíveis. Por volta de 1952 o aumento do desemprego levou a que muitas mulheres passassem a trabalhar, no sentido de restabelecer o equilíbrio do orçamento em casa. Além disso as rações oferecidas não eram suficientes para alimentar um lar. Apesar de em meados dos anos cinquenta do século XX o nível económico de uma sociedade de consumo ainda não ter chegado a Hannover, a situação da alimentação foi melhorando de dia para dia. A procura imensa de bicicletas como meio de transporte elementar, provocou a uma primeira prosperidade dos seus comerciantes. Progressivamente a partir de 1948 as montras foram-se enchendo tachos, electrodomésticos de todos os tipos e da melhor qualidade e porcelanas. Pratos, taças e máquinas de café que

apenas alguns anos antes apenas se podiam encontrar em exposições na Feira de Hannover, encontravam-se agora no mercado para venda livre. A súbita chegada dos produtos às lojas ficou conhecida na República Federal da Alemanha por “milagre económico”. Com a chegada das primeiras massas, os preços estabilizaram-se. A melhoria da alimentação reflectiu-se nas estatísticas. Após um período de fome e subnutrição, foi de registar especialmente na população masculina um aumento do peso por indivíduo.

Até meados dos anos 60 do século XX, a falta de casa em Hannover foi um problema que afectou muitos dos habitantes de Hannover. Apesar da intensa publicidade acerca das vantagens da construção e mobiliário minimalista do Movimento Moderno, a maioria das pessoas preferiu sempre que possível viver em casas antigas. Naturalmente que a maioria dos habitantes de Hannover tiveram que optar pela primeira opção: em 1955 ainda procuravam casa cerca de 51 000 pessoas.

Desde de Dezembro de 1949 a Abril de 1951, fizeram uso dos créditos estatais para mobiliário cerca de 6200 famílias de Hannover. O estado da Baixa-Saxónia disponibilizara 2,4 milhões de marcos alemães com este objectivo. A indústria alemã de mobiliário esforçou-se por produzir em série armários, mesas, cadeiras e camas que correspondessem à procura a um baixo preço. O novo mobiliário “às caixas”, proporcionava um novo espaço doméstico para a disposição de louça, roupa, livros ou brinquedos. O mobiliário da década de 1950 possibilitava diferentes disposições, de modo a adaptar-se ora ao crescimento, ora à diminuição do agregado familiar. O mobiliário era igualmente desenhado para ser flexível em diferentes espaços e famílias.

Com a prosperidade económica dos anos de 1950, a melhoria da situação social levou à aproximação das classes sociais. Porém contavam-se ainda algumas excepções: famílias com muitas crianças, refugiados, reformados e feridos de guerra. No final dos anos 50 do século uma minoria dos habitantes já fazia uso de máquinas de lavar roupa, máquinas de cozinha e frigoríficos. Entre 1950 e 1960 os salários duplicaram o seu valor.

Em 1954 as agências de viagens registaram um aumento da procura. Inicialmente os destinos favoritos eram lugares na Alemanha, não muito longe de Hannover. Com o passar do tempo e com o aumento do bem estar social, os alemães de ocidente passaram a preferir a Baviera, Itália ou mesmo a Espanha.



Torre habitacional pré-fabricada na *Leningrader Straße*, Dresden, 1991.

A Reconstrução e o Urbanismo

DE LESTE A OCIDENTE: DUAS RECONSTRUÇÕES



Vista sobre a *Sidonienstraße* na direcção nordeste, Dresden, 1967.



Vista sobre a *Freiberger Straße* na direcção nordeste, Dresden, 1967.



Vista sobre a *Seevorstadt-Ost*, Dresden, 1968. Em segundo plano as torres habitacionais da *Wiener Platz* e da *Prager Straße*.