

## La reconstrucción de Coventry. Un ejemplo pionero de la arquitectura de la posguerra europea

Roberto Osuna Redondo

Después de la II Guerra Mundial, la reconstrucción de muchos centros de las ciudades europeas incorporó el modelo de recinto comercial cerrado al tráfico rodado, del que se considera al Lingbaan de Rotterdam como su primera muestra. Sin embargo, ya antes de la guerra la ciudad inglesa de Coventry planteó una profunda reforma de su centro, que, después del bombardeo de 1940, sirvió de punto de partida para proyectar un recinto comercial peatonalizado que se adelantó a todos los del continente. Su proyecto se encuadró dentro de la reconstrucción de la ciudad y tuvo que supeditarse a las limitaciones de la posguerra.

Coventry fue una de las primeras ciudades de Gran Bretaña que sufrió un *blitz*, un bombardeo masivo por parte de la aviación alemana. Su caso despertó la atención de todo el ámbito nacional por la magnitud de la destrucción de su centro histórico y su plan de reconstrucción.

Coventry es una ciudad cuya historia se remonta al siglo VII. Creció en torno a un convento reconstruido como monasterio benedictino por Earl Leofric of Mencia y su esposa Lady Godiva. La leyenda en torno a esta última forma parte de la tradición urbana de Coventry, aunque no existen pruebas históricas de su autenticidad.

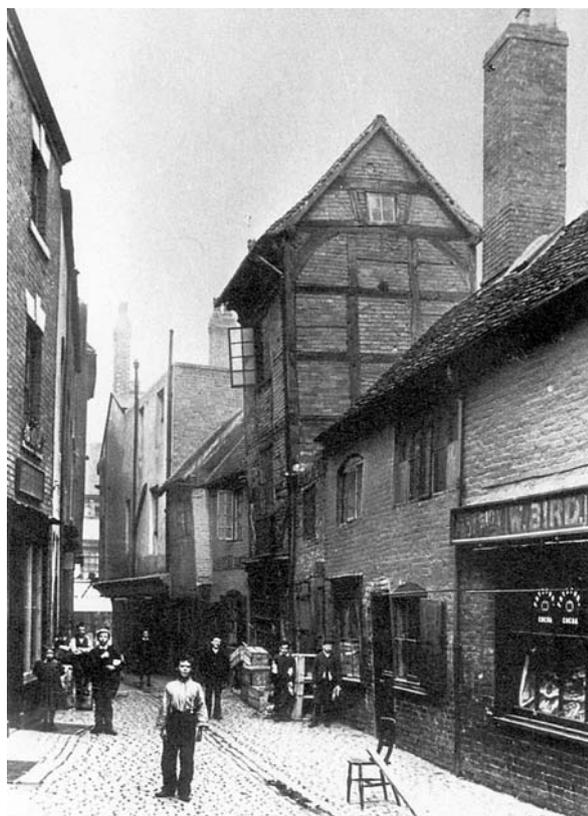
La ciudad tiene corporación municipal desde el siglo XIV y mantuvo una actividad económica muy variada a lo largo del tiempo. En el siglo XV fue un importante centro del comercio de la lana y en los si-

glos XVIII y XIX inició una actividad industrial que culminó en el periodo anterior a la guerra con la producción de automóviles,<sup>1</sup> motores y aviones. Éstos últimos fueron la razón fundamental de su destrucción durante la II Guerra Mundial.

Consecuentemente, su trazado tenía un marcado trazado medieval, con parcelas estrechas y espacios abiertos en el interior de las manzanas, donde se habían alojado progresivamente las actividades industriales. De hecho, muchas de las fábricas de la ciudad estaban contenidas en el casco, dando lugar a un fenómeno de sustitución que había modificado el carácter exclusivamente residencial y comercial del centro. Éste era una mezcla de la edificación nueva de las fábricas con los antiguos edificios históricos, aunque la estructura viaria no había sufrido prácticamente ninguna modificación y mantenía sustancialmente el carácter medieval.

El centro de la ciudad giraba en torno a Broadgate, una plaza en la que convergían las principales calles comerciales. De todas, la más importante era Smithford Street que quedaría prácticamente destruida en el bombardeo. Al este de Broadgate, y casi asomándose a ella, estaba la Trinity Church, y un poco más alejada, en la misma dirección, la catedral de St Michael. A finales de los años treinta, en el extremo norte de la plaza, se inauguró el primer gran almacén de la ciudad. Todos estos elementos ocupaban la cima de una colina sobre la que se asentaba el centro de la ciudad.

## COVENTRY



1. Foto de 1890. Edificios del siglo XV en una de las calles de Coventry.

El crecimiento económico de las décadas de los años veinte y treinta trajo consigo un aumento excepcional de la población, debido a los numerosos obreros que vinieron a trabajar en la industria del motor de la ciudad. El suburbio se expandió durante la década de los treinta y se construyeron numerosas viviendas, lo que consiguió evitar la frecuente superpoblación de otras ciudades. Coventry creció rápidamente, manteniendo un centro de escala medieval que no sufrió ningún tipo de planeamiento. Tenía pocos espacios abiertos e, incluso, la corporación municipal carecía de espacio suficiente para desarrollar sus actividades. Todo esto contribuyó a la congestión del núcleo comercial de la ciudad.<sup>2</sup> Otro problema adicional era la falta de adecuación de los edificios que acogían a otras instituciones y servicios, como los juzgados y la sede de la policía, y a lo que también se sumaba la falta de edificios culturales, tales como museos.

La coalición liberal conservadora, que gobernaba la ciudad desde hacía más de una década, intentó dar una respuesta a estos problemas y creó un subcomi-

té destinado al desarrollo de un centro cívico. E. Ford, el nuevo ingeniero de la ciudad, comenzó a trabajar en el tema. Además algunos arquitectos locales, la Coventry City Guild y otros interesados ofrecieron ideas que se discutieron en la prensa local. Aunque el consistorio deseaba limitar el alcance de la propuesta a una zona pequeña, en la que no se consideraba la incorporación de edificios culturales, enseguida la discusión contempló el centro de la ciudad como un conjunto.

En 1937, el Partido Laborista se hizo con el control del ayuntamiento, terminando con la coalición de liberales y conservadores para los que hasta ese momento la mayor preocupación había sido mantener los impuestos tan bajos como fuese posible. La estancia de los laboristas en la oposición había mejorado su imagen y despertaron mayor confianza entre los votantes al presentarse como el partido que podía planear una ciudad más eficiente. Entre sus primeras medidas se incluía un programa de obras para los siguientes cinco años en el que prometían nuevas calles y más espacios abiertos, aunque no se contemplaba explícitamente el desarrollo de ningún centro cívico.

Como consecuencia de lo anterior, el nuevo ayuntamiento decidió crear un Departamento de Arquitectura para que coordinase todos los proyectos de manera que fuese un solo organismo municipal el encargado de su desarrollo. Desde su designación en 1924, las tareas de planeamiento las había llevado a cabo el ingeniero de la ciudad, E. Ford.

2. Aspecto de Broadgate en 1938. Todos los edificios desaparecieron en el bombardeo con excepción del edificio del pórtico, un banco construido poco tiempo antes.





## COVENTRY



5. Maqueta de 1939. Proyecto de Donald Gibson y el departamento de arquitectura del ayuntamiento. Con ella se mostró al público el recinto peatonal que se proponía para el centro.

de principio a fin. Los estimulaba con pequeños concursos internos para resolver los problemas de escala reducida, como el mobiliario urbano, en los que el ganador recibía el premio de llevarlos a cabo. Entre los miembros del equipo se encontraba Percy Johnson-Marshall,<sup>6</sup> su primer ayudante, al que había conocido en la escuela de Liverpool. Con él organizó un grupo de cuatro arquitectos con la misión de proyectar el conjunto de edificios públicos y realizar una maqueta del mismo.



6. Maqueta en la que se muestran los efectos del bombardeo en el centro. Alrededor de Broadgate, en el centro, y en Smithford Street, a la izquierda, desaparecieron casi todas las edificaciones.

### Los nuevos planes para la ciudad

Después de unos pocos meses, en 1939, el grupo dirigido por Percy Johnson-Marshall, al que pronto se incorporaron otros miembros del departamento que trabajaron incluso en su tiempo libre, había preparado un esquema para el centro de la ciudad. En él se recogían algunas de las sugerencias hechas anteriormente por la City Guild, que había llevado a cabo numerosos estudios para la mejora de la zona alrededor



7. Vista hacia el oeste desde la catedral después del bombardeo. La mayoría de los edificios de Broadgate y Smithford Street están reducidos a escombros.

## COVENTRY



8. Una de las calles del centro el 15 de noviembre de 1940. Las gentes de la ciudad observan los efectos de las once horas de bombardeos durante la noche anterior.

de la catedral de St Michel. Entre éstas destacaba la creación de una denominada Plaza Cívica que ampliaba el entorno de la catedral.

El plan de 1939 abarcaba un área más amplia que la propuesta de la City Guild, y mantenía la catedral como pieza central, potenciando la forma de la colina donde ésta se asienta. Al mismo tiempo se incorporaban los nuevos edificios cívicos –biblioteca, museo, juzgados, universidad, centro de salud y una piscina–, un programa característico del momento que anticipaba algunas de las propuestas que se hicieron inmediatamente después del bombardeo.

El plan significaba una radical remodelación del centro. Estaba concebido con independencia del trazado urbano, donde los edificios se colocaban como piezas aisladas sobre una extensa pradera en la que se delineaban unas sendas peatonales que los relacionaban. Los edificios eran bajos, para no competir con la catedral y realizados en ladrillo y piedra para armonizar con los edificios antiguos. Evidentemente el proyecto recogía las ideas de Le Corbusier sobre como actuar en la ciudad antigua. No obstante Gibson y su equipo aseguraban que mantenían el orden general existente en el centro.

De todos modos, este plan sólo se consideraba la base para un posterior debate abierto a las sugerencias de todos los ciudadanos. En este sentido, se llevó a cabo una intensa labor para difundir la solución propuesta con la colaboración de los periódicos locales. La campaña de publicidad montada por el departamento de Gibson culminó con la exposición *Coventry of Tomorrow* que se celebró en mayo de 1940. En ella,

con un carácter didáctico, se mostraba material cedido por el RIBA y varias escuelas de arquitectura del país y, sobre todo, se podía ver la maqueta del nuevo centro. Esta presentación, acompañada de conferencias de expertos nacionales en planeamiento y urbanismo, despertó gran interés y creó una cierta expectación en la ciudad respecto a los nuevos planes.

7

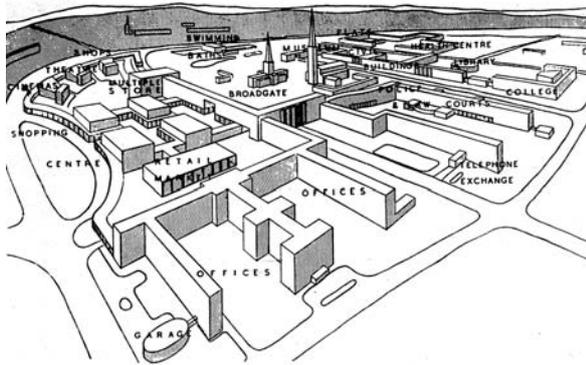
El comienzo de la guerra lentificó este proceso, pues el departamento de Gibson tuvo que concentrarse en las tareas de defensa civil y en la provisión de viviendas para los trabajadores de las fábricas bélicas que el gobierno había decidido establecer en Coventry. Seis meses después de la clausura de la exposición, el bombardeo de la ciudad paralizó el proceso totalmente.

Coventry fue bombardeada la noche del 14 de noviembre de 1940. Las características medievales de la ciudad, tortuosa y construida con entramados de madera, favorecieron los incendios que duraron casi tres días. El centro quedó prácticamente destruido en un noventa por ciento y 50.000 edificios, de los

9. Foto del *Daily Morning*. A la mañana siguiente del *blitz* el país pudo ver en la prensa el estado en que había quedado la catedral. En el primer bombardeo los edificios situados alrededor quedaron prácticamente intactos.



COVENTRY



10. Dibujo del primer esquema en el que se trabajó poco después del bombardeo. Recoge las ideas básicas de 1939 y expone las nuevas sobre el recinto comercial.

75.000 censados de la ciudad, sufrieron algún tipo de daño.<sup>8</sup> La imagen de la catedral, publicada en los periódicos del Reino Unido, era especialmente impactante. La iglesia aparecía reducida a un muro perimetral rodeando los escombros humeantes de su interior. Sus alrededores y la zona comercial de Broadgate también habían quedado reducidos a escombros.

**El comienzo de la reconstrucción**

En esas mismas fechas muchas ciudades de Inglaterra fueron bombardeadas, sufriendo daños en sus cascos urbanos comparables, en algunos casos, a los de Coventry.<sup>9</sup>

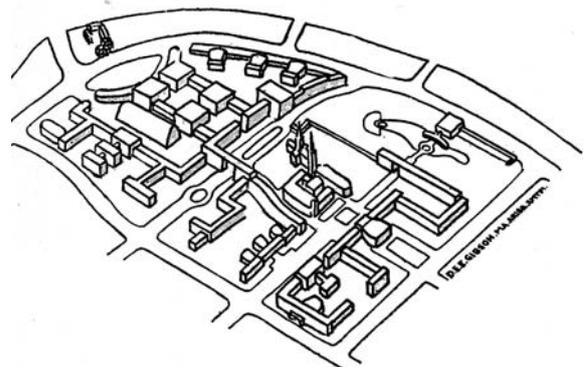
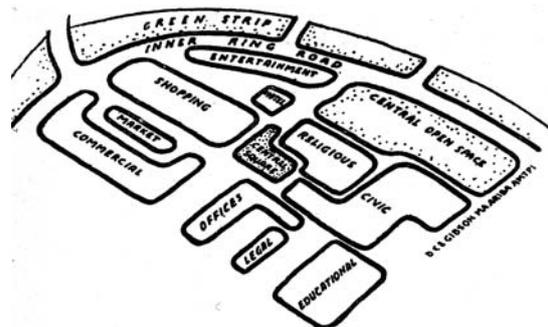
Lord Reith, entonces a cargo del *Ministry of Works and Buildings*, seleccionó a Coventry junto a Bristol y Southampton, para determinar, estudiando sus casos, la nueva legislación necesaria en la reconstrucción. Coventry sería así una especie de banco de pruebas. De hecho, el gobierno acabó presentando en 1944 la *Town and Country Planning Bill* en la que se atendía a estas cuestiones.

Sin pérdida de tiempo, el ayuntamiento de Coventry estableció un comité municipal de reconstrucción y, a instancias de las peticiones gubernamentales de rapidez, solicitó al ingeniero y al arquitecto municipales la presentación de propuestas para la reconstrucción. Los dos técnicos mantenían posiciones muy diferentes sobre cómo llevarla a cabo y los planes que presentaron eran radicalmente distintos en sus planteamientos. El plan de Ford buscaba restaurar la vida comercial cuanto antes y evitaba cualquier modifi-

cación en la trama de la ciudad que diese lugar a problemas de propiedad. La propuesta de Gibson, en cambio, hacía énfasis en la oportunidad que se presentaba para actuar en la ciudad. El ministerio corroboraba este enfrentamiento en un informe posterior en el que decía que el plan del ingeniero municipal «adolece de alguna falta de imaginación, mientras que el del arquitecto municipal sufre más bien de demasiada imaginación».<sup>10</sup> En febrero de 1941 y por una amplia mayoría, el ayuntamiento encargó a Donald Gibson el desarrollo de la reconstrucción basado en su propuesta.

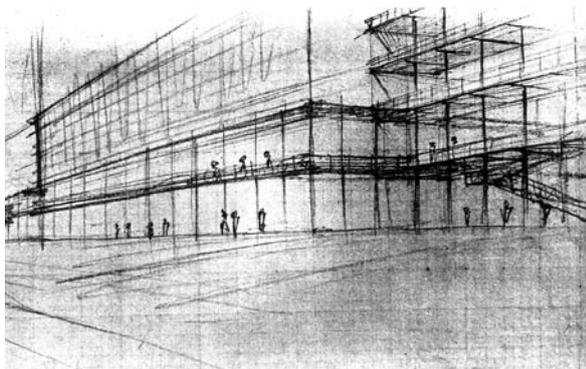
El esquema se basaba fundamentalmente en el plan de 1939, en el que se definía un recinto alrededor de la catedral y al que se añadieron nuevas ideas sobre la zona comercial que antes no había sido objeto de actuación. Para albergarla, se crea otro recinto peatonal, formado por comercios de diferentes tamaños conectados entre sí, donde se abandona la idea de calle tradicional. Esta nueva área comercial reemplazaba la antigua zona de tiendas de Smithford Street y de Hertford Street. La propuesta se completaba

11. Plan de 1941. Sobre una volumetría esquemática se superpone la zonificación que reúne los usos en una serie de recintos de carácter peatonal. Se puede observar parte de la vía rodada que rodea el centro definida ya como una *parkway*.





## COVENTRY



14. Idea inicial para el recinto comercial basada en las calles medievales de Chester. Una galería superior accesible por escaleras aumentaba el espacio destinado a tiendas.

extremo este hacia la plaza de Broadgate, en la que se añadía un hotel, mientras que el lado oeste se cerraba con un gran almacén.

En el centro comercial se lleva a la práctica la idea de disponer los comercios en diversos niveles, una opción que, además, se consideraba deseable para toda la ciudad, pero que por su coste se limitó a esta actuación. Gibson y Johnson-Marshall la justificaron como una reinterpretación de las calles comerciales en dos niveles del centro histórico de Chester,<sup>11</sup> y que en el caso de Coventry se concretó en esta serie de plazas peatonales desde las que se podía acceder a un nivel superior, convertido en una galería de comercios.

15. Tiendas provisionales. Construidas durante la guerra para albergar a los comercios destruidos, estuvieron en servicio hasta la construcción del centro comercial.



Los aparcamientos, se disponían al norte, en el amplio espacio en forma de sector circular delimitado por el centro comercial y la corona de cines y teatros. Con el mismo fin, se reservaba espacio alrededor del mercado de abastos, situado al sur. En la maqueta de 1942 se observa el esfuerzo por equilibrar el tratamiento dado a la parte interior del centro comercial con el exterior, especialmente en estas zonas de aparcamiento, que le conectaban con las otras áreas peatonales colindantes. Este equilibrio fue el que más sufrió en el desarrollo del plan, descuidándose un tanto la relación con los aparcamientos.

Otra diferencia que se puede apreciar respecto al plan de 1941 es el trazado de Hertford Street, la calle que parte en diagonal desde el sur de Broadgate. La presencia de algunos edificios que sobrevivieron al bombardeo aconsejó mantener su alineación original para más adelante sustituirlos por otros nuevos.

### El desarrollo del plan

Durante la guerra no se llevó a cabo ninguna de las construcciones previstas, simplemente se limpiaron de escombros las zonas destruidas, se derribaron los edificios más afectados y se construyeron unas tiendas provisionales para los comerciantes. Mientras tanto comenzó la dificultosa gestión de la reconstrucción.

En general, el plan levantó opiniones y apoyos enfrentados. Por un lado, el ayuntamiento laborista, junto con bastantes concejales conservadores, estaba claramente convencido de la bondad de la propuesta; también lo estaba una gran mayoría de la opinión pública. Incluso el rey Jorge VI, durante una breve visita a Coventry en 1942, manifestó su posición favorable.<sup>12</sup> Frente a éstos, la cámara de comercio local y el recientemente creado en 1943 *Ministry of Town and Country Planning* manifestaron diversos reparos. De hecho la adopción del plan fue seguida de un largo periodo de desacuerdos y negociaciones entre el ayuntamiento, por un lado, y los comerciantes de la ciudad y el ministerio, por otro.

La primera propuesta hecha en 1939 se había pensado como una iniciativa que sirviese de base para el desarrollo posterior de un plan más elaborado. En esa etapa inicial, ninguno de los posibles afectados, entre ellos los comerciantes, había sido consultado ni había intervenido en modo alguno.

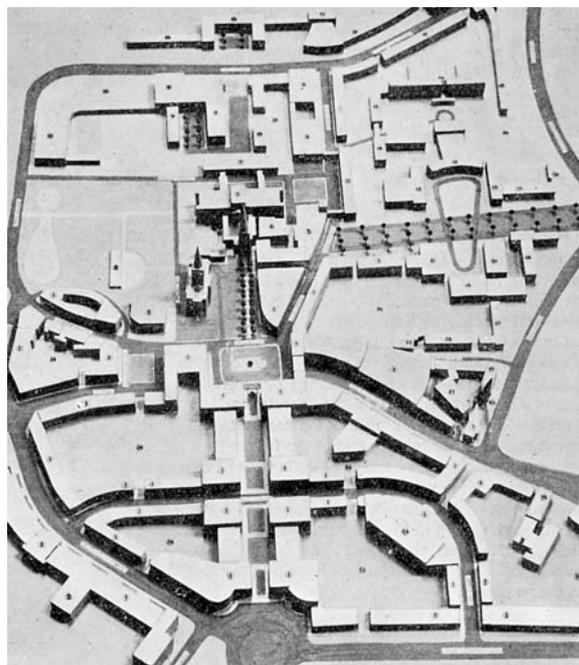
## COVENTRY

Durante los años de la guerra, la Cámara de Comercio fue su portavoz y se opuso duramente a la idea del recinto peatonal que, en su opinión, los separaba del tráfico y por tanto de los clientes. También criticó las ventajas que disfrutarían las tiendas y los grandes almacenes que se iban a ubicar allí sobre los demás comercios del resto de la ciudad.

Aunque inicialmente el ministerio no planteó objeciones, después de la dimisión de Lord Reith en 1942, la postura cambió y también se opuso al plan de Gibson, aunque por razones distintas, entre otras por el coste del mismo. La propuesta de Gibson hacía mención muy de pasada y sin ninguna precisión de las cuestiones económicas, simplemente expresaba que el problema se resolvería en el marco de la futura legislación nacional. Cuando finalmente se hicieron las estimaciones, se vio que era muy costoso por el número de servicios públicos propuestos y la cantidad de terreno dedicado a parques y espacios abiertos. Al ministerio tampoco le pareció adecuado la ausencia de consulta con los comerciantes locales, así como la sustitución de la habitual calle comercial por galerías comerciales de diseño uniforme. La visita que realizó el equipo ministerial en el verano de 1943 no consiguió resolver las diferencias y el municipio insistió en respaldar al arquitecto municipal y su plan.

La situación cambió en febrero de 1944. La ciudad consultó a la Cámara de Comercio y mostró cierta disposición a reconsiderar las propuestas. Hasta ese momento el objetivo principal de los ataques había sido el concepto mismo de centro comercial. Gibson lo defendió arguyendo que Plymouth también había incluido un recinto análogo y que el éxito del de Coventry estaba asegurado si el ayuntamiento actuaba como promotor.<sup>13</sup> La presión sobre Gibson fue grande, y en noviembre, el arquitecto prometió públicamente revisar el plan y rediseñar el centro comercial si hiciera falta. En mayo de 1945, la ciudad y la Cámara de Comercio acordaron reducir el tamaño del centro comercial a un quinto del total de los frentes de fachada de todos los comercios de la ciudad, e introducir una calle, en dirección norte-sur, que cortaba el recinto y proporcionaba acceso rodado a los clientes, tal y como deseaba la Cámara.

Esta calle que cortaba el recinto del centro comercial y lo convertía en dos plazas o recintos consecutivos se abrió en contra de la opinión de Gibson. Además la nueva vía interrumpía la zona de teatros y cines, al norte, y la del mercado, al sur. Años más tarde, Ar-



16. Maqueta del proyecto de 1945. Vista desde el oeste Se observa la nueva calle abierta al tráfico rodado que corta el recinto en dos partes.

thur Ling, sucesor de Gibson como arquitecto municipal, conseguiría convertir esta calle en peatonal devolviendo, en parte, el carácter original de la propuesta.

El plan de 1945, a pesar de las modificaciones hechas en el centro comercial, tenía la virtud de contemplar la totalidad del término municipal y no sólo el centro de la ciudad como se había hecho hasta el momento. Por ejemplo, se ordenaba la distribución de la industria, permitiendo la proximidad de lo que, en términos actuales, llamaríamos industria limpia a las zonas de viviendas, mientras que las más contaminantes se ubicaban al noreste del municipio.<sup>14</sup> Para evitar la anterior dispersión de pequeñas fábricas, se propuso una zona industrial, a promover por el municipio, para dar acogida en régimen de alquiler a pequeñas industrias con poco capital. El plan estructuraba el acceso por carretera, combinando vías radiales y circulares.

Para conmemorar el sexto centenario de la Carta de la Ciudad, celebrar el final de la guerra y dar a conocer los nuevos planes para su reconstrucción, se inauguró una exposición llamada *Coventry of the Future* en octubre de 1945. Durante las dos semanas que estuvo abierta la visitaron 57.500 personas, casi la

## COVENTRY

cuarta parte de la población de Coventry, y fue muy bien recibida por el público. Esta buena acogida se vio refrendada en las elecciones de final de año, en las que los laboristas incrementaron su mayoría. Con este apoyo, el municipio presionó al ministerio para obtener la aprobación de su plan; pero se encontró con la advertencia de que, debido a la escasez generalizada en el ámbito nacional y a la escala de la propuesta, debía ajustarse más a los recursos locales. También el ministerio insistió en que considerase explícitamente el modo de paliar la escasez de viviendas.

Respaldado por la victoria electoral, en febrero de 1946 el ayuntamiento puso en marcha las previsiones de la *Town and Country Planning Act* de 1944 y declaró zona de actuación un área de 452 acres (183 ha). Durante la primavera, para demostrar su inequívoca intención de seguir adelante, la corporación puso en marcha dos acciones con repercusión pública y carácter simbólico. Encargó una estatua de Lady Godiva para colocar en Broadgate, y organizó la ceremonia de colocación de la primera piedra de lo que iba a ser uno de los jardines del centro comercial. A pesar de todo, el ministerio siguió reacio a aprobar los planes de la ciudad, y cuando el plan se abrió a información pública<sup>15</sup> persistieron las dudas sobre la escala y extensión y los costes que acarrearía al gobierno central. Al fin, en la primavera de 1947 el plan terminó su tramitación con el apoyo de la Cámara de Comercio. El ministerio redujo la zona de actuación

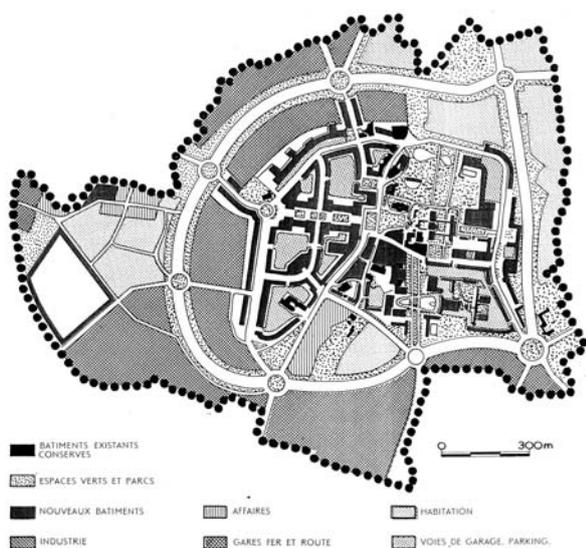
a 274 acres (111 ha) de los 452 (183 ha) inicialmente previstos, suficientes para realizar los elementos más importantes del plan de Gibson.

Finalmente, en mayo de 1949, aprobó la mayor parte del plan para el centro y, dos meses más tarde, para toda la zona comprendida dentro de la vía que rodeaba el centro. Coventry era la primera ciudad en obtener la aprobación formal del ministerio antes de que comenzase la construcción de los edificios. Casi nueve años más tarde del bombardeo se había conseguido la aprobación de las propuestas del municipio.

### La realización del plan de reconstrucción

A pesar de la rapidez con la que Coventry había conseguido la aprobación de sus planes, la falta de mano de obra, que encontraba más atractivo el trabajo en la industria local, y la escasez de materiales impidieron que la reconstrucción avanzase de un modo decidido.<sup>16</sup> En 1949 se aprobó un plan de actuaciones para los siguientes tres años que se demostró alejado de la realidad. Así lo indicaba el hecho de que no se finalizase la primera obra hasta el mes de marzo de 1953.<sup>17</sup> En el mes de octubre, *Architects' Journal* escribía que ningún edificio del centro estaba totalmente terminado.<sup>18</sup> Con independencia del retraso y gracias a que todo el trabajo durante ese periodo se había concentrado alrededor de Broadgate, ya se apreciaba cual iba a ser el aspecto del recinto superior del centro comercial y cómo se iban a disponer sus elementos fundamental.

17. Proyecto de 1945. Plano con la zona de actuación prevista y los usos a que se destinaba.



El nuevo centro estaba surgiendo a la vista de todos sin que en ningún momento se hubiese discutido seriamente su arquitectura. La propuesta inicial de Gibson y Johnson-Marshall, como se mostraba en la maqueta expuesta en 1940, era bastante esquemática, pero en ella se distinguían claramente los bloques lineales curvos que definían el centro. El proyecto de la primavera siguiente tenía una traza similar, ampliado ahora con el centro comercial destruido en el bombardeo. En su libro *Rebuilding Cities*, Johnson-Marshall declaraba como fuente de inspiración a Gropius y a Le Corbusier; pero ciertos elementos del proyecto, como señala Bullock,<sup>19</sup> compartían otros parentescos. Por una parte, la disposición axial del centro comercial, alineado con la torre de la catedral, estaba en sintonía con la interpretación beauxartiana de la escuela de Liverpool. Por otra, la distribución general y la arquitectura del conjunto se relacionaba

## COVENTRY



18. El recinto superior en construcción, mayo de 1955. En primer plano uno de los puentes peatonales que daban continuidad al nivel superior. Al fondo la torre de la catedral, foco del eje del centro comercial.

con Suecia y Norteamérica y con ejemplos de la arquitectura moderna de ladrillo de los años treinta.

Desde el primer momento, la principal intención de Gibson había sido que la idea de intervenir en el centro provocase suficiente entusiasmo entre todos los ciudadanos. El cómo fuese la arquitectura del centro comercial podía esperar y nunca se llevó al primer plano de la discusión. Sus propuestas permanecieron esencialmente como ilustrativas. De hecho, las críticas siempre fueron de carácter general, a escala de planeamiento, y nunca sobre su apariencia. Por ejemplo, se atacó el concepto de recinto, pero no cómo era éste. Gibson no empezó seriamente a definir el nuevo centro comercial hasta 1947, cuando el ministerio confirmó la zona de actuación.

El proceso comenzó con la construcción de un pequeño jardín en el centro de Broadgate, destinado a acoger los bulbos que Holanda había regalado a la ciudad de Coventry en agradecimiento por su liberación en 1945. Se terminó en mayo de 1948 y se aprovechó para que la entonces princesa Isabel presidiese la ceremonia de colocación de la primera piedra del futuro centro comercial.

La fase inicial abarcaba cinco piezas del recinto superior —un hotel y cuatro edificios destinados a co-

mercios y oficinas— concebidos para que los promovieran los propios comerciantes. En ningún momento se pensó en dejar el aspecto de los mismos a las fuerzas del mercado. Gibson mantendría el control sobre el proyecto, las fachadas y los materiales.<sup>20</sup> El ayuntamiento tuvo especiales problemas para conseguir sacar adelante el proyecto de dos de las piezas proyectadas, los denominados bloques B y C, que definían el encuentro del centro comercial con la plaza de Broadgate. En el primero, que más tarde se denominaría Broadgate House, los posibles promotores no estaban de acuerdo con la construcción de un puente sobre Hertford Street. En cambio, para el consistorio era una parte irrenunciable del proyecto. Finalmente y para evitar que el proceso se estancase, el ayuntamiento decidió actuar como promotor del edificio para, más tarde, alquilar las oficinas y tiendas que contendría.<sup>21</sup> En el segundo, destinado a hotel, las negociaciones con diversos promotores fracasaron inicialmente, para al cabo de cuatro años llegar a un acuerdo de alquiler con una empresa que había participado en promociones semejantes en otras ciudades bombardeadas.

Comparado con el interés del momento por el planeamiento urbano pintoresco, el nuevo centro tenía un aspecto más formalista. Esto se pone de manifiesto cuando se compara el trazado irregular del viejo Co-

COVENTRY



19. El recinto superior recién terminado. Encuadrados por el puente peatonal y las escaleras por las que se accede a la galería superior, se pueden ver los edificios más altos de los bloques B y C.



20. El recinto inferior. Con menos plantas de altura, estaba concebido para albergar comercios de menor tamaño. En medio un café circular animaba la galería superior.

ventry, con su mezcla de talleres, viviendas y tiendas, y la rígida composición del nuevo. Aún así el resultado del diseño de Gibson es bastante satisfactorio. Caminando a lo largo del eje central hacia la catedral, se accede bajo un puente peatonal a un animado, desde el primer momento, recinto superior. Cerrado a cada lado por tiendas, con una galería y balconadas en el nivel superior, y limitado por los dos pabellones de ladrillo que encuadran la vista de la torre de la catedral, funciona como una plaza donde la gente se puede sentar, charlar y asistir al ajeteo de los compradores.

Esta etapa inicial ilustra el modo en que Gibson esperaba reconstruir el centro de la ciudad. Cada edificio queda supeditado a la concepción unitaria del proyecto en la que los distintos bloques del recinto comercial comparten la misma trama estructural, pero sus fachadas varían en función de las necesidades de orden y articulación que requería el conjunto. Por ejemplo, las piezas que forman Broadgate House y el Hotel Leofric, los bloques B y C respectivamente, disponen sus fachadas según la composición global, con independencia de que sus interiores sean homogéneos o no en cada caso: Las superficies de los pa-



21. El centro en 1959. Vista desde el noroeste. Abajo a la derecha, el nuevo teatro municipal junto a una plaza en la que termina la calle que corta en dos al centro comercial. El recinto superior, con Broadgate, esta situado arriba a la izquierda. A la derecha del recinto inferior y en la parte superior, el nuevo mercado de planta circular y con aparcamientos en cubierta.

## COVENTRY

22. Broadgate desde la catedral en 1962. En primer plano un grupo de tiendas provisionales. En el centro, la rotonda ajardinada con la estatua de Lady Godiva. Detrás, la entrada al recinto entre Broadgate House (izda) y el Hotel Leofric (dcha). Más a la derecha y cerrando un lado de la plaza, el nuevo almacén Owen Owen.



bellones que separan el recinto de la plaza de Broadgate tienen apariencia de fábricas de ladrillo perforadas por ventanas cuadradas; mientras que las fachadas que dan a la plaza están acristaladas de suelo a techo o tienen una composición que pone de manifiesto la trama estructural. A pesar de todo, la variedad obtenida está alejada de los planteamientos formales del momento, más próximos al Nuevo Empirismo..

Las críticas del momento fueron favorables, pasando por alto las cuestiones que pudieran ser negativas: Rigby Childs en *Architects' Journal* pensaba que el uso de materiales locales y formas «interesantes, casi pintorescas, y masivas» daban un aspecto amable al grupo de edificios. En la misma revista, J.M. Richards afirmaba que Broadgate era la pieza más importante de planeamiento cívico entre todo lo realizado en las ciudades bombardeadas de Inglaterra.<sup>22</sup>

En 1954, la plaza de Broadgate se completó con la construcción del gran almacén Owen Owen con proyecto de una empresa de arquitectos independiente. Situado enfrente de Broadgate House, el edificio, con su fachada acristalada, estaba más en consonancia con la arquitectura comercial que se estaba haciendo en ese momento en Londres que con la del recinto comercial. J.M. Richards dijo de ella que: «aunque no [es] una brillante pieza de arquitectura, al menos maneja el idioma contemporáneo de una manera profesional».<sup>23</sup>

El recinto inferior, construido más tarde, tiene una escala menor y un carácter más íntimo que el supe-

rior. La menor altura de los edificios y el cuidado puesto para que la articulación de las fachadas estuviese en consonancia con la división de los comercios proporcionaron un tono más amable. También a esto contribuyó la presencia de un café circular acristalado en el eje que ampliaba el puente peatonal del recinto y animaba la galería superior.

En general, se consideró que los edificios levantados por la corporación eran los que tenían el mayor interés desde el punto de vista de su arquitectura. Diversos artículos publicados en los primeros sesenta mantenían la opinión favorable del momento de su construcción.<sup>24</sup> Desde el punto de vista comercial, el recinto fue un éxito. Además del mencionado Owen Owen, durante los cincuenta se instalaron en él Woolworth, Marks & Spencer y British Home, sin que se perdiera el efecto de conjunto buscado por Gibson y su equipo. Como destaca Bullock, Coventry fue el único ejemplo de arquitectura moderna utilizada para crear espacio público en el centro de una ciudad fuera de Londres. Aunque detalles como las barandillas diseñadas por Gordon Cullen en recinto inferior, revelan su contemporaneidad con el *Festival of Britain*, su arquitectura debe más a los años treinta que a los cincuenta.<sup>25</sup>

### La catedral

La otra actuación importante en Coventry durante la posguerra fue la reconstrucción de la catedral. Aunque planteada de manera independiente a toda la operación del centro —su resultado y las bases del concurso quedaron fuera del control directo de Gibson—,

## COVENTRY



23. La nueva catedral de Basil Spence, 1961. El edificio casi terminado muestra su relación con las ruinas de la antigua.

su desarrollo llenó de significado a todo el conjunto por el carácter simbólico que el edificio tenía para la ciudad.

El concurso se convocó en enero de 1951<sup>26</sup> y fue la manifestación más clara de las tendencias que existían en el panorama arquitectónico de la Gran Bretaña. La coincidencia en el tiempo con el *Festival of Britain* y la construcción del Royal Festival Hall expuso ante el público de todo el país lo que parecían ser las respuestas que ofrecía la arquitectura británica de aquel momento.

Mientras que en el recinto comercial el debate nunca estuvo centrado en las características formales de sus edificios y el resultado nunca se apartó de una solución moderna, en la catedral lo que se ventiló fue el enfrentamiento directo entre los partidarios de una respuesta tradicional, que propugnaban un edificio de apariencia gótica, y los que apostaban por una más contemporánea.

Desde el primer momento se hicieron planes para una nueva catedral que sustituyese a la destruida. En el año de 1942, Sir Giles Gilbert Scott preparó un esquema y se demolieron los restos del antiguo edificio. El proyecto presentado se ajustaba a los deseos del deán de la catedral de un 'gótico moderno'. La llegada de un nuevo obispo y la intervención de la Comisión de Bellas Artes paralizó el proyecto de Scott,

que finalmente abandonó el encargo en 1945. Una comisión, presidida por Lord Harlech y nombrada al efecto, estudió el tema y casi dos años más tarde recomendó entre otras cuestiones que el proyecto para la nueva catedral se hiciera por concurso.

Las bases del concurso las elaboró un comité —en el que estaban representados tanto los que apoyaban una postura más tradicional como los de una más moderna— con la ayuda de tres asesores nombrados por el RIBA. Estas bases resultaron ser un compromiso entre los distintos puntos de vista, pues se favorecía una disposición general de tipo tradicional aunque el estilo en ningún momento quedaba determinado. Cuando el concurso se anunció en 1951, culminó un proceso de casi diez años.

El concurso fue un éxito por el número de participantes, más de doscientos, y por los proyectos presentados: Los más tradicionales intentaban aprovechar la oportunidad de 'construir una catedral', mientras que los más modernos querían llevar a la realidad las ideas sobre la Nueva Monumentalidad que era objeto de debate en la posguerra. El concurso también fue la oportunidad para que los arquitectos más jóvenes expusieran sus ideas.

En agosto se conoció el ganador: Basil Spence. El proyecto se publicó en toda la prensa nacional y fue muy bien recibido; pero en los ámbitos más especia-

## COVENTRY

lizados dejó insatisfechos a los partidarios de las posiciones. Todas las revistas de arquitectura estuvieron de acuerdo con la decisión del jurado y destacaron las cualidades de la planta. El proyecto resolvía con sencillez la relación con las ruinas de la catedral preexistente, englobándolas en el conjunto. El templo, con una planta semejante a la de una basílica, se colocaba formando un ángulo recto con el eje de St Michael, lo que favorecía el engarce con el nuevo centro y la plaza de Broadgate.

También señalaron aquellas cuestiones que les parecían menos satisfactorias, como el modo en el que se relacionaban la estructura y el cerramiento en el edificio, o el pretendido equilibrio entre tradición y modernidad y cómo se incluían las referencias formales a la primera.

La catedral vino a confirmar el tono de preguerra, que no era radicalmente moderno, y que se apreciaba en el resto de Coventry.

## Notas

1. La ciudad sigue produciendo los de la marca Rover y Jaguar, entre otros.
2. Hasegawa, Junichi: *Replanning the Blitzed City Centre*. Buckingham: Open University Press, 1992, p. 22.
3. Institución gubernamental fundada en 1920 y dedicada a la investigación sobre los materiales de construcción y las técnicas constructivas, en especial los sistemas prefabricados. En ella colaboraban ingenieros, arquitectos, físicos y científicos en general.
4. Rogers, E.N.; Sert, J.L. y Tyrwhitt, J. (edición): *The Heart of the City*. Londres: Lund Humphries & Co. Ltd., 1952. [Versión castellana: *El Corazón de la Ciudad: por una vida más humana*. Barcelona: Hoepli, 1955.]
5. Johnson-Marshall, P.: *Rebuilding Cities*. Edimburgo: Edinburgh University Press, 1966, p. 292.
6. En la Universidad de Liverpool, Gibson trabajó conocimiento con Stirrat y Percy Johnson-Marshall. El primero fue una figura importante en el desarrollo y construcción de escuelas prefabricadas en el condado de Hertfordshire y posteriormente, desde el Ministerio de Educación, en toda Inglaterra. Percy después de trabajar con Gibson hasta 1941, momento en el que fue movilizizado, trabajó en el *Ministry of Town and Country Planning*, para más tarde convertirse en uno de los principales arquitectos del *London County Council*, y figura significativa del planeamiento británico.
7. Johnson-Marshall, P., op.cit., p. 293.
8. Diefendorf, J.M. (Edición): *Rebuilding Europe's Bombed Cities*. Nueva York: St. Martin's Press, 1990, p. 97.
9. Sirvan como ejemplo Bristol, Canterbury, Exeter, Hull, Liverpool, Portsmouth, Plymouth, Southampton y Swansea.
10. Hasegawa, Junichi, op.cit, p. 30.
11. Johnson-Marshall, P., op.cit., p. 295.
12. Diefendorf, J.M. (Edición), op.cit., p. 101
13. Hasegawa, Junichi, op.cit, p. 40.
14. Gibson, D.: 'La reconstrucción de Coventry' en *L'architecture d'Aujourd'hui*, nº11, junio 1947, p. 31.
15. Como ejemplo de la general aceptación del futuro centro valga que el hecho que, de las 259 objeciones hechas a la declaración de la zona de actuación, sólo seis eran negativas. Una de ellas apreciaba que el nuevo aspecto de Broadgate tenía un 'carácter diabólicamente alemán y fascista'. Hasegawa, Junichi, op.cit, p. 99.
16. A esto se unía el que las prioridades de los distintos gobiernos se centraron en las exportaciones y en el rearme. Diefendorf, J.M. (Edición), op.cit., p. 109.
17. Diefendorf, J.M. (Edición), op.cit., p. 110.
18. Bullock, Nicholas: *Building the Post-War World. Modern architecture and reconstruction in Britain*. Londres y Nueva York: Routledge, 2002. p. 270.
19. Bullock, Nicholas, op.cit, p. 271.
20. Diefendorf, J.M. (Edición), op.cit., p. 105.
21. El ayuntamiento de Coventry solicitó un crédito de 400.000 £ a la administración central para su construcción. Diefendorf, J.M. (Edición), op.cit., p. 109.
22. Bullock, Nicholas, op.cit, p. 272.
23. Bullock, Nicholas, op.cit, p. 272.
24. Hasegawa, Junichi, op.cit, p. 125.
25. Bullock, Nicholas, op.cit, p. 272.
26. Todo lo relacionado con el concurso para la catedral de Coventry se puede consultar en: Campbell, Louise: *Coventry Cathedral. Art and Architecture in post-war Britain*. Oxford: Clarendon Press, 1996.

