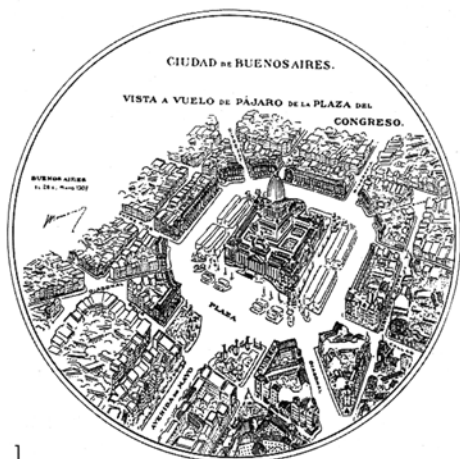


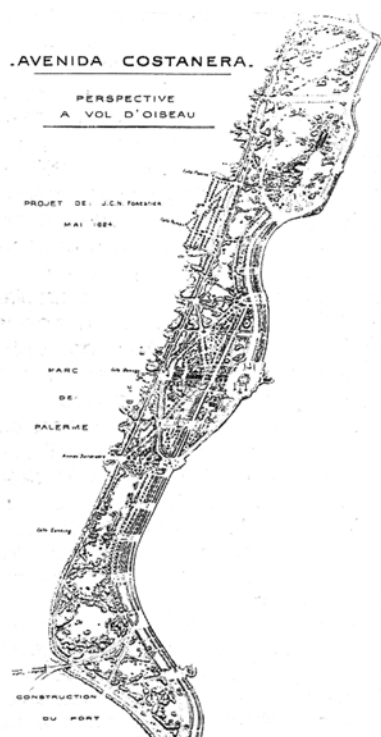
MODELOS E IMAGINARIOS EUROPEOS EN URBANISMO AMERICANO

1900-1950

Ramón Gutiérrez



1



2



3

FIGURAS

1. CIUDAD DE BUENOS AIRES. VISTA A VUELO DE PAJARO DE LA PLAZA DEL CONGRESO. J. A. Bouvard (1907). En: SCHIAFFINO, C., *La urbanización de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1911.

En los últimos años la historiografía urbana del continente ha abordado con creciente interés las formas de transferencia de las ideas europeas al proceso de transformación de nuestras ciudades.

Si bien América Latina nunca dejó de ser un laboratorio de ensayo de las ideas generadas por las vanguardias europeas, desde las trazas de damero del siglo XVI hasta los modelos del CIAM en Brasilia, el período de enajenación cultural que caracteriza al siglo XIX había generado una actitud mimética sin retornos ni debates.

Es interesante constatar que mientras la experiencia de la cuadrícula americana es recogida de alguna manera en los "ensanches" de ciudades como Madrid (Plan Castro) o Barcelona por Ildefonso Cerdá, la actitud urbana de las elites gobernantes en América es la de la copia servil de los modelos prestigiados y, dentro de ellos, predominantemente el esquema de París. Desde Porfirio Díaz en México, a Torcuato de Alvear en Buenos Aires, la larga sombra tutelar del Barón Haussman se proyectará por casi un siglo en el imaginario americano.

De alguna manera la línea troncal de esta transferencia estuvo signada en las tres primeras décadas del siglo por el urbanismo "academicista" de la Ecole des Beaux Arts de París y, posteriormente, del Institut d'Urbanisme, de la Université de París, que desde 1919 editaba *"La Vie Urbaine"*.

La ansiedad cosmopolita que transmitía Juan Martín Burgos, ideólogo de la traza de La Plata en Argentina (1882), buscando integrar elementos de las principales ciudades europeas y norteamericanas, se había diluido ante el paradigma haussmaniano de París.

En 1907 debido a un incendio que había arrasado buena parte del área central de Guayaquil, Ecuador, se realizó un concurso internacional para la "Nueva Guayaquil" con un especulativo programa de traslado de la ciudad. Los primeros premios fueron adjudicados entre urbanistas franceses que diseñaron la nueva ciudad con todos los clichés del academicismo "beaux arts".

Entre las razones de adjudicación del primer premio se destacó el hecho de que, tratándose de una ciudad nueva, tenía desde su traza inicial el carácter de una ciudad de varios siglos por la multitud de barrios planificados según diversas trazas y formas... En definitiva, el correlato del eclecticismo.

Y la preocupación no era de la modernidad innovadora, sino la inasible "estética edilicia" que solamente podía provenir de la mimesis modélica parisiense. Esto explica que las autoridades de Buenos Aires recurran a M. Joseph Bouvard (1840-1920) en cuanto arquitecto-urbanista de París, al margen de sus propios merecimientos profesionales.

Bouvard viajaría unas semanas a Argentina en 1908 y dejaría sendos planes para Buenos Aires y Rosario donde ensayaría las mismas aperturas de diagonales y avenidas que habría de proponer para Estambul. En su segundo viaje a Argentina insistiría en estos proyectos (denunciados como especulativos por técnicos argentinos) y aprovecharía para hacer un plan para San Pablo en Brasil (1911).

Pero la principal experiencia haussmaniana estaría vinculada a la formación de parques y fores-

tación de espacios públicos. En esta línea podemos recordar la contratación del francés Carlos Thays (1849-1934) que haría proyectos de parques públicos y privados en Argentina, Chile y Uruguay, así como los diseños remitidos por André para Montevideo.

La creciente oposición a la contratación de técnicos franceses que venían a aconsejar sobre ciudades que no conocían, en base a modelos ideales de cómo "debía ser" la ciudad, se vislumbra en el fracaso de la contratación de otro urbanista parisiense, Chaussemiche, impugnado en 1912 por la oposición política en Buenos Aires, que señalaba el fracaso de estas nuevas "ciudades de papel" en que quedaban convertidos los planes de estos técnicos-turistas.

Similar fracaso sucedería con los proyectos urbanos de Norbert Maillart para Buenos Aires y Montevideo o el truncado diseño de Emile Bernard en México para el Palacio Legislativo. Las aperturas de las grandes avenidas haussmanianas en Buenos Aires (Mayo), Río de Janeiro (Central) y Montevideo (Agraciada) y la prolongación del Paseo de la Reforma en México con anterioridad, muestran la idea de una arquitectura que, manteniendo su individualidad, conforma un paisaje urbano homogéneo.

La adscripción a-crítica a la modelística francesa llevó a contratar como urbanista al paisajista Jean Claude Nicolás Forestier (1861-1930), quien realizó estudios para la costanera de Buenos Aires y un conjunto de directrices para La Habana que se llevaron adelante durante la dictadura de Machado.

Las ideas de Forestier fueron incorporadas en Buenos Aires al primer Plan de la "Comisión de Estética Edilicia" formada en 1925, presidida por Martín Noel (1888-1963).

Más rígidas y cercanas a las "sistematizaciones" del fascismo mussoliniano, podemos recordar la apertura de la Avenida 9 de Julio, en Buenos Aires (1936), y algunos aspectos formales del proyecto de Alfred Agache (1875-1959) para Río de Janeiro (1930).

Si en el plano teórico la prédica de Camillo Sitte había encontrado algún eco, lo cierto es que en el plano práctico el reconocimiento a la arquitectura del pasado no tenía ningún espacio en estas ciudades en rápida transformación. Ya en 1911 Clemenceau había dicho que Buenos Aires era "una gran ciudad de Europa" y de esta manera "benedicida" los esfuerzos miméticos de sus enajenadas autoridades. El siglo XIX había borrado la imagen colonial de muchas ciudades, como hoy, en el siglo XX, estamos demoliendo el imaginario decimonónico.

La incompreensión histórica se verificará a lo largo de estas décadas, aun en profesionales tan solventes como León Jaussely, quien en 1926 proclamaba en Montevideo su rechazo frontal a la traza en cuadrícula, cuya única virtud era la correlatividad de la numeración de las calles, y abría una propuesta hacia los postulados de la "ciudad jardín".

Sin embargo, como bien ha señalado Jorge Enrique Hardoy (1926-1993), la "ciudad jardín" de Ebenezer Howard solamente encontró espacio en el suburbio americano, como alternativa al crecimiento de la ciudad y abandono paulatino del centro histórico de los sectores de mayores recursos. Ejemplos como los barrios jardín "Europa" y "América" en San Pablo, diseñados por Barry Parker, con participación inicial de Raymond Unwin, son indica-

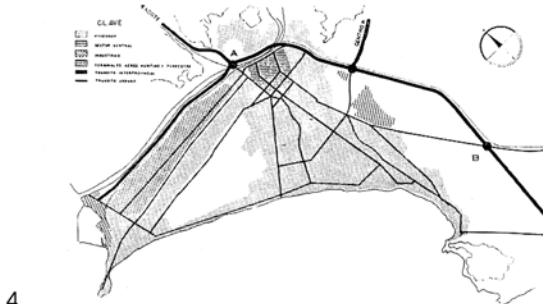
2. AVENIDA COSTANERA. J.C.N. Forestier (1925). En: INTENDENCIA MUNICIPAL, *Proyecto orgánico para la urbanización del Municipio*. Buenos Aires, 1925.

3. RIO DE JANEIRO. CÍTEDO UNIVERSITAIRE. D. A. Agache (1930). En: AGACHE, D.A., *Cidade do Rio de Janeiro*. Ed. Foyer Bresilien, París, 1930.

Los primeros crecimientos significativos de los cascos urbanos de las ciudades de América del Sur, se producen a fines del siglo XIX. Hasta ese momento las transformaciones físicas se habían desarrollado bajo el patrón y las morfologías de la urbanística colonial. Esta situación motiva la participación destacada de importantes urbanistas del Viejo Mundo, que aplicaron en su quehacer americano las teorías y prácticas presentes en ese momento en Europa.

The first significant growth of the urban centers in South American cities took place at the end of the 19th century. By then all physical transformations had been developed under the colonial urban pattern. This situation encouraged urban planners from the old world to participate in the urban development of South America. They applied European theories and models to the local realities.

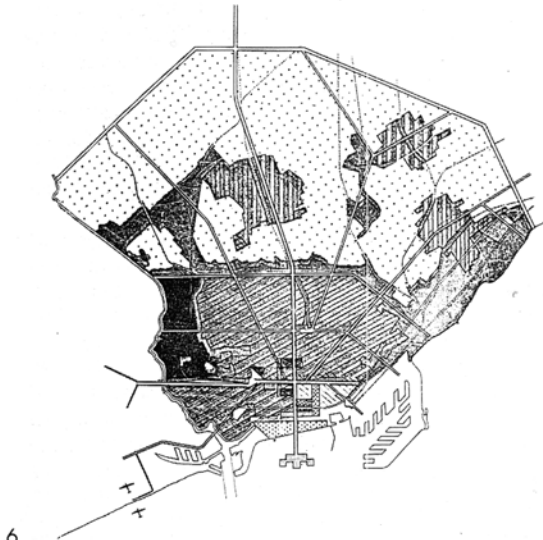
Die ersten bedeutenden Wachstumsprozesse der Stadtkerne südamerikanischer Städte begannen etwa Ende des 19. Jahrhunderts. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die physischen Veränderungen nach dem Muster und der Morphologie des kolonialen Städtebaus vollzogen worden. Diese Situation begründete ein führendes Engagement von wichtigen Städtebauern der sogenannten Alten Welt, die in ihrer Planungstätigkeit aktuelle Theorien und Praktiken in ihrer Zeit aus Europa umsetzten.



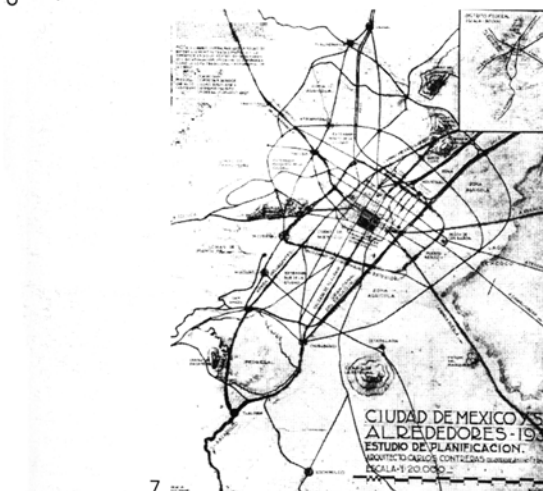
4



5



6



7

tivos de concreciones con calidad, a pesar de posteriores desvirtuaciones.

Si la actitud francesa fue de una rigidez modélica, nos sorprende que la participación alemana y austríaca, expresada en los trabajos de Werner Hegemann y Karl Brunner (1887-1960), mostró, a pesar de los conceptos urbanos que *a priori* podríamos suponer, una mayor flexibilidad y comprensión con la vida de nuestras ciudades.

Si en el caso de Brunner su permanencia en Colombia y Chile señala una dilatada actividad en América, la fugaz visita de Hegemann lo mostró, sin embargo, como un perspicaz lector de las realidades urbanísticas de Argentina.

Brunner, por otra parte, tiene la virtud de realizar su "Manual de Urbanismo" incorporando a sus ejemplificaciones, alusiones sobre la ciudad americana en el primer intento de un análisis que realmente sus propias teorías.

En la misma década de los treinta, los intentos de transferencia de la Ciudad Lineal encontró eco en planteos urbanos en Chile, y la creación de una Sociedad de la Ciudad Lineal en Argentina con vistas a concretar diseños dentro de los principios definidos por Arturo Soria y Mata en Madrid.

Es también el momento en que se organizan los primeros cursos de Urbanismo en las Escuelas de Arquitectura, particularmente los que estructura Mauricio Cravotto (1893-1962) en Montevideo, y Carlos María Della Paolera (1880-1960) en Buenos Aires.

Desde 1929, con la revista de urbanismo "La Ciudad", en Buenos Aires, y "Ciudad y Campo", en Lima, los temas urbanos adquieren resonancia pública. En una perspectiva más especializada debemos recordar la acción en México de Carlos Contreras (1892 - 1950) que comienza a editar la revista "Planificación" (1933), mientras que en Chile se imprime "Urbanismo y Arquitectura" desde 1939.

El influjo teórico de los urbanistas europeos es evidente y los textos de Marcel Poete y Pierre Lavedan, Raymond Unwin y Patrick Abercrombie (traducido al español en 1936) constituyen las referencias precisas de los años inmediatos a la guerra mundial.

La otra gran vertiente que se manifiesta ya en la década del 30 es la de la vanguardia de la modernidad que culmina con la "Carta de Atenas" cuya primera edición americana fue realizada en Argentina en 1954. Ello no significa un desconocimiento del texto como lo demuestra la "adaptación" que preparó el urbanista cubano Pedro Martínez Inclán (1883-1957) en su Código de Urbanismo (1950).

De todos modos el viaje de Le Corbusier (1887-1965) en 1929 a Argentina, Uruguay y Brasil marca, con su texto "Precisions", un hito, que tenderá a consolidarse en años siguientes. Si bien la presencia de Le Corbusier pasó en esta primera etapa bastante inadvertida para los arquitectos, su mítica figura tendría reconocimiento posterior.

Solamente en Brasil, cuando el cambio de la situación política permitió una apertura, concretada con el posterior vuelco de Lucio Costa (1902) del "neocolonial" al "modernismo", la prédica de Le Corbusier halló aliento gubernamental.

A pesar del proyecto frustrado para la Ciudad Universitaria de Río de Janeiro, desplazado por el diseño de Marcello Piacentini, el equipo de Costa,

Oscar Niemeyer (1907) y otros arquitectos brasileños, llevó adelante las ideas corbusianas en el Ministerio de Educación.

El "Plan Buenos Aires" de Le Corbusier, realizado conjuntamente con los arquitectos argentinos Juan Kurchan y Jorge Ferrari Hardoy a fines de la década del 30, fue recién dado a conocer en 1947 en la edición castellana de "La arquitectura de hoy".

Mientras tanto, Le Corbusier había intentado hacer pie en la reconstrucción de Chillán (Chile), se presentaría con el Grupo Austral al concurso para el Plan de Mendoza en 1940 (saldría tercero) y luego prepararía, conjuntamente con José Luis Sert (1902-1983) y Lester Wiener el Plan para Bogotá (Colombia).

Es notable que Le Corbusier, que era mucho mejor arquitecto que urbanista, haya encontrado más eco en nuestro continente, con su tarea profesional urbana, que como diseñador de arquitectura. Sus discípulos hicieron planes como los del Barrio Sur de Buenos Aires (Bonet, 1956 - Kurchan, 1972) que, por suerte para la ciudad, quedaron en el papel, ya que arrasaban con toda el área histórica.

Sert y su socio Wiener realizarían otros planes para "Cidade dos Motores" en Brasil (1945), Chimbote en el Perú (1947), Tumaco y Medellín en Colombia, y para Fulgencio Batista el proyecto de La Habana, terminado justamente en 1959 cuando la caída del dictador impidió la estrategia de "tabula rasa" que aplicarían, asegurando, de esta forma, la destrucción de La Habana Vieja.

En la década de los 40 la destacada actuación del francés Maurice Rotival en el Plan de Caracas se complementó con la presencia de Francis Violich, autor del primer texto "Latin American cities" (1944) dedicado a las ciudades del continente.

La postguerra nuevamente aportó una camada de urbanistas europeos, italianos en este caso que, como Cino Calcaprina (1911-1989), Ernesto la Padula (1902-1968) y Enrico Tedeschi (1910-1978) habían tenido actuación en las obras del período mussoliniano o en la reconstrucción inmediata de la postguerra. Calcaprina en Tucumán, Tedeschi en Mendoza y La Padula en Córdoba, todos en Argentina, dejaron huella en proyectos y asesoramientos urbanos.

La postguerra también marcará la creciente injerencia de la planificación y el urbanismo norteamericano en América Central, México, el Caribe y Venezuela. Sin embargo, el ciclo europeo, aunque atenuado, sigue teniendo una persistente proyección ideológica detrás de las huellas de Candilis y otros urbanistas tradicionales (véase al respecto el diseño de la "Nueva Capital" en Viedma para Argentina).

También lo veremos en las nuevas formas de planeamiento participativo o de "ciudad collage" (concursos de "ideas urbanas") que en los últimos años han encontrado decidido eco para las alicaidas posibilidades de planificación en tiempos de neoliberalismo.

De todos modos es evidente que no podremos escribir la historia del urbanismo de nuestro continente en el siglo XX, sin atender enfáticamente a los influjos que modelos e imaginarios urbanos europeos impulsaron en estos erráticos tiempos de construcción y expansión incontenible de nuestras ciudades. ■

4 y 5. PLAN PILOTO DE LIMA. Estructura Vial y Zonificación. ONPU-J.L.Sert (1949). En: "Plan Piloto de Lima de 1948". *El Arquitecto Peruano*, Nº51/52, Lima, 1950, p. 25 y p. 27.
6. PLAN DIRECTOR DE BUENOS AIRES. Zonificación. Le Corbusier (1938). En: LE CORBUSIER, "Plan Director de Buenos Aires". En: *La Arquitectura de Hoy*, Nº4, Buenos Aires, 1947, p. 48.

7. CIUDAD DE MEXICO Y SUS ALREDEDORES - 1938: ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN. C. Contreras (1938). En: VIOLICH, F., *Cities of Latinamerica*. Ed. Reinhold P.C., New York, 1944, p.133.

N. de R.: La ilustración de este artículo corresponde a una colaboración especial de Jonás Figueroa S., con imágenes de su archivo personal.