

Sobre el urbanismo y sus planteamientos desde el siglo XIX hasta hoy.

Por Luis Jugo Burguera, febrero 2007. Basado en la revisión de los libros: BENÉVOLO, Leonardo: **Historia de la Arquitectura Moderna**. 6ª edición ampliada, 1987 1ª edición en Editorial Gustavo Gili, 1974, Barcelona España. COLLINS, George y COLLINS Christiane. **Camilo Sitte y el Nacimiento del Urbanismo Moderno**. (En inglés, Random House, Londres, 1965). Gustavo Pili, Barcelona, España, 1980, y NEGRETE, Jorge. (Trabajo de ascenso). **Utilización de la cuadra y la plaza como elementos del diseño urbano**. Mimeografiado. Caracas. Universidad Simón Bolívar. 1985. Preparado como Anexo 2 a la tesis de Aquiles Oliveros sobre el deterioro de la circulación peatonal en Mérida.-

Para comprender en parte cómo hemos llegado hasta el problema actual de la ciudad de Mérida, conviene ubicarnos en el marco del proceso histórico del urbanismo contemporáneo, donde quizás encontremos algunas respuestas del origen de los problemas locales y hasta algunas pautas que permitan avanzar aspectos para solucionar problemas. Es por ello que en una síntesis apretada abordamos algunos aspectos sobre el urbanismo donde encontraremos referencias a la relación del ancho de calles con las alturas al inicio de la ciudad pensada y al origen de las aceras, cuyas respuestas encontramos en parte en el trabajo del profesor Jorge Negrete: “Utilización de la calle, la cuadra y la plaza como elementos del diseño urbano” (Negrete, 1986).

Hace ver que los elementos que forman el espacio urbano son la calle, la plaza, la cuadra urbana donde incluye los edificios y sus patios. A su vez en los aspectos que considera al analizar los elementos que definen la calle se refiere al muro (forma, escala, tratamiento de la superficie), el paisajismo—sobre el cual debemos despertar mayor interés—, el plano horizontal, el objeto y la cualidad espacial (Negrete, pp. 69-81).

En cuanto a la escala refiere que:

Desde las primeras ciudades hasta la edad Media, la relación del ancho de las calles con la altura de las casas fue generalmente de 1 a 2. Sin embargo, durante el renacimiento, las calles fueron relativamente anchas. Leonardo Da Vinci consideró igual el ancho y la altura. Alberti creyó que los edificios y pórticos que bordean el espacio abierto deben tener un máximo de altura de $1/3$ del ancho del área abierta y $1/5$ como mínimo.

Durante la Edad media el peatón fue la referencia de la escala, pero la introducción del coche fue un factor determinante de la nueva escala del Barroco. En el Barroco las proporciones medievales fueron modificadas, el ancho de la calle fue igual a la doble altura de las casas.

Durante el Barroco, las realidades de percepción previamente utilizadas en el diseño de edificios individuales en el Renacimiento, fueron ahora extendidas al tratamiento de largos sectores de la ciudad. Masas de edificios fueron organizados para proveer efectos de recesión y movimiento al ser vistos desde diferentes direcciones y distancias. Influenciado por el diseño de escenas teatrales, el barroco comenzó como un modelo de visuales controladas y de escala de áreas largas... Una característica principal del barroco fue la organización de elementos de acuerdo con una variedad de escalas dentro de la ciudad. Cada tipología de edificios tiene una escala apropiada. La pequeña escala doméstica es reservada para las casas pequeñas en el campo, jardines y equipamientos de la calle. Apenas una larga escala, apropiada para el ancho de la calle, fue utilizada para estructuras urbanas de un uso residencial o comercial. Una escala grande es reservada para monumentos públicos tales como iglesias,

palacios y mercados. El resultado de las jerarquías de las calles, plazas, y espacios privados puede ser muy efectivo...(Negrete, p. 78).

Un origen de las aceras en las ciudades europeas desde mediados del siglo XVIII está descrito al referir al plano horizontal, cuando escribe:

El plano horizontal. Es uno de los más importantes elementos que define el espacio de la calle. Este es el plano que provee la ubicación física y visual de la forma del edificio, el cual puede ser utilizado para dar unidad, escala y armonía a la calle.... (En ciudades antiguas:) El plano horizontal consiste en dos partes, una para ser utilizada básicamente por personas y la otra por vehículos y animales.

Hasta la Edad Media, la línea divisoria entre peatones y animales y rutas de vehículos fueron ambíguas. Inicialmente el centro de la calle fue reservado para peatones y los bordes para animales y vehículos. Sin embargo, a mediados del siglo XVIII los peatones fueron ubicados en los bordes a lo largo de la línea de los edificios. Hasta la mitad del siglo XIX fue que las calles fueron diferenciadas en sus bordes asignados a los peatones, en donde la acera se utilizó para proteger a los peatones de los vehículos. (Negrete, pp. 87-88).

En el resumen refiere que una historia arquitectónica de los elementos del diseño urbano señala su desarrollo desde la Edad Media hasta el siglo XIX.

...En las ciudades medievales la escala urbana fue muy compacta y (la) trama de calles, muy apretadas y caracterizadas por sus informalidades, romance y continua sorpresa visual. Las cuadras fueron estrechas y alargadas con tendencias a producir tramas cuadradas...

...Durante el período del Renacimiento, las calles principales fueron escenarios para la acción humana, un concepto el cual fue relacionado a un nuevo orden social. Los principios de la perspectiva comenzaron a construir las reglas del espacio, enfatizando los cálculos precisos de proporciones, ancho, altura y longitud, al igual que los puntos de vistas. El palacio italiano aportó un renovado interés en el patio de la cuadra como elemento, como un elemento espacial urbano...

...En el período Barroco la cuadra comenzó a ser organizada alrededor de su área interna con un edificio alargado con un patio. Sin embargo la calle se desarrolló con un énfasis de término monumental; fue una preparación para un “*point de vue*” (punto de vista), dando un significado y dirección. Las nuevas calles integraron los fragmentos del renacimiento y sectores medievales del pasado, obteniéndose una nueva coherencia en la ciudad.

...Mientras la idea de movimiento continuo existió todavía durante el período neoclásico, el elemento de sorpresa y de dramático movimiento característico del barroco terminaba. Los lugares fueron siempre definidos por formas geométricas. La escala de la calle fue incrementada, pero sus fachadas uniformes continuaron todavía las reglas de la perspectiva. La cuadra estuvo concerniente con la pureza del estilo.

...La Revolución industrial del siglo XIX llevó a un crecimiento sin precedentes de la ciudad. El más significativo esfuerzo para regularizar el crecimiento caótico tomó lugar en París por Hausmann. Él propuso una trama urbana muy extensiva de calles anchas llamadas *boulevards*, utilizando los

principios del barroco de los monumentos y edificios como foco visual. En el siglo XIX se articularon grandes masas de monumentos institucionales en cuadras sencillas con ciertos gestos artísticos reconocibles.

En general, refiere que existen dos configuraciones básicas de la calle tradicional: La “calle corredor” y el “patio alargado”. Mientras la calle corredor es caracterizada por un espacio continuo longitudinal (como las que conocemos). El patio alargado contiene al espacio (como el caso de la calle galería del Museo de los Oficios en Florencia). Así mismo, las calles tradicionales consisten en “calles generalizadas” y “calles especiales”. Las calles más antiguas fueron anónimas e indiferenciadas. Posteriormente, las calles, sin embargo, son caracterizadas por propiedades físicas especiales, las cuales aportan relaciones contextuales especiales y por otros factores como función estructural, dándole a la calle un atributo especial.

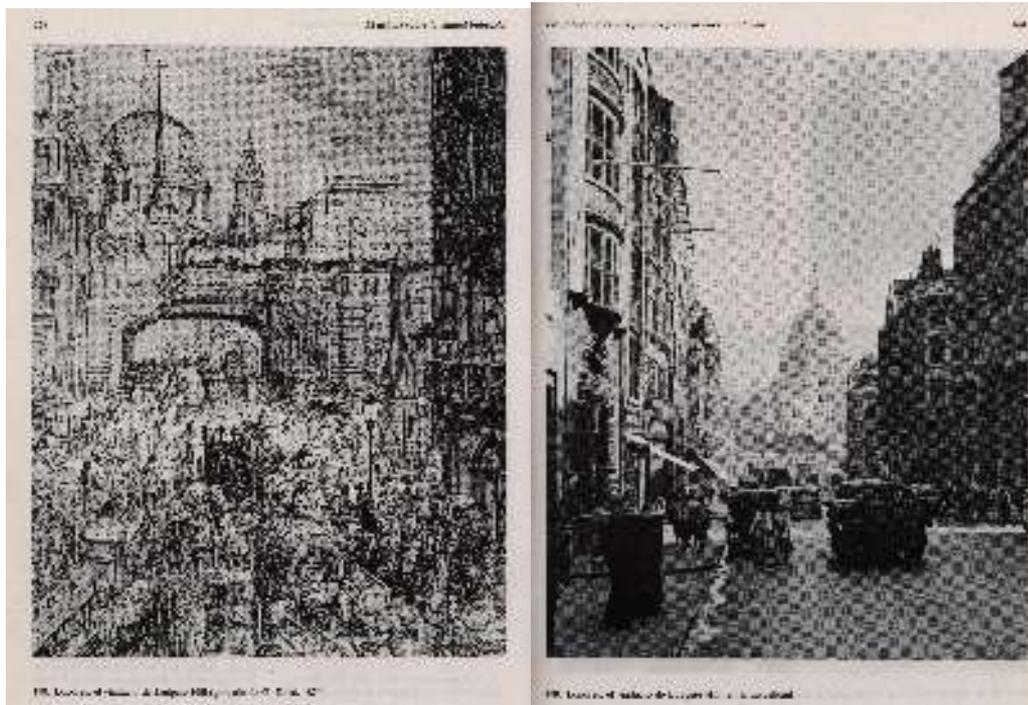
Para Negrete el estilo, proporción, escala, forma, ritmo, etc., son cualidades eternas del diseño. Aunque el propósito de su trabajo no es glorificar la calle tradicional, la cuadra urbana y la plaza pública, considera que algunas de estas cualidades están vigentes todavía. En particular, la utilización de éstos como elementos del diseño urbano y la configuración formal de la calle tradicional son cualidades características, las cuales son esenciales para restablecer un “sentido de lugar”.

Pero a inicios del siglo XIX, las ciudades europeas fueron afectadas con la Revolución Industrial, como nos lo enseña el profesor Leonardo Benévolo en su historia de la arquitectura moderna—las nuevas construcciones fueron posibles por los avances científicos y su enseñanza, el perfeccionamiento de los sistemas constructivos tradicionales que permiten mejores puentes y edificios, la extensión de la aplicación de hierro y vidrio por ejemplo en invernaderos para jardines urbanos. Entre ellos, la mejora de las intransitables redes viarias, con los ingenieros surgidos en el nuevo clima científico: en Francia, P.M.J. Trésaguet (1716-1796), funcionario de profesión, y en Inglaterra, Thomas Telford (1757-1834), personalidad de gran relieve en la historia de la ingeniería vinculado con la ejecución de puentes de hierro y John Macadam (1756-1836), quien en su madurez se dedica a la construcción de carreteras, y da el paso técnicamente más importante, aboliendo los cimientos de piedra por el uso de un estrato superficial lo más impermeable posible al agua, compactándolo con polvo de materiales calcáreos, innovación que disminuye sobremanera el costo de las carreteras y convierte al uso corriente a este método, que recibe el nombre de *macadam*.

Benévolo enseña que la época de la reorganización y los orígenes de la urbanística moderna se remontan al período de 1830 a 1850 con las reformas políticas y las primeras leyes urbanísticas en Europa:

“...los métodos de la urbanística moderna arrancan de...dos hechos: de las servidumbres impuestas por las nuevas realizaciones técnicas—el ferrocarril primordialmente—y de los servicios invocados por los higienistas para remediar las deficiencias sanitarias de las instalaciones paleoindustriales”. En 1831, cuando los desastres del urbanismo han sido claramente advertidos, el cólera se propaga de Francia a Inglaterra. Al año siguiente Edwin Chadwick (1800-1890) es nombrado en Londres asistente de la Comisión de los pobres. Su mérito radicaré en haber captado con claridad la relación entre los problemas sociales y las condiciones físicas del ambiente, por lo que hasta que se retire de la vida

pública en 1854, se convertirá en el animador de todas las iniciativas del gobierno tendentes a mejorar el ambiente de la ciudad industrial. A su vez, Federico Engels publica en 1845 su libro sobre *La situación de la clase obrera en Inglaterra*, donde señala aparte de la insalubridad de los edificios, la congestión de la ciudad y la falta de toda reglamentación en la explotación de los terrenos. La evacuación de las inmundicias era uno de los problemas acuciantes, existiendo en Londres el grave problema de la contaminación del río, la mezcla de aguas pluviales en el sistema de alcantarillado con los residuos líquidos de casas y edificios públicos, a pesar de estar prohibido, confluyendo todo al Támesis y convirtiéndolo en causa permanente de las epidemias. Todo ello condujo a una serie de leyes sanitarias y sobre la edificación de los barrios obreros a lo largo del siglo. (Benévolo pp. 61-75).



Imágenes de la zona del viaducto de Ludgate Hill en la ciudad de Londres, en el siglo XIX según un grabado de Gustavo Doré de 1870 a la izquierda, y según una fotografía de mediados del siglo XX a la derecha. La imagen del siglo XIX refleja el impacto de la muchedumbre en la ciudad debido al proceso de urbanización y la imagen de la derecha muestra el equilibrio alcanzado por la planificación en el siglo XX, donde se puede visualizar el avance en la resolución de la acera: amplitud, baja altura (unos 10 cm.) en relación con las calzadas y brocal prefabricado en sus bordes. (Ilustración y Foto tomadas de Leonardo Benévolo, pp. 168-169).

En Francia el rumbo de los acontecimientos no es el mismo, pero sí es similar su orientación, siendo el punto de partida la constatación de las dificultades higiénicas en las nuevas aglomeraciones urbanas. El informe de Blanqui sobre la situación de las clases obreras en 1848 y el estudio de la Sociedad de San Vicente de Paúl sobre los habitantes de los sótanos de Lille, repiten casi al pie de la letra las expresiones de Chadwick y de Engels. En 1850 se aprueba la primera ley urbanística francesa en la cual los Ayuntamientos son autorizados a elegir una comisión que indique “las medidas indispensables de sistematización de los alojamientos y dependencias insalubres, alquiladas y ocupadas por personas distintas al propietario”. Un médico y un arquitecto deben formar parte de la comisión, y al propietario puede obligársele a llevar a

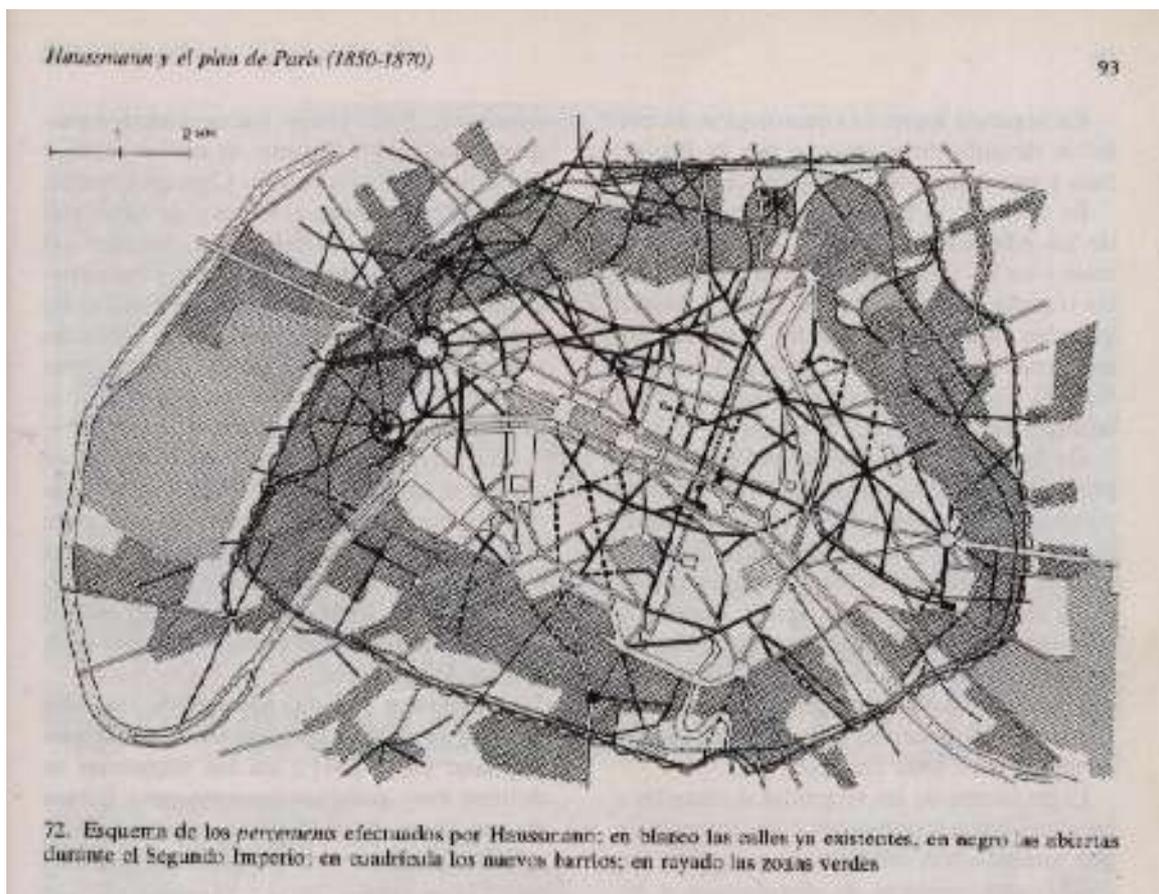
cabo los trabajos, en el caso de responsabilidad de los inconvenientes, o bien el Ayuntamiento puede actuar en lugar del propietario, expropiando “la totalidad de la propiedad comprendida en el perímetro de los trabajos a efectuar”, disposición ésta que se considera de la mayor importancia, al atribuir un significado nuevo a la expropiación. Se convierte de este modo en un instrumento urbanístico general, gracias al cual las autoridades intervienen en el proceso de transformación de la ciudad, diferenciando exigencias públicas y privadas. Esa ley es la que en poco tiempo va a permitir al Barón Georges - Eugène Haussmann (1809-1891) efectuar sus grandiosos trabajos de transformación de París. La aplicación sucederá en una atmósfera política autoritaria, y con un espíritu marcadamente diferente al de los legisladores republicanos. (Benévolo, pp. 75-76).

Por eso, para Benévolo la urbanística moderna no nace en los estudios de los arquitectos sino de la experiencia de los defectos de la ciudad industrial, y gracias a los técnicos e higienistas que se esfuerzan en dar con el remedio. Una serie de circunstancias favorables desde experimentales a legislativas, así como altos niveles técnicos de ingenieros formados en la *École Polytechnique*, la resonancia cultural de la capital francesa y las dotes personales del Barón Hausmann, prefecto del Sena desde 1853 hasta 1869 y responsable de todo el programa “convierten la transformación de París en un hecho importante y similar. Por primera vez se dicta y aplica, coherentemente y en un período de tiempo bastante corto, un conjunto de disposiciones técnicas y administrativas que atañen a una ciudad de más de un millón de personas”. Por primera vez “se planteó el problema de un plan regulador para una ciudad moderna, en armonía con el nuevo orden económico; y el plan no sólo quedó dibujado en el papel, sino que fue trasladado a la realidad y controlado en todas sus implicaciones técnicas y formales, administrativas y financieras.” (Benévolo, pp. 85-87). Las obras de Hausmann en sus diecisiete años de poder se pueden dividir en cinco categorías:

- obras viarias: la urbanización de terrenos periféricos con el trazado de nuevas retículas viarias, y la apertura de nuevas arterias en los viejos barrios, construyendo los edificios a lo largo del trazado;
- construcción de edificios dirigida directamente por la Prefectura— edificios públicos en los nuevos barrios y en los viejos que sufrieron algunas de las transformaciones como escuelas, hospitales, cárceles, oficinas administrativas, bibliotecas, colegios, mercados—y por otras entidades públicas—el Estado se encarga de los edificios militares y los puentes—;
- el problema de las viviendas destinadas a las clases menos pudientes y la exigencia de una intervención estatal para garantizar las condiciones mínimas de distribución e higiene, aunque en medida insuficiente por las necesidades; por allí entra **la creación de parques públicos**... París posee únicamente los parques construidos durante el *ancien régime*: el Jardín de Tullerías y los Campos Elíseos en la orilla derecha del río Sena; el Campo de Marte y el Parque Luxemburgo, en la izquierda. Hausmann empieza a estructurar el Bosque de Boulogne, antiguo bosque situado entre el Sena y las fortificaciones occidentales... este parque se convierte pronto en punto de reunión de la vida más elegante de París... al otro lado de la ciudad, en la confluencia con el Marne, se organiza el Bosque de Vincennes, destinado a los barrios del este, para manifestar la solicitud del emperador por las clases populares... Al

norte y al sur ...se crean dos jardines menores, las Buttes-Chaumont y el Parque Montsouris. Hausmann Para estos trabajos cuenta con un colaborador excelente, Adolphe Alphand (1817-1891); en sus memorias se detiene muy complacidamente para hablar de las obras de jardinería, y actualmente esta faceta de su obra es, quizá, la que más acredita su fama.

- Para las instalaciones hidráulicas encuentra un precioso colaborador en el ingeniero Francois Eugène Belgrano (1810-1878)... que proyecta los nuevos acueductos, construye la nueva red de alcantarillado, que de 146 kilómetros pasa a 560... los desagües al Sena se trasladan mucho más abajo, con un sistema apropiado de colectores. Los puntos de luz se triplican, pasando de 12.400 a 32.320 mecheros a gas. Se reorganiza el servicio de transportes públicos, confiándolo a una sola compañía a partir de 1854...y en 1855 se inaugura un servicio regular de coches de punto... En... 1866 se adquiere el terreno...para la construcción de un nuevo cementerio.
- Modifica la distribución administrativa de la capital. En 1859 once municipalidades alrededor de París... son anexionadas a la capital; los doce *arrondissements* (sectores o barrios como parroquias) tradicionales aumentan a veinte, y una parte de las funciones administrativas se descentraliza en las veinte *mairies* (como prefectura) de cada *arrondissement*. (Benévolo, pp.92-98).



Esquema de las aperturas efectuadas por Hausmann sobre el plano de la ciudad de París. En blanco las calles existentes, en negro las abiertas durante el Segundo Imperio; en cuadrícula, los nuevos barrios y en rayado las zonas verdes, con el Bosque de *Bologne* a la izquierda y el bosque de *Vincennes* a la derecha. (Tomado de Benévolo p. 93)

Benévolo, a pesar del imponente aspecto visible de la obra de Hausmann, considera a la actividad administrativa como el hecho más importante de esta experiencia, pues marca la pauta de cómo planificar y gerenciar una ciudad de tal dimensión, que “desempeña él sólo, apoyándose ya en el emperador, ya en los órganos representativos”. Sin embargo aunque el Plan de Hausmann funcionó perfectamente durante muchos decenios, “por el amplio margen contenido de sus espacios... luego ha resultado inadecuado a las crecientes necesidades de la metrópoli; se vio entonces que aquel imponente dispositivo no tenía flexibilidad alguna y que oponía una resistencia extraordinaria a cualquier modificación. Ha hecho de París la ciudad más moderna del siglo XIX, pero la más congestionada y difícil de planificar del siglo XX.” (Benévolo, p. 104).

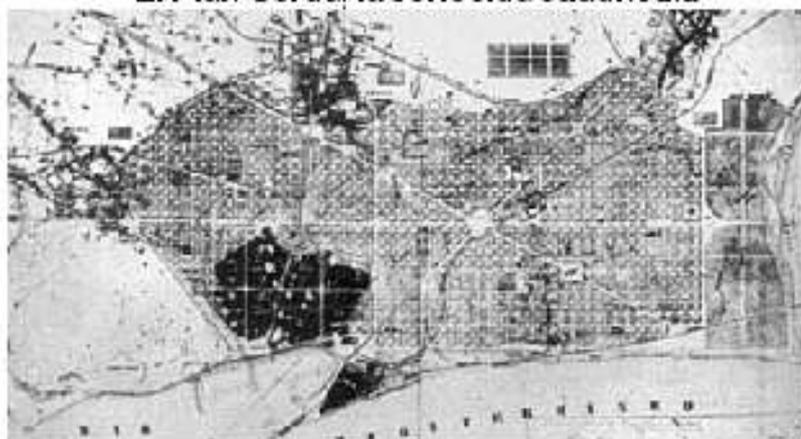
Las realizaciones de Hausmann constituyen el prototipo de lo que llama urbanística neoconservadora, que se convierte en la práctica común sobre todo a partir de 1870 de todas las ciudades europeas e incluso Ciudad de México (con el Paseo de La Reforma durante la época del emperador Maximiliano). Pero “no siempre los elementos nuevos se insertan tan felizmente en los viejos como en París, y en ocasiones, la ciudad, dividida en sectores distintos y extraños entre sí, pierde su carácter unitario”. Otros planes de esta época se basan en idéntico concepto del “ensanche”, como el grandioso Plan Cerdà para Barcelona, de 1859 y el de Lindhagen para Estocolmo, de 1866. Por regla general, las remodelaciones urbanas hechas a imitación de la napoleónica de París son muy inferiores al modelo. (Benévolo, pp. 106-107).

Mención especial merece el plan del ingeniero Ildefons Cerdà, en Barcelona, ciudad que hacia 1840 se hallaba constreñida en sus murallas las que se plantean hacer desaparecer para un posible desarrollo, orden que demora hasta 1854 en tomarse. Este año, el gobernador civil de Barcelona había encargado a Cerdà del levantamiento del plano topográfico de los alrededores. En abril de 1859 el Ayuntamiento convoca un concurso pues la ciudad empieza a invadir el llano circundante, pero un mes antes, el Gobierno había autorizado al ingeniero Cerdà, ex-síndico del Ayuntamiento, para que realizara “en el término de doce meses los estudios de ensanche y reforma de la ciudad”. Varios meses antes del plazo previsto, Cerdà presenta su proyecto que es aprobado por Real Orden e impuesto, para su realización, al Ayuntamiento barcelonés, lo que fue afortunado, pues, según Benévolo, el primer premio lo obtiene Rovira con un proyecto convencional y poco imaginativo, con el que, mediante un esquema radial, la ciudad quedaba dividida en cinco sectores conectados por un paseo de ronda. La imposición gubernamental produjo indignación y oleada de protestas pero hizo posible que la figura de Cerdà quedara “en los anales de urbanismo contemporáneo como una de las más descollantes y de mayor visión anticipadora en este campo” (Benévolo, p. 123).

El Plan Rovira, de estructura radial



El Plan Cerdà, la conocida cuadrícula



En la parte superior se observa el plano del concurso para Barcelona, ganado por Rovira. En la parte inferior el plano del proyecto de Cerdà que fue impuesto por el gobierno central. Ambas propuestas sobre el ensanche comienzan en el borde de la ciudad antigua la cual está destacada como la parte oscura y densa en ambos dibujos sobre el puerto. Detalles del trazado de Cerdà en la página siguiente. (Fuente: sobre Barcelona en el portal de Geocities).

Como Oriol Bohigas ha señalado, son dos las versiones que Cerdà realiza de su plan para el ensanche de Barcelona. La primera con un tipo de calles muy semejantes a las existentes hoy, más otras flanqueadas por jardines que alternan con los costados de los bloques. La segunda versión, mucho más innovadora, supone en definitiva la supresión de la *rue corridor* (calle corredor), propugnada tantas veces por Le Corbusier y otros urbanistas contemporáneos.

El esquema viario que se mantiene en ambas versiones, y que sirve de base a todo el proyecto, se caracteriza por un trazado en cuadrícula con calle de 20 metros de anchura y amplios chaflanes en todas las intersecciones. La parte antigua se rodea con una calle de ronda creándose la plaza de las *Glories Catalanes* en la que se cruzan dos importantes vías diagonales....

En el plan Cerdà las manzanas se estructuran como núcleos vecinales aglutinados alrededor de un pequeño centro cívico que incluye iglesia y

escuelas. Los mercados se distribuyen homogéneamente por toda la ciudad huyendo, asimismo, de una centralización de los edificios administrativos procurando que no existan, dentro de ella, *zonas privilegiada...*

...Establece asimismo otros servicios urbanos como centros sanitarios y un gran parque urbano en la margen derecha del (río) Besós... El plan no se llevó a la práctica más que en lo que se refiere a la estructura vial y aún ésta, desvirtuada, ya que si bien el trabajo es casi coincidente con el proyecto, su sentido se vuelve totalmente distinto al variar el carácter de las calles como consecuencia del cambio en la organización de las manzanas.



Esquema de la cuadrícula ochavada planteada por Cerdà y una de las diagonales del plan de Barcelona en 1863 con innumerables zonas verdes incluidas al centro de las manzanas, las cuales no fueron ejecutadas en su totalidad. (Fuente: sobre Barcelona en el portal de Geocities).



Foto aérea reciente de la ciudad de Barcelona. En el extremo inferior derecho se observa un sector de la ciudad antigua a partir de la cual aparece el trazado planeado por Cerdà y la arborización sobre las calles. (Fuente: sobre Barcelona en el portal de Geocities).

Pese a todo ello, Cerdà, como ha señalado Arturo Soria y Puig “es el primer urbanista del mundo en el sentido que hoy se le da a esta palabra”. Publicó en 1867 su anticipadora obra *Teoría General de la Urbanización*, “primer planteamiento sociológico del urbanismo” en palabras de Oriol Bohigas.

...juzgaba como exigencias fundamentales de la nueva ciudad el *movimiento* y la *comunicatividad*; atacó duramente a la especulación propugnando que “la edificación y su agrupamiento, lejos de comprimir, desvirtuar y corromper las facultades físicas, morales e intelectuales del hombre social, sirvan para fomentar su desarrollo y vigor y para acrecentar el bienestar individual cuya suma forma la felicidad pública: Su monumental obra, antes citada, ostenta un encabezamiento que supone una clara expresión de principios: “Independencia del individuo en el hogar; independencia del hogar en la urbe; independencia de los diversos géneros de movimiento en la vía urbana”, conceptos que se ven complementados con su afirmación: “Ruralizad lo urbano; urbanizad lo rural”.

Cerdá—con Arturo Soria, las dos grandes figuras del urbanismo español—había nacido en Centelles (Barcelona en 1816). Superó a lo largo de su vida todo un cúmulo de injusticias y dificultades, falleciendo en 1876, empobrecido e ignorado, en el pueblo santanderino de Caldas de Besaya (Benévolo, pp. 124).

En cuanto al urbanismo en otras ciudades europeas, algo distinto a París sucede cuando las administraciones poseen el suficiente patrimonio de terrenos situados en los puntos más adecuados para la transformación de la ciudad como el caso de Viena:

...la ciudad aparece todavía circundada por un anillo de murallas, más allá de los cuales se han levantando nuevos barrios. En 1857, el emperador anuncia su decisión de derribar las murallas y convoca un concurso para la remodelación del área, imponiendo a los proyectistas instrucciones precisas: respeto a los cuarteles al sur y construcción de cuarteles al norte, de manera que las tropas puedan desplazarse rápidamente a lo largo de la vía circular: el espacio frente al palacio imperial quedará libre y en sus alrededores se dispondrá una amplia plaza de armas; a lo largo de la avenida circular se levantarán varios edificios públicos: un teatro de ópera, una biblioteca, un archivo, un nuevo palacio municipal, museos, galerías, mercados... Se falla el concurso en 1858 y lo gana Ludwig Förster (1797-1863)...pero las discusiones del emplazamiento de los diferentes edificios públicos se alargan hasta 1872. En la ejecución, las exigencias estratégicas quedan notablemente reducidas: desaparece la plaza de armas y aumenta el número y la importancia de los edificios públicos necesarios a la ciudad en su continuo crecimiento... El Ring vienés permite incluir la ciudad antigua en el sistema viario de la ciudad moderna, sin cortar ni destruir el casco antiguo, como sucedió en París, y levantar los principales edificios públicos de la ciudad decimonónica en un espacio ancho y aireado, entre avenidas y jardines, pero la operación está posibilitada, sobre todo, por la relativa pequeñez del casco antiguo. Lo mismo ocurre en otras muchas ciudades nórdicas donde el centro tradicional se mantiene casi intacto dentro de un anillo verde que sustituye a las antiguas fortificaciones, como es el caso de Colonia, Leipzig, Lúbeck y Copenhague. (Benévolo, p. 111-112) .

Benévolo dedica la segunda parte al debate sobre la ciudad industrial, con capítulos referidos a los intelectuales y el público frente al nuevo ambiente, las iniciativas para la reforma del ambiente, desde Owen a William Morris, con referencias a los utopistas (Robert Owen, Charles Fourier, Etienne Cabet), el movimiento para la reforma de las artes aplicadas desde Henry Cole y su grupo hasta John Ruskin y William Morris y sus sucesores. Dedicó la tercera parte a la ciudad industrial en

América desde la tradición norteamericana, la arquitectura colonial, Thomas Jefferson y el clasicismo norteamericano, el plan de Nueva Cork en 1811 hasta cerrar con la Escuela de Chicago y la vanguardia americana. La cuarta parte la dedica a los movimientos de vanguardia europeos de 1890 a 1914 con una introducción referida a la búsqueda de lo nuevo, el “*art nouveau*”, el nuevo clasicismo francés de Auguste Perret y Tony Garnier, este último, quien educado en el ambiente de Lyon, donde aún están vivos los ideales del socialismo proudiano, como alumno de la Academia de Francia en Roma, presenta para el concurso del *Gran Prix de Rome* de 1901 el proyecto de una ciudad industrial, a construir toda ella en hormigón armado, hierro y vidrio (Benévolo, p. 362). Presenta a continuación las experiencias urbanísticas desde 1890 hasta 1914, que refiere al progreso de las leyes y de las experiencias urbanísticas, la enseñanza de Camilo Sitte, el movimiento de las ciudades-jardín, la ciudad lineal de Arturo Soria que cruza continentes—según Negrete es “una ciudad-calle que une Cádiz y Petersburgo, Pekín y Bruselas”— y la actividad urbanística de Berlage.

Pero tras las crisis (políticas y económicas) de 1870 “se pone de manifiesto la pasividad de la práctica urbanística neoconservadora y, sobre todo, el desfase entre la oferta de viviendas, construidas por la iniciativa privada a precios de especulación, y la demanda de las clases más pobres que continúan afluyendo a la ciudad”...

A pesar de las leyes de sanidad y las disposiciones sobre la construcción popular de 1866 y 1875, el hacinamiento en las ciudades inglesas sigue aumentando, llegando a ser intolerable en las últimas décadas del siglo... En Francia... una ley de 1902 perfeccionada en 1912...permite llevar a cabo numerosas obras de saneamiento en los viejos barrios de París y de otras ciudades... En Italia estalla, en 1885, una grave epidemia en Nápoles, llevando a primer plano el problema del control de la edificación... En Alemania la legislación no es uniforme, debido a la estructura federal del estado. La construcción popular llega a ser un problema importantísimo como consecuencia de la rápida industrialización del país después de 1870. La forma de intervención más extendida es la sociedad cooperativa, cuyo funcionamiento se regula por la ley de 1868; en 1889 una nueva disposición da impulso a esta forma de asociación, admitiendo el principio de responsabilidad limitada, y el estado empieza a apoyar financieramente estas iniciativas. Arranca en este momento el gran desarrollo de las cooperativas de vivienda alemanas; en 1914 las 38 cooperativas de 1890 se han convertido en más de 1.400, y antes de la guerra se han construido cerca de 50.000 viviendas... (Benévolo, pp. 374-376)

De estas experiencias se articulará lo que se concibió como ‘Plan Regulador’

Las intervenciones públicas suavizan una contradicción de la práctica neoconservadora, pero no llegan a eliminarla del todo; de hecho, sólo cubren una parte de la demanda y permiten que subsista la prevalencia de la iniciativa privada en la producción y en el mercado de viviendas. La administración protege y corrige la iniciativa privada con las “obras públicas”: calles, instalaciones, servicios; y a medida que estas obras aumentan de importancia, debe coordinarlas en un cuadro de conjunto lo más coherente posible, sin alterar la primitiva separación de competencias entre poder público y propiedad... Este cuadro de conjunto, todavía oficioso y vago en la época de Hausmann, se consolida en formas más precisas, y es lo que hoy se conoce como “plan

regulador”. En casi todas las grandes ciudades, antes de 1914, se plantea la exigencia de un plan general oficialmente establecido... En América el movimiento para la *city beautiful* consigue la aprobación de los primeros planes que ponen en tela de juicio, aunque sea con criterios formales y monumentales, la tradicional disposición a la cuadrícula; destacan el plan para el centro de Washington de McKim, Burnham y Olmstead—diseñador del Parque Central en Nueva York, se convierte en el pionero del paisajismo moderno—, los planes de Burnham y Bennet para San Francisco (1905) y para Chicago (1909). En los primeros años del siglo XX la cultura urbanística anglosajona está en situación de planear dos grandes ciudades, destinadas a convertirse en capitales de las dos mayores posesiones (coloniales) británicas Nueva Delhi en la India proyectada por sir Edwin Lutyens en 1911 y Canberra en Australia, para la cual se convocó un concurso, ganado por Walter Griffin de Chicago en 1913 (Benévolo, p. 377)

Sin embargo para Benévolo, el ejemplo más importante de un texto legislativo unitario, donde los problemas de la construcción subvencionada y de la planificación urbana se coloquen ordenadamente, fue la ley holandesa de 1901.

Se obliga a las ciudades de más de 10.000 habitantes a redactar los planes de ampliación detallando los sistemas de demolición de los barrios insalubres, de mantenimiento de los sanos y de construcción de nuevos barrios; se introduce la distinción entre planes reguladores generales, a revisar cada diez años, y planes parciales, y se determina que la expropiación de terrenos y de cualquier construcción sólo podrá tener lugar tras la redacción de los planes parciales. Por otra parte, los ayuntamientos reciben préstamos con interés a cargo del estado, que llegan a cubrir hasta el 100% del coste de los terrenos y de las construcciones y se les autoriza, a su vez, a conceder terrenos y subvenciones a las cooperativas dedicadas a construir exclusivamente viviendas populares, beneficiándose de un procedimiento de expropiación regulado y protegido... Después de Holanda, Inglaterra consigue en 1909, su primera ley urbanística, basada en idéntica intención de reunir en un solo texto las disposiciones relativas a la construcción popular y a los planes reguladores. En otros países no se promulgan leyes análogas hasta la posguerra. (Benévolo, p.377).

En el contexto urbanístico de fines del siglo XIX surge el aporte de Camilo Sitte (1843-1903), valorado por unos, menospreciado por otros, arquitecto austriaco, dueño de una vasta cultura histórica, acumulada en numerosos viajes por Europa y Oriente quien en 1889 publica un folleto *Construcción de ciudades según Principios Artísticos* que obtiene un gran éxito y le hace famoso de golpe: un texto sencillo y narrativo, distinto de los tratados en boga y sobre el tema... su importancia y rápida difusión se deben a la novedad del punto de vista y a la posibilidad de aplicación inmediata de las sugerencias. Pese a algunos prejuicios que Benévolo señala, considera que Sitte ha aportado dos importantes contribuciones a la cultura urbanística de su tiempo...

En primer lugar, devolviendo el interés por los ambientes de las ciudades antiguas—y no sólo ya por los monumentos aislados—ha puesto freno a la nefasta costumbre del aislamiento..., ha establecido las premisas para la conservación de conjuntos enteros, ya que no de los barrios en su conjunto, y ha puesto un obstáculo psicológico de la mayor importancia a los derribos indiscriminados, a la manera de Hausmann.

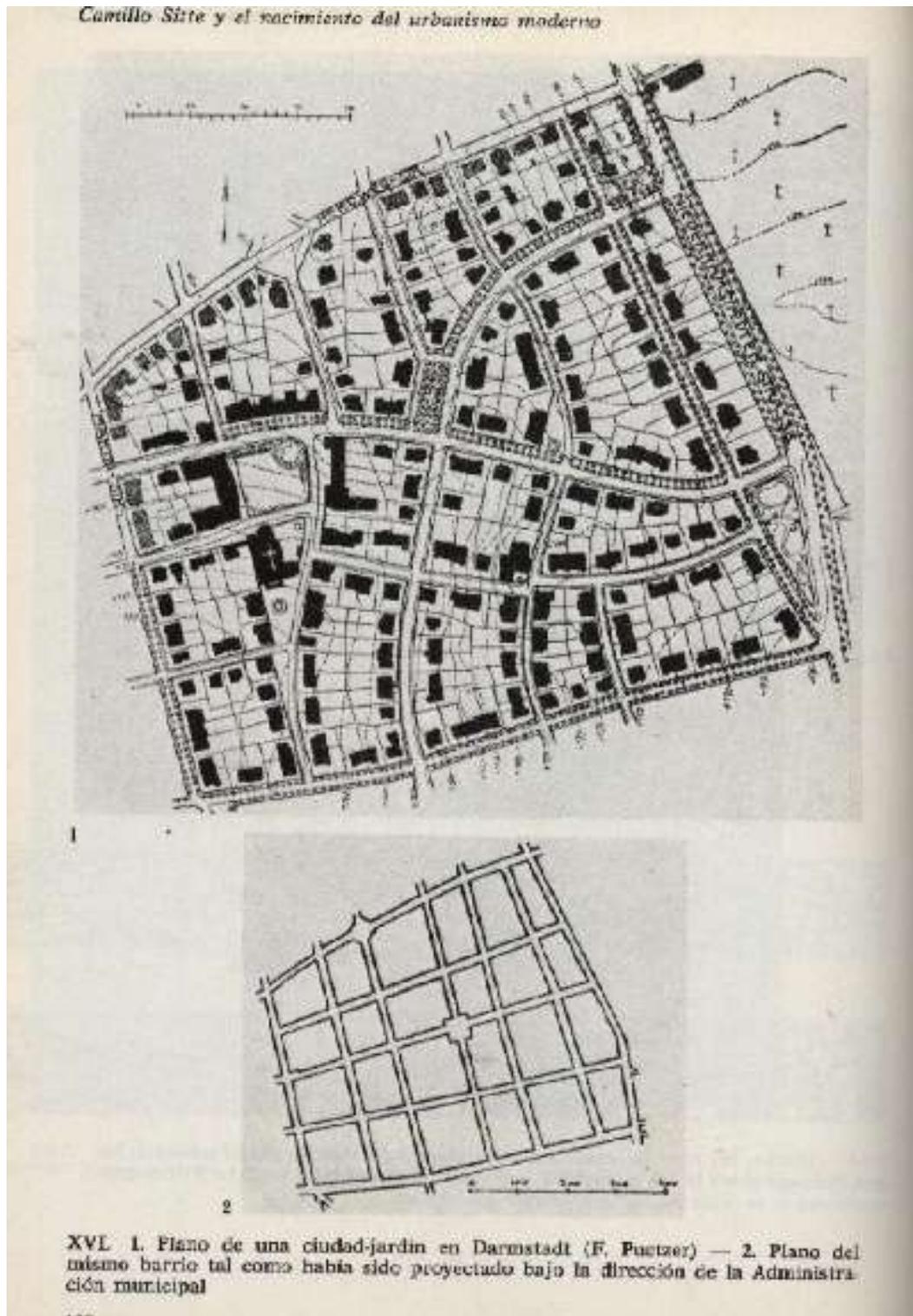
En segundo lugar, con sus simplistas sugerencias formales, ha propuesto a los arquitectos una investigación que los llevará necesariamente hasta los problemas de fondo de la urbanística moderna; Sitte aborda los problemas desde fuera, pero intentando conducir el contraste entre ciudades antiguas y modernas a una casuística y un método de intervención, intuye un engarce entre la teoría y la práctica y da paso a una serie de experiencias que llevarán a superar la teoría, partiendo de los hechos visibles para llegar a las causas ocultas. (Benevolo, 382-385).

Diversas circunstancias contribuyeron a que la importancia del aporte de Sitte no fuera reconocido en toda su magnitud durante buena parte del siglo XX. En parte por su temprana desaparición a inicios del siglo XX, la mala interpretación que hicieron algunos de sus seguidores sobre sus enseñanzas que se centraron en el “ornato ciudadano” y en parte por la preeminencia que otros autores de la cultura alemana como Stübben, Otto Wagner y Bruno Taut—un sittestesco—tuvieron en la esfera internacional. En inglés el libro de Sitte sólo fue presentado en la década de los cuarenta del siglo XX, mezclándose durante todo este tiempo las crisis que llevaron a dos guerras mundiales entre 1914-1919 y 1939-1945. Sin embargo se han desarrollado una serie de trabajos que han permitido descubrir la importancia de sus aportes sobre todo a partir de la crisis del movimiento moderno en la arquitectura y el urbanismo que se experimentó a partir de la década de los cincuenta del siglo XX, uno de los cuales nos ha llamado la atención sobre la necesidad de estudiar más sus planteamientos, escrito por George Collins y Christiane Collins, publicado en inglés en 1965 y en español en 1980, sobre Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno. Allí conocemos por ejemplo que el finlandés Eliel Saarinen (1873-1950) quien trabajó en los Estados Unidos, hizo un resumen importante de Sitte antes de que apareciera la versión norteamericana de 1945. Fue en el sentido más estricto un seguidor de Sitte.

Buscó la filosofía subyacente a los criterios y a las “reglas” de Sitte, desdeñando las tormentosas discusiones que surgían sobre la interpretación en detalle del maestro. Indudablemente, el libro de Sitte tuvo una formativa influencia en Saarinen (cuando viajó por Europa para prepararse para el planeamiento de Helsingfors) y a lo largo de toda su vida todos sus planes—ensanches urbanos, centros cívicos, campus—revelan una comprensión básica de sus principios. Los primeros artículos escritos después de su llegada a Estados Unidos son sittestescos tanto en la terminología como en los conceptos aunque no lo mencionen... Por otra parte en su libro sobre la ciudad resume con agudeza la aportación de Sitte y la compara de forma interesante con la del barón Hausmann. Lo esencial de Sitte está para Saarinen en: 1) el énfasis en el carácter informal de la construcción urbana clásica y medieval; 2) el énfasis en el organismo coherente de la ciudad, alcanzado a través de la adecuada relación entre las unidades edificadas, y 3) el acento en la función de las plazas y las calles como recintos espaciales orgánicos. En su introducción a la versión de 1945 insistió que Sitte había sido pionero al situar la expresión de los condicionantes actuales por encima de cualquier estilo formal en particular; (algo) que Sitte realmente había dicho... (Collins, p. 107).

Para ilustrar el alcance de los planteamientos de Camilo Sitte en relación con el urbanismo moderno, referiremos aquí a la descripción y al plano de una ciudad-jardín

en Darmstad, por Friedrich Puetzer (1871-1922), arquitecto, profesor del Instituto Politécnico de Darmstad, quien fue un planificador *sittesco* y discípulo de Henrici.



Comentario sobre el “Plan para una Ciudad-Jardín en Darmstadt”. “El pequeño plano situado en la parte inferior fue aportado en un principio por un proyectista encargado oficialmente del trazado del barrio. Es superfluo hacer su crítica. Es un ejemplo notable de la ley del mínimo esfuerzo y una prueba del completo olvido en que habían caído los niveles más elementales de la estética de las ciudades”. (Collins, p. 423). El Plan de Puetzer para “el barrio proyectado, compuesto sólo de villas, bajo ninguna circunstancia será un lugar de intenso tráfico. Por ello era natural imponer pintorescas curvas a las

alineaciones de las calles interiores, dejando sin embargo las vías principales libres y continuas en planta. Fue especialmente en la disposición de las plazas públicas donde el planificador pudo ejercitar su arte. El autor... teniendo en cuenta la configuración del terreno (fíjense en las curvas de nivel), previó una plaza en el centro de una especie de anfiteatro, alrededor de la cual y sobre las lomas que la rodean se alzarán las villas formando hileras. La iglesia y los edificios públicos proyectados para este lugar no quedan aislados, sino que están unidos a otras parcelas, y las villas que por un lado limitan la plaza están emplazadas en el extremo de sus solares para completar mejor el encuadre. La calle que da acceso a la iglesia se ensancha formando una plaza. Éste es el *parvis* del santuario, en la que algún día se podrá erigir una estatua o una fuente. Gracias al ingenioso diseño de las calles, sólo cuando se llega a poca distancia se puede ver toda la iglesia y su aguja, que surge por encima de la nave y de las mansiones que la rodean; será un final pintoresco para más de una calle.

No es posible mencionar todos los detalles bellos que hay en este Plan, por lo que es mejor dejar al lector que los descubra por sí mismo. Como cada calle tiene su propia personalidad, sería demasiado largo describirlas una por una. Mencionaremos sólo el hecho de que en más de una calle la alineación de viviendas no sigue estrictamente la de la calle, sino que con frecuencia esta última está dispuesta siguiendo una alineación cóncava con el fin de presentar mejor sus fachadas. También es interesante estudiar la división del terreno en parcelas y el esfuerzo realizado por el autor para reservar adecuadas áreas para los jardines de los futuros propietarios de las villas, además de sacar el máximo provecho de la configuración del terreno para la edificación.

También notamos que para conservar el carácter ya rústico del barrio, los paseos arbolados no son muy numerosos. Se han planeado en los lugares donde los árboles pueden crecer mejor y serán plantados con el espesor suficiente para que visualmente presenten masas compactas de follaje y den una sombra acogedora a los que circulen por aquéllos”. (Collins, p. 422-423).

Los proyectos de Puetzer para los ensanches de Wiesbaden, Darmstadt y Mainz se publicaron con frecuencia (también en Berlín en 1910), y fueron comentados favorablemente por Stübgen, Unwin y otros.

Negrete señala que a mediados del siglo XIX, la fascinación con la nueva edad de la máquina permitió a los teóricos, particularmente a los seguidores de Hausmann, subordinar todas las funciones de la calle a los transportadores de tráfico. El más notable, Arturo Soria propuso la “Ciudad Lineal”.

El incremento del volumen de tráfico fue causando un progresivo movimiento del espacio público urbano hacia el interior de los edificios. La función de lugar y enlace de la calle fueron separadas...

La calle como una institución padeció ataques persistentes, particularmente por los maestros modernos del CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) que se reunieron desde 1927 donde Le Corbusier fungía como un importante promotor. Desde allí fue uno de los líderes dedicados a la muerte de la calle, la cual fue reemplazada por el prototipo de edificio-objeto-en el parque. En una conferencia en París propuso:(traducción libre) “¡Debemos matar la calle! Debemos entrar verdaderamente en la planificación de la ciudad moderna sólo después de haber aceptado esta determinación preliminar. Debemos destruir la impenetrable ola de calles, pasajes, hileras de casas, patios...avenidas de boulevards, integradas por peatones, caminerías, líneas de tráfico llenas de ruido y olor de carros, buses, motocicletas. Tenemos, por supuesto, que matar la calle corredor, la calle de cada ciudad en el mundo. Nuestras casas de residencia no tienen nada que ver con la calle. (Le Corbusier, Amigos de Lectura de las Artes, París, octubre, 18, 1929)” (Negrete p. 3 y ss.).

Señala además que la independencia de la vía, acera y edificaciones comenzaron a ser un estandarte para el movimiento moderno. La idea de Le Corbusier del edificio en

el parque degeneró en una indiscriminada proliferación de edificios objeto, sin ninguna definición de espacio. Eventualmente esto destruyó la integridad de la calle.

Una ciudad requiere de un espacio mediante el cual se den funciones de una manera integral, bien sea en un espacio interior o exterior. La plaza como espacio exterior, es el espacio de elemento de socialización y el que le da a la ciudad sus proporciones, no solamente como un espacio físico abierto, sino como parte de la estructura de la ciudad. Un espacio abierto entre edificios faltándole esta coherencia no puede ser llamado plaza... A través de examinar las propiedades formales y funcionales de la calle, la cuadra y la plaza, esta investigación demuestra la viabilidad de sus aplicaciones al diseño urbano... Este objetivo está en el mismo espíritu de los motivos que Camilo Sitte expresó en su libro “El Arte de Construir Ciudades”...(Negrete)

Aunque la función de la calle, plaza y cuadra urbana tienen otras dimensiones como: políticas, económicas y sociales, que son consideraciones que van más allá del alcance de su investigación, Negrete señala que el objetivo de su trabajo está enfatizado en la definición espacial de la calle, plaza y cuadra urbana, sus cualidades y formas como elementos importantes para crear un sentido de lugar y las características que definen a los componentes del diseño urbano, generalmente ausentes en la ciudad moderna (Negrete, pp. 3-6).

En el siglo XIX... La urbanización sin precedente tuvo un gran impacto en la ciudad. Un rápido crecimiento de la población llenó la ciudad hasta sus límites. El más importante esfuerzo por regularizar el desorden de la ciudad de la Era Industrial tomó lugar en París, bajo Napoleón III ejecutado por ...Hausmann. Napoleón III desarrolló su concepto básico de arterias de calles y parques. Sin embargo, Hausmann introdujo el elemento estético. Las nuevas calles llamadas “*boulevards*”, sirvieron como lugares y conectores. Como lugares fueron utilizados con apartamentos y tiendas para la clase media alta y para actividades al aire libre, con cafés y restaurantes. Como corredores, ellos conectaron significantes centros de actividad, centros de administración y comercial con el control de varios sectores de la ciudad. El criterio de conexión fue el de darle más importancia al tráfico vehicular, obteniéndose como resultado, un sistema de circulación, enfatizando los nodos de tráfico (Negrete, p.53).

Desde esta fecha hasta 1910 (1880, Handbooks de Joseph Stübben 1845-1936, influenciado por Haussmann, diseñó el Ring sobre la rápida expansión de Colonia con el tratamiento del Boulevard, la estrategia de localización de parques y plazas y edificios...) la calle fue considerada todavía un mediador de cultura, incrementándose su mecanización pero participando como elemento central. Sin embargo, en 1922 Le Corbusier en su proyecto “Ciudad para 3 millones de habitantes” oficialmente declaró la muerte de la calle como un requerimiento para la total mecanización de la ciudad. Las calles fueron subdividas de acuerdo a sus funciones, en donde **el peatón fue sacado del plano horizontal de la ciudad y fue elevado a nivel** para dejar las calle solamente para la función vehicular... Estos principios fueron posteriormente desarrollados en la Villa radiante en 1925. Para 1930, se define como un hecho la desintegración de la calle, donde las nuevas formas racionalizadas de vivienda y las nuevas demandas de actividad vehicular, fueron las dos razones principales. **La ciudad tradicional de vacíos ha sido reemplazada por la ciudad moderna**

de espacios indiferenciados. Las calles empezaron a ser máquinas para el tráfico. (Negrete, p.58).

Collins señala que a mediados de 1920 Le Corbusier entabló una famosa controversia con el fantasma de Sitte en su libro *Urbanismo* de 1925 y “Cuando las Catedrales eran blancas” de 1937. Sigfried Giedion, otro miembro del grupo internacional CIAM, autor de “Espacio, Tiempo y Arquitectura” añadió leña al fuego. Buen conocedor de la obra de Sitte y así lo explicó con claridad, concluyó sus observaciones diciendo que: “...el planificador había perdido el contacto con su momento histórico. Era como un trovador que salmodiara ineficazmente sus canciones medievales frente al ruido de la industria moderna” (Collins, p. 118).

Sin embargo la industria moderna y la generalización del uso del vehículo individual, más las contradicciones a que fueron sometidas las ciudades tras el período de entreguerras llevó a cuestionar los planteamientos tanto urbanísticos como arquitectónicos del movimiento moderno, en una crisis que se manifestó en el CIAM la década de los cincuenta.

En 1953, en Aix-en-Provence, los “jóvenes” que no tuvieron una experiencia directa en la fase inicial del movimiento —Candilis (1913), Barema (1914) Ven Eyck (1918) y los Smithson (1923 y 1928)—critican, en línea de principio, las fórmulas teóricas nacidas de la reuniones anteriores, a partir de la Carta de Atenas de 1941 hasta la relación de Sert referente al CIAM de 1951, dedicado al “corazón de la ciudad”, y presentan sus primeros proyectos importantes... basados en un acercamiento más complejo a la realidad del ambiente urbano. Encargados de la organización del décimo congreso; se organizan en un grupo, que toma el nombre de Team X. El grupo se reúne en 1954 en Doorn y en 1955 en París; convocan a otros arquitectos, entre los cuales se encuentra Ralph Erskine, y toman contacto con Le Corbusier. El décimo CIAM se celebra en Dubrovnik en 1956, sin la presencia de los viejos dirigentes que dimiten. Le Corbusier, con su habitual inteligencia, acepta de buen grado este viraje... La nueva situación no se presta a una resolución con formulaciones de principio, y a la vieja dirección sucede un comité de coordinación presidido por Bakema, que se encarga de preparar, en 1959, una confrontación entre las experiencias en curso, en Oterlo, Holanda. Los participantes provienen de todo el mundo—entre ellos Kenzo Tange de Japón y Louis Khan de Estados Unidos—pero sólo unos pocos siguen proponiendo una metodología común, válida a escala internacional. Se pone fin así a la institución (Benévolo, 942-944).

La reconstrucción de la posguerra concluye con un período de desarrollo económico y social que, en los Estados Unidos de América, se manifiesta ya en los años cuarenta y, en el viejo continente, en los años cincuenta. De 1960 a 1970, la reconstrucción ha terminado y el desarrollo continúa en todo el mundo.

La población aumenta, tanto en los países industrializados como en los más atrasados, y las características del desarrollo—con el traspaso de la población activa de la agricultura a la industria, el crecimiento de las funciones terciarias, los cambios de la composición demográfica y de los estilos de vida—multiplican el impacto sobre el ambiente construido que invade ya toda la superficie del planeta. Mientras la población mundial crece, entre 1960 y 1970,

de tres mil millones a tres mil seiscientos millones aproximadamente, la población urbana pasa del 30 al 40% (de 1.000 a 1.500 millones) y las grandes aglomeraciones aumentan todavía más.

La necesidad de una proyectación organizada debido a las modificaciones territoriales se impone por doquier, tanto en los países del Este como en los occidentales, y los métodos de la cultura arquitectónica moderna, puestos a punto en el período anterior, se consideran parte integrante de la “planificación”. De este modo los arquitectos modernos se encuentran, por vez primera, ante la situación de proyectar un gran número de asentamientos de gran escala y verificarlos en su ejecución. (Benévolo, pp. 966-967).

En Venezuela—donde las grandes ciudades existentes no presentan una situación geográfica favorable al desarrollo—el Gobierno central promueve algunas nuevas ciudades muy grandes; en 1961, Ciudad Guayana a orillas del Orinoco (con la ayuda del Joint Center del MIT y de la Universidad de Harvard); en 1968, el Tablazo, frente a Maracaibo, en la otra orilla de la laguna (lago), y Tuy Medio, en un valle más arriba de Caracas, supervisadas por los ingleses Llewelyn-Davies, Waeks, Forestier-Walker y Bor. Ciudad Guayana fue proyectada para 250.000 habitantes, pero crece de forma tan rápida que deberá duplicarse en 1965; El Tablazo y Tuy medio fueron programadas en distintas fases, como las *new towns* inglesas (de la segunda postguerra), y deberían llegar, en 1990, a 330.000 y 420.000 habitantes, respectivamente. (Benévolo, p. 993)

Una parte de los proyectos señalados—sobre todo en el Tercer Mundo—resultan sobredimensionados frente a las necesidades y se convierten en proyectos utópicos. Pero, en este período, la cultura arquitectónica prolonga, de forma deliberada, su compromiso más allá de las ocasiones concretas, y produce una serie de modelos que se anticipan a la realidad, puesto que captan las consecuencias cualitativas de la mayor dimensión y de la mayor velocidad del crecimiento.

Louis Kahn (1901-1974), a diferencia de los locuaces maestros que le precedieron, no explica y no demuestra nada. Sus comentarios escritos o hablados son herméticos y sugestivos... Sus discursos refuerzan la presencia autónoma de los objetos proyectados. Hablan por sí solos, con su indiscutible prestigio que no está relacionado con un razonamiento lógico y con un programa válido para todos. Esta es una novedad importante, puesto que durante toda una generación el alto nivel arquitectónico fue siempre inseparable del compromiso racional. En quince años—empezó su actividad profesional en 1925, pero permaneció en la sombra hasta mediados de los años cincuenta, cuando realiza una serie de obras que se imponen a la atención norteamericana y mundial—atraviesa el mundo de la arquitectura como un meteoro, y deja una huella, por un lado efímera (sus obras son inimitables, no hacen escuela) pero, por el otro duradera:

...interrumpe la unidad de la búsqueda moderna en los hechos, demuestra la posibilidad de unos resultados igualmente excelentes en direcciones distintas. Con el transcurrir de los años no es difícil descubrir la relación positiva de Kahn con las experiencias anteriores. El Movimiento moderno destruyó la tradición ecléctica: durante toda una generación marginó las distintas experiencias retrospectivas, situándolas en un nivel más bajo y demostrando de forma

concluyente la esterilidad de aquella aproximación. Este compás de espera permite ahora mirar el pasado con ojos nuevos, más allá de la polémica entre antiguo y moderno. En el campo historiográfico, los frutos de esta distancia maduran entre finales de los años cincuenta y principios de los sesenta: en pocos años, por ejemplo, se publican los libros de Chastel, Ackermann, Forsman y Wittkower que revolucionan la comprensión del Renacimiento italiano, epicentro de la tradición académica moderna (Benévolo, 1000-1004).

Pero en la primera mitad de los años setenta se concentran varios acontecimientos que cambian el curso de la historia mundial y por tanto de la historia de la arquitectura (y del urbanismo)... El desarrollo demográfico disminuye o se detiene en los países más avanzados y, en cambio, prosigue o incluso se acentúa en los países más pobres; en estos últimos la industria encuentra graves dificultades para su desarrollo, mientras que, en los primeros, la ocupación pasa de la industria a las actividades terciarias (los servicios). Por doquiera los efectos acumulados del desarrollo precedente ponen en evidencia nuevos peligros, inherentes a las formas habituales de producción y de consumo: la contaminación del ambiente físico, el derroche de los recursos no renovables, la ingobernabilidad de los grandes sistemas. En 1972 se publica el primer informe del Club de Roma, con el título “Los límites al crecimiento”... Por lo que se refiere a la arquitectura, es necesario considerar sobre todo el desarrollo de las tecnologías electrónicas y su influencia en la circulación de las imágenes.

La utilización de los equipos mecánicos y eléctricos para el cálculo y la información... el transistor en 1948, sobre láminas de silicio en 1958 y el *chip* o microprocesador en 1971... transforma la tecnología de la comunicación sin hilos, la radio y la televisión, extendidas en la primera y en la segunda posguerra respectivamente; hace posible la automatización de las instalaciones industriales y domésticas y, en conjunto, de todas las operaciones repetitivas en el trabajo y en la vida cotidiana. Al mismo tiempo, los satélites artificiales (a partir de la segunda mitad de los setenta) y los cables de fibra óptica (a partir de los primeros años de los años sesenta) mejoran la capacidad de los distintos sistemas de comunicación a distancia. Todas estas innovaciones hacen entrever una “sociedad de la información” y una “revolución microelectrónica” que cambian y cambiarán radicalmente el mundo en el que vivimos.

También en esta fase el impacto inicial es causado por las nuevas cantidades; ya no se trata—como en las fases precedentes—de cantidades de cantidades de bienes, sino de servicios y noticias, que invaden todos los niveles de la vida pública y privada con una fuerza que no tiene precedentes en el pasado.

La mayoría de estas circunstancias contrastan con las que, medio siglo antes, caracterizaron el comienzo del movimiento de la arquitectura moderna. La modernización de la arquitectura se basaba en su acercamiento a la industria; ahora la industria pierde importancia frente a los servicios. La carrera hacia los grandes números y las grandes dimensiones había sido considerada un progreso de gran utilidad para la contestación a los modelos de la cultura tradicional; ahora las cantidades materiales acumuladas por el desarrollo pasado se convierten en amenazadoras, y las cantidades formales difundidas por la microelectrónica asedian directamente la mente humana, con unos efectos que, desde un principio, se manifiestan como problemáticos.

En el campo específico de la arquitectura, la *escalation* de la tecnología en el ambiente natural e histórico ya no puede considerarse como un proceso ilimitado, y requiere a su vez un control tecnológico más agudo y más exigente; un nuevo estilo homogéneo, dominando, por la vía intelectual, un repertorio de imágenes no mucho más amplio del tradicional, fracasa de forma clamorosa frente al flujo, enormemente mayor, que sale de los instrumentos de la tecnología contemporánea. Se repite, en mayor medida, la crisis de las formas de los primeros productos industriales que tuvo lugar a mediados del siglo pasado: no existe un método eficaz para seleccionar una producción más abundante y más veloz, y ésta cae fatalmente bajo las leyes del mercado que igualan todas las referencias formales y las mezclan continuamente. Toda propuesta que contrapone un repertorio moderno a uno tradicional, o cualquier repertorio a otro, se convierte en insignificante en un mercado que requiere simultánea o sucesivamente todos los repertorios posibles, para hacer frente a todas las ramificaciones de la demanda. Esta gravitación, que hace inevitable el eclecticismo, invade en los años sesenta y ochenta el mundo de los *mass-media* (medios de comunicación masivos) y el de los bienes de consumo—más rápido—incluyendo las decoraciones y la mayor parte de los productos industriales, y atrae en buena medida también a la arquitectura...

Después de un período prolongado de desarrollo estable y de persuasiones intelectuales arraigadas, se abre un período de oscilaciones, de riesgos: es lo que John Kennet Galbraith, quien publicó “El nuevo Estado industrial” en 1967”, llama “la época de la incertidumbre” título de su nuevo libro en 1977. La arquitectura está necesariamente implicada en esta transformación; por lo tanto es imprescindible tenerla en cuenta, y la incertidumbre pasa de las experiencias a las reflexiones históricas sobre las experiencias.

Toda valoración debe hacerse a escala mundial, que es la que vale definitivamente en nuestro campo. Es posible todavía distinguir dos líneas de búsqueda que parten respectivamente de las situaciones del Tercer Mundo—donde predominan los problemas del desarrollo—y de los países avanzados, donde predominan los problemas de la reconversión; pero tienden a integrarse en una nueva síntesis, distinta de la del pasado. (Benévolo, 1027-1029).

En la “época de la incertidumbre” Benévolo plantea entonces en 1977 tres planteamientos al futuro que es hoy:

1. El desafío de los asentamientos irregulares.
2. El desafío de la conservación y del reciclaje de lo existente.
3. La batalla de las tendencias y las nuevas orientaciones de la búsqueda proyectual.

En relación al desafío de los asentamientos irregulares plantea que el Tercer Mundo tiene cada día más importancia y sus situaciones—el crecimiento demográfico, los grandes desplazamientos de población, las grandes ciudades de más de diez millones de habitantes, las desigualdades y la desintegración de los modelos de los asentamientos—se convierten en los caracteres dominantes del mundo contemporáneo.

En los años setenta, la población mundial pasa de 3,6 a 4,4 mil millones, pero este crecimiento acelerado es el resultado global de una disminución en los

países desarrollados y de una aceleración bastante mayor en los países atrasados. Las estimaciones de Naciones Unidas prevén, para finales de siglo (2000) que la población aumentará de 4,4 a 6,2 mil millones (es decir un 40%); pero la de África aumentará un 75%, la de América Latina un 5%, la de Asia meridional un 55%, la de Asia oriental un 24%, la de Estados Unidos y la de Unión Soviética un 17% y la de Europa un 7%.

En los países desarrollados, el desplazamiento de la población activa de la agricultura a la industria es ya un hecho pasado, y en la actualidad se perfila el de la industria a los servicios; por tanto, las ciudades no aumentan ya y, en muchos casos, se empieza a ver una migración opuesta, de los grandes centros hacia las afueras.

En los países atrasados, en cambio, el desarrollo industrial se produce ahora y está condicionado por la concentración de los servicios en pocos centros, relacionados con el circuito internacional; todo esto produce un enorme aumento de la población urbana, sobre todo en las capitales políticas y en los nudos de comunicación, que alcanzan amplitudes y ritmos nunca vistos en el pasado.

Se refiere a las contradicciones de los resultados de los proyectos en las aglomeraciones urbanas del Tercer Mundo, por las finalidades declaradas por la cultura arquitectónica moderna: los edificios proyectados por los arquitectos y conformes a las ordenanzas, las ciudades trazadas según las reglas de los planos urbanísticos y provistas de todos los servicios públicos, las calles, los parques, etc., pertenecen sólo a una parte de la población; la otra parte no puede servirse de ellos, y se asienta por su cuenta en otras casas, barrios y ciudades irregulares, relacionados con los anteriores, pero claramente distintos. Los terrenos se ocupan sin título jurídico, las casas se construyen con medios de fortuna y sin tener en cuenta las ordenanzas de la construcción, faltan los servicios colectivos o son introducidos con retraso, con criterios totalmente distintos de los vigentes en la otra ciudad.

Estos asentamientos serán llamados “marginales”, puesto que fueron considerados como una franja secundaria de la única ciudad legítima, como las barracas y los tugurios que siempre existieron, en medida limitada, al margen de las ciudades industriales de todo el mundo. Pero esta definición ya no se adapta a la situación actual, puesto que los asentamientos irregulares crecen en forma mucho más rápida que los regulares; en ellos vive, en muchos países, la mayoría de la población, y representan un gigantesco hecho consumado que permanece fuera de las normas legales, pero que tiene un peso preponderante en la realidad; los planes más ambiciosos ya no se proponen su reducción, sino simplemente dosificar o estabilizar su precipitado desarrollo. A escala mundial, la población duplica cada 30 años, la población urbana cada 15 años y la población marginal cada 7,5 años... Las formas de esta discriminación varían según los países...

Entre ambas ciudades—que se enfrentan visualmente de modo directo—rigen determinadas relaciones muy precisas; los habitantes de la ciudad regular no entran en la irregular, mientras que los habitantes de la ciudad irregular circulan cada día por la regular... donde el clima lo permite, no se necesitan casas ni barrios para la población marginal: ya en 1960, 600.000 personas dormían en las calles de Calcuta. Los países “desarrollados” tampoco se escapan de estos mecanismos difundidos a escala mundial: las construcciones “abusivas” aparecen puntualmente donde la planificación urbanística no sigue el paso de las transformaciones de los asentamientos: en Roma (alrededor de 60.000 personas

viven en barracas y 800.000 en casas construidas sin licencia en terrenos no edificables) en los países balcánicos e ibéricos y en algunas zonas de la URSS...

En los años cincuenta y sesenta, las administraciones y los arquitectos intentan sustituir los barrios abusivos con la construcción popular de bloques realizados según los modelos intensivos ya experimentados en el pasado, en los países industrializados: es el programa de los *superbloques* venezolanos de Villanueva. En los años setenta, frente a las nuevas características del fenómeno, se intentan otras dos respuestas: una construcción popular que asume y racionaliza los modelos “espontáneos” (casas unifamiliares, bajas, que se pueden construir por etapas) y una crítica más radical del concepto mismo de la construcción popular, decidida por las autoridades administrativas.

La primera propuesta es aceptada, durante los años sesenta, por los arquitectos de todos los países, provenientes de los países desarrollados o educados en el Tercer Mundo, en un concurso para nuevas tipologías de casas populares en Lima (participan Candilis, Van Eyck y Atelier 5). La segunda propuesta se entrelaza con la precedente y se extiende, en los años setenta, gracias a un singular arquitecto cosmopolita: John F. C. Turner, nacido en 1927 y educado en la escuela londinense, trabaja en Perú de 1957 a 1965 para las agencias gubernamentales de intervención de la construcción y realiza sus primeras experiencias como asistente en la autoconstrucción y en el desarrollo de las comunidades. Luego se traslada a Boston como investigador en estudios urbanos y profesor del MIT; allí estudia la relación entre los programas del Tercer Mundo y los de los países desarrollados, primero en un libro teórico en 1969 y luego en una encuesta promovida por el *Department of Housing* del gobierno federal, sobre las posibilidades del *self-help housing* en Estados Unidos. Los resultados del equipo dirigido por Turner fueron discutidos en 1971, en Cuernavaca, en el Centro interamericano de Documentación de Ivan Ilich (quien en 1970 había escrito su alegato contra la escuela moderna) y fueron publicados en libro en 1972. En 1973 vuelve a Londres, donde enseña en su escuela de origen y en el *College of London*. Mientras tanto continúa trabajando como consejero de muchas agencias nacionales e internacionales, en América Latina, África, en Asia y funda con Peter Otead el *Centre for Alternatives in Urban Development*, que realiza un experimento concreto en un pequeño centro del Wiltshire. Su filosofía de la vivienda se expone en forma sistemática en el ensayo *Vivienda* publicado en 1976:

La hipótesis de partida—corroborada por muchas experiencias, tanto en los países pobres como en los ricos—es la siguiente:

Cuando los habitantes controlan las decisiones más importantes y son libres para poder contribuir en la proyectación, en la construcción y en la dirección de sus casas, el proceso global y el ambiente que nacen de esta experiencia estimulan el bienestar individual y social. Cuando el pueblo ya no tiene control ni responsabilidad en las elecciones decisivas del proceso, el ambiente residencial se convierte, en cambio, en un obstáculo para la realización personal y un peso para la economía.

Para promover la iniciativa de los habitantes, “es necesario hacer una distinción importantísima entre los problemas locales, en pequeña escala, de la utilización de los recursos disponibles, y los problemas en gran escala, sociales y económicos, que hacen disponibles estos recursos”... La autoridad pública debe hacerse cargo de los segundos

problemas: distribuir los bienes producidos en amplia escala por la gran industria y establecer los límites legales de la iniciativa privada, para que el acceso a estos bienes esté garantizado a todos. Dentro de este marco, los habitantes y sus asociaciones pueden valerse de su iniciativa, y producir la deseada variedad de construcciones, con las tecnologías apropiadas.

Ilich incluye esta propuesta en la general reivindicación del trabajo “de convivencia” que salvaguarda la autonomía del hombre:

Una política “de convivencia” debería empezar por definir cuáles son las cosas que uno mismo no puede procurarse cuando construye una casa y, por consiguiente, debería asegurarse a cada uno el acceso a un mínimo de espacio, de agua, de elementos prefabricados, de instrumentos “de convivencia” que van del taladro al montacargas, y probablemente también el acceso mínimo de crédito ... No sería muy difícil prefabricar todos los elementos destinados a las viviendas y a los servicios comunes, fáciles de montar; los hombres podrían construirse viviendas más duraderas, más confortables, más saludables y, al mismo tiempo, aprenderían a utilizar nuevos materiales y nuevos sistemas.

Benévolo reseña además otras experiencias como la de P. Davidoff, quien en un artículo de 1965, introduce el término *advocacy planning*, derivado del lenguaje legal: una asistencia técnica a los usuarios como contraparte de los proyectistas y de los planificadores... que derivó en experiencias de Robert Goodman en estados Unidos divulgado en libro en 1972, Turner y Otead en Inglaterra, Giancarlo de Carlo en Italia... y entre los intentos de aplicación además de las de Turner en Peru...el ambiguo experimento de Villa El Salvador en Lima, el *campamento* Nueva Habana en Chile entre 1970 y 1973, bajo el Gobierno de la Unidad Popular, y la *cité* Ben Omar, el primer experimento de autoconstrucción asistido en Argelia... Joaquim Guedes en Brasil...etc.

En la búsqueda de las “tecnologías apropiadas” se evidencia la oportunidad de revalorar los métodos de la construcción y los modelos distributivos de la tradición remota, apartados por la convencional industrialización del pasado próximo. En este sentido, Hassan Fahti (nacido en 1900) desarrolló en Egipto una obra de pionero; en la primera posguerra realiza en ladrillos crudos, con mano de obra y técnicas tradicionales, algunos edificios aislados y un pueblo experimental cerca de Luxor, Gourna, a precios más bajos que los convencionales. Esta experiencia fue descrita en un libro en 1969, que fue traducido al francés y al inglés, y aseguró al autor una amplia notoriedad. Después de 1963, Fahti realiza un segundo pueblo en Bariz, en el oasis de Carga, intenta también contribuir a la reconstrucción de El Cairo (entregando los proyectos de una manzana muestra) y proyecta un tercer pueblo para el Festival del Nilo y un Instituto para las Tecnologías Apropriadas (al servicio de los países del Tercer Mundo) en Luxor. Su obra es muy conocida en el mundo, pero ha quedado aislada en el Egipto actual, que se moderniza con criterios totalmente opuestos.

Hay otros ejemplos de arquitectos iraníes, indios, de un colaborador de Le Corbusier cuando dirigió Chandigarh, otro en Bombay, los recientes proyectos para la restauración y conservación de algunas ciudades musulmanas, las capitales de Marruecos y Túnez, patrocinados por la UNESCO y la de Bagdad... constituyen la alternativa a la destrucción (con la salida de los habitantes que alimenta la polarización entre nuevos barrios regulares e irregulares) o bien la “tugurización” que transforma las

ilustres aglomeraciones antiguas en campamentos marginales. Hasta ahora, ninguno de estos programas ha sido traducido a la realidad, por lo tanto el juicio histórico queda necesariamente pendiente.

Los hechos y los proyectos enumerados hasta aquí levantan una cuestión de importancia general, que pone en discusión no sólo los métodos aplicados en el Tercer Mundo, sino todo el patrimonio mundial de aquellos modelos y procedimientos construidos en los últimos cincuenta años.

Los métodos de la arquitectura y del urbanismo moderno, aplicados más o menos coherentemente en todo el mundo, se convierten mayoritariamente en situaciones técnicas de lujo, para mejorar las condiciones de vida de la minoría que ya vive bien, y de hecho se escapan de las limitaciones económicas vigentes en Europa: las casas, los barrios y los servicios pueden alcanzar costes muy elevados puesto que los que no pueden pagarlos pueden ser confinados a otro lugar. Al mismo tiempo, estos métodos sirven para introducir en la ciudad irregular algunas instalaciones indispensables—la luz eléctrica a domicilio, el agua en las fuentes públicas, las escuelas, las comisarías y algunos trechos de carretera donde puedan transitar las ambulancias y los camiones militares—, que constituyen una copia reducida de las existentes en la ciudad regular y hacen definitiva la coexistencia entre ambas ciudades: protegen la regular de los peligros de su proximidad con la irregular e imponen a esta última la comparación con los *Standard* vigentes en la primera, es decir, confirman su carácter marginal y dependiente. Los modelos convencionales de la ciudad moderna, sacados de la práctica internacional—la casa de muchas plantas, la calle para coches, las instalaciones de escuelas y hospitales, están al mismo tiempo reservados a una minoría e impuestos como ideal inalcanzable a todos los demás, de manera que su inferioridad se mide objetivamente como una desviación de una norma reconocida.

Esta nueva situación nos obliga a considerar de un modo distinto el desarrollo de la búsqueda arquitectónica moderna, tanto en los países “desarrollados” como en los “en vía de desarrollo”.

El Movimiento Moderno empezó en el segundo decenio de nuestro siglo; con su programa pretendía superar las discriminaciones producidas por la gestión urbana tradicional e interpretar objetivamente, por medio de la búsqueda científica, las exigencias de todos los ciudadanos.

La resistencia de los intereses y de las instituciones fundadas en la gestión tradicional retrasó o impidió la aplicación de sus resultados; hasta hace muy pocos años se podía imaginar una prolongación indefinida de este contraste y registrar sin preocupaciones los éxitos parciales obtenidos hasta ahora; hoy día, en cambio, el desdoblamiento de la ciudad contemporánea nos sitúa ante una alternativa global, que debe resolverse en un tiempo limitado. De hecho, existe la posibilidad de que la búsqueda arquitectónica moderna se limite al ámbito de la ciudad regular y se convierta en el instrumento para una nueva discriminación mundial, abandonando su posición inicial; o bien, cabe que se proponga analizar y superar precisamente la división entre ambas ciudades y, por consiguiente, replantear sus métodos y sus alianzas, aceptando proyectarse al centro de un conflicto político mucho más radical que los encontrados hasta ahora, y no limitado a una sola nación, sino situado a escala internacional.

...la cultura arquitectónica debe plantearse una revisión de lo que se está haciendo en todo el mundo, incluyendo los países desarrollados. ¿Responde el perfeccionamiento continuo de los modelos urbanísticos y de vivienda a las necesidades de las personas, o bien define una escala de exigencias en aumento, impuestas para alimentar la expansión de la máquina industrial? ¿Sirve la renovación continua de la construcción—de los muebles a las casas y a los barrios—para que el pueblo viva mejor, o bien sirve para tenerlo perpetuamente en movimiento, difiriendo continuamente la estabilización y la reconciliación entre el hombre y su ambiente, en provecho de los intereses dominantes que se permiten la manipulación del ambiente construido? ¿Puede basarse la ordenación de un paisaje urbano—cada día más complicada y más cara—en una distribución injusta de los recursos mundiales y en el empleo de materias primas y de energía, que ya ahora no puede difundirse a escala mundial? Todo esto atañe a los fundamentos del movimiento Moderno. La frase de Morris: “El arte en el que trabajamos constituye un bien del que todos pueden participar y sirve para la mejora de todos nosotros; en realidad si todos no participan, nadie puede participar”, se convierte en una urgente advertencia práctica: ya no es posible procurar determinadas ventajas sólo a una parte de los usuarios, puesto que entonces ya no se trata de una ventaja: en este caso los “progresos” de la arquitectura causan daño en dos modos distintos, tanto a los privilegiados como a los excluidos; no se puede resolver los problemas de unos sin resolver contemporáneamente los de los otros. (Benévolo, 1029-1043).

En torno al segundo punto “el desafío de la conservación y del reciclaje de lo existente” Benévolo plantea por un lado la conservación de los centros históricos, donde en un párrafo constructivo enlaza a Sitte con Le Corbusier, y por otro lado plantea la conservación de los asentamientos de los siglos XIX y XX.

Sobre la conservación de los centros históricos refiere que:

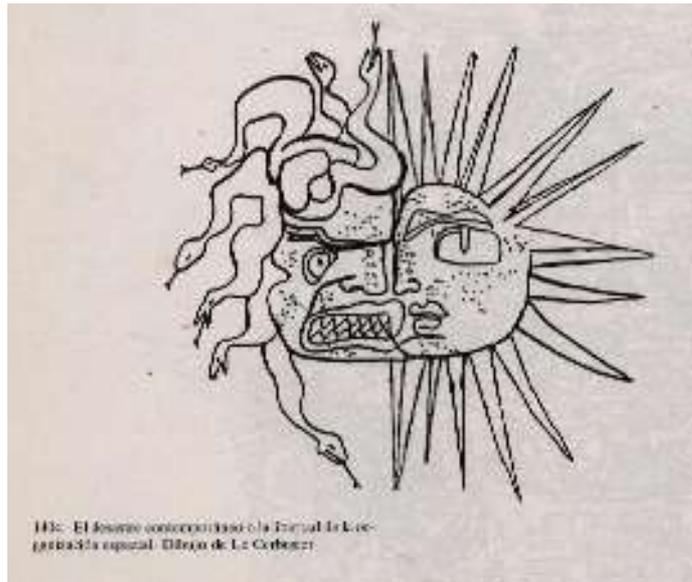
En el modelo de gestión urbana, ideado en la segunda mitad del siglo XIX, no se hace distinción, por lo que se refiere a tratamiento, entre el centro histórico y los barrios recientes. Los elementos del organismo antiguo—calles, fachadas, edificios—son asimilados a los nuevos y sometidos a la misma dinámica; exceptuando únicamente los monumentos, de los que se intenta extraer una calificación formal de toda la nueva ciudad. De hecho, como ya hemos dicho, después de París, casi todas las ciudades de origen antiguo sufren una alteración e incluso una destrucción parcial en los cien años sucesivos.

Cuando el interés se desplaza de los monumentos a los ambientes antiguos—esto ocurre a partir de Sitte—no se logra su salvaguarda hasta que no aparece una crítica al modelo tradicional y por o tanto una valoración, por parte del Movimiento moderno, de la heterogeneidad de los organismos preindustriales de este modelo. Le Corbusier reconoce en las antiguas ciudades mediterráneas los valores de continuidad ambiental perdidos que deben reintroducirse en la ciudad nueva y toma como ejemplo Venecia... (Benévolo, p. 1043).

...se procede a una nueva definición del objeto de conservación; no se trata de un conjunto de obras—monumentos y obras de arte, tutelados en nombre de un interés especializado, histórico o artístico—sino de un organismo habitado—lo que queda de la ciudad pre-industrial, con su población tradicional—caracterizado por aquella calidad que la ciudad contemporánea no posee y que la búsqueda moderna pide de nuevo: la estabilidad de la relación entre población y

marco urbano, es decir, una reconciliación entre el hombre y su ambiente, de la que tantas veces habló Le Corbusier. Este organismo constituye ya un elemento de la futura ciudad moderna y contiene una alternativa válida para el resto de la ciudad y del territorio.

Para conservar realmente este organismo es necesario una intervención simultánea en todas las zonas de la ciudad. El tejido original de la ciudad debe ser protegido y restaurado, distinguiendo las tipologías de los edificios—palacios, casas de las distintas clases sociales, iglesias, conventos, edificios especiales, espacios verdes, etc.—que determinan las posibles utilidades modernas y las operaciones de adaptación admisibles. (Benévolo, p. 1045)



Tras mirar este dibujo de Le Corbusier vale la pena pensar cuánto ha avanzado el desastre contemporáneo, y cual son las estrategias para establecer o restablecer las vías a la libertad de la organización espacial. Quizás tenga sentido pensar en el desarrollo sostenible y la agenda XXI para orientarnos a superar las contradicciones de todo tipo que nos legó el siglo XX.

Sobre la conservación de los asentamientos de los siglos XIX y XX, la tendencia desde mediados del siglo XIX de demoler fachadas y edificios comienza a cuestionarse cuando los edificios recientes también pueden considerarse “monumentos”. Se puede estudiar este cambio cultural en la capital de la cultura académica mundial, París, en los años que van de 1960 a 1970.

De Gaulle y Malraux promueven en los años sesenta un amplio programa de valoración de los monumentos y de las obras de arte...; pero al mismo tiempo, aceptan y activa aquellas iniciativas de transformación urbana que conducen a una grave alteración de París y de otras ciudades francesas... una amplia operación de *redéveloppement* del centro de París (un poco más al este fue demolida en 1935 la manzana del Beaubourg, donde en los años setenta se construirá el *Centre Georges Pompidou*)... se prepara un proyecto colosal, que ocupa 470 hectáreas del centro de París, proyecto que envejece antes de pasar a la fase ejecutiva. En 1967... se crea una sociedad de economía mixta (SEMAH) y se pide a seis grupos de arquitectos un proyecto preliminar, sobre la base de un

programa fijado por la Prefectura del Sena (830.000 metros cuadrados de oficinas, tiendas, viviendas y servicios, construidos sobre 43 hectáreas), El APUR (Laboratorio de Urbanismo de París) redacta en 1969 el proyecto definitivo, reduciéndose el programa a 400.000 metros cuadrados sobre una línea de 13 hectáreas de *Les Halles* (el mercado del siglo XIX) y del *plateau Beaubourg*... donde Georges Pompidou, que es elegido presidente a finales de 1969, decide la construcción del Museo del Siglo XX... La discusión urbana continúa e involucra al presidente Valéry Giscard d'Estaing elegido en 1974 y al alcalde Jacques Chirac, elegido en 1977... El nuevo proyecto (en el que trabajan el APUR y otros asesores) se presenta a la prensa en 1979 y del proyecto precedente sólo queda el "forum"... la totalidad del rectángulo de *Les Halles* es ahora un espacio despejado, mientras que los espacios colindantes laterales se utilizaron de manera que puedan unirse de nuevo a las manzanas existentes... Nadie está satisfecho... se convoca un nuevo concurso... La única incertidumbre que emerge de este largo asunto es el error cometido con la demolición de una construcción tradicional que, en la actualidad, hubiese podido ser utilizada de muchas formas. (Benévolo, pp. 1052-1054).

Demostraciones similares nos llegan a través de acontecimientos casi contemporáneos: la recuperación del mercado Covent Garden en Londres y la del Marketplace de Boston... En los años ochenta, se generaliza la conciencia de conservar y de reciclar las grandes estructuras recientes. Entre los casos más recientes, hay que señalar dos ejemplos parisinos: la recuperación de la estación de Orsay, comprometida en 1979 y destinada a museo y la radical transformación del gran edificio de *La Villette* —construido hace años como mercado de carne— en Museo de las Ciencias, rodeado de un Parque (para ello se hace público un concurso, que fue ganado en 1983 por Bernard Tschumi), construido y el cual es hoy uno de los grandes proyectos contemporáneos de renovación urbana y desarrollo de espacio público... Este es el caso de grandes edificios singulares, distinto es "el problema de la propia ciudad industrial, caracterizada por un dinamismo que excluye una conservación generalizada, como la que se aplica a la ciudad pre-industrial. Para garantizar, en este caso, la continuidad con el pasado es necesaria la utilización de una gama de métodos que van de la conservación a la modificación y a la sustitución, basados igualmente en el estudio analítico de los tejidos urbanos y en la comprensión de sus mecanismos de crecimiento"(Benévolo, p. 1055-1058).

Finalmente en cuanto al tercer punto, la batalla de las tendencias y las nuevas orientaciones de la búsqueda proyectual sólo referiremos que "...en los años ochenta mientras la polémica contra el Movimiento Moderno se convierte en lugar común, llegando incluso a la prensa de divulgación, se abre una serie de discusiones entre los arquitectos y los críticos especializados, que contraponen los defensores de la corriente 'moderna y los de la 'posmoderna', donde se evidencia la homogeneidad de las distintas posiciones, dentro de un nuevo eclecticismo ya fuertemente anclado a los *mass-media* y al mercado de la imagen"(Benévolo 1074-1076).

En la conclusión, el profesor Benévolo nos plantea que una discusión programática sobre "la arquitectura moderna" contrapuesta a una arquitectura con un adjetivo distinto, situada en un período de tiempo anterior o posterior, acompaña toda la historia explicada en su libro y todavía no se ha agotado en la crítica y en la prensa de los años ochenta.

Sin embargo, en los años sesenta se impone todavía una confrontación distinta, entre el conjunto de los programas y la realidad en la que vivimos, pero a partir de finales de los setenta, la batalla programática se desliza hacia el mundo del *entertainment*, donde aparece cada vez más condicionada por las reglas superestructurales autónomas. Así, pues, si queremos intentar una conclusión puesta al día de nuestra relación, debemos abandonar totalmente los términos convencionales del discurso: no hay que preguntar cómo acabó la arquitectura moderna sostenida o combatida a partir de los años veinte, sino más bien qué clase de proceso han puesto en marcha ambas solicitudes (las proposiciones innovadoras y las resistencias contrapuestas). Han transcurrido ya dos terceras partes de este siglo desde el nacimiento de la Bauhaus, por tanto, la arquitectura moderna puede relatarse en términos históricos como una experiencia real desarrollada en todos los países del mundo. El cuadro que se evidencia después de este análisis es muy distinto del programa originario; pero debe sustituirse a este último para cualquier efecto y debe convertirse en la base para un juicio concreto sobre razonamiento programático nuevo. Si queremos iniciar una valoración histórica global, es necesario recordar los caracteres del ciclo, que empieza a mediados del siglo XIX y se prolonga—incluso después del nacimiento de un modelo contrapuesto—hasta nuestros días... (Benévolo, p. 1096-1087).

En cuanto a aspectos del paisajismo, arborización y gestión en las ciudades.

En el capítulo “Elementos que forman el Espacio Urbano” del trabajo de Jorge Negrete sobre Paisajismo se indica lo siguiente:

Desde inicios de las primeras ciudades hasta la primera mitad del siglo dieciocho, jardines para el placer y árboles alineados en las vías, fueron localizados generalmente fuera de la ciudad.

A mediados del siglo dieciocho los árboles y áreas tratadas fueron introducidos en el paisaje urbano bajo la influencia de Rousseau como un “retorno a la naturaleza”. La introducción del paisajismo en las calles puede ser apreciado en el *Boulevard de la Republique (Boulevard Jean Jaures)*, en Nimes.

La introducción de árboles ayudó a perder la rigurosidad de las fachadas del Barroco y el Neo-clásico. En París las calles alineadas con árboles fueron extensivamente utilizadas y comenzaron a conocerse como “*Boulevards*”. Los árboles funcionan de forma similar a las arcadas como un elemento de armonía a la calle. Los ejemplos más resaltantes en el paisajismo de las calles lo son : Los Campos Elíseos en París, el Koenigstrasse en Dusseldorf y Unter Den Linden en Berlín

En el paisajismo de las calles los árboles pueden funcionar como elementos formales de diseño en relación a direcciones o ejes, proporciones de las calles, escala, etc. (Negrete, p. 82).

A finales del siglo XIII tras los impactos sociales de la guerra de Independencia en Estados Unidos y de la Revolución Francesa de 1789 y la nueva realidad ante el desarrollo económico y la migración de población rural a los centros poblados, las ciudades europeas y americanas son el objeto de presiones que las transforman. Los Estados representativos deben construir sedes para sus asambleas parlamentarias que no encuentran lugar apropiado en los palacios del antiguo régimen. Para las salas destinadas a teatros se conserva el modelo barroco pero cuando el poder público se hace cargo de ellos se transforman en edificios monumentales con abundancia de ambientes secundarios así como los nuevos museos públicos. Los temas referentes a hospitales y cárceles serán estudiados, conjuntamente, en los libros teóricos del principal reformador

de finales del siglo XVIII, John Howard (1726-1790). Los hospitales permanecen sujetos a los modelos tradicionales hasta la difusión del modelo-pabellón, sugerido por los higienistas, siendo el primero el hospital Laribosière en París, en 1839. El banco de Inglaterra, creado en 1694 se ubica ahora en un nuevo edificio monumental en 1788, y en Francia el banco nacional se convierte en tema del *Grand Prix d'Architecture* en 1790. Se evidencia la necesidad de construir nuevos edificios funcionales para las bolsas. En Londres 1801, San Petersburgo 1804, París 1808. Los mercados que ocupan, desde siempre, los espacios centrales de las ciudades son objeto de nueva ordenación y organización. Y por fin el tipo de cementerio moderno nace de los decretos para el traslado de las sepulturas fuera de las ciudades.

Todas estas iniciativas se suman a las nuevas formalidades jurídicas y administrativas y modifican, en su conjunto, los organismos de las “ciudades del antiguo régimen”. Las propiedades y sus cambios quedan oportunamente registradas en los catastros, realizados según los métodos de la geometría descriptiva de Monge. Los espacios públicos y privados quedan perfectamente delimitados... Las calles reciben un nombre oficial y las puertas de las casas un número cívico, para facilitar el registro de la población y el servicio postal. Los servicios públicos, por sus dimensiones, entran difícilmente en los espacios de la ciudad tradicional, así como las cárceles y cementerios que deben situarse a determinada distancia. Estas construcciones, con los grandes establecimientos industriales, se levantan más allá de los perímetros urbanos, y rompen la forma unitaria de las ciudades, mucho antes de que los espacios suburbanos sean invadidos por los barrios periféricos. Incluso las transformaciones globales se institucionalizan por medio de planes reguladores, según una costumbre generalizada.

Se define, de esta forma, el sistema de los espacios públicos, que comprenden además de las calles y plazas, las zonas verdes destinadas a pública diversión. Los parques constituyen quizás la mayor novedad de este período. Derivan de los modelos áulicos (palaciegos, cortesanos) del *ancien régime* para uso de todos los ciudadanos. Los parques reales de la zona occidental de Londres—*Kensington Gardens, Hyde Park, Green Park, St. James Park*—ya están abiertos al público en el siglo XVIII; a estos se añade, además, por un decreto del Parlamento en 1811, el *Regent's Park*, situado en la zona norte de la ciudad y proyectado por John Nash.

La Revolución convierte los parques reales de París en públicos; Napoleón promueve la construcción de nuevos parques en varios países del Imperio y sobre todo en Italia: los *Giardini* de Venecia (1807), el Pincio y los parques arqueológicos de Roma (1809-1814).

En conjunto, todas estas disposiciones transforman el escenario ciudadano, pero no controlan en absoluto los cambios provocados por la revolución industrial, cambios que se van acumulando de forma totalmente desproporcionada (Benévolo 39-44) , y que conducen a transformaciones más radicales como hemos visto anteriormente.

El viejo París tenía 384 kilómetros de calles en el centro y 355 en los suburbios; Hausmann abre en el centro 95 kilómetros de nuevas calles (suprimiendo 49) y 70 kilómetros en la periferia (suprimiendo 5). El núcleo medieval queda cortado en todos los sentidos, separando muchos de los viejos barrios, especialmente los peligrosos barrios del este, foco de todas las revueltas. La nueva red de calles superpuestas, anchas y rectilíneas forman un sistema coherente de comunicaciones entre los centros principales de la vida ciudadana y las estaciones de ferrocarril, asegurando al mismo tiempo directrices eficaces de tráfico, de cruce y de defensa: procura no destruir los

monumentos importantes, sino que los aísla y emplea como puntos de fuga para las nuevas perspectivas de las calles. En 1852 se establece la obligación de presentar una solicitud de construcción; en 1859 se modifica el antiguo reglamento de la construcción en París, de 1783-1784, y se fijan nuevas normas que relacionan la altura de las casas con la anchura de las calles (en las calles cuya anchura sea de veinte metros o más la altura deberá ser igual a la anchura; en las calles más estrechas puede ser mayor, hasta una vez y media) y, al mismo tiempo, se limita la inclinación de las cubiertas a 45 grados. (Benevolo, pp. 92-93). Muchas de estas nuevas vías, boulevares, incorporan amplias aceras y arborización.

Hausmann, aunque de tendencia autoritaria, no puede comportarse como los urbanistas barrocos, que ponen en práctica un plan preestablecido con total regularidad aprovechando el poder absoluto de sus clientes; actúa bajo control del Parlamento y del Consejo Municipal, maneja dinero público, del que tiene que dar cuenta a los cuerpos administrativos centrales, y se ve obligado a someter sus controversias con los particulares a una magistratura independiente; debe, en resumidas cuentas, contar con la separación de poderes propia de un Estado moderno, aunque con predominio del ejecutivo. Además, el poder político ya no coincide con el poder económico, y Hausmann, en sustancia, no maneja dinero propio, sino que coordina el empleo del dinero privado según un plan unitario.

Por todas estas razones el plan de Hausmann no adopta la forma de una intervención *una tantum* (¿de una sola vez?), sino de una acción continua de estímulo y coordinación de las múltiples fuerzas que actúan de modo siempre variable sobre la formación urbana; cesa así la similitud entre urbanística y arquitectura, que no actúan ya al mismo nivel, difiriendo no sólo en la escala, sino en dos niveles diferentes, recíprocamente independientes.

Se puede hacer un razonamiento similar para los resultados formales del plan de Hausmann; acepta de manera espontánea los preceptos tradicionales de simetría y regularidad, se enorgullece de haber previsto un punto de fuga monumental para cada nueva arteria y se preocupa de imponer una arquitectura uniforme en las calles y en las plazas más representativas, esforzándose en disimular las irregularidades planimétricas como en la *Étoile* (Plaza del Arco de Triunfo).

Sin embargo, la amplitud de trazado de las calles de París obliga a aplicar los preceptos tradicionales de simetría y regularidad a una escala tan grande que anula a menudo el efecto unitario que se deseaba obtener. El boulevard de Strasbourg, que mira hacia la *Gare de l'Est*, tiene dos kilómetros y medio de longitud, y el fondo arquitectónico es prácticamente invisible desde el tramo más lejano; en la *Étoile* las doce fachadas simétricas de Hitfford distan entre sí doscientos cincuenta metros, y no bastan para cerrar la perspectiva del inmeso espacio; en la prolongación de la *rue de Rivoli* las decoraciones de Percier y Fontaine se repiten tanto que la vista no distingue ya la proporción entre la longitud de la calle y las otras dimensiones... la conformación estilística de las fachadas ya no tiene otra finalidad que la de ser un ligero recubrimiento que confiera un aspecto plausible a un nuevo ambiente donde calles y plazas pierden su individualidad y confluyen unas en otras, porque los espacios quedan mucho más cualificados por las masas y los vehículos que circulan, que por los edificios circundantes, es decir, de una manera constantemente variable. Éste es el cuadro que captaron los pintores impresionistas, como Monet y Pissarro, en sus *boulevards*, a vista de pájaro, llenos de gente... (Benévolo, 104-105).



73-74. Paris, el boulevard du Temple y el parque Monceau (de A. Joanne.)

Del Plan de Hausmann para París, en la imagen superior se observa la amplitud del boulevard du Temple colmada de carruajes y peatones y el ancho de las calzadas con doble hileras de árboles. Se observan asimismo elementos del mobiliario urbano como caseta para ventas e hito de anuncio para espectáculos, así como la grandilocuencia de las nuevas fachadas sobre el boulevard. Abajo la calzada del Parque Monceau y las amplias aceras con iluminación que dan acceso a los senderos del bosque. (Benévolo, p. 95).

Los planificadores alemanes que habían ayudado a poner la profesión en manos de los ingenieros, pusieron énfasis en la sanidad e higiene que hoy llamamos salud pública... y mal copiaron de los ingleses el carácter de sus zonas verdes, lo cual fue una de las razones que llevaron a la protesta de Camilo Sitte, reflejada en su libro.

Sitte protestó cuando el diseño de esta infraestructura (de salubridad) empezó a afectar adversamente al carácter libre y orgánico del planeamiento en la superficie... (en su copia de los ingleses) los ingenieros alemanes no sólo fueron responsables del establecimiento de la rígida geometría de calles y sistemas de alcantarillado que Sitte denunciaba en el planeamiento alemán, sino también de muchos de los efectos artificiales y pintoresquistas de la escena urbana. (Collins pp. 29-31).

Una informalidad y cierto romanticismo en el planeamiento parecía haber invadido las ciudades alemanas bajo la influencia ejercida por los primeros suburbios (jardines ingleses). Los *Cottage Anlagen* del distrito XVIII de Viena, a los que Sitte se refiere en algunas ocasiones, fueron un ejemplo temprano (1872) y más bien, realmente excepcional, proyectados por el arquitecto Ferstel, maestro de Sitte, formando manzanas amplias y bastante regulares que tenían un área de jardín comunitario en su interior. Sus casas aisladas, separadas unas de otras y de la calle por bandas de vegetación, se anticiparon en muchos años al entusiasmo con que Alemania iba a acoger la idea de ciudad-jardín de Ebenezer Howard. En la misma época en que la ciudad-jardín llegaba a Alemania, los europeos estaban empezando a tener conocimiento del ejemplar movimiento por los parques urbanos en Estados Unidos, y que estaba dando como resultado amplios e interconectados cinturones de zona verde, como el de Boston, trazados en el mismo centro de la ciudad, y no simplemente aprovechando el lugar que dejaban las abandonadas fortificaciones, como sucedió en muchas ciudades europeas. Hasta ese momento los escritores alemanes, incluso Sitte, no habían expresado sino desprecio por los procedimientos de saneamiento en el Nuevo Mundo.

La cuestión de los espacios abiertos y con vegetación en la ciudad y cómo estos afectaban al organismo humano se tocó muy raras veces con objetividad científica y, en cambio, fue objeto con frecuencia de entusiasmos y de malas interpretaciones en diversas partes. La Alemania del siglo XIX no fue una excepción, y Sitte disfrutó exponiendo las bases místicas de algunas de las ideas que habían gobernado tales proyectos. Su tratamiento exhaustivo de este tema viene en su artículo de 1900 sobre la vegetación en la ciudad, que fue editado como un apéndice a las ediciones póstumas de sus obras. (Collins, pp. 31-32). La cuestión de si la función de los árboles y arbustos “como pulmones de la ciudad” lo es en un sentido realmente físico o es, en cambio, meramente metafórico, todavía seguía en pie en 1965, momento en que se escribió ese libro en su original en inglés. Hoy, en 2007, aparentemente está más clara la función de ambiente sano que cumplen los árboles en la ciudad, sobre todo para mejorar el clima.

Otra cuestión entre las muchas que preocupaban a los profesionales en tiempos de Sitte, otra novedad la constituyeron la alineación de fachada de la edificación y la alineación vial. Éstas tuvieron especial importancia en el ensanchamiento de las calles del interior de los cascos antiguos. La ley fundamental que regía para estas cuestiones fue la de Prusia de 1875, bastante primitiva en relación a los apéndices en relación a los niveles alcanzados en el siglo XX, y que aparentemente llevó a la indiscriminada confianza en la línea recta, en el planeamiento de las calles que Sitte desaprobaba con

tanto calor. Sitte afirmaba que las alineaciones de edificación irregulares y los elementos de proyección antiguos tenían cierto encanto en sí mismos, y que estéticamente no eran preferibles las alineaciones de fachadas uniformes. (Collins, pp.32-33).

Uno de los aspectos más interesantes del libro de Sitte, como tratado de planeamiento urbano, es su forma de extraer criterios generales del conjunto de ejemplos concretos que las ciudades antiguas ofrecían. En el prefacio de su edición de 1901 explicaba que: “La idea básica de este libro...es aprender tanto de la Naturaleza como de los maestros antiguos también en las cuestiones de planeamiento”. Con esto quiere decir que el planeamiento urbano es un arte y que como tal todos aquellos que lo practican deberían sacar provecho de los mismos consejos que los grandes maestros habían dado a los pintores y escultores desde tiempo inmemorial.

Sitte al hablar de “Naturaleza” se estaba refiriendo aparentemente a las funciones naturales de la ciudad: el ambiente del hombre como ser social y artísticamente sensible. El problema no era meramente el de la infraestructura sanitaria o el del flujo del tráfico, como otros habían insistido, sino el de cómo diseñar la totalidad para que la ciudad fuera, psicológica y fisiológicamente, adecuada a las necesidades de las posteriores generaciones de los ciudadanos que residieran en ella, específicamente sus espacios abiertos y sus paseos para asambleas y la satisfacción de la contemplación individual, etc. Esta era, se ha de admitir, la imagen de la metrópoli libre del carácter siniestro que en general se le atribuía a la ciudad en el siglo XIX. Para Sitte el ejemplo de las ciudades del pasado era instructivo no por cualquiera de sus estilos en particular de arquitectura o construcción urbana... sino más bien por sus ideas básicas sobre el arte de vivir. La aportación de Sitte, como la de Riegl y Wölfflin en otras artes, fue notable por su reducción del entorno urbano a lo esencial, que subyace en todos y cada uno de los estilos de cada época... fundamentó su análisis en el modo de percepción del espectador moderno y del período histórico en cuestión. Uno siente después de leer el ensayo de Sitte de 1887 que, como artista, estaba cansado de la arquitectura y que estaba a punto de girar hacia el planeamiento urbano, pues este último le proporcionaba la oportunidad única de hablar en términos de conceptos artísticos abstractos más que de los detalles específicos. La construcción de ciudades era un arte de diseño puro. Etiquetar a este hombre como medievalista, barroco o romántico es absurdo; aunque los resultados pueden variar en cada caso, el método de Sitte es igualmente aplicable a los asentamientos de la Europa Central, China o del Altiplano del Perú. En este aspecto era absolutamente moderno. (Collins, pp. 66-67).

Sobre su tipo favorito de encuadre urbano, habla con frecuencia de la perspectiva lineal, pues era tanto pintor como estudioso de la historia de la perspectiva, se apoya con frecuencia en términos tales como “dirección visual” o “línea de vista”. Si embargo no se limitó a los aspectos simplemente físicos o geométricos de la perspectiva, sino que abordó los problemas formales de la construcción de la ciudad desde los puntos de vista psicológicos más avanzados, que tendían hacia lo intuitivo y que fueron tan característicos en la nueva orientación antirracional que marcó el período del *Art Nouveau*. Estaba fascinado por la perspectiva, en especial por la que se conseguía en las panorámicas barrocas, pero personalmente prefería vistas más contenidas de carácter pictórico, que sus contemporáneos llamaban “efecto

arquitectónico cerrado”. Se puede ver esta tendencia en el impresionismo tardío; su parecido queda bien ilustrado por las escenas urbanas de su contemporáneo Camille Pizarro (1831-1903)... quien disfrutaba usando la perspectiva, pero muchas veces desplazaba su eje hacia un lado del espectador con lo que la vista se cerraba (series del *Pont Neuf*); también pintó la belleza de las calles curvas y cerradas... Una visión de la ciudad ideada de esta forma parece ser más el resultado del punto de vista del espectador que de cualquier estructura pictórica apriorística (perspectiva) o plan urbanístico apriorístico (cuadrícula); Sitte habla constantemente de lo que el espectador debe comprender de una ojeada. Todo esto le llevó a una interpretación bastante personal de la “orientación” en la ciudad...y que los planificadores urbanos evidentemente nunca comprendieron, ya que en ninguna parte la han comentado. En cambio se agarraron a su uso de la palabra *malerisch* como si sólo significara efecto pintoresco medieval de aspecto algo destartado, y procedieron a adjudicar el término de romántico a Sitte y a sus seguidores. Indudablemente, muchos de estos últimos fueron tan culpables de este malentendido como los que le criticaron; y muchos efectos extraños y románticos fueron perpetrados en nombre de Sitte. (Collins, p. 67-68 y 393)

La orientación que Sitte estaba buscando...no corresponde al significado geográfico de la palabra “orientación”, ni al de una forma de estar en armonía con el entorno cosmológico, sino que en cambio se refiere a su personal investigación hacia una siempre única y altamente caracterizada escena urbana, que provoque reacciones que más tarde se recordarán. Es, pues, por un lado muy pragmático y por otro lado algo epicúreo, pero nunca platónico o cosmológico, hasta por lo que respecta a su teoría de planeamiento. (Collins, p. 409).

Sitte no dio ningún detalle del carácter espacial de las calles... excepto cuando dice que el espacio en las calles vecinales debería ser, siempre que fuera posible, ocultado de las plazas. Las plazas ajardinadas y los parques, al contrario que las plazas propiamente dichas, deberían localizarse a alguna distancia unas de otras y separadas, interponiendo masas de edificios, de la misma forma que el patio interior de un edificio queda separado del siguiente. Para Sitte, pues, el diseño urbano consistía en ordenar los espacios en atractivos y útiles *patterns* (patrones) y secuencias, más que en dividir el lugar de manzanas separadas por arterias de tráfico como en sistema de malla. Desde un principio Stübgen no estuvo de acuerdo en esto con él, pero sus admiradores opinaban que Sitte había hecho del arte urbano un arte verdaderamente espacial. (Collins, p. 69)

Es característico además, que finalmente Sitte se interesase por lo otro intangible de la escena urbana—la vegetación—. Sobre ésta, sus ideas, como podíamos esperar, eran diferentes de las que generalmente se sostenían en su tiempo.

Consideraba que, tanto si su propósito era “higiénico” como “decorativo”, la distribución de los árboles y arbustos era cuestión de gusto sensible y no de disposición geométrica. El gran árbol aislado, cuya civilizadora influencia alabó, debía emplazarse en un extremo o en una esquina del espacio, igual que si fuera un monumento. Las masas de árboles o arbustos debían disponerse formando grupos, siguiendo ritmos instintivos en vez de insulsas líneas geométricas. Para Sitte estos elementos formaban parte de la estructura arquitectónica de la ciudad y debían diseñarse, por tanto, armónicamente con edificios, monumentos y fachadas más que compitiendo con ellos y ocultándolos. También especuló sobre las maneras en que tales ajardinados

mejor podrían ofrecer distracción y descanso a los ciudadanos modernos: en parques y jardines públicos, bien protegidos del tráfico e igualmente en los patios interiores de los edificios. (Collins, p. 69).

Lo que sucedió fue que estas ideas tuvieron poca repercusión en Alemania hasta después de su muerte, puesto que la revista en que las publicó era desconocida y el ensayo generalmente no se pudo conseguir hasta que sus hijos lo publicaron como un apéndice a la edición de 1909 de su libro. (Collins, pp. 69-70)

Así pues, la arquitectura y la naturaleza, y los llenos y vacíos, era para Sitte los elementos primarios para hacer de la ciudad aquella obra de arte total hacia lo que sabemos que aspiró siempre: la ciudad como “una asociación popular de todas las artes plásticas”... La necesidad de la intervención de los artistas en el planeamiento urbano era obvia en 1889 y los arquitectos desde hacía algún tiempo se estaban mostrando ansiosos por moverse en este campo. Pero cuando Sitte justificó la participación de artistas en las cuestiones de proyección de la ciudad, en virtud de haber detectado la mano del artista en la factura irregular de las ciudades antiguas, provocó una polémica que todavía hoy no se ha resuelto.

En Inglaterra se desarrolla el movimiento de Ciudad Jardín (*Garden Cities*) con Ebenezer Howard. En los Estados Unidos hay notables experiencias para introducir la naturaleza en el paisaje urbano, a raíz del concurso para el Parque Central de Nueva York, que gana Frederick Law Olmstead, de donde se desprende una profusa cadena de proyectos que van desde Boston, Chicago, hasta San Francisco, pasando por el Parque de Yosemite, Primer Parque Nacional decretado en el mundo. Allí se desarrolló un movimiento de *city beautiful*.

Tras la Primera Guerra Mundial impresiona entre un bullir de nuevas propuestas el alcance de los proyectos del alemán Bruno Taut (discípulo de Theodor Fischer y admirador de Sitte) quien vio el planeamiento del mundo en su totalidad como una tarea esencialmente artística. El concepto de su grupo de la *Stadkrone* (La Corona de la Ciudad) es una derivación, característica del siglo XX, de la imagen de Sitte de la ciudad como entidad arquitectónica y social. Aunque en parte surge del concepto de silueta urbana...es esencialmente un centro cívico intelectual y sagrado rodeado de un racimo de plazas cerradas. Este anhelo por un acento elevado en el perfil urbano es un símbolo del planeamiento más conservador de los Estados Unidos después de la Primera Guerra Mundial: el Capitolio del Estado de Nebraska, la *Catedral of Learning* en Pittsburgh, las páginas del *Civic Art* de Hegemann y Peets. Lo esencial, sin embargo del mundo nuevo de Taut son el uso de cristal y vidrio al estilo de Schherbart y su pirotecnia aérea, que todavía hoy son futuristas. ¡Taut eclipsó el sueño de Sitte de la *Holländer Turm!* (Collins, pp. 114-116). Esto nos indica que hacia 1920 la concepción de la arquitectura y del planeamiento había crecido hasta abarcar las interrelaciones que cubren regiones enteras. Sobre esto...en Sitte había muy poco o casi nada. Deriva en cambio de la tradición de estudios sociológicos y ecológicos que iniciaron Patrick Geddes, los hermanos Réclus y algunos otros. El pensamiento en este sentido fue muy estimulado por la obra de Daniel Burnham, especialmente su Plan de Chicago que tanto alabó Hegemann en la Exposición de Berlín de 1910. Nada sorprendió tanto a los alemanes como encontrar que los norteamericanos en lugar de vivir como pioneros en pequeñas colonizaciones en damero replanteadas por apresurados topógrafos de la red

ferroviaria, en cambio, estaban realmente por delante del resto del mundo en tres aspectos:

1. El concepto de plan regional vinculado a las vastas redes de transporte.
2. El trazado de parques urbanos y espacios verdes a escala metropolitana para recuperar suelo, aislar las áreas residenciales, fines recreativos, etc. Olmsted y Baxter...fueron pioneros de esta tendencia que entonces estaba aventajando a los ingleses.
3. El movimiento *City Beautiful*, que tenía su origen en la *World's Columbian Exposition* de 1893, cuyo mayor éxito fue aplicar al planeamiento urbano los principios de las Bellas Artes sobre composición, simetría y *point*. Otra vez Burnham. (Collins, pp. 116-117)

El proceso de la arquitectura y el urbanismo, y por ende del tratamiento del paisaje urbano continúa a lo largo del siglo a través del los congresos del CIAM, las tendencias de las *New Towns* en Inglaterra tras la Segunda Guerra Mundial y la propuesta del Team X en los cincuenta, tras el último CIAM. Claves para el tratamiento del paisaje urbano que se aprende en las escuelas de arquitectura son los aportes contenidos en los trabajos de Gordon Cullen y de Kevin Lynch, que datan de experiencias en los años cincuenta.

Para Kevin Lynch, “una ciudad es la unidad característica física y social de civilización. Ella posee tamaño, densidad, grano, perfil y patrón. La gente que vive en ella modela estas propiedades y es modelada por ellas” (citado por Negrete p. 3, tomado de *Scientific American*, de Abril 1954, vol. 190, p. 63). Publica *La imagen de la ciudad* como resultado de estudios dirigidos conjuntamente con el profesor Gyorgy Kepes en el “Centro de Estudios Urbanos y Regionales” del Instituto Tecnológico de Massachussets M.I.T., contando con un generoso aporte de fondos de la Fundación Rockefeller. Lynch reconoce que el libro en sí forma parte de una colección de volúmenes publicados por el Centro del M.I.T. y la Universidad de Harvard que resulta de las actividades de la investigación urbana de esas dos instituciones. Publicado por M.I.T. Press en 1959 (publicado en español en 1960) indica que este es un libro del aspecto de las ciudades:

... “sobre si este aspecto tiene alguna importancia y si se lo puede cambiar. El paisaje urbano, entre sus múltiples papeles, tiene también el de algo que ha de verse, recordarse y causar deleite. Dar forma visual a la ciudad constituye un tipo especial de problema de diseño; un problema bastante novedoso, dicho sea de paso”.

Su aporte contiene el estudio del caso de tres ciudades norteamericanas (Boston, Jersey City y Los Ángeles), a través de los cuales sugiere un método por medio del cual se puede empezar a ocuparse de la forma visual en la escala urbana, y ofrece algunos principios básicos de diseño urbano. En la presentación de la editorial se indica que “constituye un renovado eficaz aporte a la comprensión y transformación de nuestras ciudades” donde el autor realiza “un apasionante análisis del aspecto visual de las ciudades” que aunque son norteamericanas, el lector interesado podrá fácilmente sacar conclusiones de vigencia universal, sobre todo aplicables a muchas ciudades de Latinoamérica, para así contribuir al esclarecimiento de aspectos de la ciudad, que hasta la fecha en su mayor parte aparece como inédito, como *La Imagen del Medio Ambiente* (con referencias a la “legibilidad”, la elaboración de la imagen, estructura e identidad y

la imaginabilidad), a La Imagen de la Ciudad y sus Elementos (sendas, bordes, barrios, nodos y mojones—o hitos—sus interrelaciones, la imagen cambiante y la cualidad de la imagen), a La Forma Urbana (el diseño de las sendas, el diseño de los otros elementos, cualidades de forma, el sentido del conjunto, la forma metropolitana y el proceso de diseño) para concluir con uno referido Una Nueva Escala.

Por otra parte, con estudios que datan también de los cincuenta, por parte del inglés Gordon Cullen en su libro *El paisaje urbano: tratado de estética urbana* publicado en español en 1974 se señala que:

... el paisaje urbano es el arte que permite transformar un grupo de tres o cuatro edificios de un embrollo sin sentido alguno en una composición plena de él; o una ciudad entera de un diagrama de trabajo sobre papel en un medio viviente tridimensional para seres humanos, que satisfaga a quienes viven y trabajan en el o simplemente lo contemplan.

La obra de Cullen es “una revelación vívida en palabras y fotografías de los principios subyacentes a toda planificación acertada de ciudades en todas las épocas y climas, y de la variadísima serie de efectos que puede evocar el planificador urbanista mediante la manipulación cuidadosa de los elementos componentes”. Cullen comienza describiendo e ilustrando 1) Los ingredientes básicos del, paisaje urbano—cierres, sorpresa, 2) continua mostrando estos ingredientes reunidos en el amplio contexto del escenario de la ciudad y 3) acaba revelando la verdadera poesía del paisaje urbano: primero en estudio de ciudades existentes y luego en propuestas para nuevos proyectos.

Pero en cuanto a la ambientación urbana es desde Brasil donde se va a dar una de las más importantes experiencias al respecto, con uno de los arquitectos paisajistas más hábiles en nuestros días, Roberto Burle Marx, quien participa en el experimento de arquitectura moderna que sobre el edificio del Ministerio de Educación, tuvo Le Corbusier con Lucio Costa, y Oscar Niemeyer. Burle Marx, entre múltiples trabajos de jardines para residencias privadas trabaja en una serie de obras públicas como el aeropuerto de Santos Dumont, la embajada de Canadá en Río, la rectificación de la costa prevista en el Plan Regulador de Río de Janeiro, con Lucio Costa y Niemeyer en el paisajismo de Brasilia, en Caracas el parque del Este y los jardines del Parque Central, en Maracaibo la propuesta no ejecutada del Jardín Botánico, más una serie de obras en el mundo, destacando entre una de sus últimas y destacadas, los jardines de las Torres Petronas en Kuala Lumpur. En la década de los sesenta surge en el ámbito de los países desarrollados la preocupación por el deterioro de los centros urbanos, que indujo programas de peatonalización, rescate de centros y paisajismo en todos los países europeos, norteamericanos y algunos asiáticos. Esta iniciativa que coge impulso en la década de los setenta comienza a tener repercusiones en países del Tercer Mundo. En la América Latina las experiencias renovadoras arrancan en la década de los ochenta y toman impulso en la década de los noventa, fructificando en la primera década del siglo XXI, de donde resaltan las experiencias del alcalde Enrique Peñalosa en Bogotá, las de Quito y Guayaquil—esta última bajo la alcaldía del expresidente Febres Cordero— y las experiencias de renovación urbana parte de un plan nacional en Chile, dentro de la programación de obras por el Bicentenario de la Independencia que se cumple en 2010, cuya formulación e inicio de ejecución se cumplió en el gobierno socialista iniciado en el año 2000 bajo el Presidente Lagos, que contempla el saneamiento del río Mapocho en

Santiago y toda una infraestructura de parque y recreación en sus riberas, así como importantes proyectos en los principales centros urbanos regionales.

En Caracas, Venezuela en relación a paisajismo y parques urbanos podemos referir al Parque El Calvario de fines de siglo XIX, al que adosa la renovación del insalubre barrio de El Silencio, la primera obra moderna de vivienda multifamiliar, donde la cuadra de edificios en su perímetro contiene en su interior un área libre y de jardines para disfrute de los residentes. El Parque Los Caobos, el ambiente de urbanismo moderno con tratamiento paisajista de la Ciudad Universitaria de Caracas y el Jardín Botánico adjunto en la década de los cincuenta, donde los edificios de las Facultades, los Estadios, el Aula Magna y su Plaza Techada, la Biblioteca, entre otros constituyen en conjunto a través de llamativos pasillos techados, una máxima obra representativa de la propuesta de Villanueva de síntesis de las artes figurativas, creando espacios en los que la arquitectura, la escultura y la pintura están presentes—con los jardines—según un esfuerzo común. El Parque Central, iniciado en 1970, se basa en el énfasis neotecnológico y en la estrategia de crear una ciudad de alta calidad dentro de la gran ciudad desordenada, con proyecto del estudio Siso & Shaw y Asociado, asesorados por un complejo equipo interdisciplinar: ingenieros calculistas de estructuras, arquitectos paisajistas, diseñadores industriales, diseñadores gráficos, ingenieros de instalaciones, etc. Este gran conjunto residencial y comercial, destinado a las clases medias altas, realizado según una arquitectura monumental e internacional que exteriorice la imagen del petróleo y del optimismo desarrollista, está pensado desde una concepción urbana totalmente diversa a la ciudad tradicional. Mediante diferentes niveles de tráfico (peatonal), un gran papel de los jardines diseñados por el arquitecto paisajista Burtle Marx, con profusión de obras artísticas que desarrollen la idea de integración artística establecida por Villanueva en la Universidad, se plantea esta operación de prestigio en la que se pretende integrar armoniosamente funciones residenciales, recreativas, culturales, comerciales y de servicios, dentro de un conjunto de un altísimo nivel de equipamientos (Benévolo 794-799). Más recientemente el tratamiento de la Avenida Bolívar como Parque Vargas.

Sin embargo la arquitectura paisajista ha tenido escaso desarrollo en el país, limitándose a propuestas privadas, faltando lineamientos que orienten la regeneración de los paisajes urbanos y rurales venezolanos. Destacan, sin pretender ser exhaustivos los planes de recuperación de una parte de las márgenes del río Cabriales en Valencia, hoy convertido en Parque y continuidad de planes en Maracaibo. En Mérida, con un entorno de verdor, montañas y biodiversidad, no se ha logrado concretar lineamientos de paisajismo para la ciudad ni se ha logrado desarrollar el Parque Metropolitano Albarregas, de 22 kilómetros de largo en una franja variable de unos 300 metros, que vendría a constituirse en el eje estructurante socio ambiental de la ciudad.

Concluimos esta reseña sobre el urbanismo con una parte de la conclusión del trabajo de Jorge Negrete, donde señala que aunque la calle ha jugado un papel importante en las primeras ciudades su desarrollo alcanzó un punto relevante durante el Renacimiento. Los desarrollos teóricos del renacimiento establecieron un marco de referencia para el desarrollo consciente de la calle en períodos posteriores. Uno de los desarrollos de mayor influencia fue el que tomó lugar durante el período del Barroco, en donde sectores complejos de lugares y modos fueron interrelacionados por significados de ejes y calles. La calle comenzó a ser un elemento integral de la ciudad. Sin embargo, a principios del siglo XX la tradición en general y la calle en particular fueron

rechazadas. El rompimiento con la historia comenzó a ser un lema del movimiento moderno, contribuyendo de una manera significativa a la declinación de la calle tradicional.

La llegada del movimiento moderno en arquitectura ha tenido un impacto negativo sobre la calle tradicional. Sus profecías no han podido ser realizadas, sin embargo, sus características son hasta el momento completamente válidas, en particular aquellas características que proveen un espacio abierto diferenciado y crean diferentes cualidades de lugares en un contexto urbano. **Crear un “sentido de lugar” ha sido una de las grandes fallas del estilo internacional, siendo esto todavía una necesidad básica del hombre.** (Negrete, p. 177-179)

Hoy, en este trabajo, se intenta insistir en la necesidad de la manipulación cuidadosa de los elementos componentes en la calle como lo plantea Cullen, especialmente en las aceras en la ciudad de Mérida, despejándolas, ambientando con paisajismo la calle, resolviendo la infraestructura de desagües... y tratando de encontrar esos principios subyacentes para mejorar la calidad del espacio y por ende la calidad de la vida como un ejemplo sobre el urbanismo contemporáneo. La introducción de vegetación y el paisajismo de calles está pensada no sólo como la introducción de elementos naturales donde la amplitud de aceras lo permita, sino también como un aporte para el mejoramiento del clima, generación de sombra, absorción del polvo urbano y como mejoramiento del aspecto estético frente al desorden tipológico de paramentos que se ha permitido en la ciudad, por falta de ordenanzas adecuadas, lo cual en cierta forma tiene un carácter irreversible por lo menos a mediano plazo.