

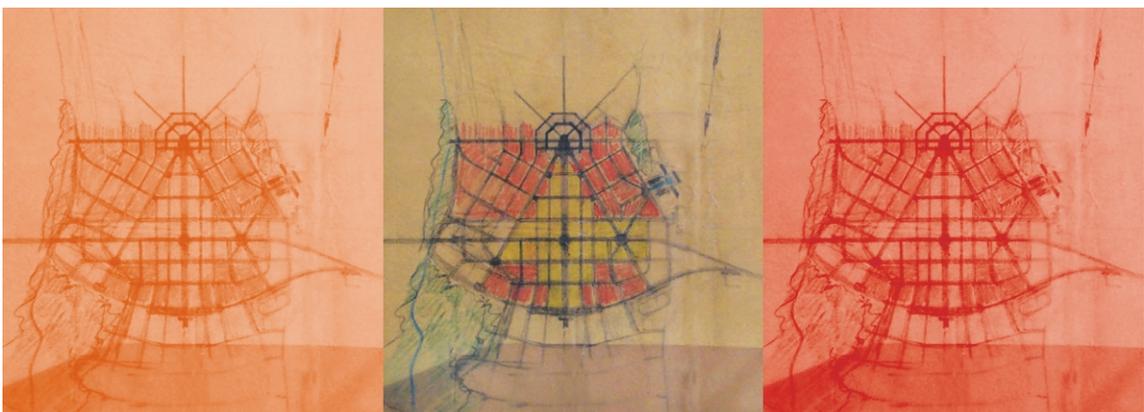
Goiania – La Ciudad Premoderna del “Cerrado”

1922-1938

Modernidad y Ciudad Jardín en la urbanística de la nueva capital del Estado de Goiás

Jacira Rosa Pires

Tesis doctoral



Universitat Politècnica de Catalunya
Escola Tècnica Superior D'Arquitectura de Barcelona
Departamento: Composición Arquitectónica
Programa de Doctorado: Teoría e Historia de la Arquitectura
Tesis Doctoral

**Goiania – La Ciudad Premoderna del “Cerrado”
1922-1938**

Modernidad y Ciudad Jardín en la urbanística de la nueva capital del Estado de Goiás

Alumno: Jacira Rosa Pires
Director: José Luis Oyón Bañales
Goiania, Octubre de 2005

Agradecimientos

Son muchas las personas a las que debo agradecer su ayuda. Por donde empezar es la dificultad. Empiezo entonces por lo más próximo, que es mi familia. Ella me ha dado apoyo en las varias fases del doctorado; desistir jamás fue el principio y con eso el apoyo recibido fue incondicional:

A mis padres: Antonio Pires da Costa (*post –mortem*)
Tomásia Rosa Pires

Muchas gracias.

A mis hermanos:

Jandira Pires de Morais
Suirá Pires Cardoso
Anadir Rosa Pires
Guilhermina Marta Pires
Elisabeth Pires Geraldinne
Antonio Pires Filho
Francisco César Pires
Ana Silvia Pires

Muchas gracias.

Quiero también agradecer a todas las personas que, directa o indirectamente, hicieron posible la realización de este estudio, especialmente al Prof. Manuel Guárdia que en momentos de difícil decisión me aconsejó y abrió puertas; al Prof. José Luis Oyón Bañales, que me acompañó en todo el recorrido; al Prof. Laurent Coudroy de Lille quien, en el IUP (París), me proporcionó varios escritos; a la bibliotecaria Raquel Corrêa Lima (Río de Janeiro), nieta de Attílio Corrêa Lima, que me concedió acceso a gran parte del acervo de ese renombrado arquitecto. En Goiânia debo agradecimientos especiales a la Prof.^a Elane Ribeiro Peixoto, por las palabras de incentivo en el momento de revisar la tesis; a la arquitecta M. Narcisa de Abreu Cordeiro, por el apoyo y ayuda en el material pesquisado y en la documentación histórica; al Prof. Antón Corbacho Quintela, por la colaboración en las dudas sobre la lengua española; a la UCG, al *Departamento de Arquitetura Prof. Edgar Fraeff* y a mis colegas del departamento, por el aguante con el tiempo gastado en el doctorado; a Matheus Rocha Santiago, que dio preciosa forma final a la tesis; a Rodolfo Pires Geraldine y a Paula Mendonça Pires, por colaborar en la mecanografía.

Finalmente agradezco a todos aquellos que en la UPC estuvieron próximos, amenizando las dificultades de la comunicación a distancia.

RESUMEN

Las teorías surgidas en el paso del siglo XIX al XX seguramente fueron las responsables de los cambios y de la manera de plasmar la ciudad en esa época. Nuestra atención se centra en el estudio de la forma de interacción de esas teorías con la urbanística brasileña en el proceso de implantación de la ciudad. Nos ubicamos de manera especial en el furor de las discusiones teóricas preliminares del Movimiento Moderno, con la atención puesta en la realización de la ciudad de Goiania en 1933, como paso inicial y fundamental hacia las posteriores implantaciones, bajo los reflejos del urbanismo moderno, de Brasilia (Estado de Goiás) en 1960 y de Palmas¹ (Estado de Tocantins) en 1990.

Las teorías urbanísticas surgidas entre los siglos mencionados se difundieron por gran parte del mundo y hoy forman parte de nuestra realidad urbana, invitando a la reflexión para entender mejor cómo funcionan nuestras ciudades. La teoría más carismática en ese momento era la “ciudad jardín” de Howard, aunque también llamaban la atención la “ciudad lineal”, de Arturo Soria, en Madrid, la “ciudad industrial” de Garnier, en Lyon, y la zonificación del urbanismo alemán; todas ellas eran presupuestos y antecedentes del plan de la “nueva ciudad” que por entonces surgía. Nos interesa estudiar cómo y en qué medida estas propuestas colaboraron en la estructuración del plan de Goiania, directa o indirectamente, a través de la inquietud de la academia de los arquitectos que, en los años 20, se encontraban en Río de Janeiro y Sao Paulo y, a partir de los años 30, en Goiania.

Para ese propósito fijaremos nuestro estudio en el período de entreguerras, que en Francia está representado por los arquitectos de la *Société de Urbanistes Franceses-SFU*. Los urbanistas de esa sociedad fueron los grandes vencedores de los concursos de planes para las ciudades en un periodo que coincidió (1927-1931) con el postgrado de Corrêa Lima² en París. Sobre ese período vamos a desarrollar nuestro trabajo, estudiando los primeros momentos del urbanismo moderno, a comienzos del siglo XX, en la secuencia París-Río de Janeiro, y sus proyecciones en el Plan Piloto de Goiania. En otros términos, se trata, en primer lugar, de hacer una lectura del proceso de creación de las propuestas teóricas urbanísticas y, en segundo lugar, de examinar su realización en un espacio distante de los lugares o centros hegemónicos de las formulaciones teóricas. En el ámbito brasileño, tomamos el Plan de Agache para Río de Janeiro y el plan de Corrêa Lima para Goiania como marcos de apertura en las discusiones teóricas urbanísticas en Brasil.

Esas reflexiones simbolizan el momento teórico urbanístico en el mundo. De manera particular, ellas también suponen la demostración de la llegada del urbanismo y de la arquitectura del Movimiento Moderno que, en sus primeros momentos, aún estaba mezclado con las teorías clásicas en versión de la *city beautiful*. Esas discusiones fueron importantes para la estructuración del urbanismo como disciplina y, consecuentemente, para la formación académica de los arquitectos.

¹ La ciudad de Palmas es la capital del nuevo Estado de Tocantins, surgido de la división del Estado de Goiás.

² Atílio Corrêa Lima, ingeniero arquitecto graduado en Río de Janeiro y posgraduado en París, autor del plan de Goiania, objeto de estudio de esa tesis.

ABSTRACT

The theories that appeared between the end of the XIX century and the beginnings of the XX century were probably the causes of the urban changes and were the way for conceiving the city in that period. Our interest resides in the analysis of the way in which those theories made connections with the Brazilian urbanism along the process of establishing the city. We are relatively situated at the exciting top of the preliminary theoretical discussions of the Modern Movement, with our focus put on the building of Goiania, in 1933, as a first and fundamental step towards the latest creations under the modern urbanism reflections of Brasilia (Goiás State), in 1960, and Palmas (Tocantins State), in 1990.

The urbanism theories that appeared between the centuries in question did spread out along a big part of the world and nowadays constitute our urban reality, inviting us to a special reflection for understanding in a better sense how our cities function. The most charismatic theory in that moment was the “garden city” developed by Howard, though the “ciudad lineal” of Arturo Soria, in Madrid, the “industrial city” created by Garnier, in Lyon, and the zoning from the German urbanism were also considered as interesting projects. All of them were motives and antecedents in order to conceive the “new city” that was starting in that moment. It’s our interest to study how and in what grade those propositions collaborated to make, directly or indirectly, Goiania structure through the academic worries felt by the architects who, in the twenties, were in Rio de Janeiro and Sao Paulo and, from the thirties, in Goiania.

For this aim, we established our study on the time passed between the two World Wars, which in France is represented by the architects belonged to the *Société de Urbanistes Franceses-SFU*. The professionals occupied with the urbanism in that society were the great winners of the plan’s competitions about cities celebrated along a period that coincided (1927-1931) with the master made by Corrêa Lima at Paris. About that period we are going to develop our work. We will study the first moments lived by the modern urbanism, at the beginning of the XX century, in the axe constituted between Paris and Rio de Janeiro. We will study too its projections in the Goiania Pilot Plan. In other words, first we pretend to make a special lecture of the creation process which was had by the urbanism theoretical propositions and, secondly, we pretend to exam its development in a space which was far away from the places or the hegemonic centres in which were created the theoretical formulas. In the Brazilian case, we consider the Plan drew by Agache for Rio de Janeiro and the plan designed by Corrêa Lima for Goiania as fundamental points in order to open Brazil towards the theoretical discussions about urbanism.

Those reflections symbolise the theoretical moment about urbanism in the world. In a particular way, they also represent, by one hand, the demonstration of the urbanism arrival and, by other hand, the arrival of the Modern Movement at the architecture. At the beginning, that Movement was still mixed with the classical theories contained in the *city beautiful* version. These discussions were important for fixing urbanism as a subject and, so on, for the architect’s academic knowledge.

PRESENTACIÓN

El tema y los objetivos escogidos para desarrollar la tesis pertenecen a nuestra ansia y a nuestra curiosidad. Son el resultado de una vieja trayectoria de investigación iniciada pero no concluida. En la década de 1980 se constituyó un equipo de investigación, del cual yo formaba parte, que tenía como objetivo documentar la historia del desarrollo urbano de Goiania³, ciudad surgida en 1933 y situada en el Estado de Goiás, región Centro-Oeste de Brasil, (IL. 1 y 2). Aquel proyecto de investigación tenía la intención de reunir la documentación perdida sobre Goiania y organizar la existente para así poder colaborar con las investigaciones y propuestas futuras de la planificación de la ciudad. Pero esa investigación⁴ no se culminó a causa de la discontinuidad administrativa regional y de las dificultades económicas del ayuntamiento de Goiania. Durante el desarrollo de ese proyecto fue percibida la necesidad y la importancia de estudiar tanto los orígenes conceptuales del plan urbanístico de Goiania como el momento histórico que había generado ese plan.

Ese plan fue contratado en 1933 por el médico Pedro Ludovico Teixeira, interventor⁵ en el Estado de Goiás, al arquitecto Atílio Corrêa Lima (IL. 3) y fue reformulado a partir de 1936 por el ingeniero arquitecto Armando Augusto de Godoy (IL. 4).

El objetivo de esta tesis es, por un lado, estudiar el Plan de Goiania desde el punto de vista de las discusiones y de los planteamientos teóricos urbanísticos y, por otro, analizar su realización demarcando el momento político que la permitió. En la delimitación del período de estudio fijamos como comienzo la década de 1920 y como final la década de 1930, con especial interés en el período comprendido entre los años 1932-1938, cuando se inicia la elaboración del Plan Piloto de Goiania y cuando se termina su implantación, oficializada a través del decreto 90A de 30/07/1938 que lo delimitaba y definía como instrumento de control urbanístico.

Sobre la cuestión general del urbanismo destacaremos los factores y actores que efectivamente contribuyeron para la concepción estructural del plan de Goiania.

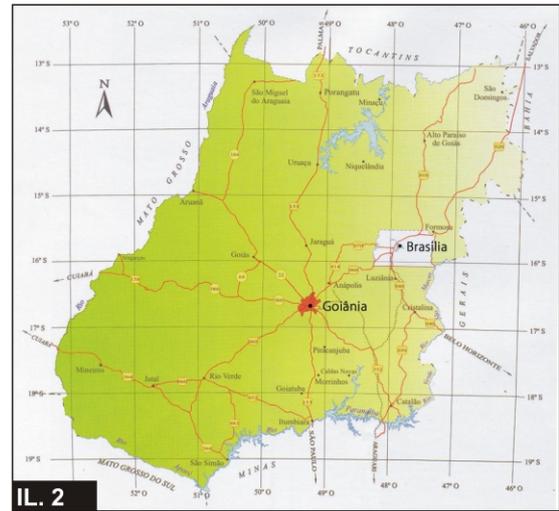
³ La ciudad de Goiania tiene hoy una población de 1.090.000, sin contar los habitantes de la periferia. Está situada a 225 Km de Brasilia en el "Planalto Central de Brasil".

⁴ De esa investigación resultaron varios estudios, siendo que dos documentos fueron organizados y publicados por la arquitecta M. Narcisa de Abreu Cordero Pires. (Ver referencias en la Bibliografía).

⁵ Interventor es una función nombrada por el Presidente de la República para asumir provisoriamente el gobierno de un Estado. En este caso, Ludovico Teixeira fue el interventor nombrado provisoriamente para gobernar el Estado de Goiás.



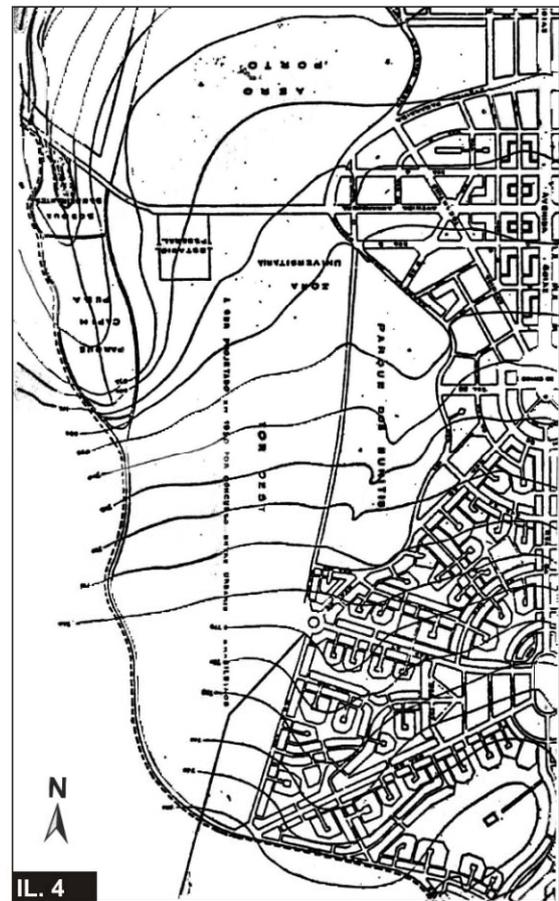
IL. 1: En el Estado de Goiás y Tocantins fueron fundadas las tres ciudades planeadas del Centro Oeste do Brasil: Goiânia, Brasília y Palmas. Hasta el final de la década de 1980 el Estado de Goiás sumaba el área de los Estados de Goiás y Tocantins, lo que dificultaba su administración. Esa cuestión fue aplacada con la división del Estado de Goiás el 5 de octubre de 1988.



IL. 2: Conformación hoy del Estado de Goiás, indicando, en el centro, la capital, Goiânia, situada a 209 Km. de Brasília y a 120 Km. de Vila Boa de Goiás (la antigua capital).



IL. 3: Detalle del Plan de Goiânia elaborado en 1933, resultado de la creación del arquitecto urbanista Atílio Corrêa Lima. El plan urbanístico elaborado es el asunto principal de este estudio aquí desarrollado.



IL. 4: La posición del plan muestra con detalle las alteraciones hechas por Armando Augusto de Godoy en 1935-36.

Entre ellos, se destacan el momento histórico y los pensamientos de Howard, Garnier, Agache y Corrêa Lima, aunque sin olvidar los que de manera general son considerados los fundadores de la planificación de la ciudad moderna: Unwin, Parker, Geddes, Mumford, Garnier, Burnham, Marcel Poëte, Eugène Hénard, Henry Sellier, Barón de Georges Eugène Haussmann y Le Corbusier. Se tendrá en cuenta lo que resalta Peter Hall (1995:9) en su libro *Cidade do Amanhã*: “en el urbanismo del XX, ha habido pocas ideas claves, las mismas se repiten y se mezclan. Cada una de ellas ha sido creación de un personaje clave o de un grupo muy reducido.”

Al estudiar el Plan Piloto de Goiania (1933), nos deparamos con dos preguntas claves:

¿De dónde viene su “fama” de ciudad jardín?

¿Qué influencias teórico-urbanísticas se presentan en él?

Para buscar las respuestas, tuvimos que estudiar el contexto urbanístico vigente en la época, resaltando los procesos de difusión de las teorías a través de la actuación de profesionales, incluyendo aquellos que concibieron el plan de Goiania. Primero, la atención recae sobre Agache y, segundo, sobre Corrêa Lima, quien se graduó en Río de Janeiro en la *Escola Nacional de Belas-Artes* y se posgraduó en París, en el *Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris* – IUUP.

En la búsqueda de apoyo teórico para la realización de la tesis contamos con el soporte de una vasta bibliografía de la cual vamos a destacar algunas obras y autores que, por su espacio temporal o por analogía con la cuestión, tuvieron importante contribución en el trabajo al tratar el tema de nuestro interés, entre ellos mencionamos: el libro **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**, de Ribeiro, L. y Pechman, R. (1996), docentes del *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro*. Ellos hacen una selecta de los artículos presentados en el seminario *Origens das Políticas Urbanas Modernas: Europa e América Latina, Empréstimos e Traduções*, realizado en 1994. Estos artículos nos permiten una reflexión sobre las primeras discusiones del urbanismo en Brasil, en el inicio del siglo XX, al señalar como ocurrieron las transferencias y traducciones del urbanismo en las cuestiones sociales, problemas urbanos, el urbanismo de Lucio Costa, en fin, el urbanismo como disciplina y profesión. La abstracción realizada por los autores es la de que, transformando los espacios urbanos, cambiaríamos la sociedad. Se observa que: “Esse livro fala dessa aventura que nasce em Europa e Estados Unidos, atraviesa o Atlântico e aqui se miscigena [...]” (Ribeiro y Pechman, (1996).

Los trabajos de Catherine Bruant, investigadora de L.A.D.R.H.AU.S, Escuela de Arquitectura de Versalles, titulados: **Donat Alfred Agache: urbanismo, una**

sociología aplicada (1996) y **Presentación** (1981) en **Cuadernos de Búsqueda de Arquitectura**, n.8, en el artículo “Los constructores de la Ciudad Moderna” y *Biographie de Donnat Alfred Agache, architecte, urbanista, philosophe, 1875-195*, tesis doctoral, nos permitieron una lectura más atenta de ese arquitecto tan importante en el inicio de las discusiones urbanísticas y por su actuación en Francia y en Brasil, especialmente en el proyecto del plan de Río de Janeiro y su actuación en París. La dialéctica de esa autora evidencia ese arquitecto como componente esencial de la institucionalización del urbanismo en Francia en instituciones como *Société des Architects Diplômés par le Gouvernement-S.A.D.G*, *Musée Social*, de París, *Section d’Hygiène Urbaine et Rurale-S.H.U.R*. Es un arquitecto que promueve la abertura de las discusiones en el área del urbanismo al crear en 1913 la *Société des Architects Urbanistas*, (París). Registra tal *société* como seguidora de las sendas de Camille Site y Raymond Uuwin y de la racionalidad hassmanniana, como copartícipes del nuevo saber, el urbanismo. Reconoce a los arquitectos franceses como responsables por los Planes de Planificación de Embellecimiento y de Extensión; son los que comandan los componentes de la ciudad moderna en fórmulas, encargos y reglamentos sistemáticos, sin olvidar cuestiones como estética, higiene y circulación.

Rescatando de la documentación la historia de la urbanización sobre la ciudad de Goiania, Manso, en su disertación de maestría, *Goiania um certo olhar (1999)*, hace un importante agrupamiento de datos y documentos que rescatan substancialmente la actuación de los partícipes de la obra de Goiania, principalmente los constructores en las personas de los hermanos Coimbra Bueno, junto al consultor Armando Augusto de Godoy. Punteó aspectos importantes sobre el plan y el cambio de la capital ideada por Pedro Ludovico. La autora, con una cierta distancia temporal del hecho, hace una agregación, bastante más completa de esa documentación que las obras anteriores, analizando de cerca aspectos que envuelven el cambio, la concepción y la formación de la ciudad, pero sin precisar exactamente el momento histórico de su interés.

Parte considerable de esa documentación ya había sido organizada en la época de la fundación por Monteiro en **Como nasceu Goiania** (1938), por el IBGE, en la obra **Goiania** (1942) y en la obra de Alvares, **A Luta na epopéia de Goiânia: uma obra da engenharia nacional**, también de 1942. Las dos primeras son de carácter técnico e histórico descriptivo. La tercera elaborada por el hermano de Ludovico Teixeira, tal vez no tan descriptiva, capta de forma más contundente las acciones de los hermanos Coimbra Bueno, cuando estos contratan en 1936 a Armando Augusto de Godoy para dar continuidad a la ejecución del plan elaborado por Corrêa Lima. La documentación

reunida en estas obras es de gran importancia para entender los avances, el esfuerzo y dificultades encontradas en el día a día de la ejecución de esa importante obra que introdujo el tema del planeamiento de frontera en medio de las discusiones del urbanismo moderno en Brasil. En el asunto del cambio de la capital describen varias facetas del acto heroico de Pedro Ludovico y compilan gran parte del acervo documental con subscripciones de actas, copia de las escrituras de compra y venta de tierras, permutas, donaciones, decretos que oficializaban la nueva capital, complementados con descripciones del estado de las obras en edificación. También en la **revista Oeste**, 1942 (publicada por la "Imprensa Oficial do Estado de Goiás") vamos a encontrar los primeros artículos de interés nacional con finalidad literaria y de divulgación de la nueva capital. Allí se puede visualizar el apoyo incondicional de Getúlio Vargas a Pedro Ludovico, el gobernador del Estado en el panorama político del período del "Estado Novo", régimen implantado en 1937.

Las publicaciones críticas sobre la historiografía de Goiás y la política del coronelismo en el estado solo empiezan a surgir más recientemente en las décadas de 1980 y 1990. Esa producción académica probablemente refleja la reciente madurez de las universidades Federal y Católica de la capital, que entonces empiezan a formar sus primeros doctores. En ese montante de trabajos, hay quien entrecruza la ideología del progreso preconizado con el cambio de la capital, asumiendo aires de modernidad, evidenciado por el extremado atraso en que se encontraba el Estado de Goiás. Un de esos trabajos, **Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites de modernidade** (1997), de Chaul, hace una importante reflexión sobre la polémica cuestión de la decadencia del Estado en el periodo posterior a la exploración del oro en el siglo XVIII. Cuestión puesta insistentemente en los relatos de los viajeros y también por algunos gobiernos de Provincias. Se pregunta si esa posición de decadencia no servía para justificar las pésimas administraciones de los mandatos de los gobernadores provinciales. Otra pregunta es si la visión decadente no impidió que ellos pudiesen comprender el desarrollo de la pecuaria, actividad precedente a esa exploración y que se siguió desarrollando junto al florecimiento de la agricultura cuyo dinamismo dependía del calendario temporal (lluvia y sol) para coger la producción. Tal descripción de marasmo y indolencia no correspondía tampoco a la sociedad local ya que políticos goianos como Bulhões pertenecían al panorama nacional ocupando éste un cargo en el Ministerio de Hacienda a lo largo de la Primera República.

El cambio del panorama decadente solo va a ocurrir con el movimiento nacional de la Revolución de 1930, momento en que se aleja del poder el grupo

oligárquico, dando lugar al nuevo grupo representante de las áreas económicamente más desarrolladas del Estado. Ludovico Teixeira, representante de ese grupo, en nombre del progreso propone el cambio de la capital a ser construida en los moldes de la modernidad. Modernidad vista como condición de progreso y que solo a partir de ella el Estado se integraría en la nación. La obra vislumbra la historia de Goiás y de Goiania en sus relaciones regionales con el desarrollo de fronteras, tan importante en los estudios del inicio del siglo XX.

En la obra **A construção de Goiânia e a Transferência da Capital** (1988) ese mismo autor contextualiza la ocupación del Centro-Oeste tras la evasión del oro, motivo substancial de las primeras levas de ocupaciones urbanas en esa región. También muestra la región sur del Estado como políticamente más organizada, si se considera el restante del Estado escasamente ocupado. Las fuerzas económicas organizadas en grupos fueron las responsables por el cambio en la política viciada de los coroneles, que hasta entonces dominaban el Estado. También aborda el aspecto de repase de las tierras para el Estado en el momento de la construcción de la nueva capital, analiza el momento Estado Novo, lo que permite comprensión general de la historia de la región. Ya en el trabajo de pos graduación: **Moderno e Modernismo – A arquitetura dos dois fluxos desenvolvimentistas de Goiânia** (1933-1950) y (1950-1964), de Melo (1996), se nos ofrece la oportunidad de estudiar la arquitectura en Goiania en dos periodos. El primer periodo es objeto de nuestro interés, por elucidar el movimiento moderno en la condición histórica en que se encontraba Goiás. Para eso anteriormente la autora hace consideraciones sobre lo moderno y el modernismo como soporte teórico utilizando a Marshall Berman y David Harvey. En la segunda parte estudia la creación de la capital y sus primeras obras de arquitectura. Los “mudancistas” deseosos de innovar el carácter de la arquitectura en la región, ciertamente eligen proposiciones dentro de nuevas técnicas, pues el modernismo, con el cambio, había llegado a la región central de Brasil. La arquitectura del momento en Brasil, de forma generalizada, era la arquitectura neocolonial. La nueva capital precisaba innovarse, rechazaba el colonialismo de la antigua capital, quería proponer y representar la modernidad. Las obras de arquitectura de la nueva capital se definen como *Art Déco* que según Melo funcionó como recurso estéticamente estilizado para dar un carácter más pomposo a los primeros edificios oficiales del gobierno. Otras obras de la ciudad pueden definirse sin estilo o clasificarse dentro del neocolonial, indistintamente. También para Coelho (1997), en su libro **A Modernidade do Art Déco na Construção de Goiânia**, el estilo *Art Déco* de los edificios de Goiânia expresa el aspecto monumental deseado para Goiania, a pesar del

poco recurso financiero disponible, lo que proporcionó una arquitectura racional, de gran simplicidad, marcada por la horizontalidad, pero perfectamente integrada en el paisaje.

En la tesis doctoral **Goiania: Cidade de Pedra e de Palavras** (2004) desarrollada por Márcia Metran de Mello, se estudia el imaginario urbano. La autora intenta ver emerger la ciudad oculta en el imaginario de sus habitantes, considerando que la ciudad puede ser desvelada por la yuxtaposición de las miradas y los discursos. Para lograr el intento, la fuente de sus estudios es el espacio urbano y la literatura. Nos interesa el aspecto del uso de la literatura que, como expone ella, en la visión de Marx y de Engels, es más que un espejo de la sociedad, es un instrumento de transformación. Además expone que es sentido común que la literatura refleje su época expresando la manera de ser de la sociedad.

En la obra **Cidades do Amanhã** (1995), de Peter Hall, conocido teórico norteamericano, se describen en visión crítica las proposiciones de la ciudad pos industrial, hecha por teóricos visionarios, en el paso del siglo XIX al siglo XX. Entre esos teóricos visionarios mencionados están Howard, Unwin, Geddes, Mumford, Osborn, Le Corbusier, Harvey y otros. El contenido describe los orígenes anarquistas del movimiento urbanístico, en las figuras de Howard, Geddes, en la voluntad de una sociedad de cooperación voluntaria, para concluir que, para desesperanza de ellos, las innovaciones fueron en gran mayoría llevadas a cabo por intervenciones burocráticas. También manifiesta que, a pesar de lo mucho que mejoró la ciudad, todavía gran parte de la problemática se mantiene; por eso el tema aún requiere muchos estudios.

En la misma línea está la obra *Urbanismo: Utopias e Realidades, Uma antologia* (1979), de Choay, que repasa a los urbanistas visionarios en el paso del siglo XIX al XX. La autora expone las varias direcciones tomadas por el urbanismo: primero la suburbanización (antiurbanización), definida por los culturistas que centraban su atención en el pasado y en la forma de cómo vivir en comunidad. Apunta a Howard como el mayor condensador de ese pensamiento en su libro escrito en 1898, **Tomorrow: A Peaceful Path to Social Reform** (1902), reimpresso más tarde con el nombre *Ciudades Jardín del mañana*. Las influencias de la ciudad jardín de Howard ocurrieron en todo el mundo pero de manera siempre incompleta o errónea. Al pasar a Francia y a otros países, se transformó en un simple suburbio jardín. Fueron sus seguidores Unwin (1984), Gueddes (1915), Mumford (1938), “[...] conocidos apóstoles de la reincorporación en la naturaleza” (Goitia, 1992:167). Por otro lado, Choay señala a los progresistas que veían el desarrollo de la ciudad provocado por el maquinismo como

el bien que proporcionaría el bienestar humano (se llamaban progresistas por tener puestos los ojos en el futuro). Le Corbusier, el señor del “planeamiento autoritario”, es apuntado como el mayor seguidor del progresismo. Éstos no se preocupaban por la historia ni por el pasado y veían en la proposición de alta densidad la solución para la cuestión de los problemas existentes en la ciudad. A los culturistas los ve como “próceres anarquistas que tenían una visión magnífica de las posibilidades de la civilización urbana, lo que merece ser recordado y celebrado” (Hall, 1995:6). Ese reparto estructural de progresistas y culturistas del urbanismo que está en Choay es reforzado por P. Hall al estudiar los orígenes anarquistas del movimiento urbanístico y proponer como personajes opuestos a Le Corbusier y Howard.

Las direcciones apuntadas por Choay y Peter Hall, uno más teórico, otro más crítico, sobre las ideologías del periodo, nos hacen percibir que los varios modelos propuestos, sean ellos racionalista, tradicionalistas o antiurbanos en sus intenciones de mirar la ciudad y en sus tentativas de recuperarla reveladas en implantaciones actuales, no consiguieron arreglar los problemas.

En Brasil la mayor producción teórica sobre arquitectura y urbanismo del siglo XX, se centra en el eje Río de Janeiro/ Sao Paulo y en otras importantes ciudades del litoral, por ser esta el área que concentraba - y concentra hasta hoy - la mayoría de la población y de los recursos económicos. La arquitectura moderna surge en Sao Paulo con las obras de Gregori Warchavchik y en Río de Janeiro con las primeras proposiciones del Plan de Agache, en la década de 1920. La producción de urbanismo en ese período versa sobre los problemas de la ciudad, las reformas urbanas y la preocupación por definir una nueva disciplina: el urbanismo.

Ottes, en el tema del urbanismo moderno, en Recife, en 1997, destaca el ideario de ese urbanismo en el libro: **O Recife: Gênese do Urbanismo 1967-1943**. Mientras Río de Janeiro y Sao Paulo hacían grandes profundizaciones sobre planes de ciudad, en Recife, durante 17 años se trabaron grandes discusiones sobre urbanismo, lo que nos hacen comprender la confirmación de Ottes (1997:201): “Ao mesmo tempo, um novo saber e um novo profissional se institucionalizaban: o urbanismo e o urbanista”. Ese autor nos aportó gran contribución en la cuestión de la situación sanitaria del periodo estudiado además de exponer que si en un periodo la modernización tuvo lugar en las actuaciones sobre la insalubridad y la enfermedad, después se recuperaba el urbanismo como recurso a ser usado en la ciudad para retirarla de la congestión en que se encontraba. La excesiva racionalidad técnica que garantizaría

los hábitos y el comportamiento de la sociedad es vista por el autor como responsable también por la exclusión social, cuestión importante a ser estudiada.

Sobre el asunto de la arquitectura moderna en Brasil, el libro de Bruand **Arquitetura Contemporânea no Brasil** (1981), observa la arquitectura en dos fases; la primera que va hasta 1930 dominada por el eclecticismo y el movimiento neocolonial y la segunda vista como el periodo de eclosión de la arquitectura brasileña, fruto de la arquitectura racionalista representada con la construcción de Brasilia. Muestra la ciudad de Goiânia como una creación original en la lista de nuevas ciudades creadas en el final del siglo XIX y durante el XX. Otro libro importante sobre la arquitectura moderna es **Arquitetura no Brasil (1900-1990)**, de Segawa, donde el autor examina la arquitectura del siglo XX en una relectura del Movimiento Moderno tras la crítica del movimiento. También busca las raíces de la modernidad paralelas al la *Semana de Arte Moderna* de 1922, que pasan por el neocolonial y otras manifestaciones arquitectónicas. En el estudio repasa las batallas, las conquistas y los malogros en la misión de arreglar o crear ciudades, una lectura que da una gran contribución al periodo estudiado, principalmente con respecto a los estilos arquitectónicos del periodo.

En el libro **Urbanismo no Brasil (1895-1965)**, Leme (1999) coordina un trabajo que nos trajo una reflexión mas completa sobre la evolución del urbanismo en Brasil. El resultado es un extenso trabajo en que reúne un gran número de estudiosos de las varias ciudades brasileñas en un análisis crítico de las ideas y de las realizaciones en el siglo XX. Ese trabajo colabora en el sentido de mirar otras ciudades, no solo Río de Janeiro y Sao Paulo, en el recorrido del planeamiento de las ciudades jardines, una vez que repasa planos y proyectos urbanísticos de varias ciudades brasileñas.

Si antes los descubrimientos científicos empezaban a ocuparse de los problemas de la sociedad, con sus planos de remodelación para la higienización y embellecimiento de la ciudad, para Villaça (1999), en el libro **Uma contribuição para a história do Planejamento no Brasil**, el período posterior a los años 30 “está marcado por la ideología del planeamiento como técnica de base científica, indispensable para la solución de los problemas urbanos”. Muestra las actuaciones pioneras de la arquitectura moderna del inicio del siglo XX, en Sao Paulo con las casas de Gregori Warchavchiik, entre 1927 y 1931, y en Río con la obra *del Ministério da Educação e Saúde*, en 1935. Ese fue el marco fundamental de la arquitectura moderna brasileña por las ricas discusiones y experiencias de 1936 durante seis semanas que Le Corbusier estuvo trabajando con el equipo brasileño. Flavio Villaça explica que, después de la década de 40, surge lo que llamamos planeamiento urbano,

correspondiente con la acción del Estado sobre la organización del espacio, que antes, en las décadas del 30 y 40, se llamaba urbanismo. Anteriormente existían los planos de mejoramiento y embellecimiento, herederos de la proposición que exaltaba la burguesía y al mismo tiempo destruía la forma urbana medieval (y colonial, en el caso de Brasil). Se trata del urbanismo de Versalles, de Washington, de Haussmann, y de Pereira Passos en Río de Janeiro. Los trabajos de Atílio Corrêa Lima se concentran en la primera fase del desarrollo industrial en Brasil, tras la revolución de 30, en un periodo del gobierno de Getúlio Vargas. En ellos se puede casi siempre visualizar el Estado como contratante de sus trabajos. Sus proyectos reflejan, antes que nada, su formación académica formal (Goiania – 1933; Volta Redonda – 1940) que con el tiempo van evolucionando hacia el modernismo progresista. Por ser el Estado el incentivador de la arquitectura moderna, las resistencias que el sector privado tenía en relación al Movimiento Moderno se derriban poco a poco con la elaboración del *Ministério da Educação e Saúde*, en Río de Janeiro y de Pampulha, en Belo Horizonte. Como marco para el desarrollo nacional, el “Estado Novo” de Vargas utiliza las construcciones de las nuevas ciudades como patrón o modelo para la región donde se instala.

La mayor producción de Armando Augusto de Godoy está compilada en el libro **Urbs e os Seus Problemas** por el *Jornal do Comercio*, en Río de Janeiro, desde 1943. Allí se encuentran artículos y conferencias realizadas en las décadas de 20 y de 30. Ese material constituye, para mí, una importante fuente de información de las discusiones urbanísticas y de los problemas urbanos recurrentes en Río y Goiania, ya que se localizan en el período exacto de nuestro interés de investigador. En esa publicación se puede conocer el pensamiento de ese ingeniero urbanista, entusiasta pionero de los preceptos del urbanismo naciente, entusiasta también por las posibilidades que se vislumbraban en la ciudad moderna, dictadas por el pensamiento urbanístico internacional.

En ese contexto de innovaciones teóricas y de afirmación del concepto del urbanismo, el estudio del tema escogido se muestra oportuno, primero por permitir situar el proyecto dentro del contexto cultural urbanístico, enmarcado por las primeras tentativas de concepción de los ideales modernos en una ciudad planeada; segundo, por permitir visualizar el cambio de la arquitectura neocolonial hacia la arquitectura moderna, a comienzos de la década del 30 en Brasil.

Estudiar el plan de Goiania, en síntesis, significó comprender el momento de transición entre el urbanismo del siglo XIX y el urbanismo moderno al inicio del siglo

XX, en un espacio lejano de los centros de las manifestaciones teóricas, enfatizándose las continuidades con las teorías y las plasmaciones de ellas.

También significó vislumbrar el proyecto político centralizador de Getúlio Vargas, presidente de Brasil entre 1930 y 1945, en la pretensión manifiesta de incluir la región Centro-Oeste en el proyecto nacionalista en curso en esos años que procuraba llamar la atención de la nación brasileña sobre la necesidad de orientar el país hacia la búsqueda del progreso.

Goiânia, aunque es considerada una de las ciudades brasileñas con mejor calidad de vida, presenta hoy en su desarrollo periférico los mismos problemas que las ciudades no planificadas de Brasil.

ÍNDICE

RESUMEN.....	4
ABSTRACT.....	5
PRESENTACIÓN.....	6
LISTA DE ILUSTRACIONES, DOCUMENTOS Y CUADROS.....	20

TITULO I

El Urbanismo moderno al inicio del siglo XX.

CAPÍTULO 1

Contexto, argumentación: el inicio del siglo XX y el urbanismo moderno.

1.1. El contexto de la urbanística moderna. (Estética, culturalismo y progresismo).....	25
1.2. Antecedentes del urbanismo moderno.	31
1.2.1 - Barcelona y el Plan de Ildefons Cerdà.	37
1.3. Proposiciones del nuevo urbanismo: Howard, Garnier, Le Corbusier y otras aportaciones.....	40
1.4. Expresiones de lo premoderno en la legislación urbanística.....	57
1.5. El contexto de la urbanística francesa.....	65
1.6. La difusión de ciudad jardín en Francia.....	70
1.7. París exportando su arte – Los “Planos de Extensión y Embellecimiento”	81
1.7.1. Ejemplo de Exportaciones – Planos que ilustran el período.....	86
● PUNTOS DE TRANSICIÓN: DEL URBANISMO CLÁSICO AL URBANISMO MODERNO.....	93

CAPÍTULO 2

La *Société Française des Urbanistes* y el *Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris* – primera institución de enseñanza urbanística de lengua latina.

2.1. La <i>Société Française des Urbanistes</i> – SFU (1919) y la instauración del Urbanismo.....	95
2.2. La cuestión urbanística de la EHEU/IUUP (París) y el cuerpo docente.....	100
2.3. Las clases de la EHEU/ IUUP (Greber, Jaussely, Poëte y Edouard Fuster).....	109
2.4. La Biblioteca de la IUUP y la cuestión cultural.....	120
● CONSIDERACIONES FINALES CERCA DEL IUUP.....	122

TITULO II

El esfuerzo del funcionalismo en Brasil.

CAPÍTULO 3

Orígenes del urbanismo funcionalista.

3.1. Síntesis histórica de la formación urbana en Brasil – Perspectivas al final de la Primera República.....	126
3.2. Higienistas, Urbanistas y las proposiciones clásicas en el urbano.....	142
3.3. Getúlio Vargas y la Segunda República: expectativa de un nuevo orden territorial.....	153
• HACIA LA NUEVA CAPITAL DE GOIÁS.....	174

CAPÍTULO 4

Implantaciones premodernas al inicio del siglo XX.

4.1. El Plan de Donat-Alfred Agache para Río de Janeiro (1927).....	176
4.1.1. Le Corbusier y Agache en Río de Janeiro (1929).....	198
4.2. La polémica del urbanismo hacia lo moderno en Recife.....	201
4.3. Implantaciones del urbanismo moderno: la ciudad jardín.....	207
4.3.1. El proyecto <i>Novo Arrabalde para Vitória</i> (Estado de Espírito Santo), de Saturnino de Brito.....	207
4.3.2. Implantaciones del suburbio jardín en Sao Paulo.....	209
4.3.3. La ciudad jardín en Recife.....	213
4.4. Implantaciones de urbanismo moderno: Nuevas Ciudades.....	214
4.4.1. La Implantación de Belo Horizonte.....	214
4.4.2. La ciudad jardín: Isla del Gobernador y Paquetá, en Río de Janeiro, y Piratininga, en Niteroi.....	218
4.4.3. La colonización del Norte Nuevo del Paraná.....	219
• MEDIACIONES.....	226

TITULO III

Urbanismo premoderno, Ciudad Jardín en la Fundación de Goiania.

Capítulo 5

El contexto sociopolítico y los fundadores de Goiania.

5.1. Goiás y los aspectos socioeconómicos – Inicio del siglo XX.....	229
5.2. La cuestión política en el Estado de Goiás y la vieja capital.....	233
5.3. Razones del cambio y elección del lugar.....	236
5.4. Idealizadores y constructores de Goiania.....	243
5.4.1. El arquitecto Atílio Corrêa Lima: formación y actuación profesional...243	
5.4.2. Formación y actuación de Armando Augusto de Godoy.....	266
5.4.3. Los ingenieros Coimbra Bueno, los constructores de Goiania.....	274
• LAS POSIBILIDADES DEL “SERTÓN”.....	278

CAPÍTULO 6

La urbanística de Goiania, la nueva Capital de Goiás.

6.1. El Plan Piloto de Goiania – Atílio Corrêa Lima (1932-1935) y Armando Augusto de Godoy (1936-1937).....	279
6.2. La arquitectura de Goiania en los años de 1930 y 1940.....	325
• A GUISA DE CONCLUSIÓN: PUNTOS DE CONVERGENCIA EN LOS AUTORES DEL PLAN DE GOIANIA.....	335
7. Bibliografía utilizada.....	342
8. Archivos visitados y documentos adquiridos.....	360
9. Anexos.....	361

LISTA DE ILUSTRACIONES, DOCUMENTOS Y CUADROS

Página	Presentación
07	IL. 1 – Estado de Goiás y Tocantins
07	IL. 2 – Conformación del Estado de Goiás.
07	IL. 3 – Detalle del Plan de Corrêa Lima.
07	IL. 4 – Alteraciones hechas por Godoy en 1935-36.
	Capítulo 1
	Subcapítulo 1.1
27	IL. 5 – Casa Steiner (Viena-1910).
29	IL. 6 – Lynch (1960).
	Subcapítulo 1.2
32	IL. 7 – Plan de Haussmann en París.
32	IL. 8 – Caricatura del barón Haussmann.
32	IL. 9 – Las manzanas del barrio de l’Etoile.
35	IL. 10 – Plan de Washington.
35	IL. 11 – Plan de Chicago.
36	IL. 12 y 13 – Plan y detalle de Nueva Delhi.
	Subcapítulo 1.2.1
38	IL. 14 – Barcelona, manzanas de Cerdá (1859).
38	IL. 15 – Vista aérea del plan de Cerdá
	Subcapítulo 1.3
41	IL. 16 – Diagrama de Howard.
41	IL. 17 – Sección del distrito urbano de Howard.
42	IL. 18 y 19 – Esquema de la Ciudad jardín.
42	IL. 20 y 21 – Letchworth (1904).
44	IL. 22 – Hampstead (1904-1907).
44	IL. 23 – Welwyn.
47	IL. 24 – “ <i>Cité Industrielle</i> ” de Garnier.
47	IL. 25 – Perspectiva del barrio de viviendas.
47	IL. 26 – Estación del ferrocarril.
48	IL. 27 – Detalle del barrio de viviendas.
49	IL. 28 – Citty Contemporánea de Le Corbusier.
50	IL. 29 y 30 – Detalle del Plan Voisin (1925) y maqueta.
51	IL. 31 – Fachada del Palacio de la Asamblea de Chandigarh (1951).
51	IL. 32 – Unité d’habitation (1930) de Marsella.
52	IL. 33 – Maison Ozenfant (1922).
52	IL. 34 – La Maison La Roche (1923).
52	IL. 35 – Viviendas obreras de Pessac (1925).
52	IL. 36 – Casa Savoye. Poissy, (1929-1931).
52	IL. 37 – Pabellón Suizo (1930/1932).
54	IL. 38 y 39 – Perfil transversal y planta de la ciudad lineal de Arturo Soria y Mata.
55	IL. 40, 41 y 42 – Pabellón Alemán.
	Subcapítulo 1.4
59	IL. 43 – Plan de París de Henri Prost.
59	IL. 44 y 45 – Plan e Perspectiva de Camberra (1913).
	Subcapítulo 1.5
66	IL. 46 – Rotonda en París por Hénard.
66	IL. 47 – La ciudad futurista de Eugène Hénard.
66	IL. 48 – Esquemas gráficos de Hénard.
69	Cuadro 1 – Estructuración de las entidades francesas.
	Subcapítulo 1.6
71	IL. 49 – Ciudad jardín de Benoit Levy.
73	IL. 50 – Dugny – 1919.
73	IL. 51 y 52 – Perspectiva y detalle de Lilas (1920).
73	IL. 53 – Suresnes (1922).
74	IL. 54 – Pré-St. Gervais-Patin (1924). Esquema de la ciudad y fotos de las viviendas.
75	IL. 55 – Ciudades jardines coordinadas por Henry Selliier (en foto).
76	IL. 56 – Plan de Châtenay-Malabry y foto de la plaza.
77	Doc. 1 – Châtenay-Malabry y Plessis-Robinson.
79	IL. 57, 58, 59 y 60 – Fotos de Suresnes.

79	IL. 61 y 62 – Fotos de Cité-jardins de Pré-St-Gervais.
79	IL. 63 – Foto de Cité-jardins de Chatenay–Malabry.
	<u>Subcapítulo 1.7</u>
82	IL. 64 – Plan de Fez en Marruecos por Henri Prost.
82	IL. 65 – Casablanca, Henri Prost (1914).
82	IL. 66 – Plan de la Rabat en Marruecos por Henri Prost.
85	IL. 67 – Proyecto de Extension de Tunis.
	<u>Subcapítulo 1.7.1</u>
87	IL. 68 – Plan de de Lyon por Tony Garnier
89	IL. 69 – Plan de Canberra y perspectivas por Agache.
90	IL. 70 – Plan de D' Aménagement de Marsella por J. Greber.
	Capítulo 2
	<u>Subcapítulo 2.2</u>
102	Cuadro 2 – Disciplinas Fundamentales de la EHEU -1919.
103	Cuadro 3 – Disciplinas Fundamentales de la EHEU -1920.
106	Cuadro 4 – La Estructura de las Disciplinas del IUUP-1930.
108	IL. 71 – Sede actual de IUUP.
	Capítulo 3
	<u>Subcapítulo 3.1</u>
126	Cuadro 5 – Situación de Brasil.
129	IL. 72 – Frontón de la Academia Imperial de Belas Artes (1826).
133	IL. 73 – Paço Imperial
137	IL. 74 – Edificio Martinelli.
138	Cuadro 6 – Inmigración en Brasil (1820-1975)
	<u>Subcapítulo 3.2</u>
146	IL. 75 – Sede de la Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (1894).
146	IL. 76 – Plan de Avenida Prestes Maia.
146	IL. 77 – Plaza Circular del Plan Prestes Maia.
146	IL. 78 – Vale del Anhangabaú del Prestes Maia.
148	IL. 79 – Av. Central (1910) Rio de Janeiro.
149	IL. 80 – Av. Niemayer (1919) Rio de Janeiro.
	<u>Subcapítulo 3.3</u>
159	IL. 81 – Abaporu (1928) Tarsila do Amaral.
160	IL. 82 – Rio de Janeiro (1923) Tarsila do Amaral.
161	IL. 83 – Croqui y fachada. El Palacio del Gobierno de São Paulo.
161	IL. 84 – Farol de Colón.
163	IL. 85 – Diseño y foto de la primera obra modernista de Warchavchk.
167	IL. 86 – Iglesia de Monlevade de Lucio Costa.
167	IL. 87 – Ciudad de Monlevade (1934). Implantación del conjunto.
172	IL. 88 – Plan general de la Usina y Villa Operaria de Volta Redonda (1941).
	Capítulo 4
	<u>Subcapítulo 4.1</u>
180	IL. 89 – Plaza “Entrada de Brasil”.
180	IL. 90 – Estudio de la plaza “Entrada do Brasil”.
181	IL. 91 – Foto antigua y actual de la “Plaza del Comercio” de Lisboa.
182	IL. 92 – Plaza “Entrada do Brasil”.
183	IL. 93 – Plaza del Castillo
184	IL. 94 – Ordenanza del plan de Agache.
185	IL. 96 – El zoning para el Rio de Janeiro.
185	IL. 97 – Jardines de la “Ponta do Calabouço”.
186	IL. 98 – Área correspondiente a la “Ponta do Calabouço”.
189	IL. 99 – Conjunto de edificios torres. <i>Praça do Castelo</i> .
189	IL. 100 – Edificio en la Praça do Castelo.
190	IL. 101 – Edificios torres por Agache.
191	IL. 102 – Plan de Agache.
192	IL. 103 – Plan de áreas de inundación de Rio de Janeiro.
193	IL. 104 – Espacios libres y reservas de bosques del plan de Río de Janeiro, Agache 1932.
194	IL. 105 – Portada del libro: “La remodelación de una capital” de Agache.
195	IL. 106 – Mapa do Brasil.
196	IL. 107 – Pan de Azúcar.
196	IL. 108 – Corcovado.

	<u>Subcapítulo 4.2</u>
201	IL. 109 – Recife. Plan General de Alcantarilla.
201	IL. 110 – Saneamiento de Recife (1917).
203	IL. 111, 112, 113 y 114 – Plan de Recife por Nestor Figueiredo.
204	IL. 115 – Plan de Remodelación del barrio Sto. Antonio, Recife (1936).
204	IL. 116 – Plan de Corrêia Lima para Recife.
206	IL. 117 – Plan de Remodelación del barrio Sto. Antonio en Recife (1936).
	<u>Subcapítulo 4.3</u>
208	IL. 118 – Proyecto de Novo Arrebalde de Saturnino de Brito.
	<u>Subcapítulo 4.3.2</u>
210	IL. 119 – Proyecto de Joseph A. Bouvard.
210	IL. 120 – Barrio “Jardim América”. São Paulo.
211	IL. 121 – Barrios Morunbi y Ibirapuera.
	<u>Subcapítulo 4.3.3</u>
213	IL. 122 – Campina do Derby.
	<u>Subcapítulo 4.4.1</u>
216	IL. 123 – Plan general Belo Horizonte.
	<u>Subcapítulo 4.4.2</u>
218	IL. 124 – Barrio Jardín Laranjeiras. Río de Janeiro.
	<u>Subcapítulo 4.4.3</u>
220	IL. 125 – La colonización ocurrida al norte del Paraná.
222	IL. 126 – Plan de Maringá de Jorge Macedo.
223	IL. 127 – Vista aérea de la ciudad de Maringá.
	<u>Capítulo 5</u>
	<u>Subcapítulo 5.3</u>
240	IL. 128 – Área escogida para edificar en la nueva capital de Goiás.
241	IL. 129 – Primera Misa en la nueva capital de Goiás.
	<u>Subcapítulo 5.4.1</u>
243	IL. 130 – Escola Nacional de Belas Artes.
246	IL. 131 – Perspectiva del Residencial Varsea do Carmo-SP.
246	IL. 132 – Maqueta del Residencial Varsea do Carmo-SP.
246	IL. 133 – Foto del Residencial Varsea do Carmo-SP.
247	IL. 134 – Estación de Hidroaviones. Río de Janeiro.
247	IL. 135 – Plantas integradas al edificio.
249	IL. 136 – Plan de la Usina de la Vila Operaria de Volta Redonda.
251	IL. 137 – Perspectiva de la ciudad operaria de la Fábrica Nacional de Motores.
253	Doc. 2 – Diploma del IUUP. Corrêa Lima.
254	Doc. 3 – Lista de estudiantes inscritos em la Universidad de París.
255	Doc. 4 – Documento de diplomación de Corrêa Lima del IUUP.
256	Doc. 5 – Documento del IUUP. Corrêa Lima.
257	Doc. 6 – Portada del trabajo de Corrêa Lima.
258	IL. 138 – Niteroi, frontera con Río de Janeiro.
259	IL. 139 – Niteroi en el dibujo de Corrêia Lima.
260	IL. 140 – Zoning de Niteroi por Corrêia Lima.
261	IL. 141 – Espacios libres de Niteroi.
261	IL. 142 – Detalle de los jardines. Niteroi.
262	IL. 143 – Estudio de Niterói por Corrêa Lima.
	<u>Subcapítulo 5.4.2</u>
272	IL. 144 – Cartel de publicidad comercial (1934).
272	IL. 145 – Cartel de publicidad (1939).
272	IL. 146 – Cartel de publicidad (1939).
274	IL. 147 – Portada del libro “ A URBS e os seus problemas”.
	<u>Subcapítulo 5.4.3</u>
276	IL. 148 – “Casas modelo”, construidas en la calle de nº 20.
	Capítulo 6
	<u>Subcapítulo 6.1</u>
282	IL. 149 – Palacio del Gobierno.
284	IL. 150 – Delalle para un declive más suave en Goiania. Corrêia Lima
284	IL. 151 – Perspectiva de la Av. Pedro Ludovico.

285	IL. 152 – Plaza central destinada al Centro Administrativo.
285	IL. 153 – Plaza donde se instaló el centro cívico.
286	IL. 154 y 155 – Estudio 1 y 2 de la Av. Pedro Ludovico. Corrêa Lima.
286	IL. 156 – Detalle del estudio 1. Corrêa Lima.
287	IL. 157 – Detalle de las manzanas dibujadas para el sector central.
288	IL. 158 – Detalle de Corrêa Lima para plaza de Niterói.
288	IL. 159 – Primeras avenidas de Goiania.
289	IL. 160 – Vista aérea del pueblo de Campinas.
290	IL. 161 – Karlshure (1709).
290	IL. 162 – Versailles (1746).
290	IL. 163 – Washington (1976)
291	IL. 164 – Esbozo general del plan de Goiânia.
292	IL. 165 – El centro de la nueva ciudad. Goiania.
292	IL. 166 – Plan de de Goiânia comparado con Letchworth.
294	IL. 167 – Las calles. Goiânia.
294	IL. 168 – Av. Pedro Ludovico.
294	IL. 169 – Av. Pedro Ludovico.
294	IL. 170 – Av. Pedro Ludovico.
295	IL. 171 – Detalle de la Av. Pedro Ludovico.
295	IL. 172 y 173 – Perfil transversal de avenidas de 25 metros.
296	IL. 174 – Perfil transversal de la Av. Pedro Ludovico.
296	IL. 175 – Perfil transversal para calle residencial. Rio de Janeiro.
296	IL. 176 – El tráfico. Corrêa Lima. Goiania.
296	IL. 177 – El tráfico. Augusto de Godoy. Goiania.
297	IL. 178 – Comunicaciones Radiales. Corrêa Lima.
299	IL. 179 – El <i>zoning</i> . Goiania.
299	IL. 180 – Esbozo de la zonificación. Corrêa Lima.
299	IL. 181 – Trazado de las manzanas de la zona comercial central.
300	IL. 182 – Edificio de la Estación de Ferrocarril.
301	IL. 183 – Plan de Lutchworth.
301	IL. 184 – Welwyn.
306	IL. 185 – Palacio del Gobierno.
306	IL. 186 – Gran Hotel en obra.
306	IL. 187 – Primer Hotel de Goiania.
307	IL. 188 – Casas de la calle 15.
307	IL. 189 – Casas de las calles 19 y 7.
311	IL. 190 y 191 – Sector Norte y sector Central.
312	IL. 192 – Sector Sur. Goiania.
313	IL. 193 – El pueblo de Campinas transformado en barrio. Goiania.
314	IL. 194 – Sector Sur reformulado por Godoy.
315	IL. 195 – Plan general de Redburn por Clarence Stein.
316	IL. 196 – Detalle del Sector Sur. Godoy.
321	IL. 197 – Foto de Corrêa Lima.
321	IL. 198 – Foto de Armando Augusto de Godoy.
322	IL. 199 – Foto oficial en que se firma el Decreto de transferencia de la capital.
323	IL. 200 – Plan de Urbanización de Goiania aprobado por el Decreto 90A.
324	IL. 201 – Foto de Pedro Ludovico Teixeira.
324	IL. 202 – Foto de Jeronimo C. Bueno y Abelardo C. Bueno.

Subcapítulo 6.2

327	Cuadro 7 – Edificaciones del periodo.
328	IL. 203 – Vista y Detalle del Palacio del Gobierno.
328	IL. 204 – Estudio de elevación del Arquitecto Corrêa Lima.
329	IL. 205 y 206– Foto y planta de la Secretaria General.
329	IL. 207 – Estudio de fachada del Liceo Secundário.
330	IL. 208 – Fachada y detalle del la Jefatura.
330	IL. 209 – Vivienda de Pedro Ludovico Teixeira.
330	IL. 210 – Tribunal Regional Electoral.
330	IL. 211 – Palco de música en la Plaza Cívica.
331	IL. 212 – Teatro Goiania.
331	IL. 213 – Reloj en el jardín de la Av. Pedro Ludovico.
331	IL. 214 – Departamento Estatal de Información, hoy Museo Zoroastro Artiga.
331	IL. 215 – Baranda del parque publico “Lago das Rosas”.

A guisa de conclusión

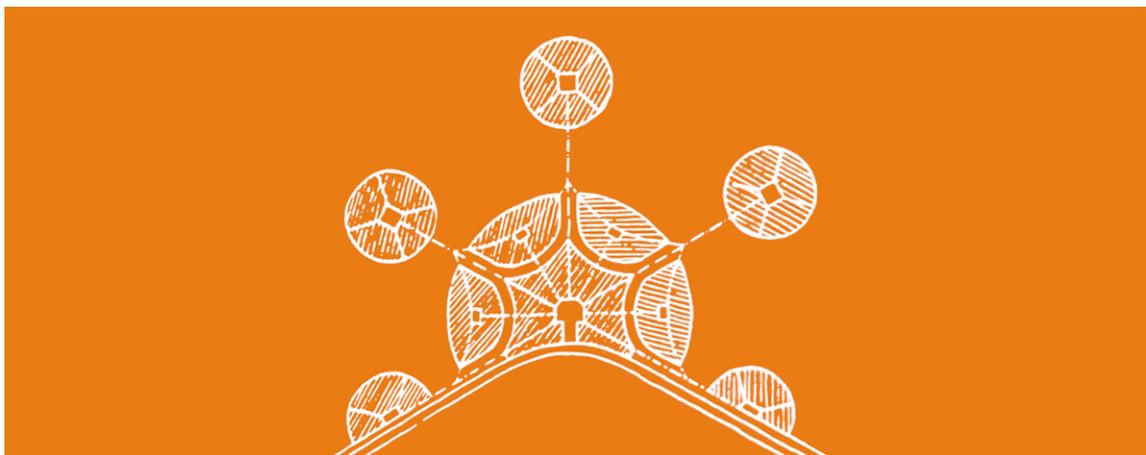
337	IL. 216 – Esquema de las Av. Anhangüera, el eje ferroviario y el aeropuerto.
-----	--

TÍTULO I

El Urbanismo Moderno al inicio del siglo XX.

Capítulo 1 Contexto, Argumentación: el inicio del siglo XX y el urbanismo moderno.

Capítulo 2 La *Société Française des Urbanistes* y el *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris* – primera institución de enseñanza urbanística de lengua latina.



CAPÍTULO 1

Contexto, Argumentación: el inicio del siglo XX y el urbanismo moderno.

1.1. El contexto de la urbanística moderna. (Estética, culturalismo y progresismo).

La urbanística moderna se desarrolló en dos períodos: El primero empieza a finales del siglo XIX y a comienzos del siglo XX, y se extiende hasta el final de la segunda Guerra Mundial; nació en oposición a la urbanística formal. Este primer periodo se caracterizó por un gran número de propuestas y reflexiones nuevas, aunque entremezcladas con la urbanística formal. Benévolo (1978) y Hall (1995) consideraron que la tradición clásica de hacer ciudades ya estaba en entredicho con las experiencias propuestas por Camilo Sitte - la ciudad jardín inglesa, con la ciudad lineal de Soria y con los planes urbanísticos de Berlage. Ciertamente es que entre las dos guerras, los arquitectos urbanistas de la Sociedad Francesa de Urbanistas-SFU eran los que orientaban el planeamiento de las ciudades, tema que desarrollaremos con más profundidad más adelante. En fin, es importante considerar que tanto el panorama que antecede a la Primera Guerra Mundial como el periodo de entreguerras se caracterizaron por una inquietud no solamente en la urbanística pero también en varios campos de las artes, hecho comprobado en textos, como el manifiesto futurista de Marinetti⁶ (1909), en las posiciones de los dadaístas, de los surrealistas y en las preocupaciones de Benjamin (1892), en el importante ensayo *La obra de arte en la época de su reproducibilidad técnica*.

En los manifiestos que compartían la creencia en el proyecto iluminista, tales como, *Vers une Architecture* (Corbusier – 1923) y *Bauhaus. Dessau Grundsutze der Bauhausproduktion* (Gropius - 1926), el clamor era por una arquitectura y un arte que respondiesen a las prerrogativas del nuevo tiempo: la racionalidad, la funcionalidad, la producción en serie, la belleza, la geometría pura libertada del ornamento. En ellos está expresada la fascinación por la velocidad, una fascinación provocada por el mundo de la

⁶ Según Pizza: “El Futurismo destaca como corriente arquetípica que pretende alcanzar un modelo “ejemplar” de modernidad. Una decidida actitud antiburguesa y anticonvencional acompaña la exaltación apasionada de todo aquello que pertenece al mundo nuevo: las máquinas, las tecnologías, los sujetos sociales, los originales comportamientos y las psicologías determinadas por los cambios estructurales de la vida etc. De hecho, el tipo de actitud cognoscitiva desarrollada por los futuristas lleva a una inmediata correspondencia con semejante cosmología: en las posiciones del grupo persiste una suerte de intencionalidad empática, más con el fin de poder “pertener” a las cosas que con el de llegar a “dominarlas”. (Pizza, 1999:143).

Y para Hereu, Montaner y Oliveras: “El manifiesto futurista es el manifiesto de representación, que coincide con los razonamientos ético-estético-económicos. Ético porque el ornamento es visto como síntoma de incultura. Estético por eliminar el ornamento de la arquitectura que equivale a abolir el contenido simbólico-representativo que superponía la construcción pura y simple. Económico, porque afronta los problemas de costes en la moderna civilización industrial.” (Hereu, Montaner y Oliveras, 1999:143).

máquina. Aunque traten particularmente de la arquitectura, expresan las ideas dominantes que posteriormente encuentran resonancia en el pensamiento urbanístico.

En relación al segundo momento del urbanismo, situado después de la Segunda Guerra Mundial - cuando el pensamiento orientado hacia el futuro positivo ya se había hecho hegemónico, las discusiones sobre sus temas fueron proseguidas en los Congresos Internacionales de la Arquitectura Moderna⁷-CIAMs sin grandes polémicas hasta el apareamiento de las disonancias provocadas por el TEAM X. Las ideas presentadas por la pareja Smithson, por Bakema y por Ernesto Natan Rogers provocaron fisuras en el pensamiento moderno de origen iluminista porque replanteaban el papel de la convivencia social, de la importancia de la historia, del lugar y de la memoria colectiva, en oposición al espacio abstracto y universalista de la sociedad de la

⁷ Los Congresos Internacionales de la Arquitectura Moderna ocurrieron en diez encuentros con la intención de establecer un foro de debates entre las corrientes del pensamiento urbanístico alrededor del Movimiento Moderno. Los debates eran hechos por tema y fueron evaluados por Frampton (1997:323-329) de la siguiente forma:

CIAM I – 1928 (La Sarraz). Abertura de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna con la firma de 24 arquitectos representando a Francia, Suiza, Alemania, Holanda, Italia, Austria, y Bélgica. Su propuesta era enfatizar el aspecto constructivo de la arquitectura inevitablemente sujeta a la economía y a la política.

CIAM II – 1929 (Frankfurt). El tema de ese encuentro era *Existenzminimum* (Vivienda por un mínimo de Existencia) cuyo debate, coordinado por Ernest May, enfocaba los padrones mínimos de vida.

CIAM III - 1930 (Brúselas). Bajo el título *Rationelle Bauweisen* se destinó a las cuestiones relativas a los espacios entre bloques y a la altura de estos.

CIAM IV - 1933 (Atenas y Marsella). Fue el que obtuvo mayor visibilidad en función del documento extraído, la *Carta de Atenas*. El tema la Ciudad Funcional se apoyó en discusiones sobre el planeamiento urbano por medio de estudios de 34 ciudades europeas representadas de forma a hacer posible compararlas en muchos de sus aspectos. En ese Congreso se reunieron, entre otros, Alvar Aalto, Walter Gropius, Adolf Loos y José Luis Sert, Richard Neutra bajo la presencia dominante de Le Corbusier.

CIAM V – 1937 (París). El abordaje idealista de la *Carta de Atenas* fue formulado en ese Congreso dedicado al tema de la vivienda y al ocio. En esa ocasión el CIAM estaba dispuesto a reconocer, no apenas el impacto de las estructuras históricas, como también las influencias de la región en que la ciudad estuviese situada.

CIAM VI – 1947 (Bridgwater). En esa realización hubo la tentativa de superación de la estrechez de la “Ciudad Funcional”. Se nota a partir de ahí una primera fuga aunque muy incipiente de los preceptos modernos. Esa fuga se expresó a través del grupo inglés MARS, cuyo interés se centraba en el corazón de la ciudad.

CIAM VII– 1949 (Bérgamo). Considerado como entrada a la tercera etapa de los CIAMs, con la presencia dominante de estudiantes y el predominio de arquitectos de ideología liberal. Este CIAM se destaca por la comprobación de la puesta en práctica de la *Carta de Atenas* en proyectos como el “Plan de Buenos Aires” de Bonet Castellana, la Grille CIAM, que permitirá sopesar la aplicación de la *Carta de Atenas* - preparada por el grupo francés ASCORAL, de clara tendencia lecorbusiana.

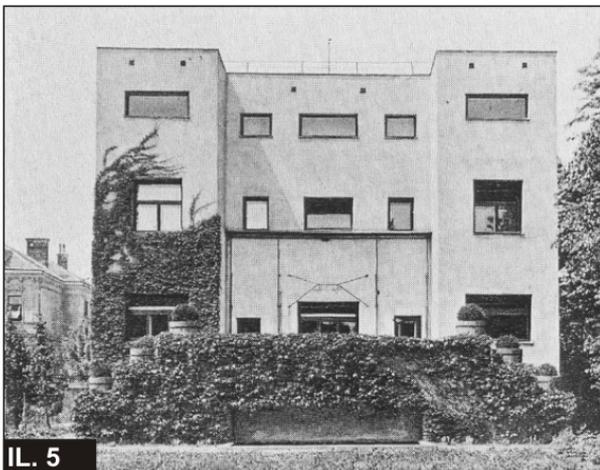
CIAM VIII – 1951 (Hoddesdon). Al optar por el tema: “Corazón de la Ciudad” - entendido más como el centro cívico, se hizo que el Congreso se volviese para un tópico ya abordado anteriormente por Giedion, Sert y Léger en su manifiesto de 1943. Hasta ese Congreso se conservó el consenso, sirviendo hasta entonces para comparar y sintetizar las experiencias iniciadas en todo el mundo.

CIAM IX– 1953 (Aix-en-Provence). Ese congreso marcó la cisión definitiva entre las dos generaciones que participaban en los CIAMs. Por un lado estaban los viejos maestros y por otro el TEAM X liderado por Alison y Peter Smithson y por Aldo Van Eyke. Las reducciones propuestas en la *Carta de Atenas* fueron objeto de críticas y fueron evidenciadas como simplificación de la complejidad urbana. A pesar de la preocupación manifiesta con la calidad concreta del lugar, la vieja guardia no mostró su capacidad para evaluar la complejidad de la situación urbana de la posguerra.

CIAM X – 1956 (Dubrovnik). Último Congreso Internacional de Arquitectura Moderna. La cuestión de la identidad y de la relación social expresada en las imágenes capturadas por Nigel Henderson de la vida en las calles de Londres, en especial de la *Golden Lane* (1952), tenía como propósito evidenciar la fragilidad y la pobreza de la ciudad determinada por núcleos de zonas funcionales. La arquitectura moderna iniciaba su lento desgaste. La extinción oficial de los CIAMs y la sucesión del Team X fueron confirmados en un nuevo encuentro realizado en 1959, en Van de Velde.

máquina. Esos temas, posteriormente fructificaron, sobre todo en el trabajo de Rossi (1995), en el de Jacobs (2001) y en el de Norberg-Schulz (1997).

Se debe considerar que hubo un descompás entre las realizaciones arquitectónicas y las urbanísticas, como observa Benévolo (1978): el urbanismo tuvo que esperar hasta 1917 la propuesta de T. Garnier de la Ciudad Industrial. Así pudo visualizar el primer modelo de ciudad moderna de funciones claramente delimitadas y construida de forma simple. Ese descompás está deliberadamente expresado en la modernidad (IL. 5) de la Casa Steiner (Loos, Viena-1910) y en la urbanística de Léon Jaussely para el plan de Angora (1925). Ese último plan había sido concebido según los principios de la urbanística francesa que proponía procedimientos premodernos que no se expresaban aún en la forma de un diseño urbano, asunto que será retomado.



IL. 5: Casa Steiner (Loos, Viena-1910). En el ensayo crítico *Architektur*, de 1910, Loos demuestra que había iniciado su comprensión de la fuerza en la coyuntura moderna. Fuente: Benevolo (1999:322).

Así no sorprende que, mientras la arquitectura se preocupaba por adoptar la modernidad, en la urbanística se desarrollase la ciudad jardín de Howard en las variadas prácticas urbanísticas experimentadas, por ejemplo, en ciudades de Inglaterra y Francia.

En relación a los dos momentos distintos de la urbanística moderna apuntados al comienzo del texto, se hace ahora una digresión para aclarar el momento de transición del cual el primero es parte y representación. En el clásico estudio del Choay (1979), la autora hace la distinción entre el urbanismo culturalista y el progresista, los cuales corresponden a los momentos mencionados. Los culturalistas planteaban una ciudad cuyo modelo se centraba en la ciudad del pasado, con sus elementos tradicionales, aunque ellos aportasen trazos de modernidad, como la presencia del verde con justificativas higienistas, y la comprendiesen como un elemento de un complejo regional. El urbanismo culturalista puede ser entendido como una utopía retrospectiva gestada ante la naciente ciudad industrial y todos sus desagradados. Para los pensadores

que defendieron esa corriente había una supremacía de la estética sobre la función. En contrapartida, los urbanistas progresistas postularon el abandono del estilismo historicista y tenían la creencia de que la nueva arquitectura permitiría que el hombre moderno hablase el lenguaje de su época⁸. En paralelo, el urbanismo culturalista puede ser considerado una utopía prospectiva que se entrelazaba con todas las vanguardias positivas que abrieron el siglo XX. Para ese urbanismo, la función y la higiene eran las palabras de orden, y la velocidad su seducción.

Monclús, a pesar de que considera el estudio histórico urbanístico de las grandes categorías distintas definidas por Choay, apunta la importancia en ese periodo de: “[...] la contraposición tradicional entre funcionalismo y estética urbana” (1995:93). Para ejemplificar eso, aclara que la renovación conceptual vinculaba también la voluntad de introducir la dimensión estética en la dimensión urbana, dimensiones encontradas en las proposiciones de C. Sitte (1995:93).

Entre las dos guerras, en relación a la solución del problema del déficit de viviendas, el urbanismo moderno culturalista era predominante aunque estaba destituido de la fuerza de sus proposiciones originales. El urbanismo moderno de línea progresista se hizo hegemónico con la reconstrucción de Europa tras la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, los fracasos expuestos en esa reconstrucción hicieron poner de relieve una vez más el discurso de Camillo Sitte - la proposición de plazas que proporcionasen una visión de continuada espaciosidad, visión que alimentó muchas de las críticas relacionadas a la ciudad moderna. Sobre eso puede mencionarse como ejemplo Lynch (1960), con la importante redirección de las cuestiones de la estética urbana vía el diseño urbano y la capacidad de *imaginabilidad* (IL. 6) reconocida por ese autor como calidad imprescindible para las ciudades. Al apelo de Lynch otros hicieron coro abriendo espacio para la reconsideración de los legados del pasado y de la creación del lugar, asunto que fue apreciado por los opositores del Movimiento Moderno.

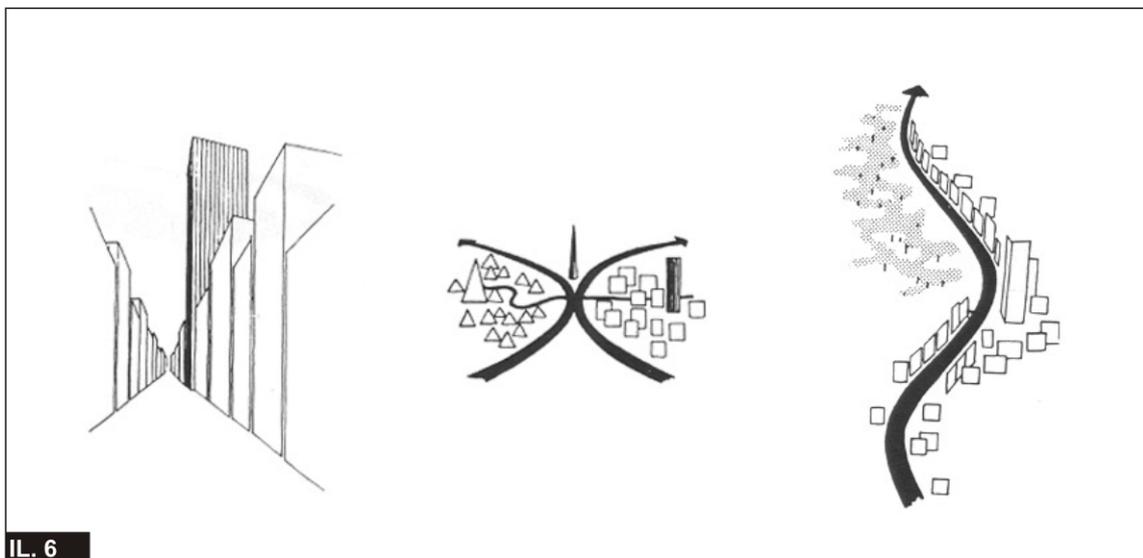
En esa postura urbanística más contundentemente crítica en relación a la racionalidad absoluta se puede observar que los trastornos vistos en la ciudad

8. Los culturalistas basaban sus estudios en la historia. La historia de la ciudad debería ser preservada y para el desarrollo y para las extensiones urbanas y se programaba la creación de otro núcleo de ciudad. Estaban preocupados con el crecimiento exagerado de la población, con los consecuentes gastos incontrolables. En términos de población, querían una ciudad pequeña y con límites fijos. Además, la utopía progresista abordaba el aspecto de la técnica, racionalidad, velocidad, higiene, ciencia y universalidad. Los progresistas, proponían una extremada organización pues estaban preocupados por el bienestar de los trabajadores y su rendimiento en la nueva sociedad que llegaba. Los progresistas habían contestado el valor de las búsquedas y fuentes históricas; en otras palabras, habían roto de forma premeditada con el pasado y sus ciudades podrían crecer libremente. Ellos apoyaba la *metropolización* mientras que los culturalistas la rechazaban.

encontraban sus equivalentes en la arquitectura como bien demostró la posición fijada por Zevi⁹ entre la arquitectura orgánica y la racionalista. En palabras del historiador:

Se o problema do urbanismo e das massas proletárias que entram na vida política empenhou os funcionalistas na heróica luta pela casa mínima, pela padronização, pela industrialização da construção, ou seja, para resolver problemas qualitativos, a arquitetura orgânica sabe que se o homem tem uma dignidade, uma personalidade e uma mensagem espiritual, isto é, se distingue de um autômato, o problema da arquitetura é também um problema qualitativo¹⁰ (Zevi, 1996:126).

Así, surgen valoradas las obras de arquitectos como Khan, Aalto, Van Eyke, entre otros, que habían introducido la cuestión del lugar y de la historia en el hacer arquitectónico.



IL. 6: Lynch (1960), realiza un análisis apasionado de los aspectos visuales de la ciudad, destacando las cuestiones de la estética urbana por la vía del diseño urbano y la capacidad de imaginabilidad.
Fuente: Lynch, 1960:106-133-118.

En síntesis, el espíritu de la cultura entre guerras estaba empeñado en resolver los problemas de la ciudad moderna y en formular soluciones de exactitud casi científica. Había también entusiasmo por el porvenir progresivo de la convivencia

⁹ También B. Zevi escribe que son dos las grandes corrientes espaciales de la arquitectura moderna: el funcionalismo y el movimiento orgánico, “ambas de carácter internacional”. La primera surge en América (1880-1890), en la escuela de Chicago, pero encuentra su formulación en Europa, siendo su mayor representante el arquitecto Le Corbusier, y la segunda tiene como su mayor exponente el americano Frank Lloyd Wright. También explica que las dos teorías tienen en común el tema de la planta libre, pero lo entienden de forma diferente. Para la corriente funcionalista todo es planeado con racionalidad, mientras que la corriente organicista se centra en el aspecto orgánico, como es lógico, pero con plena humanidad. En la arquitectura orgánica la funcionalidad es más compleja; es funcional no sólo en la técnica y en la utilidad, sino también en la psicología del hombre y en la humanización de la arquitectura.

¹⁰ Traducción: Si el problema del urbanismo y de las masas proletarias que entran en la vida política empeñó a los funcionalistas en la heroica lucha por la casa mínima, por la estandarización, por la industria de la construcción, o sea, para solucionar problemas cuantitativos, la arquitectura orgánica sabe que el hombre tiene una dignidad, una personalidad y un mensaje espiritual, esto es, el problema de la arquitectura es también, si se distingue de un autómata, un problema cualitativo.

humana, lo que se puede notar en el prólogo de la editorial Massin (1919) donde escribió Herriot, alcalde de Lyon y responsable de gran parte de los proyectos y obras de Garnier en esa ciudad (Benevolo, 1999:367). Él decía que la administración de una ciudad media tenía que dejar de ser empírica para estructurarse de forma racional, tenía que sistematizar los espacios libres necesarios y las reservas de suelo, prever las aguas sanas, escoger mejor el sistema de iluminación, erradicar todo lo injustificado para hacer florecer la ciudad.

1.2. Antecedentes del urbanismo moderno.

El recurso del urbanismo formal está en muchos proyectos y propuestas teóricas, como en el trabajo de Brinckmann (1920) para el trazado de París, en el plan de Nueva Delhi (1913-1916) o en el trabajo de Agache en Río de Janeiro (1928). ¿Dónde está su inicio? No se puede precisar, pero se cree que está en la tradición académica francesa y en un primer momento en el plan de Haussmann en París (IL. 7 y 8) basado en la urbanística barroca. Variaciones de ese plan fueron implantadas en un sinnúmero de ciudades. Somekh (1994:35), en su tesis doctoral comenta:

Todos os projetos urbanísticos da época, em que se destacam as tendências organicistas, romântica e nacionalista, tem como paradigma a intervenção de Haussmann em Paris, predominante até as primeiras décadas do século XX e até hoje reconhecida pelo seu potencial estético.¹¹

Por otro lado, según Lewis (1970:39), el aspecto metropolitano del proyecto de Haussmann, consolidado al final del siglo XIX, es el que más ha perdurado:

El París de Haussmann ha sobrevivido más que cualquier otra área metropolitana de su tiempo. Esto es debido probablemente a su diseño básico, que en su época estaba bien adoptado para los cambios de uso. El modelo de la calle de Haussmann permite una accesibilidad casi uniforme a todo el centro de París. De igual modo, los edificios sirven para varios fines, con tiendas en la planta baja y oficinas o apartamentos intercambiables en los niveles superiores.

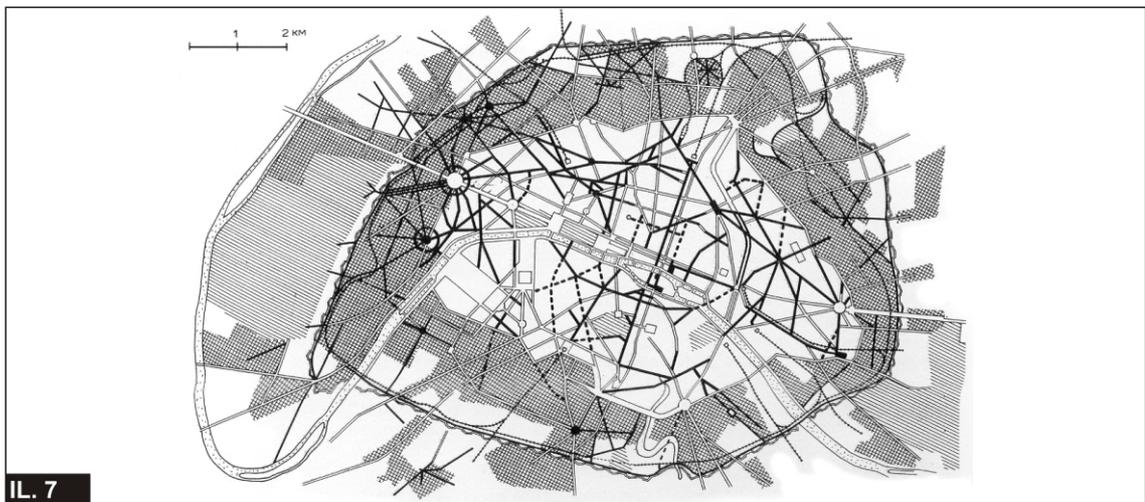
Usando su gran capacidad de gestión, Haussmann planificó la reconstrucción de París en los aspectos estructurales, paisajísticos, técnicos y financieros. Lo hizo a partir de una lógica embellecedora e higiénica. La premisa utilizada en sus proyectos era el alineamiento y el orden. El problema era embellecer la ciudad y acabar con los barrios deteriorados, abriendo en ellos el centro de la manzana mediante avenidas (IL. 9) para ejercer sobre ellas un control militar. Cuanto a la especificación técnica de los bulevares, se fijaron las siguientes características:

Drenaje subterráneo, pavimento de macadán, numeración de las casas y, sobre todo, aceras. Tres franjas paralelas: Acera para tiendas, calzada para el tráfico rápido, hileras de árboles. Importancia secundaria de la línea de fachada de las casas: El espacio es demasiado ancho para ser leído como el de calle tradicional. (Oyón, B.y Monclús, F. 1998:26)

Con respecto a la composición de las avenidas:

¹¹ Traducción de la autora: "Todos los proyectos urbanísticos de la época, en que destacan las tendencias organicistas, románticas y racionalistas, tienen como paradigma la intervención de Haussmann en París, predominante hasta las primeras décadas del siglo XX y hasta hoy reconocida por su potencial estético." (Somekh, 1994:35)

Existe un deseo de ofrecer una perceptiva totalmente liberada de los obstáculos (evitando plantaciones de árboles). Fachada continua de la vista por medio de una ordenanza figurativa (...). (Oyón y Monclús, 1998:26)



IL. 7

IL. 7: Usando la premisa alineamiento, orden e higiene, Haussmann estructuró la planificación de la reconstrucción de París en los aspectos paisajísticos, técnicos y financieros, buscando siempre un resultado embellecedor. Fuente: Benévolo, 1999:97.



IL. 8



IL. 9

IL. 8: Caricatura del barón Haussmann en las obras de París. Fuente: Benévolo, 1999:68.

IL. 9: Las manzanas eran abiertas en grandes avenidas para sobre ellas ejercer un cierto control militar. El barrio de l'Etoile. Fuente: Benévolo, 1999:104.

En los Estados Unidos la versión del urbanismo haussmanniano se encuentra en el movimiento *City Beautiful*, nacido al final del XIX. Tal movimiento, reforzado por proposiciones y reivindicaciones que alertaban a la población sobre el despilfarro del dinero público, obtuvo un amplio apoyo popular y fue difundido en revistas como *McClures*, *Everybody* y *Collier's*, que se convirtieron en portavoces de la idea.

El movimiento *City Beautiful* se vio favorecido por tres factores: las primeras manifestaciones prácticas de los cementerios suburbanos¹² que tenían la estructura de los grandes parques abiertos al uso continuo de la población; la creación del *Park Movement* y los primeros suburbios residenciales¹³. También apareció el diseño de las ciudades universitarias, convirtiendo los Parques y las *Park-Ways* en elementos ordenadores del desarrollo urbano.

Mientras las ciudades se congestionaban con el uso cada vez más intenso del suelo y la especulación se extendía por todos los barrios residenciales, se reforzaban las tendencias de tipo naturista y las afueras se convertían en una de las opciones preferidas por las clases más acomodadas.

La “Exposición Universal Colombina”, celebrada en Chicago en 1893, presentaba una sorprendente ordenación industrial que, sumada a los principios clásicos, solucionaba el caos del mundo industrial. Incorporaba las conquistas del *Park Mouvement* (1851), dando impulso al apareamiento de los suburbios. La versión americana del urbanismo haussmanniano fue creada por Daniel Hudson Burnham¹⁴ (1846-1912), jefe de obras de esa importante exposición. Para la sociedad americana, la *City Beautiful* era la ampliación del movimiento en favor de los parques y los *Park-Ways*, que a partir de entonces integraron las ordenaciones ambientales de nudos significativos de la ciudad, fueron regulados por una arquitectura monumental unificada.

Un buen ejemplo síntesis de la *City Beautiful* americana es la ciudad de Washington¹⁵. En ella los ejes monumentales se cruzan y los lugares más representativos del poder se concentran en el triángulo definido por el *Moll* y la *Pennsylvania Avenue*.

¹² En los Estados Unidos la primera aplicación del paisaje romántico estuvo en el planeamiento de 1831 del cementerio de *Mount Auburn*, en Cambridge, en las inmediaciones de Boston. Y, justamente, la característica del “rural cementerio”, al valorizar el paisaje natural, fue lo que influenció en la creación del *Park Movement*¹².

¹³ Los primeros suburbios que surgen son: *Llewellyn Park* en Orange y *Lake Forest* en el lago Michigan; el plan del *College de Berkeley* en California y la población residencial de Riverside cerca de Chicago. La vida suburbana fue valorada por el escritor Henry David Thoreau, en su libro “La vida en los bosques”. Trata de un escritor que abandonó su vida citadina para vivir en medio de la naturaleza.

¹⁴ Daniel Hudson Burnham fue también socio de la compañía “Burnham and Root de Chicago”. Fue autor de varios rascacielos en las décadas de 1880 y 1890.

¹⁵ Para Sica el plan de Washington fue responsable por la propulsión de la planificación urbanística, además de anticipar en algunos años el Plan en que los símbolos y los aspectos ceremoniales se sobreponían a los demás aspectos.

La apreciación de los principios del plan de Washington (IL. 10) aparece también en los textos didácticos de Hegemann, cuando se dedica a analizarlos en todos sus detalles en el último capítulo de su libro *El Vitrubio Americano* y los justifica de la siguiente manera:

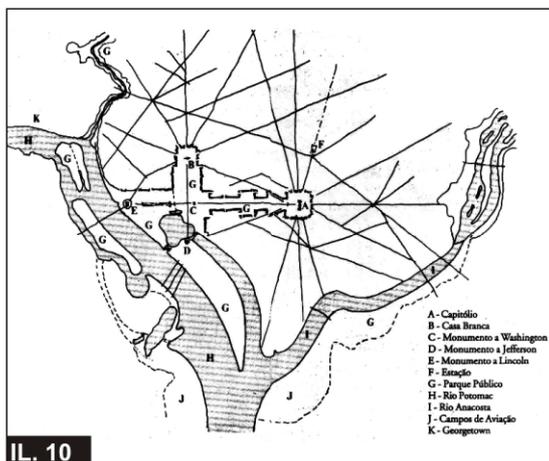
La ciudad de Washington se escogió no sólo porque constituía una creación indiscutible del arte civil, tampoco únicamente por ser tan familiar y entrañable el sentir nacional, sino debido a que el plan de Washington se ha afianzado en el ejercicio habitual del urbanismo norteamericano como un ideal incuestionable. Ni que decir que merced a la influencia del plan realizado por L'Enfant, hoy se aceptan las ideas de que ningún plan que se base en la retícula puede ser bueno sin la incorporación de vías diagonales y que las ciudades en retículas cruzadas por vías radiales pueden alcanzar, cual tocadas por una varita mágica, la perfección urbanística. (Hegemann y Peets, 1992:185).

El Profesor Ignasi Solà-Morales (1992), en la introducción de la obra de Hegemann, comenta que lo que predomina en el libro de ese autor son los ejemplos de la tradición clásica desde el Renacimiento y que hay que buscar las razones de estas preferencias en el peso que la formación académica tenía en Hegemann e, incluso, en los contactos constantes con los divulgadores de las enseñanzas de las *Beaux Arts* en Estados Unidos.

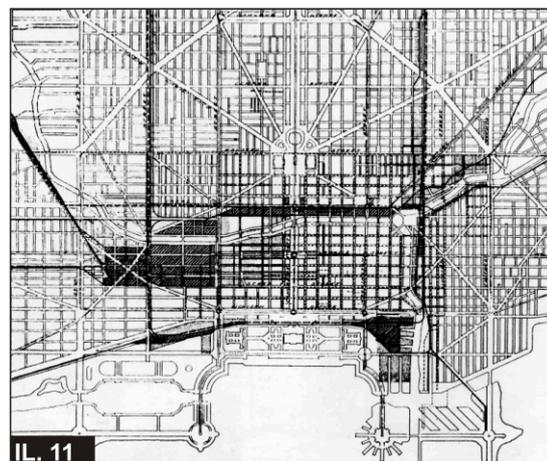
El caso de Chicago (IL. 11) fue considerado el más importante plan de Burnham por llevar a buen término las exigencias programadas, las cuales consistieron en el intento de recuperar la línea armónica y la belleza perdida para, de ese modo, crear una nueva situación y un nuevo orden social. Se buscaba exactamente esta combinación: unos objetivos sociales y unas intenciones estéticas en torno al plan. Ésas fueron las cualidades aceptadas por la gran mayoría de la sociedad. En las propuestas de Burnham predominan los bulevares que él creía que eran para toda la gente que vivía en la ciudad, sin importar su nivel económico. Pero Chicago padecía en la década de 1880 una atmósfera de pavorosos trastornos, siendo el plan elaborado por Burnham en 1909 incapaz de responder a las cuestiones primordiales al constituirse en apenas un verdadero ejercicio de *Beaux-Arts*. Y para ejemplificar mediante otras situaciones semejantes, se puede evocar a Peter Hall:

A Moscou dos anos 30 foi, portanto, uma espécie de aldeia de Potemkin. Exatamente como na Washington e na Chicago de Burnham, ou mesmo na Paris de Haussmann, as novas fachadas ao longo das gigantescas auto-estradas ocultavam atrás de si a massa dos antigos cortiços¹⁶. (Hall, 1995:236).

¹⁶ El Moscú de los años 30 fue, por lo tanto, una especie de aldea de Potemkin. Exactamente como en el Washington y en el Chicago de Burnham, o incluso en el París de Haussmann, las nuevas fachadas a lo largo de las gigantescas carreteras ocultaban tras de sí la masa de los antiguos conventillos. (Hall, 1995:208).



IL. 10: La esencia del plan de Washington, elaborado meticulosamente, consistía en dos ejes que cortaban perpendicularmente, de modo decisivo, el área planeada. Al final de cada eje hay un edificio que sirve de foco y desde él se reúnen otros tantos ciclos de avenidas. La trama vial reticular de la base regulariza la zona de mayor actividad. Fuente: Jellicoe y Geoffrey (1995).



IL. 11: Plan de Chicago, el proyecto más importante de Burnham. Se pretendía, con la abertura de nuevas arterias al estilo clásico (removiendo chabolas y ampliando los parques), poner un orden a la ciudad que había crecido demasiado rápido. Fuente: Manso (2001:123).

P. Hall (1995) comenta que, para Lewis Mumford (1966), las propuestas de Burnham eran como “cosméticos municipales” Se criticaban por dejar de lado aspectos como la vivienda, la escuela y el saneamiento básico. Sus propuestas tenían otros puntos críticos pues la mayoría de estos proyectos exigía la demolición de inmensas áreas ocupadas por gente de bajos recursos y los dirigentes no daban ninguna importancia al destino de los habitantes (Hall 1995).

El movimiento *City Beautiful* empieza a clausurarse a partir de 1910, con tres planes - el plan de reestructuración de Washington¹⁷ (1901), el plan del centro de San Francisco (1912) y el plan de Chicago (1909), que son los episodios más significativos del movimiento.

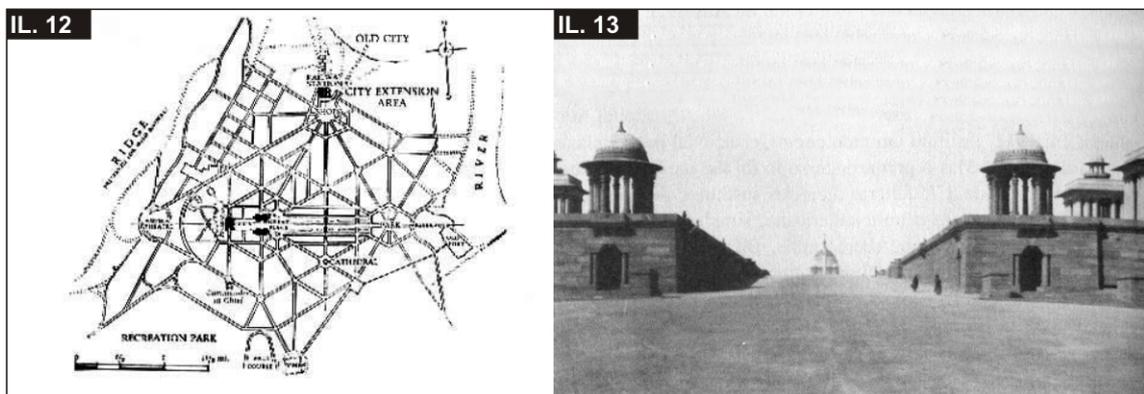
Otras ciudades que manifestaron el urbanismo en los moldes del urbanismo *City Beautiful* fueron las colonias británicas en la India. Deben destacarse los proyectos de las nuevas capitales que contrataron consultores, al ser considerado que estos planes exigían una implantación inmediata por estar en áreas tan distantes de sus colonizadores. Para elaborar el plan de Nueva Delhi, (1913-1916) inicialmente fue escogido el arquitecto Herbert Baker, conocido como el arquitecto del imperialismo. Posteriormente, fue también contratado el arquitecto Edwin Lutyens (1862 – 1944). En

¹⁷ Las dimensiones colosales del plan Washington - el eje de la explanada principal, entre el Capitolio y el río, tiene más de cuatro kilómetros de largo, mayor que el del parque de Versalles - perdiéndose en ambientes conmensurables que proporcionan, sin embargo, al plan de L'Enfant un notable margen de duración. De hecho, la red viaria trazada en 1791 satisfará las exigencias de la capital federal durante más de un siglo. (Benevolo 1999:231). La reestructuración del plan fue realizada por la comisión de 1901.

las directrices ya venían definidas dos radiales principales que se abrían en abanico a partir del eje principal, como en la *City Beautiful* (IL. 12 y 13). En ellas se percibe la pasión de Lutyens por la geometría formal. El trazado tenía gran similitud con el Plan de L'Enfant para Washington. Sin embargo, P. Hall señala que, como en otras ciudades, en Nueva Delhi los errores también se mantuvieron:

E, como sói acontecer em cidades pós-coloniais, tudo continua da mesma maneira até o dia de hoje: estilos arquitetônicos e padrões habitacionais ainda são coloniais, as leis municipais obsoletas, o sistema de subvenção favorece os grupos de renda mais alta, há disparidades quase inacreditáveis entre os padrões de vida do rico e do pobre.¹⁸ (Hall, 1995:221)

En el caso africano ciudades como Salisbury, Nairobi y Kampula fueron construidas ignorando a la población local puesto que, como la gran mayoría de los africanos trabajaba en áreas rurales, ellos eran considerados ocupantes de los espacios rurales. Los planos casi siempre aceptaban y reforzaban las divisiones raciales existentes y eran portadores de los elementos mencionados: amplias avenidas, núcleo central valorado, áreas residenciales circundadas por calles que ocultan inmensas propiedades privadas (Hall, 1995).



IL. 12 y 13: Plan y detalle de Nueva Delhi, proyecto del arquitecto Edwin Lytten-Baker, elaborado bajo las directrices de la geometría formal con gran similitud al plan de Washington. La manifestación clásica implantada en Nueva Delhi y en las colonias británicas valoró el núcleo central, sede del gobierno, dejando de lado la necesidad de la población nativa. Fuente: Hall. (1995:216).

Lo que se concluye es que la fuerza de los proyectos Beaux Arts en su potencial estético y geometría formal siempre predominó entre las proposiciones del inicio del siglo XX, sobre todo en los proyectos urbanos de las nuevas capitales y en las proposiciones para ciudades coloniales.

¹⁸ Y, como suele suceder en ciudades postcoloniales, todo continúa de la misma manera hasta los días de hoy: los estilos arquitectónicos y los patrones habitacionales aún son coloniales, las leyes municipales obsoletas, el sistema de subvencción favorece a los grupos de renta más alta y hay una disparidad casi increíble entre los patrones de vida del rico y del pobre. (Hall, 1995:221).

1.2.1. Barcelona y el Plan de Ildefons Cerdà.

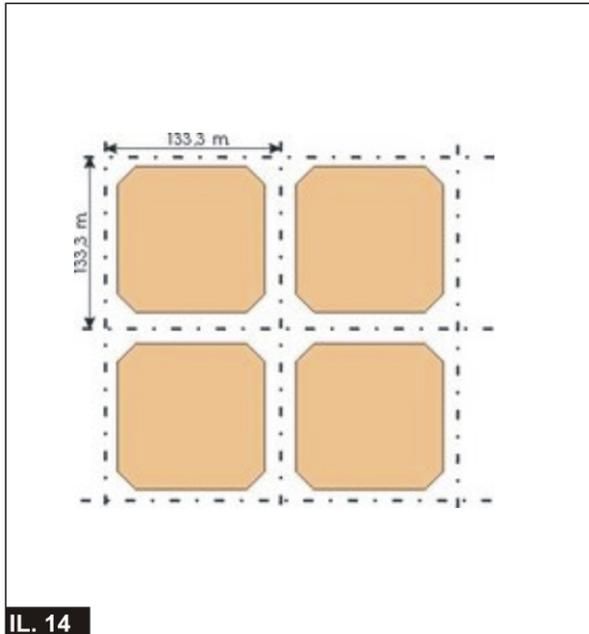
Contemporáneos a Haussmann en París, estaban Idelfonso Cerdà y Suñer en Barcelona. Se ocupaban de estudiar la extensión ordenada de la ciudad medieval en su intercomunicación con los pueblos vecinos. Barcelona, igual que otras ciudades europeas, era afrontada por el desarrollo de la industria y la expansión poblacional y se veía colapsada en el interior de la muralla. Ello provocaba la instalación de las industrias en los municipios vecinos, hoy transformados en barrios de la ciudad: Sants, Sarrià, Gracia, San Andreu o San Martí. Se impuso entonces la creación de una serie de vías radiales que aún hoy forman parte del tejido urbano, como el Paseo de Gracia, extremadamente conocido por su importancia comercial, social e histórica.

La clara necesidad de expansión provocó el derrumbe de las murallas, favoreciéndose la modernización de Barcelona con la implantación del proyecto de Ildefons Cerdà, aún hoy presente. El proyecto de 1855 definió una ciudad jardín de grandes espacios abiertos y edificios de sólo tres plantas, y entró a formar parte, en nueva versión, del repertorio de proyectos posteriores, como el de las manzanas de Brasilia en sus espacios verdes.

A pesar de no mencionar la industria, Cerdà consideró la vivienda obrera como la gran necesidad de la época. En el proyecto definitivo de 1859 especificó los grandes ejes, el desvío del agua de la montaña, la central de ferrocarriles, el entramado regular de calles y manzanas cuadradas de 133,3 por 133,3 m. Esas manzanas (IL. 14) fueron definidas con preciosismo y se basaron en la aireación y en la conformación variada del área de jardín - dos tercios de la superficie no edificada. Los espacios comunes generados a partir de la manzana servirían también para la comodidad de los niños y ancianos y para que no atravesasen las vías de tráfico. Así, esas manzanas no resultaban solamente en la división de parcelas, sino también en un espacio de ciudad donde se localizaban edificios y equipamientos. Con el diseño del chaflán propuesto en el vértice de las manzanas con la justificativa de proporcionar buena visibilidad para vehículos y transeúntes, se obtuvo en el cruce de las vías una gran generosidad de espacio.

La idea de uniformidad regular del entramado (IL. 15) permitía alcanzar comodidad del tráfico de vehículos y de personas, una vez que proporcionaba igual distancia entre los cruces. Las vías tenían 20 metros de ancho, siendo la mitad destinada - 5 m. para cada lado - a las aceras. La variación de ese padrón ocurrió en vías de carácter especial, como la vía Diagonal y la av. Meridiana, también cuando se proponía

el rescate de antiguos caminos, como Gracia, Rambla Cataluña y en vías destinadas a servicios como la Gran Vía de las Cortes Catalanas.



IL. 14

IL. 14: Entramado regular de las manzanas (133,3 por 133,3) de Barcelona, proyectado por Cerdà en 1859. Fuente: Wikipedia (2005).



IL. 15

IL. 15: La uniformidad regular del entramado de las vías de 20 metros, las amplias aceras y chaflanes permitieron mejor comodidad del tráfico de vehículos y de personas.

Lamas (2000) expone que, aunque contemporáneas, las propuestas de Haussmann y Cerdà presentan aspectos absolutamente diferentes. Haussmann reordenó y adaptó la ciudad existente, haciendo grandes intervenciones en su interior, mientras que Cerdà respetó el núcleo histórico y organizó el crecimiento en expansión - el ensanche - en manzanas que, a diferencia de las parcelas convencionales, tenían el interior transformado en espacios públicos. Con esa sorprendente proposición, se cambiaban también las reglas de concepción clásica y barroca: el edificio ya no se organiza cerrando todo el perímetro de la manzana a pesar de mantener elementos convencionales como calles, avenidas, plazas. Otra innovación fue la distribución, de manera igualitaria en los barrios, de mercados, plazas y otros servicios, manteniéndose la exigencia de salud social. Con la aplicación de esas medidas se diseñaba el barrio autosuficiente observando el propósito de no privilegiar ninguna de las áreas del plan. Del plan de Cerdà, a causa del proceso especulativo y otros argumentos, lo que se llevó a la práctica fue el sistema vial, parte que componía su exigencia fundamental de movimiento y comunicatividad. En la evaluación de Lamas, se observa que:

Cerdà antevê as potencialidades decorrentes da independência entre ruas, espaços urbanos e planos marginais dos edifícios. Todavía, o estado da teoria e

experimentação urbanística da época não permitiram prosseguir estas idéias. As propostas de Cerdà eram demasiado avançadas ou antiespeculativas. Permaneceu o traçado viário principal, enquanto as quadras iriam ser ocupadas na periferia e no logradouro, progredindo no sentido do quarteirão tradicional.¹⁹ (Lamas, 2000:221)

Movimiento y comunicatividad son, por tanto, los aspectos presentes en todos los planos datados de ese período, pues respondían a la necesidad de un mundo que se transformaba rápidamente. El movimiento intenso, descrito por Baudelaire en sus deambulaciones por París, también estuvo presente en Barcelona. En nombre de la velocidad, de la comunicación y de la especulación, todo el resto de la sorprendente propuesta de Cerdà podría ser sacrificada.

En 1967, nueve años antes de su muerte, publicó su *Teoría General de la Urbanización* que según Oriol Bohigas (apud Benevolo, 1999:127) fue el “primer planteamiento sociológico del urbanismo”.

¹⁹ Traducción de la autora: Cerdà antevió las potencialidades resultantes de la independencia entre calles, espacios urbanos y planos marginales de los edificios. Sin embargo, el estado de la teoría y la experimentación urbanística de la época no permitieron proseguir esas ideas. Las propuestas de Cerdà eran demasiado avanzadas y no especulativas. Permaneció el trazado vial principal, mientras que las manzanas serán ocupadas en la periferia y en el espacio libre, progresando en el sentido de la manzana tradicional. (Lamas, 2000:221).

1.3. Proposiciones del nuevo urbanismo:

Howard, Garnier, Le Corbusier y otras aportaciones.

En el período premoderno vamos a encontrar proposiciones urbanísticas de gran alcance cargadas de utopía, tales como las propuestas de Ebenezer Howard con la ciudad jardín (1898); de Toni Garnier (1869-1948), con la *Cité Industrielle* (1904-1917) y de Le Corbusier con la *Cité Contemporaine* (1922). Las intenciones estéticas, estructurales y técnicas de los proyectos de Howard, Garnier, Le Corbusier y otros fueron en bastantes aspectos aceptadas e implantadas en muchas de las ciudades del mundo. Sobre las características de estas ciudades vamos a resaltar y evidenciar lo que se implantó como costumbre, norma o convención urbanística.

Ebenezer Howard

Idealizó la ciudad autogestionada - la ciudad jardín. Al inicio del siglo XX esa fue la idea que más influyó en el mundo. Su éxito se debe a que consigue proponer de forma sintética una solución para las extensiones de las ciudades. Howard²⁰ proponía la desurbanización como solución para la descongestión de la ciudad. El problema del crecimiento exagerado²¹ podría controlarse creando ciudades imanes entre el campo y la ciudad (IL. 16), con industria y estructura de empleo propio, medidas de descongestión que Howard había idealizado para Inglaterra. En el caso específico de sus proposiciones, la tierra sería propiedad colectiva, como forma de impedir su valoración excesiva.

La Ciudad Jardín defendía la vida en comunidad con límites fijos (30. 000 a 60. 000 personas²²) cercada por un cinturón verde cuya función era la simbiosis ciudad-campo. Con esto se conseguiría para la ciudad el retorno de la armonía perdida de las grandes aglomeraciones. ¿Sería eso una indicación roussoniana? En el programa trazado por Howard, la comunidad se implantaba en un área de 6.000 acres, de los cuales 5.000

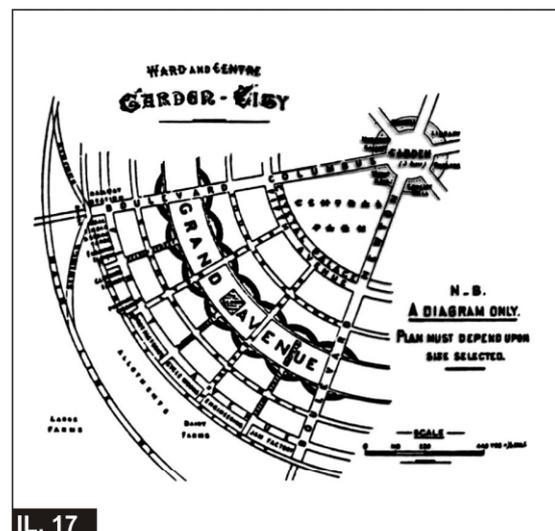
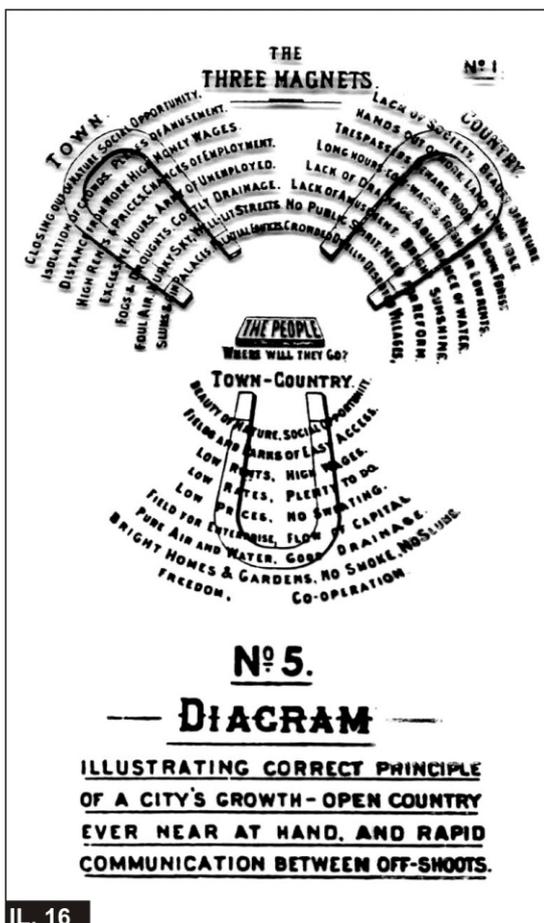
²⁰ Como antecedentes biográficos de las ideas de Howard, se puede exponer que él, con veinte años, pasó a vivir en los Estados Unidos, siendo testigo de la destrucción y posterior reconstrucción de Chicago, ciudad conocida como "ciudad jardín". Posiblemente sea este el origen del nombre atribuido a su concepción de ciudad. Hay que observar que, probablemente, conoce el barrio jardín suburbano de Riverside proyectado por Frederick Law Olmsted. En el proceso de expansión de la ciudad jardín tiene como base la proposición de Gibbon Wakefield para la ciudad de Adelaida, sur de Australia. Gibbon Wakefield había recomendado lo mismo - la ciudad después de alcanzar determinado tamaño, comenzaría de nuevo. El diagrama tiene sus orígenes en el Plan de James Silk Buckingham, evidenciando elementos como la plaza central, las avenidas radiales y las industrias periféricas. (Hall, 1995:106-7).

²¹ Londres pasó de 1.873. 676 habitantes en 1841 a más de cuatro millones en 1891. Los obreros vivían en todos los lugares en condiciones miserables (Engels, 1872). Los equipamientos de servicios públicos, vías de circulación, alcantarillado y distribución de agua eran insuficientes o inexistente. (Biblioteca de Autores Socialistas. 2005).

²² "Howard consideraba que justamente esta dimensión es la que eleva al máximo las ventajas sociales y la que constituye un empeño financiero y empresarial realista" (Sica, 1981:17)

se destinaban a una franja agrícola externa con un asentamiento de 2.000 habitantes y 1.000 acres se destinaban al núcleo urbano residencial. En el centro geométrico del entramado de la ciudad estaría el parque central²³. De ese centro saldrían las avenidas radiales (seis bulevares de 36 m. de anchura) que se dividirían en seis partes iguales o distritos con una de ellas apuntando hacia la estación.

La zona central estaría limitada por una zona verde, rodeada de una galería acristalada, destinada al comercio y exposición de los productos del campo y la ciudad. En la corona sucesiva estarían las habitaciones unifamiliares atravesadas en el centro por una Gran Avenida circular de casi 130 m. de anchura que constituiría una calle “park”, donde también estarían situadas instituciones como las escuelas y las iglesias (IL. 17). El anillo externo haría una franja industrial, enlazada con la línea férrea. Pasada la franja industrial, empezarían las actividades agrícolas, asentadas en un vasto cordón verde exterior.

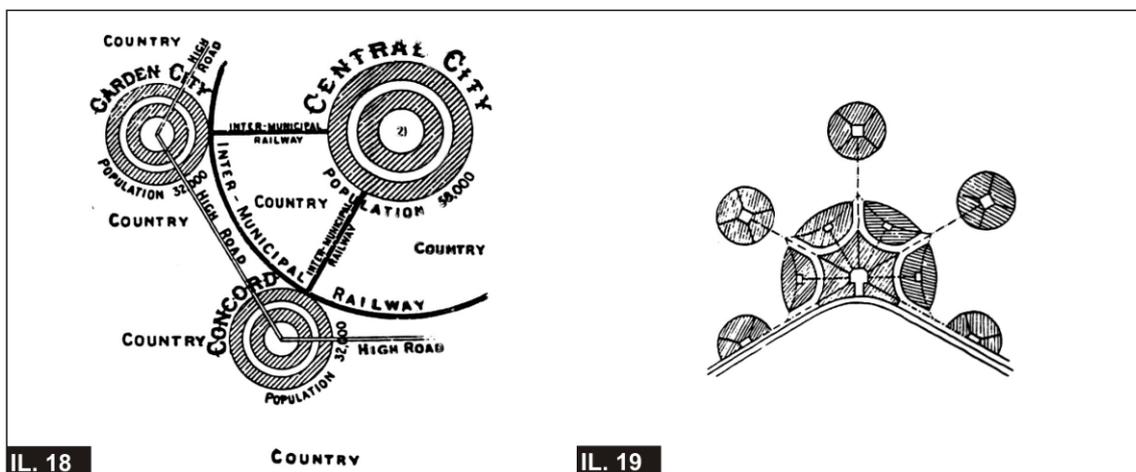


IL. 16: Los tres imanes del diagrama N° 5 de Howard, simbología de la interrelación deseada entre la ciudad y el campo. Fuente: Howard 1996:109.

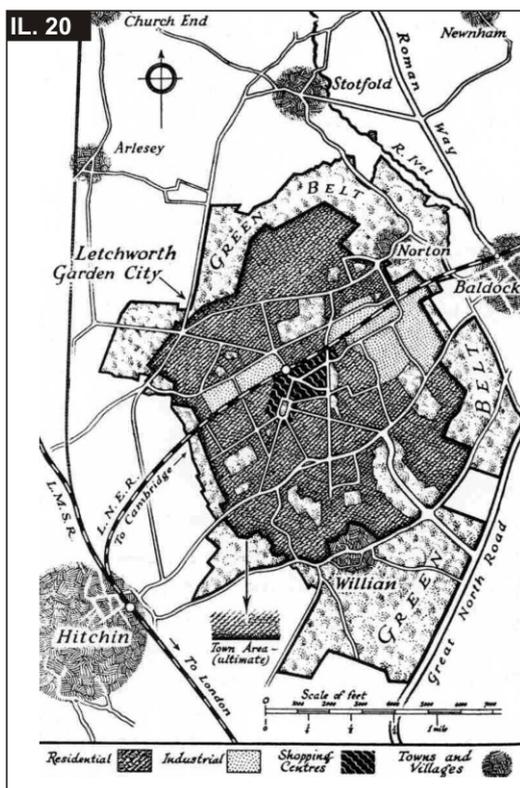
IL. 17: Sobre el esquema que elaboró de la ciudad jardín, Howard (1996:114) escribió: “El diagrama n° 3 [...] útil para acompañar la descripción de la ciudad en sí consiste en una mera sugerencia a ser probablemente modificada”. En tal declaración demuestra que la forma de la ciudad no era lo más importante; la esencia estaba en la función Ciudad-Campo y en la eliminación de la especulación. Fuente: Howard 1996:114.

²³ El parque central quedaría fuera de la circulación, cubierto por un hermoso jardín. Rodeando este jardín estarían los grandes edificios públicos:

Howard se apropió de las ideas de los primeros anarquistas que proponían que la sociedad fuera reconstruida teniendo como base la cooperación voluntaria entre hombres y mujeres que deberían trabajar y vivir en pequeñas ciudades autogestionadas. A partir del momento en que la ciudad alcanzase el límite planeado comenzaría otra y con el tiempo se formaría un conglomerado de otras pequeñas ciudades. Cada una de estas ciudades se responsabilizaría por la creación de empleos. Cada ciudad estaría comunicada por una vía férrea intermunicipal, responsable de un sistema rápido de transporte. Ese modelo proporcionaría a todos la oportunidad económica y social de una gran ciudad. (IL. 18 y 19)



IL. 18: Esquema de la ciudad jardín y la ciudad central enlazadas por línea férrea situada en el anillo externo. En el detalle (IL. 19), el diagrama de las ciudades satélite de Londres. Fuente: Howard, 1996:190.



IL. 20: Letchworth (1904), la primera ciudad-jardín de Unwin y Parker para 30.000 mil habitantes, situada a 50 Km. de Londres, atendía, como recomendara Howard, a las reivindicaciones de libertad, cooperación y áreas verdes. Fuente: Ottoni (1996: 46).

IL. 21: Letchworth. Foto del conjunto de viviendas destinadas a obreros. Fuente: Ottoni (1996: 54).

Howard no se ocuparía del trazado ni de la determinación de los edificios. Eso fue lo que permitió que los arquitectos inspirados en su teoría proyectasen la primera ciudad-jardín prevista para 30.000 habitantes (IL. 20). Para eso se aprovecharía la libertad ecléctica y las planimetrías sinuosas - muchas veces mezcladas con la estructuración clásica de los ejes ortogonales para el núcleo central de las ciudades (IL. 21), como se puede ver en el trazado de Letchworth (1904). Esa ciudad jardín fue proyectada por Raymond Unwin (1863-1940) y Barry Parker (1867-1947), y atendía a objetivos como cooperación, áreas verdes, población delimitada, etc.

Para construir esa ciudad se fundó en 1902 *The Garden City Pioneer Company Ltda* y, con ayuda de algunas personas, Howard compró un terreno a 35 millas (56 Km.) alrededor de Londres. Esa propuesta se transformó en realidad en 1904 por las manos de Parker y Unwin. La estructuración de la planta proponía avenidas radiales, apuntando una de ellas hacia la estación. El hecho de que la línea del ferrocarril cortase la ciudad hizo posible el asentamiento de industrias a ambos lados de la línea férrea. Las casas unifamiliares fueron asentadas siguiendo el arquetipo tradicional inglés, las *cottages*. Hasta la Primera Guerra Mundial las casas, casi siempre de buena calidad y bajo coste, fueron construidas con cuarto de baño, algo raro en la época. Las edificaciones destinadas a viviendas fueron construidas en bloques aislados y alejadas del límite del terreno con jardín fronterizo, aceras con césped, arbustos y árboles. Letchworth se afirmó con lentitud²⁴ porque las industrias tardaron en instalarse. Sobre el sistema de arrendamiento, comenta Howard:

O sistema de arrendamento da terra, ao invés de sua venda, torna possível primeiramente que “o incremento do valor da terra torne-se beneficio dos o que o possibilitavam; como uma grande parte deste incremento de valor é devido às atividades sociais como um todo (i.é, à capacidade coletiva), é nesta qualidade que deve ser recebido o beneficio e não na de indivíduos privados”; e, em segundo lugar, permite que a companhia da Cidade-Jardim retenha o controle sobre a propriedade, o que é fundamental para manter o caráter e a infra-estrutura coletiva de lazer da cidade²⁵. (Howard 1996:53)

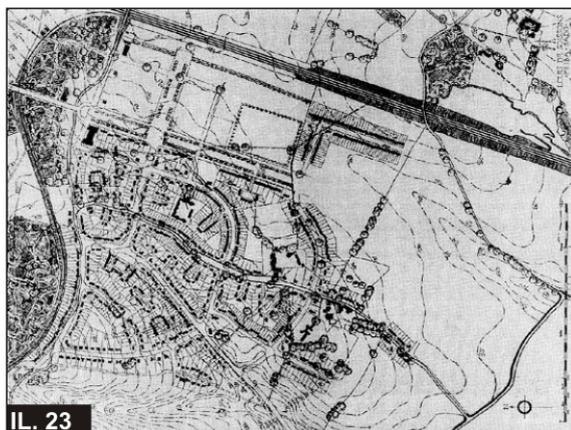
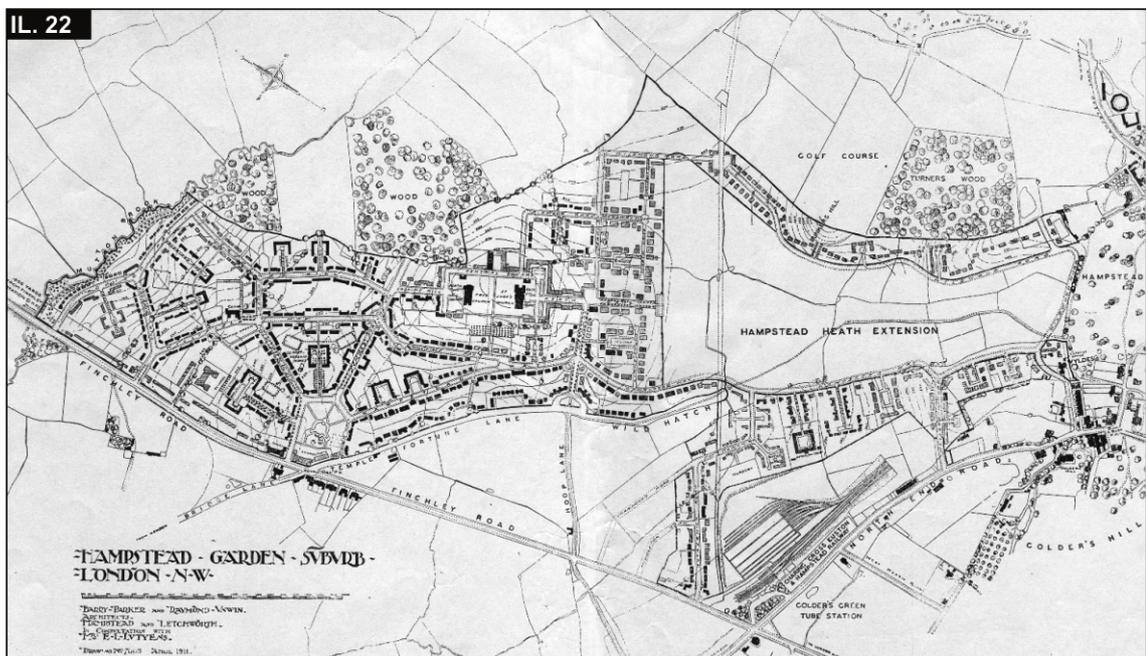
La segunda ciudad jardín - Hampstead (1904-1907) también tuvo sus problemas por plantearse como suburbio y no como ciudad (IL. 22). Esa ciudad jardín no tenía industrias, lo que la hacía dependiente por completo de la estación de tren para

²⁴ En 1913, Letchworth había alcanzado solamente 8.500 habitantes, en 1938 sólo tenía 15.000 de los 30.000 programados y únicamente fue concluida después de la Segunda Guerra Mundial.

²⁵ Traducción de la autora: “El sistema de arrendamiento de la tierra, al contrario que su venta, hace posible primeramente que el “incremento del valor de la tierra se convierta en beneficio para los que lo permitieron; como una gran parte de este incremento de valor es debido a las actividades sociales como un todo (o sea, a la capacidad colectiva), es en esta calidad que debe ser recibido el beneficio y no en la de individuos privados”; y, en segundo lugar, permite que la compañía de la Ciudad Jardín retenga el control sobre la propiedad, lo que es fundamental para mantener el carácter y la infraestructura colectiva del ocio de la ciudad. (Howard, 1996:53).

transportar la población hacia el centro de Londres. La implantación del suburbio jardín significó una verdadera alteración en el movimiento inglés. Era una alteración que contrariaba la filosofía howardiana, pero fue justamente ese modelo equivocado el que ejerció gran fascinación en las personas y el que pasó a ser modelo para la proyección de barrios y suburbios de muchas ciudades²⁶.

El tercer intento, Welwyn, tuvo lugar después de la Primera Guerra Mundial, (IL. 23) a través de un grupo de accionistas que fundó *The Welwyn Garden Ltda* y que adquirieron un terreno de 953 hectáreas a 20 Km. de Londres. Este emplazamiento sirvió de colonia agrícola y cinturón industrial, pero la proximidad con la metrópoli en poco tiempo la convertiría en una ciudad dormitorio.



IL. 22: Hampstead (1904-1907), conocida como ciudad jardín, en la verdad es un suburbio de Londres. Significó una verdadera alteración en el movimiento inglés pues transgredía las exigencias de Howard. Fuente: Unwin (1922).

IL. 23: Welwyn ciudad jardín proyecto de Louis Soissons situada a pocos kilómetros de Londres. Sirvió como colonia agrícola y cinturón industrial como había programado Howard. Fuente: Ottoni (1996:60).

²⁶ Por indicación de los legisladores, al redactarse el *Housing and Town Planning Act* en 1909 y 1919 se sugirió la "adopción del modelo de Ciudad Jardín para la construcción de la vivienda social". (Lemonier, M. 1998: 132)

Así, Howard, no siempre comprendido en sus propuestas, como observa P.Hall (1995:103), fue acusado de querer mover a la gente como si fueran peones en un tablero de ajedrez, cuando lo que verdaderamente proponía era que las comunidades por voluntad propia se autogestionasen. Pero a pesar de las críticas, la idea de ciudad jardín prosperó y se expandió por el mundo, aunque en la versión simplificada, o sea, sin preocuparse con la autogestión, punto principal de su proposición. Se puede afirmar que las ideas interpretadas en los diseños de las ciudades mencionadas fueron gradualmente apropiadas en cuanto forma y diseños urbanos.

Ebenezer Howard soñaba con poder reconstruir la sociedad. Para algunos es uno de los personajes más importantes de la historia del urbanismo y quizás por eso su obra sigue siendo editada (en S. Paulo fue reeditada en 1996 y en Barcelona 1997). También en autores como Otonni²⁷, P. Hall y otros se percibe el intento de hacer revivir y repensar las propuestas de Howard. Tal vez eso sucedió por afinidad con la proposición de los anarquistas que tenían una visión grandiosa de las posibilidades de la civilización urbana. Debido a eso, Hall recomendó que habría que conocer bien a Howard.

La representación social de Howard expresaba sentimientos de la clase media, sin posiciones radicales, cargados de sentido común pero carentes de la lógica necesaria para entender las leyes de la economía capitalista. Esa lógica no puede modificar su estrategia en función de un modo de vida sano, ni mucho menos escapar de la metrópoli que a cualquier coste debe mantenerse como tal en su ámbito natural. Ése el punto frágil de su propuesta.

De la misma forma, la crítica que hacen hoy algunos estudiosos es que las ciudades de Letchworth y Hampstead, a pesar de su excelente calidad física y de estar magníficamente construidas, dejaron de atender a quienes se destinaban. Por otro lado, por tener un presupuesto demasiado alto, los menos favorecidos no pudieron hacerse cargo de ellas. También el comentario del Prof. Solà-Morales estimula a reconocer el valor de las proposiciones de Unwin - el seguidor de Howard - al hacer una crítica reconociendo el fracaso del urbanismo sostenido por la línea del urbanismo progresista. Así comenta:

En el reflujo del urbanismo funcionalista, mientras las periferias de las grandes ciudades muestran el fracaso de los bloques residenciales, de la edificación en altura

²⁷ El profesor Dacio A. B. Otonni, en la introducción brasileña del libro de Howard, *Ciudades-Jardins de Amanhã*, hecha por Marco Aurélio Lagonegro, estudia las influencias del pensamiento de Ebenezer Howard en Europa, en Estados Unidos de América y en Brasil.

y los grandes vacíos del suelo intersticial descuidado e inútil, vuelve a plantearse algunas de las perennes cuestiones que ya preocuparon a Raymond Unwin, y que de manera explícita se situaron en el centro de su trabajo. (Rubió, 1984/ Prólogo en Unwin).

Algunos lo acusan de proponer una planificación con densidad baja de población cuando, de hecho, su ciudad iba a tener la densidad de Londres. Mientras Londres implantaba sus ciudades en el fiel espíritu de Howard (ciudad de tamaño fijo e independencia económica), en el suburbio de París, después de la Primera Guerra Mundial, se implantaba la ciudad jardín cambiada y en escala metropolitana, ya dentro del espíritu del suburbio dependiente.

Tony Garnier

Autor del proyecto *Cité Industrielle*, era un hombre de carácter modesto, no era combativo y tampoco participaba de las polémicas de la vanguardia. Casi siempre actuaba en solitario. Dedicó su vida a desarrollar proyectos y planes para Lyon, su ciudad natal. Garnier se graduó en 1880 en la *École de Beaux Arts* de París, después siguió sus estudios en la Academia Francesa de Roma en donde presentaría el proyecto de una ciudad industrial para al concurso Grand Prix de Roma de 1901. Según algunos autores, su ciudad industrial fue concebida junto con su colega Jaussely, que pertenecía a la misma Academia. Los políticos locales del periodo tenían tendencias progresistas y entendieron que la proposición de Garnier asociaba la tecnología, la transformación y la garantía del saneamiento. En su retorno a Lyon trató de poner su atención en la organización racional de la ciudad industrializada. Estaba convencido de que la fundación de una ciudad nueva debería corresponder al desarrollo de la industria.

La preocupación básica de Garnier²⁸ era atender a la gente que vivía y trabajaba en la ciudad. Expresaba con claridad y simplicidad en la *Cité Industrielle* los nuevos ideales en materia de urbanismo (IL. 24). En esa propuesta llama la atención la simplicidad de los edificios de la estación de ferrocarril, del hotel y de los barrios residenciales compuestos de casas unifamiliares de aspecto modesto. El proyecto se presenta como forma de organizar la ciudad industrial aclarando que “la mayoría de las ciudades nuevas fundadas a partir de ahora tendrán su origen en motivaciones de orden industrial, por lo que hemos considerado el caso más general.” (Benévolo, 1999:361).

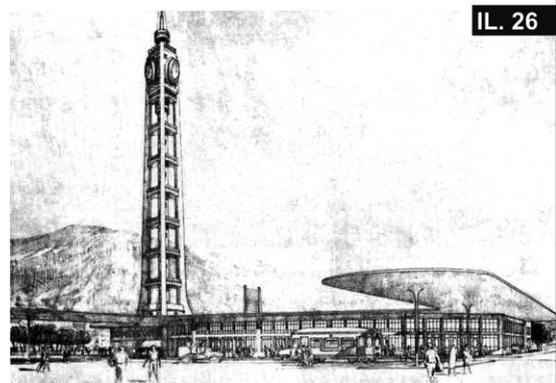
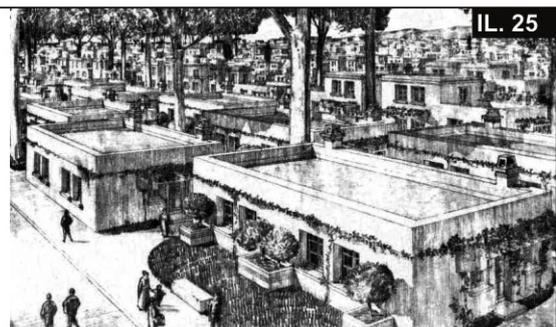
En el plan de Garnier se nota el rechazo a cualquier relación con los dogmas académicos de la axialidad. Las casas tenían la forma de cubos rectangulares, sin ningún

²⁸ El modelo de la ciudad de Garnier fue realizado primero en la villa de Médicis en Roma; plano y perspectivas configuran una ciudad y sus suburbios con funciones bien delimitadas, construidas sobre planta octogonal, con formas simples tanto para el hábitat como para los edificios monumentales del centro cívico. (Luigi, 1997:84).

decorado y sin patio trasero (IL. 25); deberían ser construidas en la mitad del terreno y, según sus exigencias, una de las habitaciones tendría la ventana orientada al sur. En el tejado del ayuntamiento y de la estación demostraba la novedad del hormigón (IL. 26). Toda la ciudad debería ser construida en hormigón armado, hierro y vidrio. El entorno de los jardines públicos mostraba el aspecto moderno cuando definía que las áreas restantes deberían estar rodeadas de áreas verdes, transformándolas en áreas comunes mezcladas con las callejuelas de transeúntes.



IL. 24: “Cité Industrielle” de Garnier (1904). Vista general de la topografía y plan esquemático determinando los equipamientos de la ciudad. Fuente: Lamas. (2000:269)



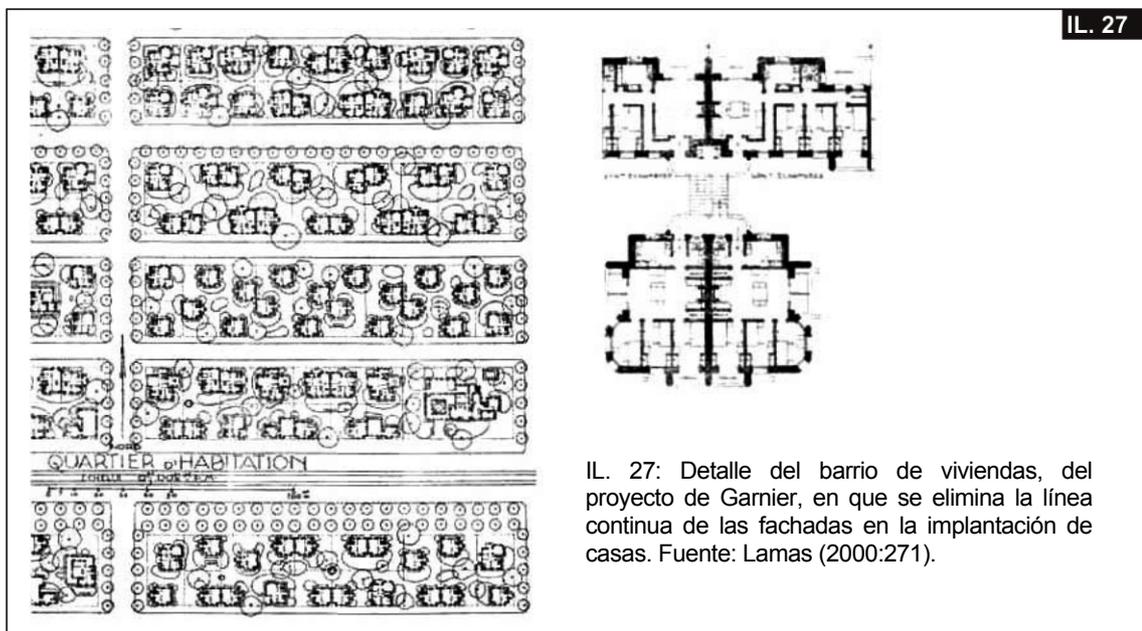
IL. 25: Perspectiva del barrio de viviendas en forma de cubos rectangulares y sin ningún decorado. Fuente: Lamas (2000:271).

IL. 26: Estación del ferrocarril, demostrando la novedad del hormigón en un mensaje precursor del urbanismo moderno. Fuente: Lamas (2000:271).

La *Cité Industrielle* se componía de dos partes: los barrios residenciales con sus servicios y las áreas industriales. El ferrocarril con el nudo de la estación hacía la interconexión entre las áreas residencial, industrial y el casco antiguo de la ciudad. A pesar de coincidir con la población de la ciudad jardín de Howard, Garnier en su visión progresista no insistía en el límite de población y considera posible la expansión gradual y planificada. La *Cité Industrielle* para Sica ofrece:

La superación de la conflictividad en un modelo de organización exacta, casi científico; una especie de catálogo razonado que constituye quizá la síntesis más avanzada de las nuevas posibilidades de organización urbana que se hayan elaborado con anterioridad a la Carta de Atenas (Sica, 1981: 57).

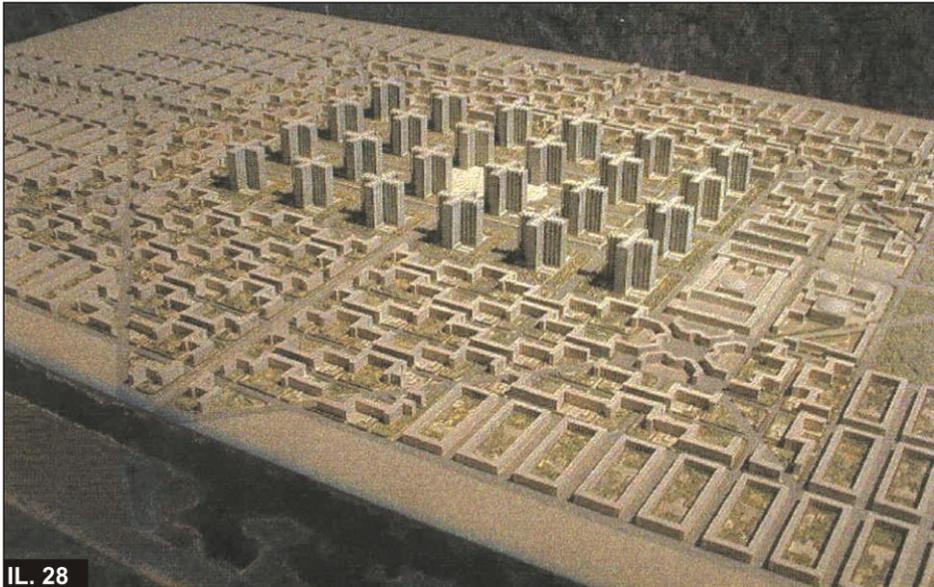
Garnier buscaba una coordinación racionalizada de las funciones de la ciudad, por eso propuso grandes bulevares axiales y el asentamiento habitacional en rígidas cuadrículas rectangulares. La propuesta de los trazados de ejes y cuadrículas indicaba continuidad e innovación en organizaciones funcionales físicas, propuesta que precede a la ciudad moderna de la *Carta de Atenas*. En la implantación de las casas eliminaba la línea continua de fachadas (*la rue corridor*, criticada por Le Corbusier) con los patios cerrados (IL. 27). Proponía la estandarización en el suelo, lo que llevaba a uniformar la densidad en el área residencial. Al proponer una cuadrícula de 30 x 150 metros rompía con la estructura visual de bloques cerrados con patios interiores y de esa manera disponía la edificación perpendicularmente a las arterias de tráfico.



La *Cité Industrielle*, publicada en la revista *La Construction Lyonnaise* (1917), fue uno de los primeros planteamientos de la ciudad de la urbanística moderna, con la propuesta del plano regulado en zonas de uso. El proyecto de 1904 de Garnier permaneció prácticamente en el anonimato hasta su publicación con el nombre *Étude pour la Construction des Villes* y en la exposición de 1925, según Sica, el contexto de su obra fue valorado como fundamental en el campo del urbanismo (Sica, 1981:62).

Pero la solución de Garnier es criticada por P. Hall en el aspecto de hacer “depender su ciudad económicamente de un único y enorme complejo metalúrgico”, teniendo en cuenta que las soluciones económicas tienen vida corta. En cambio, Gideon (1978), Luigi G. (1997:84) y Galantay (1975:72) resaltan el proyecto de Garnier como una influencia directa en el urbanismo moderno, por contener los orígenes de los

métodos que atenderían al problema de la ciudad industrial y democrática. Garnier advertía sobre la necesidad de emparejar el proyecto con la situación real; por eso extrajo valiosas sugerencias para el planeamiento territorial. También sobresalió en capacidad autónoma para proponer soluciones en las cuestiones morfológicas y metodológicas, capacidad esa que se reforzó en su práctica en Lyon. La opinión de Gideon, declaradamente el historiador oficial del modernismo, debe ser vista con la distancia crítica que los años 60 produjeron, pero no puede ser negada.

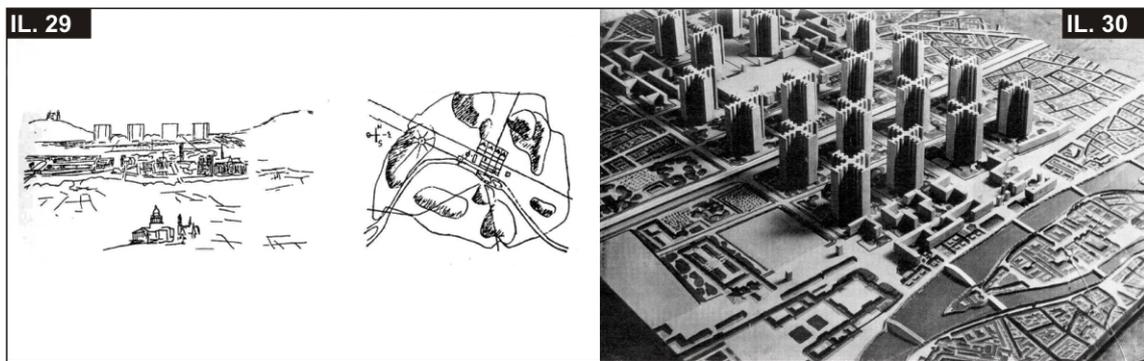


IL. 28: Cité Contemporánea -1922, propuesta de superdensidad (1.000 personas por hectárea) de Le Corbusier, comportando un total de 3 millones de habitantes. Fuente: Exposición: "en busca de la ciudad ideal" al Salina de Arc-et-Senans.

Le Corbusier

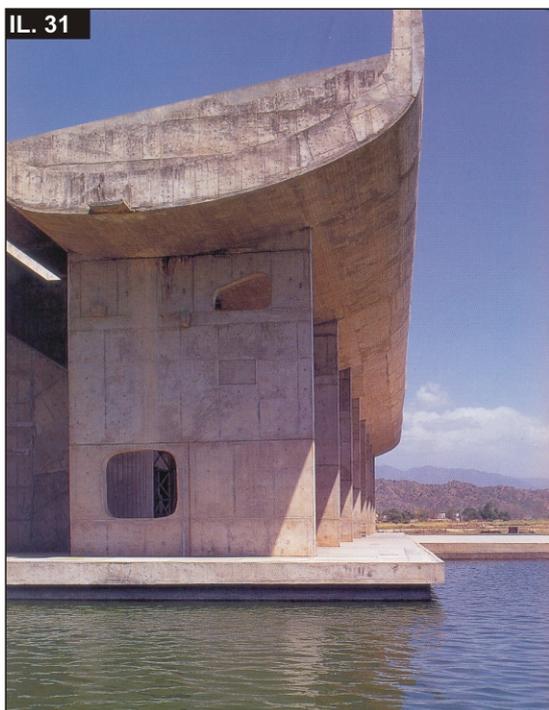
La verdadera actuación de Charles Edouard Jeanneret en París empieza en 1920, cuando crea la combativa revista *L'Esprit Nouveau*, en la que aparecían artículos sobre artes y arquitectura. En 1922 crea la *Cité Contemporaine*, con la propuesta de superdensidad para la *ville* (1.000 personas por hectárea) y la separación entre tráfico de transporte y movilidad de peatones ya esbozada en el plan para tres millones de habitantes. El área central (en detalle), programada para 600.000 habitantes, se destinaba a los despachos, oficinas, edificios públicos y viviendas (IL. 28). Todo estaba rodeado por fajas de áreas verdes donde se plasmarían "ciudades jardines" para asentar a la gran mayoría de la población. Las vías de comunicación eran jerarquizadas. La *Cité Contemporaine*, expuesta en el mismo año en el Salón de Otoño, impresionaba por sus rascacielos en forma de cruz y trazado rigurosamente simétrico. En 1925, en la Exposición Internacional de Artes Decorativas de París, Le Corbusier aprovecha y

expone tanto el inmueble-villas, elaborado en 1923, como el *Plan Voisin* (1925), elaborado para el centro de París (IL. 29 y 30). El inmueble-villas fue catalogado por Darling (2000:15) como la “principal forma de vivienda en el proyecto urbano. Claramente derivado de las celdas de los monjes de Ema”. En el *Plan Voisin* se repiten los inmensos rascacielos en forma de cruz. Él fue definido con el objetivo de indicar el camino y el método a seguir: Le Corbusier proponía arrasar el tejido urbano existente, preservando algunos edificios importantes que quedarían rodeados por áreas verdes. Así, con el terreno limpio del todo, el arquitecto proponía vías y grandes edificios para oficinas y habitaciones.

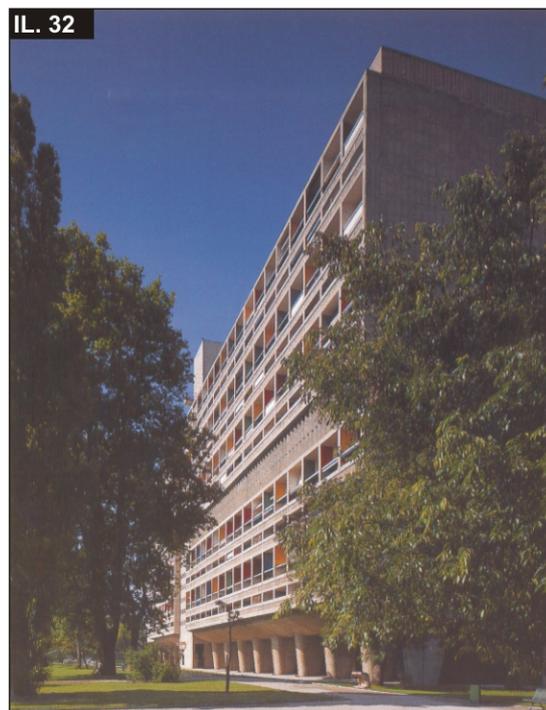


IL. 29 y 30: Detalle del Plan Voisin (1925) y maqueta. Definido para una zona de París, ese plan de Le Corbusier instalaría en la parte histórica al norte de la Sena dieciocho edificios uniformes destruyendo, salvo algunos monumentos, gran parte de esa región, proyecto que por suerte no logró realizarse. Fuente: Lamas (2000:355).

La visión de Le Corbusier sobre los planos urbanísticos era bastante distinta de la que tenía para la arquitectura. Las propuestas urbanísticas desarrolladas por Le Corbusier, además de la Ciudad Contemporánea y del Plan Voisin de París (1925, 1930, 1936), fueron: La Ciudad Radiosa (1930) presentada en el CIAM III; el plan de Barcelona (1932); los proyectos de Argel (1931, 1934, 1938); el plan de Estocolmo, el de Amberes (1933), el de Montevideo (1929), el de Río de Janeiro (1934) y el de Chandigarh (1951) (IL. 31). El plan de la Ciudad Radiosa (1930) contenía las principales doctrinas de organización imaginadas por Le Corbusier. En esa ciudad propuso la liberación casi total del suelo, presentada en prolongaciones verdes donde se asentaban edificios en pilotes que tenían en su interior toda una serie de equipamientos elementales. Con el tiempo, la Ciudad Radiosa serviría de modelo a otros proyectos. La unidad de viviendas - edificio emblemático de Le Corbusier - comprendía 1800 habitantes y a ella se integraban elementos como guarderías, escuela primaria en la cubierta y, a media altura del edificio, la calle comercial. Este fue el modelo - *unité d'habitation* (1930) - (IL. 32) que Le Corbusier construyó en Marsella y Lyon.



IL. 31: Fachada del Palacio de la Asamblea de Chandigarh (1951), la nueva capital del Estado del Punjab (India). Fuente: Darling, 2000:68.

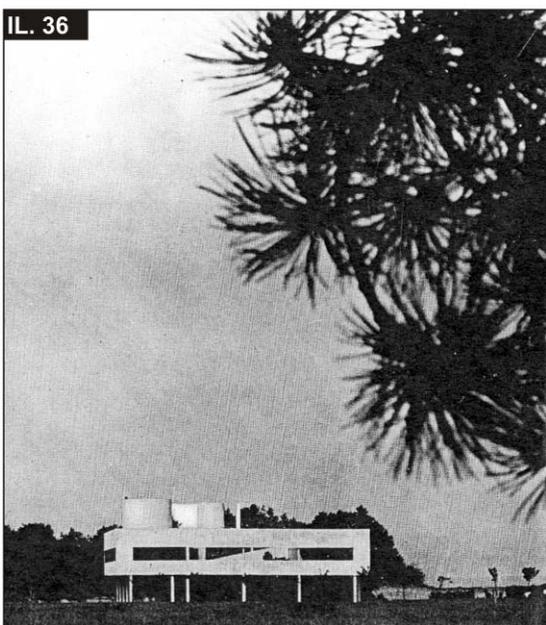


IL. 32: Unité d'habitation (1930) de Marsella. El proyecto consistió en proponer una experiencia de una comunidad moradores a ser atendida por una calle de comercio interno y otras instalaciones en el interior del edificio, o sea una comunidad en el cielo. Fuente: Darling 2000:48.

Le Corbusier también abrió un taller de enseñanza con su primo Pierre Jeanneret, con quien trabajó hasta 1945. En el taller recibía a gente de variadas nacionalidades; en él ejercía su magisterio de manera antiacadémica y tenía la oportunidad de hacer conocidas sus ideas. En 1923 reúne sus escritos y los publica en el libro *Vers une Architecture*, el cual se comprueba su intención proselitista y de autopromoción. Después de la guerra, él pensaba practicar sus innovadoras ideas en la construcción de nuevos centros urbanos, a ejemplo de la Ciudad Contemporánea concebida en 1922, pero durante muchos años sólo recibió encargos de residencias y villas particulares. Entre los encargos de arquitectura podemos destacar: la villa Vaucresson (1922), la casa Ozenfant (1922) (IL. 33), La Roche (1923) (IL. 34), las viviendas obreras de Pessac (1925) (IL. 35), Cook (1926), la villa Garches (1927), la casa Savoye (1929-1931) (IL. 36). Entre sus obras de mayor porte están: el Centro de Moscú (1929-1935) y la ciudad del refugio del Ejército de Salvación en París (1920-1930). En esta última por primera vez se utilizó la pared de cristal. Pero su gran proyecto fue el Pabellón Suizo de la Ciudad Universitaria de París, criticado por su audacia, hasta que se construyó el pabellón brasileño (IL. 37).

En la propuesta de ciudad de Le Corbusier todo ha cambiado: los edificios son autónomos, aislados. En ella se puede apreciar también el modelo estético del

arquitecto. La visión unitaria que tenía de las cosas viene de la pintura, del diseño de interiores y de los mobiliarios que fueron siempre sus objetos preferidos. Las formas sucedieron como consecuencia de la exploración creativa, de los medios técnicos y del potencial de los espacios construidos, siendo los pilotes elementos de transparencia importantes para el efecto de rarefacción de la ciudad moderna. Se trata de una opción que él defendía aguerridamente contra la ciudad tradicional y sus elementos: la *rue corridor*, la manzana, la plaza.



IL.33: Maison Ozenfant (1922). Fuente: Darling, 2000:28.

IL.34: Fachada principal de la Maison La Roche, (1923). Fuente: Darling 2000:31.

IL.35: Viviendas obreras de Pessac (1925).

IL.36: Casa Savoye. Poissy, (1929-1931).

IL 37: Vista del Pabellón Suizo (1930/1932) de Le Corbusier y P. Jeanneret (1930), construido en la Ciudad Universitaria de París. Fuente: Benévolo (1999).

La ciudad tendría nueva forma, siendo la unidad habitacional su atención mayor. Para que ella se asentase bien en el terreno se deshizo de la manzana. El edificio, como elemento morfológico de organización de la ciudad, debería estar orientado hacia el sol. El arquitecto en su planeamiento autoritario y carismático eligió el edificio²⁹ como objeto de mayor destaque y como la solución para la gran metrópoli. En la urbanística su síntesis está en la *Carta de Atenas*, cuyos planteamientos sólo vienen de hecho a influir en la organización social de las ciudades después de la Segunda Guerra, ya que su publicación total se realizó en 1941.

Sucedan en otros países de Europa una serie de movimientos de maestros que sirvieron a la estructuración de la creencia racionalista. Walter Gropius desarrolla sus actividades por el mundo (Alemania, Inglaterra, EEUU); Auguste Perret, Adolf Loos, Peter Behrens, Hendrik Petrus Berlage, Pieter Oud, Erich Mendelsohn, entre otros, también realizaron discursos proselitistas a favor del racionalismo como forma propia del nuevo mundo.

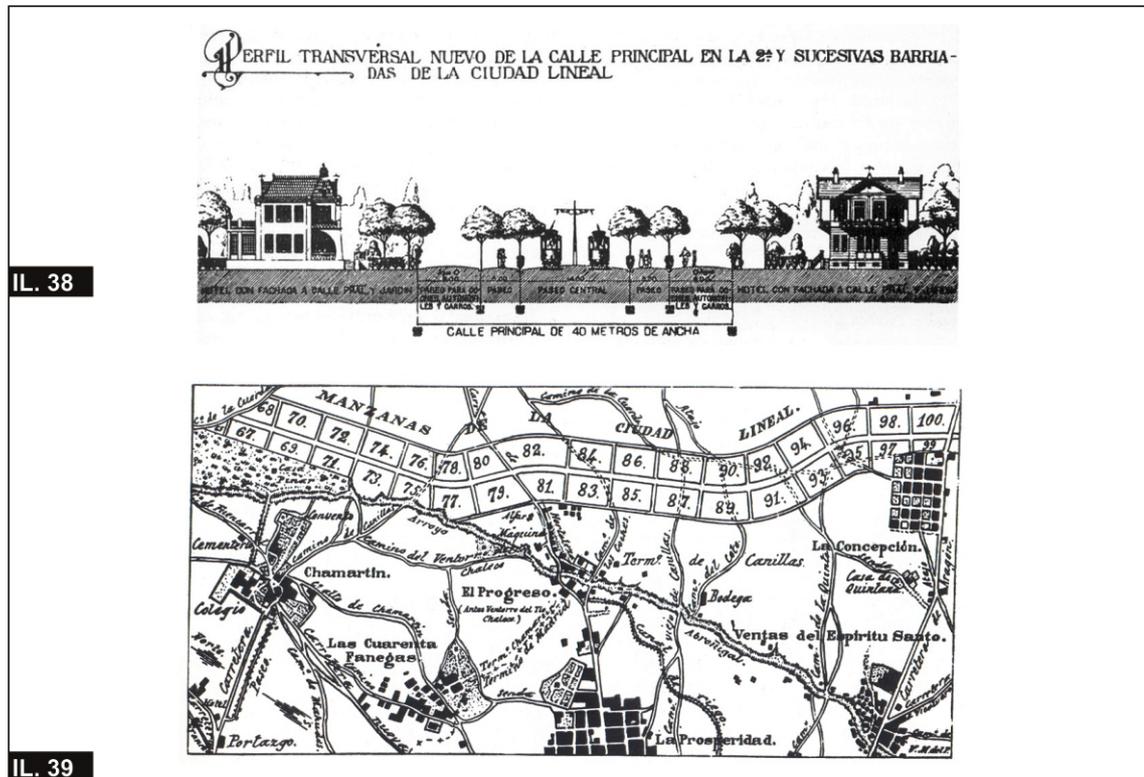
Otras Aportaciones

Otro estudioso de la ciudad de la época fue Patrick Geddes (1854-1932), quien afirmaba que la respuesta a la saturación poblacional de la ciudad radicaba en un vasto programa de planeamiento regional. En ese programa cada región debía desarrollarse armoniosamente de acuerdo con sus recursos naturales (levantamiento de las cuencas hidrográficas), respetando el equilibrio ecológico. La idea de Geddes al inicio del siglo XX (1915) es contemplar la instalación urbana al nivel de la región completa, cuando mucha gente aún confundía planeamiento urbano con las soluciones de la *City Beautiful*. Consiguió ser original en sus propuestas al decir que la geografía es la base esencial del planeamiento. Para él era necesario comprender los factores geográficos e históricos de la vida de nuestras ciudades, paso indispensable para cualquier comprensión y previsión del futuro. Arbercrombie, al comienzo de los años 20, creía que muchos de los errores de la reconstrucción en Inglaterra podrían atribuirse al hecho de haberse ignorado las enseñanzas de Geddes. Con el objetivo de enseñar como administrar ciudades se creó en Nueva York, también en la década de veinte, la asociación *Regional Planning Association of America-RPAA*, influenciada por Geddes³⁰.

²⁹ Le Corbusier "afirmaba que lo malo de la ciudad moderna estaba en la densidad del desarrollo y que la medicina indiscutiblemente, consistía en aumentar esa densidad" (Hall,1995:11). Esa era la solución que indicaba para la metrópoli.

³⁰ Geddes visitó New York en 1923, donde expuso un programa de temas regionales. Dos años después publicó sus trabajos en la revista *The Survey*, trabajos que fueron reeditados posteriormente en el libro *Planning the Fourth immigration*. En este libro, junto con *The Culture of Cities*, se halla el manifiesto del grupo.

De nacionalidad escocesa, Geddes (1845-1932), profesor de Bolonia, era asesor de los dirigentes de la India sobre la manera de organizar sus ciudades. Publicó en 1945 *Ciudades en Evolución*, donde por primera vez aparecen sistematizadas sus ideas.



IL. 38 y 39: Perfil transversal y planta de la ciudad lineal de Arturo Soria y Mata. El proyecto correspondería a una cinta de ancho limitado a lo largo del cual pasaría el sistema de transporte.
Fuente: Benevolo, 1999.

En España el precursor de la ciudad moderna fue **Arturo Soria y Mata** con la Ciudad Lineal³¹ (1882). Preocupado con la hinchazón de la ciudad que se desarrollaba de manera concéntrica, propone una alternativa radical: una cinta de ancho limitado y longitud ilimitada desplegada a lo largo de un eje por donde pasa el sistema de transporte. La proposición de Soria es una ciudad extensiva, de pequeñas villas aisladas: “A cada familia, una casa. En cada casa una huerta y un jardín” (apud Benevolo, 1999:390). La ciudad lineal fue implantada a siete kilómetros de Madrid (IL. 38 y 39), entre los pueblos de Fuencarral y Pozuelo de Alarcón, condicionada por la construcción de una línea de ferrocarril que había sido empezada en 1890. La originalidad en el siglo XIX de su proposición fue apreciada más en el extranjero que en su ciudad de origen. En la ciudad propuesta todas las viviendas tenían oportunidades y circunstancias equivalentes, resolviendo el problema de la

³¹ La ciudad lineal de Soria fue publicada por primera vez en el periódico madrileño *El Progreso*, el 6 de mayo 1882. Tal proposición recuerda la de Howard al presentar el intento de eliminar los inconvenientes de la propiedad del suelo, que están en el seno de la economía capitalista. (Benevolo, 1999:390).

comunicación por medio de la vía central de prolongamiento indefinido, poniendo la ciudad en contacto directo con el campo. Su carácter lineal no permitiría la concentración de edificios, sólo siendo aplicada en situación circunstancial, como el caso del proyecto de Milyutin en Estalingrado (Goitia, 1992).

La cuestión urbanística también fue trabajada por Berlage, quien se destacó por basar su trabajo en la aplicación de una ley general holandesa de 1901. El más conocido de sus trabajos es el plan de Ámsterdam-Sur encargado en 1902 y que se extendió hasta su conclusión en 1917. Los instrumentos usados por Berlage en el plan son el trazado simétrico para la red vial y las fachadas unitarias. Las manzanas, de 100 a 200 metros de longitud y 50 metros de ancho, eran edificadas con cuatro pisos de altura y tenían jardín interior. El empleo de la manzana y la unidad de materiales permitió un ambiente acogedor y ordenado dando, con la propiedad técnica que tenía con los detalles, la sensación de una realidad acabada.

También la Exposición de Stuttgart (1927) presentaba por primera vez un panorama unitario del Movimiento Moderno, donde los edificios eran pensados como ejemplos aptos para la repetición. El barrio de viviendas - la Weissenhof, en el trazado de Mies Van der Rohe en carácter experimental, pone en práctica algunos principios: separación de los peatones del tráfico de vehículos, respeto a las características del terreno y bloques alineados en estructura de acero. Lo que predominaba en la exposición era la vivienda moderna cuyos edificios estaban pensados como prototipos que servían como muestras de la ciudad moderna. Tales preocupaciones también estaban en el *Pavillon de l'Esprit Nouveau* de Le Corbusier,³² construido en la Exposición Internacional de Artes Decorativas de París (1925), una creación que encontraba la traducción de las artes de los conservadores del *Beaux de Arts*. En esa exposición también presentó el *immeubles-villas* estudiado algunos años antes. En la Exposición Internacional de Barcelona (1929), podemos destacar el pabellón de Alemania dispuesto entre “utopía y realidad” de Mies Van der Rohe. En él Mies Van der Rohe realizó su obra más original, más acabada, superando el tema inicial. En esa exposición, puesto que no había obstáculos para el uso de materiales, utilizó el mármol, el ónice y el cristal. Eso le permitió hacer un acabado perfecto y realizar una de las más importantes obras de la arquitectura moderna. (IL. 40, 41 y 42) En reconocimiento, la obra, a pesar de que había sido demolida en 1930, fue reconstruida en 1984/86 por las autoridades españolas.

³² El grado de hostilidad que él, Le Corbusier, generaba es difícil de imaginar hoy. Para la construcción del Pabellón había recibido el peor sitio de la Exposición y, para empeorar la situación, construyeron una cerca alta alrededor de la edificación, que fue a tiempo derribada por intervención del ministro del gabinete. No obstante, al final, el jurado internacional concedió al pabellón de Le Corbusier el primer premio. (Serial-design, 2002).



IL. 40



IL. 41



IL. 42

IL. 40: Pabellón Alemán. Vista interna. Pabellón de Mies Van der Rohe de la Exposición Internacional de Barcelona (1929), una de las obras más importantes de la arquitectura moderna, realizada en mármol, ónix y cristal. Fuente: Fotos de la Autora.

IL. 41: Vista interna. Fotos de la Autora.

IL. 42: Vista externa. Fotos de la Autora.