

El Plano de remodelación del Río de Janeiro dio a Agache la oportunidad de sacar adelante el proceso que las contingencias de las primeras solicitudes francesas no habían permitido concluir. Para él, la ciencia del urbanismo exigía conocimiento técnico, al igual que cualidades artísticas. Estética y embellecimiento eran sus palabras de orden, que merecieron atención especial antes y durante la elaboración de los espacios públicos.

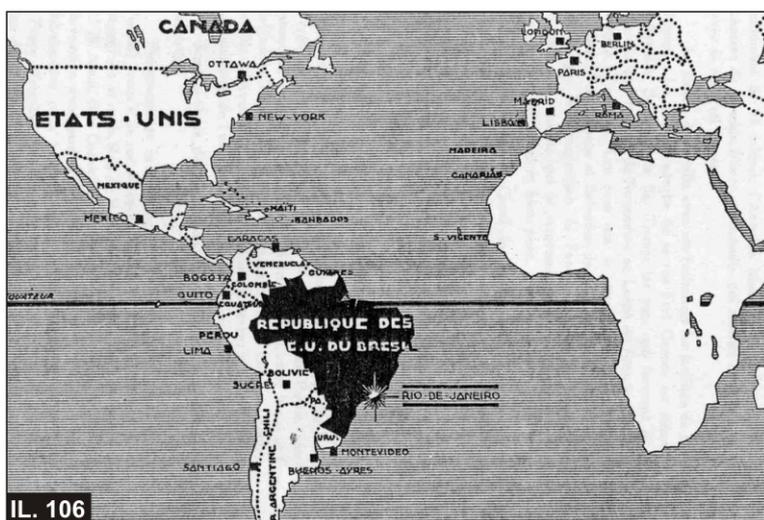
El plan fue entregado en septiembre de 1930 en forma de un grueso libro, con el título: *Cidade do Río de Janeiro: Remodelação, Extensão e Embelezamento*. Para su implementación e institucionalización, Agache presentó un apéndice de legislación urbanística. Entretanto, a causa del cambio de poder acontecido en octubre de 1930, el Plan no fue aceptado. La entrega del trabajo de Agache coincidió con la Revolución del año 30 que, como dijimos, desmoronó el régimen de la “República Vieja”. Por ese motivo, las proposiciones de reformulación urbana fueron consideradas como pertenecientes a las iniciativas del régimen depuesto, siendo por lo tanto rechazadas en 1931 por el director de Ingeniería Municipal. A pesar de no adoptado, representó un paso necesario y provechoso para influenciar planes futuros. Muchas de sus indicaciones fueron aprovechadas cuando se aprobó en 1937 la nueva legislación urbanística (Decreto-Ley 6000).



IL. 105: Portada del libro: “La remodelación de una capital” de Agache (1932). Publicación que tenía la clara intención de transformar las enseñanzas de planeamiento de la ciudad en un trabajo universal. Fuente: Cedias (2002).

La no-adopción del plan de Agache solo puede ser entendida si se comprende el escenario que desembocó en la Revolución del año 30 y el período que comprendió las décadas de 1920 y 1930, hechos que reflejan la ideología de la clase dominante en Brasil. Ese período excluía de los procesos políticos a las clases medias y populares de Brasil. La Revolución del 30 representaba la ruptura con la oligarquía que siempre dominó las elecciones y que no permitía que las elecciones ocurriesen de forma democrática. Así, no adoptar el plan significaba no permitir la contaminación del vicio al período que empezaba.

En mayo de 1932, el mismo trabajo de Agache se publicó en París, pero esta vez sin el nombre de Río de Janeiro y en lengua francesa, con el título: *La Remodelation d'Une Capitale: Eménagement – Extension – Embelleciment*, editado por la *Société Coopérative D'Architectes Paris (S.C.D)*, en la *Collection Urbaniste (1932)*, como puede verse en la portada del libro (IL. 105).

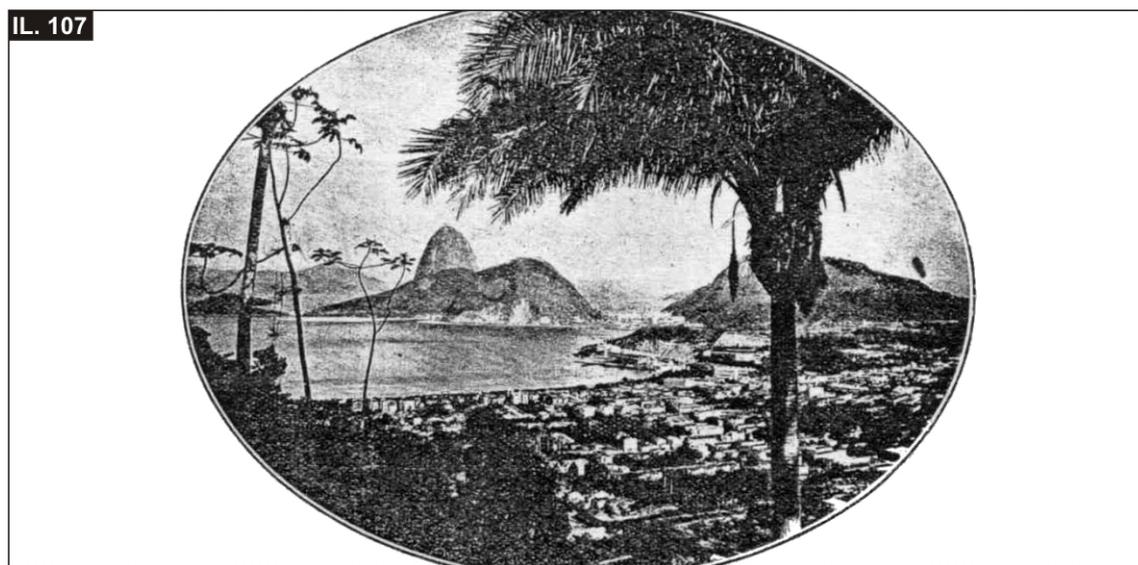


IL. 106: Mapa de Brasil en realce como ilustración del libro *La remodelación de una capital* [La Remodelación d'une Capitale]. Fuente: Agache (1932).

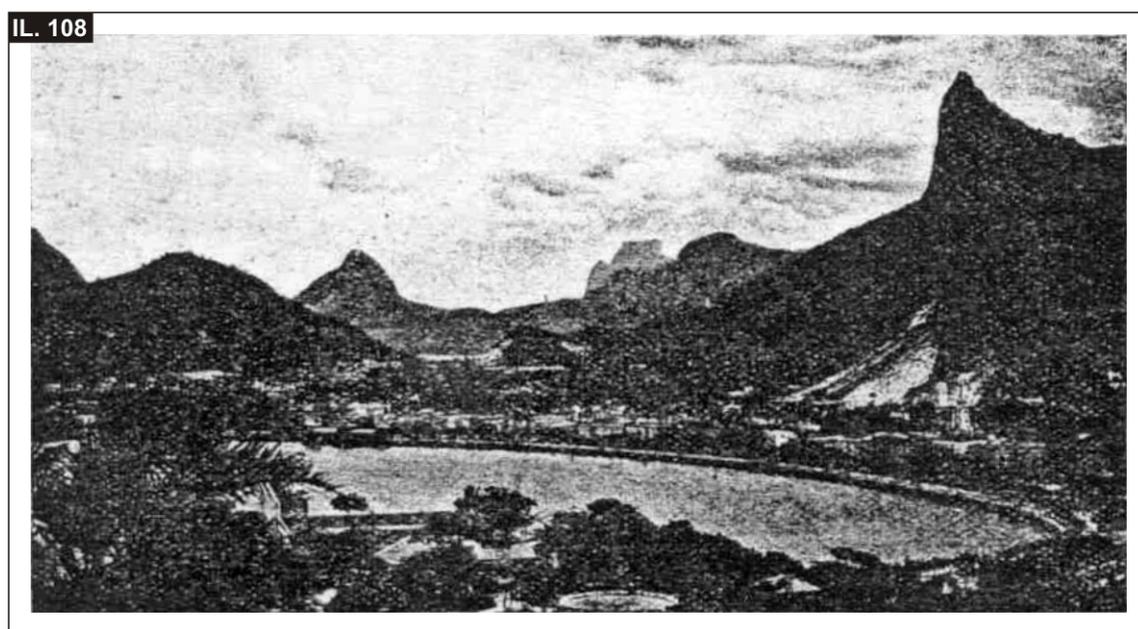
La supresión del nombre del Río de Janeiro evidenciaba la intención de transformarlo en un manual de instrucciones. La nueva publicación era entonces el vehículo utilizado por Agache para exponer no solo el método sino también la técnica de la escuela francesa, oportunidad que no había tenido en sus proyectos anteriores. Pero a pesar del carácter universal que pretendía dar a esa publicación, imprimió en la primera hoja del libro el mapa de América del Sur (IL. 106), destacando Brasil (*Republique des E. U du Brasil*) y, como una invitación a la lectura, eran incluidas fotos panorámicas: el *Pão de Açúcar* y el *Corcovado* (IL. 107 y 108).

El trabajo fue publicado en dos volúmenes que correspondían a la misma estructura del plan de Río de Janeiro. En *Los Componentes Antropogeográficos* se describía la

fundación de la ciudad y la evolución general de la situación urbana. En *La Remodelación Propuesta* (planeamiento y extensión) demostraba la estructura y los elementos funcionales del plan. *La Legislación Urbana* se dedicaba, como se declara en el título, a la legislación fundamental relativa al planeamiento urbano, reglamento de las construcciones, planificación social, prescripciones conservadoras relativas al arte y al paisaje urbano. *Los Grandes Problemas Sanitarios* abarcaban el reconocimiento del medio, alimentación en agua, inundación y evacuación de las aguas pluviales y el saneamiento. Tal publicación acentuaba el conjunto de operaciones que se debían efectuar para la ejecución de un plan. El libro de Agache parece hacer un balance de los veinte primeros años de S.F.U.



IL. 107: Pan de Azúcar. Ilustración del libro *La Remodelación d'une Capitale*, de Agache.
Fuente: Cedias (2002).



IL. 108: Corcovado - Ilustración del libro *La Remodelación d'une Capitale*, de Agache.
Fuente: Cedias (2002).

A pesar de las iniciales recusas al Plan de Agache, para Río de Janeiro, y aunque ese plan hubiese sido recomendado por la comisión instituida en el inicio del período revolucionario por los profesionales Armando de Godoy, Henrique de Novaes, Lucio Costa, Arquímedes Memoria, Ângelo Bruhns, Raul Pederneras y José Mariano Filho, las propuestas del urbanista solamente fueron reconsideradas en 1937, con el interventor Enrique Dordsworth (1937-1945). Entonces, algunas de las propuestas de Agache fueron realizadas, como la plaza París, la Av. Presiente Getúlio Vargas (construida entre 1940 y 1943), las galerías de paseo bajo los edificios Nilo Peçanha, en el Castelo, y las mejorías en las carreteras que ligaban la ciudad a Sao Paulo y a Petrópolis.

Reconsiderando lo expuesto, cabe exponer Agache encontró un mercado fértil para su trabajo de urbanista. Se transfirió a Brasil en 1939 y donde permaneció hasta contraer la enfermedad que lo victimó en 1959, ya de retorno a Francia (Stuckenbruck, 1996). Durante el periodo que estuvo en Brasil realizó importantes trabajos, juntamente con los hermanos Coimbra: el Plan de remodelación de Cabo Frio, Campos, Araruama, Petrópolis, Sao João da Barra y Atafona, todas ellas ciudades de Rio de Janeiro. Su trabajo no se restringió a los mencionados, comprendiendo también la urbanización de Curitiba y de los barrios de Interlagos, en Sao Paulo y, por fin, el plan de Vitoria (capital del Estado de Espírito Santo).

Se puede concluir afirmando que el importante legado de Agache en Brasil consistió, de hecho, en la propagación entre los profesionales de la arquitectura de la nueva ciencia del urbanismo, como bien observa Stuckenbruck al comentar las palabras de la ingeniera Carmen Portinho cuando ella explicó que la ida al Brasil de Agache despertó entre los técnicos el interés por hablar y discutir más Urbanismo, un nuevo campo del conocimiento para los profesionales brasileños. Stuckenbruck (1996:114), por otra parte, hace una severa crítica al juego de poderes que envuelve la contratación de Agache:

Um homem nem tão iluminado como se podia fazer entender a partir da leitura de alguns jornais e dos discursos empolgados de alguns de nossos técnicos. Agache soube aproveitar muito bem a chance que lhe foi dada por esse nosso prefeito também nem tão *iluminado*, Prado Júnior...

Nesse jogo de interesses na disputa pelo nascente mercado da Cidade, o contratador *arrombou* os cofres públicos, mas tornou-se um homem famoso e probo; o contratado, embora tenha tido dificuldades para receber integralmente seus honorários, foi de longe o maior beneficiado – aferiu uma boa soma de dinheiro, confeccionou um plano não muito exequível, e ainda, de quebra, garantiu para si sozinho o mercado de planos que surgia de sua própria divulgação. Agache criara no País um mercado de trabalho para ele mesmo ocupar, sem qualquer concorrência à *altura* por muito tempo.

Mas afinal, e a cidade? Protagonista de toda essa trama, foi quem mais sofreu: pagou a conta e não levou os resultados.¹⁹

¹⁹ Traducción de la autora: “Un hombre, no tan iluminado como se podría hacer entender a partir de la lectura de algunos periódicos e de los discursos emocionados de algunos de nuestros técnicos. Agache

4.1.1. Le Corbusier y Agache en Río de Janeiro (1929).

Para exponer sus ideas artísticas, Ozenfan y Jeanneret habían fundado en 1920 *L'Esprit nouveau*. Seis años después, Le Corbusier se interesó por el Brasil. Por medio de sus amigos, Blaise Cendrars y Léger, supo que el gobierno brasileño construiría una nueva capital. Ese interés estaba demostrado en cartas de solicitud escritas por intermediación de esos amigos y de Paulo Prado, influyente intelectual del mundo paulista. Esperaba elaborar el proyecto, ya había hecho el plan de la *Ciudad Contemporánea* (1922) y el *Plan Vosin* de París, de 1925. En 1929, vísperas de su viaje a Argentina para un ciclo de conferencias, escribió a Prado: “Estaría interesado en poder pasar por Río de Janeiro e em Sao Paulo se as condições financieras forem compensadoras [...]. Efectivamente, o sonho de Planaltina não me sai da cabeça”.²⁰ (Le Corbusier, *apud* Pereira, 1996:370).

Cuando Le Corbusier visitó Brasil en 1929, Agache allí se encontraba elaborando el Plan de Río de Janeiro. Le Corbusier profirió, en la Asociación de Arquitectos brasileños, una conferencia sobre la unidad del sistema que utilizaba para proyectar la ciudad. Declaró no querer intervenir en el trabajo de Agache, pero al conocer Río sintió una gran necesidad de opinar:

Había excluido a Río de mi misión arquitectural de Sudamérica, porque mi colega Agache, de París, trabaja en ese momento en el establecimiento de unos planos para el arreglo de la ciudad y no era cosa de ir a distraerle, quien sea que fuere, en su trabajo”. (Le Corbusier, 1999:260)

A pesar de la imposición que se hizo a sí mismo, presentó una propuesta para la capital: una autopista rodeada por edificios de vivienda con alturas medias que alcanzarían la mitad de los cerros de la bahía y que terminaría en los rascacielos de la ciudad de los negocios, implantada en el Puesto de Comando idealizado por Agache. Ninguna construcción podría ultrapasar el techo de la autopista y solo tocarían el suelo, los pilares y los ascensores. Los rascacielos se asociaban verticalmente a los planes de la ciudad antigua.

supo aprovechar muy bien la oportunidad que le fue dada por ese nuestro alcalde ni tan bien *iluminado*, Prado Júnior...

En ese juego de intereses en la disputa por el naciente mercado de la Ciudad, el contratador asaltó los cofres públicos, pero se convirtió en un hombre famoso y probó, el contratado, aunque haya tenido dificultades para cobrar integralmente sus honorarios, fue, de lejos, el mayor beneficiado – consiguió una buena suma de dinero, confeccionó un plan no muy exequible, y además, en la jugada, garantizó para sí mismo el mercado de planos que surgía de su propia divulgación. Agache había creado en el País un mercado de trabajo para ocupar él mismo, sin cualquier competencia a la misma altura por mucho tiempo. ¿Pero, finalmente, y la ciudad? Protagonista de toda esa trama, fue quien sufrió más: pagó la cuenta y no llevó los resultados.”

²⁰ Traducción de la autora: “Estaría interesado en poder pasar por Río de Janeiro y por Sao Paulo, si las condiciones financieras fuesen satisfactorias [...]. Efectivamente, el sueño de Planaltina no me sale de la cabeza”. (Le Corbusier, *apud* Pereira, 1996:370).

En la visita a las “favelas” descubrió a través de las ventanas de las pequeñas casas la visión extraordinaria de la ciudad; a partir de ese momento dijo que selló un pacto con la naturaleza proponiendo aberturas inmensas de vidrios para los apartamentos de vivienda. En ese viaje, en su visión poética de Río de Janeiro, elaboró croquis utópicos para la Ciudad Maravillosa y para Sao Paulo, Ciudad de los Negocios. Las lecciones corbusianas impresionaron a todos por la visión fenomenológica que tenía de la ciudad.

En la lección de Le Corbusier a los urbanistas “embellecedores” y a Agache, la relación directa naturaleza-ciudad fue el punto irreducible de ruptura con los profesionales mencionados. La correspondencia ciudad-naturaleza para Agache era una relación de equivalencia y el espacio era el elemento de composición. Para él, la dimensión morfológica de llenos y de vacíos constituía una materia que se podría trabajar y modelar, mientras que para Le Corbusier la naturaleza debía permanecer íntegra (la arquitectura solamente tocaba el suelo) y en oposición con la intervención urbana. Según Le Corbusier:

L'urbanisme pratiqué aujourd'hui est plutôt esthétique, d'embellissement, de jardinage. C'est jouer «aux patés de sable» pendant que la maison est en feu. Je remplace le mot urbanisme par le terme: équipement [...] une telle obstination montre bien que nous réclamons purement et simplement des outils de travail, car nous ne voulons pas mourir de faim devant les parterres de broderies de l'urbanisme esthétique.²¹ (Le Corbusier, *apud* Tougeron, 1981:47).

Le Corbusier ya había publicado *Vers une Architecture* (1923), donde reconocía que las clases trabajadoras no tenían casas para vivir, hecho que consideraba la raíz del problema social, por eso creía y divulgaba que la clave de la cuestión estaba en la construcción: *arquitectura o revolución*, su lema y palabra de orden. Al mismo tiempo, censuraba el urbanismo conservador y denunciaba la ciudad satélite como el fruto del urbanismo embellecedor, como una propuesta antiurbana y antihistórica. Tal vez afirmase eso para rebatir a su antagonista en Brasil, el arquitecto Agache. De su visita de 1929 resultó la publicación del libro *Precisiones*, editado en 1930, en el cual relataba el viaje a Río de Janeiro, Sao Paulo y Buenos Aires.

²¹ Traducción de la autora: “El urbanismo hoy practicado es mucho más estético, de embellecimiento, de jardines. Es jugar a los “flanes de arena” mientras la vivienda está en llamas. Sustituyo la palabra urbanismo por el término: equipamiento [...] una tal obstinación muestra bien lo que nosotros reclamamos puramente y simplemente los instrumentos de trabajo, pues nosotros no queremos morir de hambre delante de los *parterres*, de los bordados del urbanismo estético”. (Le Corbusier, *apud* Tougeron 1981:47).

En 1936, Corbusier fue invitado para ser el consultor del proyecto del Ministerio de Educación y Salud en Río de Janeiro, siendo éste considerado su momento de mayor contribución a los arquitectos brasileños. Según Bruand:

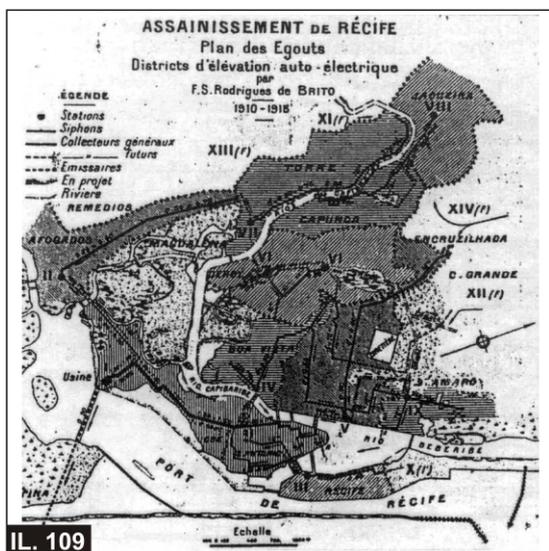
Essa segunda viagem ao Brasil marcou profundamente os arquitetos que com ele tiveram oportunidade de trabalhar, repercutindo decisivamente no conjunto da classe profissional. Os princípios, que sistematicamente defendia e que a vários anos os arquitetos de vanguarda haviam adotado sem reservas [...] adquiriam vida nova e uma flexibilidade até então desconhecida [...]. Tanto sob o ponto de vista geral, quanto sob o ponto de vista específico do Ministério de Educação e Saúde, a contribuição de Le Corbusier permite extrair três pontos básicos: O método de trabalho, A preocupação com os problemas formais e a valorização dos elementos locais.²² (Bruand, 1981:89).

Las diferencias de postura entre Agache y Le Corbusier se identifican en el pragmatismo del urbanismo de la S.F.U y en la propuesta de intervención *fantástica* del segundo arquitecto, cuando deja aparentemente intacta la ciudad. Comparándolos se nota que uno estudia minuciosamente la ciudad para después intervenir, resultando en un plan que por contingencias políticas solamente fue implantado muchos años después (y en parte) y el otro hace proposiciones puntuales, en los dos momentos en que estuvo en Brasil, y sus hábiles idealizaciones quedan publicadas en libros para deleite de los estudiosos del urbanismo. La ciudad misma, la protagonista de todo eso, subsiste desparramándose sin límites y sin encontrar solución. De cualquier manera, en aquel momento, la oposición verdadera entre ambos tenía otro fondo: la colocación en “jaque-mate” de las teorías de planificación organicistas frente a las provisionales proposiciones de la planificación progresista.

²² Traducción de la autora: “Ese segundo viaje a Brasil marcó profundamente a los arquitectos que con él habían tenido la oportunidad de trabajar, repercutiendo decisivamente en el conjunto de la clase profesional. Los principios, que sistemáticamente defendía y que hacía varios años los arquitectos de vanguardia habían adoptado sin reservas [...] adquirieron vida nueva y una flexibilidad hasta entonces desconocida [...] Tanto bajo el punto de vista general, como bajo el punto de vista específico del *Ministerio de Educação e Saude*, la contribución de Le Corbusier permite extraer tres puntos básicos: “El método de trabajo”, “La preocupación con los problemas formales” y “La valoración con los elementos locales”.

4.2. La polémica del urbanismo hacia lo moderno en Recife.

Recife, en la década de 1930, destacó en el escenario brasileño por mediar la gran polémica técnica cultural trabada entre nombrados arquitectos creando un ambiente propicio para la discusión sobre las nuevas experiencias que llevaría a la urbanística moderna. El arquitecto Luís Nunes, entre 1934 y 1937, estaba al frente de la *Directoria de Arquitetura e Urbanismo* y en ella desarrolló una valiosa contribución al urbanismo brasileño. La discusión generada sobre el mejor plano para la ciudad de Recife y el barrio Santo Antonio²³ transformó la cuestión urbana en importante movimiento cultural, promoviendo el debate y seminarios con la participación de arquitectos locales que transbordó a nivel nacional.



IL. 109: Recife – Plan General de Alcantarilla – Recife (1916). Elaborado por Saturnino de Brito. Fuente: Leme (1999:263).



IL. 110: Saneamiento de Recife (1917). Proyecto de mejoras elaborado por Saturnino de Brito que, aunque sin gran preocupación estética, fue de la mayor importancia para la ciudad, al dar respaldo con infraestructuras a la expansión futura del urbanismo moderno. Fuente: Leme (1999:265).

En 1927 Agache²⁴ fue a Recife para divulgar su trabajo y profirió dos de las conferencias que había expuesto en el capital federal ese mismo año. Una sobre urbanismo y otra sobre cómo elaborar un plan de ciudad, ya mencionadas. En esa ocasión expuso proyecciones de varias ciudades, incluso París, procurando explicar la

²³ De la discusión sobre el Barrio Santo Antonio, barrio noble de la ciudad de Recife, participaron los renombrados arquitectos: Atílio Corrêa Lima, Prestes Maia, Washington de Azevedo y Ulloa Cintra. (Moreira, 1999:148).

²⁴ En Recife profiere dos conferencias; en una explica el concepto de urbanismo. Define el urbanismo como un esfuerzo de síntesis en la búsqueda de conciliar varias cuestiones de la ingeniería, arquitectura, higiene y tráfico. La segunda trata del tema "Cómo elaborar un plan de ciudad" donde expone diversas proyecciones de París y otras ciudades. (Ottes 1997:67).

identificación de las problemáticas y cómo solucionarlas. La visita de Agache²⁵ a Recife es vista por Outtes (1997) como un hecho importante para la historia del urbanismo de la ciudad, al señalar el momento de ampliación de la escala de intervención urbana: de lo particular, expresado en la planificación puntual de barrios centrales, a la visión la ciudad como un todo. La idea de un Plan General (IL. 109 y 110), ya había sido propuesta por Saturnino de Brito en 1917 aunque su visión hubiese sido predominantemente higienista. Sugería que la evolución de la ciudad quedaría entregada a la voluntad de propietarios y administradores incompetentes, se no hubiese un plan para orientar su desarrollo.

La problemática de Recife era de una complejidad tal que agitó todas las clases de ingenieros y arquitectos en la búsqueda de una solución viable para el centro. Toda la polémica giró predominantemente en torno de la cuestión viaria de la ciudad. Las primeras propuestas correspondían a la sugerencia de llevar a cabo un gran número de expropiaciones (de 352 a 368 edificios) en una demostración *haussmanniana* de abertura de calles como solución salvadora, sin la preocupación con la expulsión de la gente pobladora lo que, por suerte, no se realizó. Ensanchar o no determinadas avenidas centrales para adecuar el tráfico que incomodaba era la polémica que envolvió al club de Ingeniería y a gran número de técnicos, entre ellos Domingos Ferreira, Moraes Rego y José Estelita.

Recife, en consecuencia, acogió el plan del arquitecto Nestor de Figueredo que estimuló la continuación del debate sobre las cuestiones urbanas, tales como el estudio de las avenidas principales, de los espacios verdes, la ampliación del espacio de la plaza de la Independencia, la preservación de edificios históricos, la relación del clima de la ciudad, donde se refiere a la arborización y ventilación, el *zoning*, un sistema de parques y jardines y, como complemento de las áreas verdes, las park-ways, urbanizaciones sobre rellenos, la legislación y los reglamentos urbanos. El plan de Figueredo tenía influencias del plan de Agache expresadas, por ejemplo, en la idea del establecimiento del conjunto de edificios monumentales formadores de grandes perspectivas y los ensanches preconizados en los barrios deteriorados centrales. La conformación de las manzanas generó gran polémica. Su crítico mayor, José Estelita, apoyado en el urbanismo americano, francés y alemán, condenó la proposición de los patios cerrados por no permitir la ventilación adecuada. A esa observación añadía el irrisorio provecho del recurso sanitario. También José Mariano Filho, ilustre componente del Instituto

²⁵ Agache fue el ganador del segundo premio del plan de Canberra, en 1911, y del segundo premio para las extensiones de París, en 1920. Estos premios transformaban a Agache en una personalidad internacional dándole fama y seguridad para divulgar su método de trabajo.

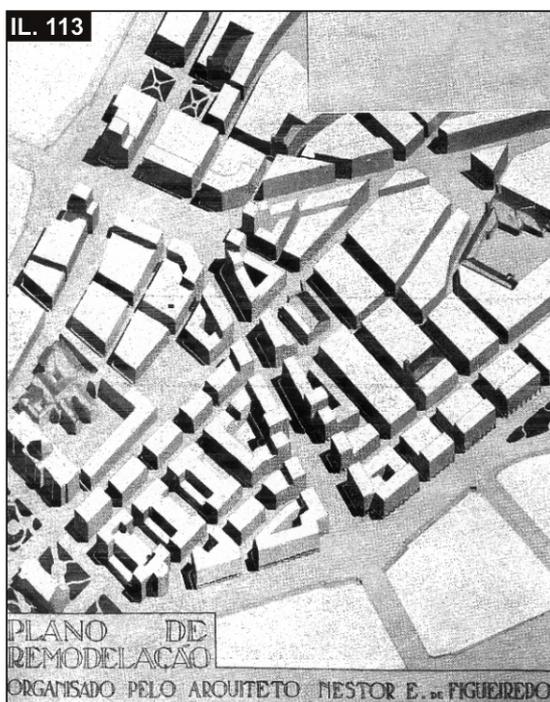
Central de Arquitectos de Río de Janeiro y exparticipante de la Comisión del Plan de la Ciudad de Río de Janeiro, en un artículo sobre urbanismo, hacía críticas al plan de Agache y a sus seguidores, refiriéndose al trabajo de Nestor Figueiredo en cuanto al aspecto de la suntuosidad y de la proposición del gran número de aberturas de calles, sin antes solucionar el problema de las chabolas.



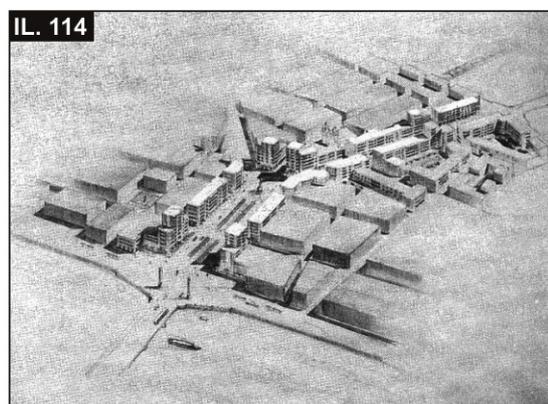
IL. 111



IL. 112



IL. 113



IL. 114

IL. 111, 112, 113 y 114: Plan de la ciudad de Recife de autoría de Nestor Figueiredo. Elaborado entre las décadas de 30 e 40. Recife en ese periodo fue palco de discusión del tema del urbanismo moderno, que proporcionaría cambios significativos en el estructura de la ciudad.

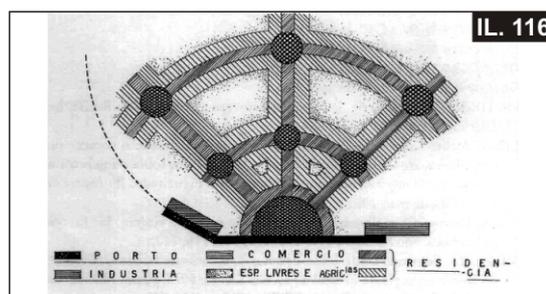
La influencia Agache parece constantemente en los arquitectos urbanistas que trabajaron en Recife; Nestor Figueiredo no constituye una excepción. Según Outtes (1997:111), resalta, incluso, en el carácter semejante al plan de Agache de Río de

Janeiro, cuando define la zonificación del barrio de Santo Antônio en Recife: “[...] um bairro dos grandes negócios e outro para o comércio secundário, além do bairro universitário [...] localizado na Praia Vermelha junto ao morro Babilônia [...]”²⁶.” De todas maneras, la discusión del plan de Recife fue una gran oportunidad, aún cuando en algunos momentos se parezca con una lucha por una oportunidad de trabajo. Provocó intenso debate sobre urbanismo implicando a ilustres personalidades como Fernando Almeida, Nestor Figueredo, Prestes Maia, Washington de Azevedo. En el período comprendido entre 1927 y 1940, estuvieron en discusión los planes de Domingos Ferreira (1927), el de Nestor de Figueredo (1932) (IL. 111, 112, 113 y 114) y el de Corrêa Lima (1936). También las sugerencias de Ulhôa (1943), que provocó más tarde gran transformación en el tradicional paisaje de Recife.

El caso de Corrêa Lima es importante destacarlo en el ámbito de esta tesis. El arquitecto fue contratado a mediados de 1935 para elaborar un plan general de expansión de la ciudad y remodelación del Barrio Santo Antônio (IL. 115)²⁷. Destacó cinco áreas: la estructura vial, los puentes, el embellecimiento, la zonificación por usos y el puerto (IL. 116). Un esquema que respetaba la tendencia “tentacular” de la ciudad, proponiendo la formación “metódica” de núcleos satélites. La ciudad debería adoptar un modelo racional de distribución a lo largo de los ejes radiales y de la gran avenida del perímetro. Para las áreas intercaladas por el descampado entre los núcleos suburbanos, aconsejó que las mismas fuesen utilizadas para plantaciones agrícolas.



IL. 115: Plan de Remodelación del barrio Sto. Antonio planeado por Corrêa Lima – Recife (1936). Fuente: Leme (1999:405).



IL. 116: Plan de Corrêa Lima para la ciudad de Recife que muestra la definición de las ordenanzas de usos. Fuente: *Revista Urbanismo e Viação*. Río de Janeiro, nº 11 (1940).

El plan para el Barrio Santo Antônio, más económico que aquel presentado por Figueredo, podía ser inmediatamente ejecutado. Las demoliciones fueron estudiadas evitando desapropiaciones onerosas; en el trazado, se procuró hacer el mínimo de

²⁶ Traducción de la autora: “[...] un barrio de los grandes negocios y otro para el comercio secundario, además del barrio universitario [...] localizado en la Playa Roja junto al morro Babilonia [...]”.

alteraciones, conservando incluso el delineado de la plaza de la Independencia; el tráfico fue estudiado con detalle, proponiendo caminos diversos para los coches y los trenes (IL. 117); para el aparcamiento en el centro de la ciudad, se crearon áreas internas en el centro de las manzanas permitiendo el movimiento de carga y descarga de mercancías, recurso que se usó en el plan de Goiania de 1933. Y, como no podría ser de otra forma, en el trabajo demostró clara influencia de las enseñanzas del Instituto francés en la proposición del trabajo metódico y analítico teniendo en cuenta la visión organicista de la ciudad. En otras palabras realizó el levantamiento detallado de los problemas considerando el pasado y las costumbres, uno de los puntos más criticado en el plan de Figueredo, por la ausencia de ese *survey*. Corrêa Lima, en sus trabajos a partir del plan de Goiania, mostró influencias recibidas de Sitte, de Poete, y de Agache en su visión del urbanismo como *ciencia de la observación*, respetando el método de conocer el área a ser planeada en todos los aspectos. En sus extensos diagnósticos demostró preocupación con las cuestiones regionales, con la preservación del acervo arquitectónico y del arte existente en la ciudad. Observando la naturaleza del Estado de Pernambuco, lo parceló en divisiones naturales: *Mata* (14,5%), zona agreste y *Caatinga*²⁸ (16,8%) y el interior (68,7%). Destacó la red de ferrocarril y la función portuaria, punto de distribución de la región Nordeste. En relación al área urbana, demostró la relación entre las áreas libres y las áreas construidas, siendo esa relación estudiada en detalle, determinando para algunas calles el máximo de 45% de área construida, porcentaje considerado excelente. La infraestructura de los sumideros de la ciudad fue integralmente respetada. Igual que en Niteroi, destacó las cuestiones viales (circular) cuando propuso la unión del puerto de pasajeros con la extremidad del barrio Santo Amaro, mediante la construcción de una avenida de 100 m. de ancho, dando a la entrada principal de la ciudad un innegable carácter monumental.

Corrêa Lima proyectó un plan para adaptar Recife a los espacios de la ciudad jardín. La zona residencial se dividió en intensiva y extensiva. La primera para residencias de mayor densidad y la segunda para casas aisladas y separadas. Para la habitación de la clase media, presentó la propuesta de manzanas separadas del tráfico pesado, como en Radburn y en Nueva Jersey. La parcelación consistía en calles sin salida, con nueve metros de anchura, seis para calzadas y el resto para césped. El acceso del servicio y los vehículos se hacía por la parte de atrás de las casas mientras que el

²⁷ Para la ejecución del plan general, Atílio Corrêa Lima determinó un plazo máximo de 15 meses y para el plan del barrio Santo Antônio fijó cuatro meses.

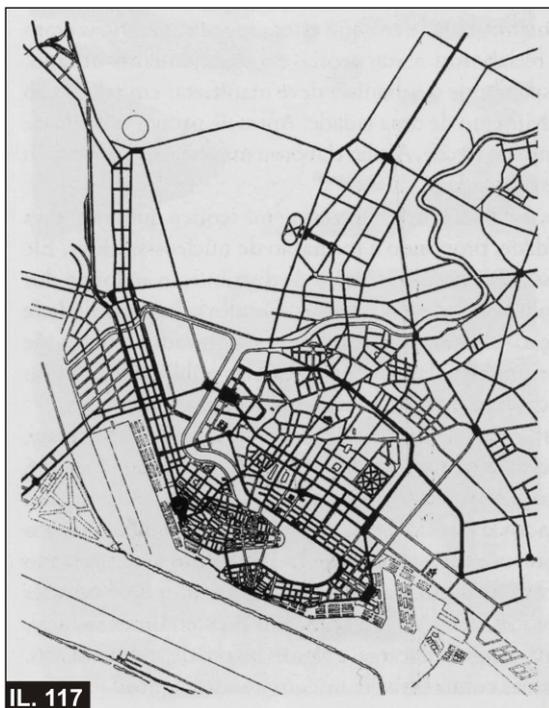
²⁸ Tipo de vegetación característico del Nordeste brasileño aunque también alcanza otras regiones del país. Está formado por pequeños árboles, que pierden sus hojas en el curso de la larga estación de la sequía.

frente de las mismas miraba hacia el interior de las manzanas. Así, el acceso era garantizado por callejuelas peatonales sinuosas, envueltas por áreas verdes, como recomendaban los apóstoles de la ciudad jardín. (Outtes 1999:153-162).

Las grandes áreas centrales, comprendidas entre las varias arterias del terreno, las considera como áreas rurales, destinadas a pequeñas huertas para el abastecimiento de la ciudad y servían también a la práctica de deportes como áreas verdes.

También planeó la ejecución de puentes, creación de arterias en un conjunto de medidas que definía el sistema de vías principales. Además trató con atención la cuestión de los parques, como lo ejemplifica la proposición del Parque Natural, del Parque Estatal y del Parque dos Hermanos. Para las zonas de viviendas, de manera general, propuso áreas menos densas y, para la clase media, asentamientos inspirados en la supermanzana de Redburn. Sin olvidar la estética, el embellecimiento estuvo presente en las sugerencias para el barrio de Santo Amaro, a través de la modificación de su muelle y de la creación de una avenida de 65 hectáreas a lo largo del Derby-Santo Amaro, revelando continuidad con el ideario clásico.

Observando, por tanto, los estudios de Corrêa Lima para Recife, resalta la forma con que trabajaba la cuestión urbana, ampliada para la escala del territorio. Su abordaje metodológico parece, en ese sentido, relevante y pionero en Brasil.



IL. 117: Plan de remodelación del barrio Sto. Antonio – Recife – 1936. Con el mínimo de alteraciones el tráfico fue estudiado en detalle. Fuente: Leme (1999:405).

4.3. Implantaciones del Urbanismo Moderno: la ciudad jardín.

4.3.1. El proyecto *Novo Arrabalde para Vitória* (Estado de Espírito Santo), de Saturnino de Brito.

El proyecto *Novo Arrabalde para Vitória* (IL. 118), de Saturnino de Brito, propuesto para sanear la ciudad de Vitoria, fue tal vez la primera novedad en Vitoria hacia el urbanismo moderno que afloraba a finales del siglo XIX. Surgió con la necesidad de expandir el proceso de saneamiento de la ciudad de Vitoria - entonces encorsetada en su casco viejo. A pesar de ser una ciudad portuaria, Vitoria no tenía gran expresión económica. Las ciudades de su alrededor tenían más vínculo con Río de Janeiro que con la propia capital del Espírito Santo. El plan fue elaborado a pedido del gobierno en 1896, debiendo implantarse en los alrededores de la ciudad y, según el autor, obedecía al principio de la higiene y la estética, previendo la instalación de áreas de expansión a una distancia que proporcionase comodidad a la población. El proyecto establecía la dirección del crecimiento de la ciudad en el sentido Este y Nordeste, planeando el crecimiento en seis veces el área de la capital. Tres núcleos fueron definidos: uno de naturaleza más burguesa, el otro con el carácter de barrio operario y el tercero situado entre ambos, de carácter agrícola. La vieja ciudad tenía el espacio geográfico limitado por los morros y el mar, ocupando de todo ese espacio sólo una faja estrecha. La falta de saneamiento y el precario abastecimiento del agua propiciaban frecuentes epidemias que disminuían la población.

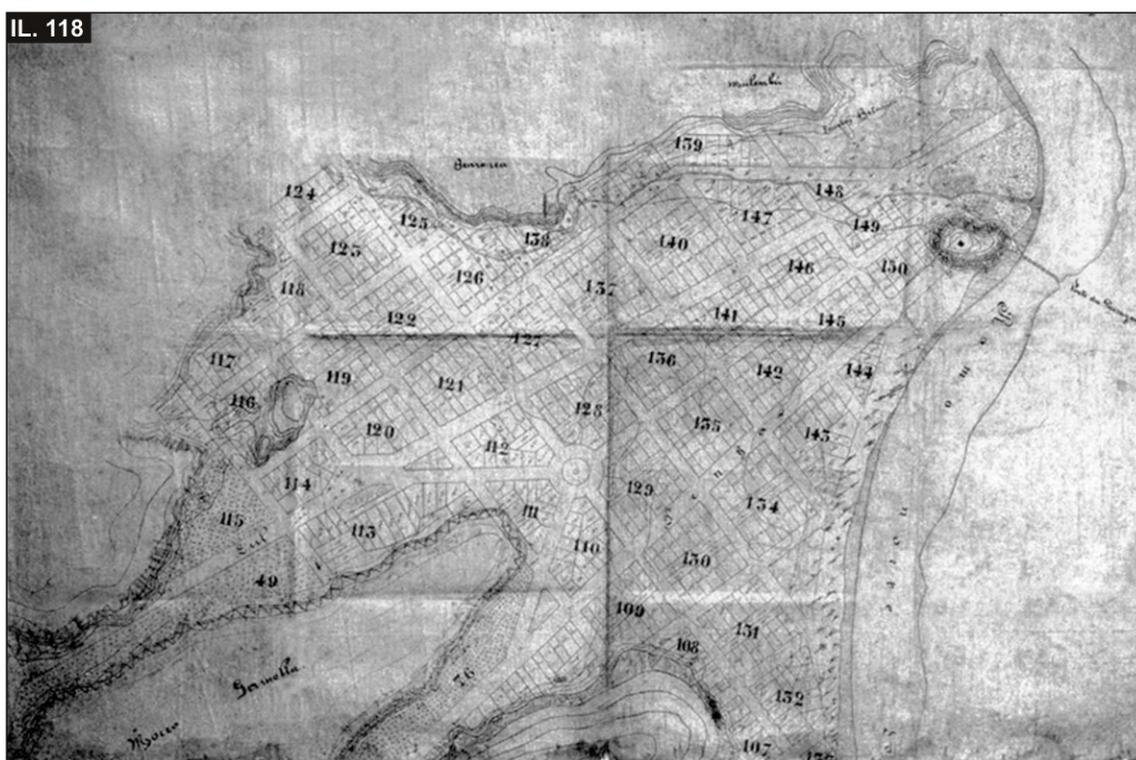
El plan de actuación del gobernador del Estado de Espírito Santo, Muniz Freire, en el período de 1892-96, junto con otras mejoras, daba a la ciudad un perfil metropolitano para llegar al desarrollo deseado, ya que solo ejecutar mejoras en la infraestructura poco resolvería. La ciudad demandaba grandes áreas y condiciones adecuadas de salubridad. La propuesta de Saturnino de Brito atendía a esas exigencias, con la creación de un gran barrio al Nordeste de la ciudad, en las áreas de las playas. El proyecto instauraba un nuevo modo de vivir para las familias trabajadoras del próspero comercio de Vitoria, ofreciéndoles confort, seguridad y belleza²⁹. Tales propuestas, en sus preocupaciones básicas, antes incluso de la implantación de las ciudades

²⁹ Para algunos historiadores del urbanismo, el plan propuesto para Vitoria por Saturnino de Brito avanzó en el concepto de suburbio jardín antes incluso de que Ebenezer Howard formulara un concepto similar en su texto *To-morrow: a Peaceful Path to Real Reform*. En el relato que acompaña el proyecto de expansión (seis veces el área de la ciudad) para Vitoria, Saturnino de Brito describió una vida diferente del vivir humilde y pobre ofrecido por la vieja ciudad.

howardianas, evidenciaban una sintonía con el pensamiento de la ciudad jardín. Brito así defendía el plan:

Preferível é proporcionar à vida comercial de Vitória um arrabalde onde descansa, na vida da família, dos labores do dia e onde esta se veja garantida pelas condições higiênicas e estéticas de chácaras bem estabelecidas [...], trata-se de mudar as famílias para cerca de 4 Km de distância, proporcionando-lhes todas as comodidades que jamais serão praticamente alcançadas na velha cidade.³⁰ (Brito, *apud* Andrade, 1999:196).

El proyecto no fue implantado de inmediato, a causa de la crisis que siguió al gobierno de Muniz Freire y que provocó la destitución de la Comisión de Mejoramientos de la Capital, presidida por Brito, paralizándose las obras. El plan fue retomado e implantado en su totalidad treinta años después de su idealización en 1926 y, como preconizaba el autor, el desarrollo del conjunto debería en sus trazos generales suceder de forma inmutable, como de hecho ocurrió.



IL. 118: Proyecto del *Novo Arrabalde* [Nuevo Arrabal] de Saturnino de Brito, en 1896. En trama ortogonal moderna propone la expansión del saneamiento de la ciudad de Vitória que se encontraba encerrada en el caserío antiguo. El proyecto procuraba instaurar un nuevo modo de vivir para las familias trabajadoras, dando a ellas comodidad, seguridad y belleza. Fuente: Leme (1999).

³⁰ Traducción de la autora: "Preferible es proporcionar a la vida comercial de Vitória un arrabal donde descansa, en el calor de la familia, de las labores del día y donde esta se vea garantizada por las condiciones higiénicas y estéticas de las fincas bien establecidas [...], se trata de cambiar las familias a cerca de 4 Km. de distancia, proporcionándoles todas las comodidades que jamás serán en la práctica alcanzadas en la vieja ciudad". (Brito, *apud* Andrade, 1999:196).

4.3.2. Implantaciones del suburbio jardín en Sao Paulo.

Sao Paulo, a comienzos del siglo XX, estaba en franco progreso. El futuro prometedor de la capital paulista hizo con el alcalde de Sao Paulo contratarse al arquitecto francés Joseph Antoine Bouvard como consultor para resolver la disputa entre la Secretaría de Agricultura del Estado y la Dirección Municipal de Obras en relación a los proyectos del sistema de vías del centro de la ciudad y a la urbanización del *Vale do Anhangabaú*. Bouvard, director de servicios de arquitectura y vías en París, en su proyecto recomendaba la creación de espacios libres, centros de vegetación y consideración del aire. En un texto de 1911 al alcalde de la ciudad, Bouvard escribiría:

é minha convicção, de que a cidade de São Paulo entrará, com resolução, no caminho que lhe é traçado pelo rápido movimento de progresso. Esta capital deve, hoje, sem tocar no passado, sem negligenciar o presente, cuidar do futuro, traçar o programa do seu crescimento normal, do seu desenvolvimento estético; deve em uma palavra, prever, adoptar e executar judiciosamente todas as medidas que são reclamadas, [...] pela sua grandeza e importância.³¹ (Bouvard, *apud* Carpintero, 1996:227).

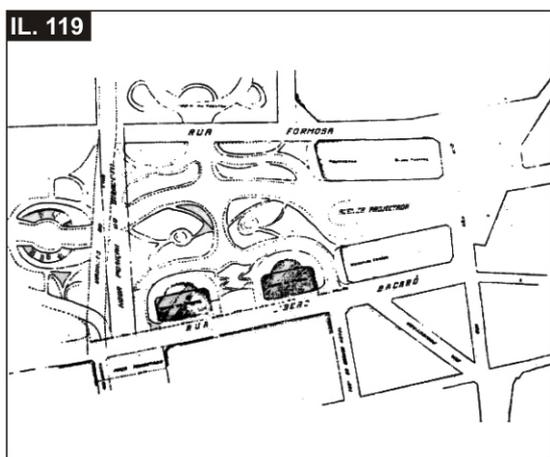
El pronóstico del arquitecto francés de un futuro grandioso para Sao Paulo llevó a un grupo de personas a adquirir, en 1912, tierra en la zona oeste, pagada con capital extranjero. El propio Bouvard invirtió también en la compra y después vendió en partes sus tierras a la empresa *The City*, para la implantación de barrios nuevos en la extensión de Sao Paulo. Las tierras fueron adquiridas en el apogeo del desarrollo del comercio y del café.

Por ocasión de la elaboración del proyecto del Valle de Anhangabaú, el arquitecto Bouvard (IL. 119) evaluó las enormes posibilidades de crecimiento de Sao Paulo y aconsejó a su compatriota, el banquero Edoard Fontaine de Leveleye, la adquisición de tierras en las extensiones áreas que rodeaban la ciudad. Grandes parcelas de tierras fueron adquiridas por hombres ilustres como Campos Sales, expresidente de Brasil, Cincinato Braga, Laveleye, el propio Bouvard y Lord Balfour, gobernador general del Banco de Escocia y presidente de la *Sao Paulo Railway Co*, y catorce directores más de la recién creada compañía. (Ottoni, 1996:70).

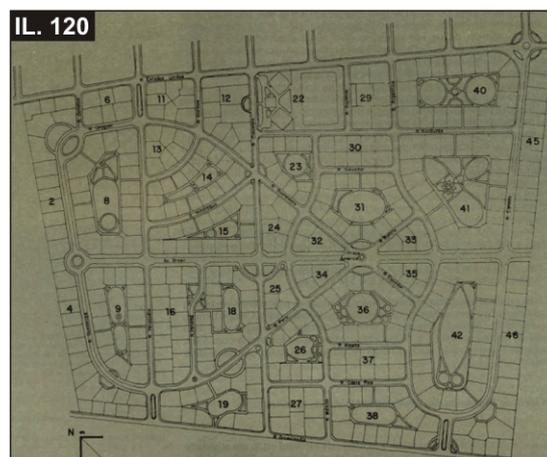
Estos inversores constituyeron en 1912 la *The City of Sao Paulo Improvements & Freehold Company* que contrató al inglés Barry Parker para la elaboración de los

³¹ Traducción de la autora: "Es mi convicción que la ciudad de Sao Paulo entrará, con resolución, en el camino que le es trazado por el rápido movimiento del progreso. Esa capital debe, sin tocar el pasado, sin descuidar el presente, cuidar del futuro, trazar el programa de su crecimiento normal, de su desarrollo estético; debe en una palabra, prever, adoptar y ejecutar legítimamente todas las medidas que son reclamadas, [...] por su grandeza e importancia". (Bouvard, *apud* Carpintero, 1996:227).

proyectos. La compañía *The City* fue creada con la intención de parcelar y administrar las grandes áreas adquiridas en plena región rural. La finalidad era también crear barrios de alta categoría de urbanización para alojar a la burguesía en ascenso. Para avalar la alta inversión inglesa en Sao Paulo hay que entender que las tierras adquiridas correspondían a un total de 12.000.000 m.² (Otonni, 1996:70), siendo el área destinada al proyecto de Jardim América solamente de 109 hectáreas.



IL. 119: Proyecto de Joseph Antoine Bouvard en Sao Paulo (*Vale do Anhangabaú*). Fuente: Leme (1999).



IL. 120: Barrio "Jardim América" 1917-1919 en Sao Paulo, pensado para atender a la clase media/ alta. Un proyecto de Barry Parker y Raymond Unwin que prevé parcelaciones de 1.450m² dispuestos en calles sinuosas, con plazas y jardines internos en las manzanas. Fuente: Otonni (1966).

Para la elaboración de los proyectos fueron contratados Unwin y Parker, los técnicos de la ciudad jardín inglesa. Pero el carácter planteado en la ciudad jardín de Sao Paulo era, como mucho, un pariente pobre de la versión inglesa. Primero, no eran ciudades, eran barrios sin preocupación por la instalación industrial; tampoco había preocupación con la creación de empleo, que era precisamente lo que explicitaba un carácter dependiente de la gente con la ciudad. Los barrios planeados por Unwin y Parker en Sao Paulo tuvieron en cuenta el buen diseño, la buena distribución espacial y espacios arbolados sin, por supuesto, aplicar las premisas básicas de la ciudad jardín. Sin embargo, con esas áreas adquiridas por la compañía *The City* al Sudoeste de Sao Paulo entraba Brasil en las innovaciones del movimiento ciudad jardín.

Entre los artículos publicados en los *Anales del Primeiro Congresso de Habitação*, realizado en Sao Paulo (1911), fueron encontradas varias referencias a Unwin quien enfatizaba su opción de priorizar en el modelo urbanístico el aspecto

cultural en detrimento de la relación con el material de la ciudad. En eso se inspiró el ingeniero Marcelo Taylor Pinheiro, quien publicó críticas sobre las construcciones habitacionales en esos *Anales*, en el artículo “Casas Populares – ciudades jardines”. En él, después de criticar el alojamiento precario e insalubre desarrollado en las ciudades brasileñas, relata la experiencia positiva de la ciudad jardín de Unwin y Parker³². (Carpintero, 1996:234).

Los primeros proyectos innovadores surgieron en esas áreas adquiridas por la compañía al Sudoeste de Sao Paulo. El primero que se desarrolló fue el Jardín América (IL. 120) en 1919, semejante a Hampstead en el carácter de suburbio-jardín. El barrio Jardín América ofrecía alguna infraestructura, pero sin ninguna preocupación por la autonomía económica. El proyecto disponía de grandes parcelas, de calles sinuosas y zonificación estrictamente residencial reprimiendo el asentamiento de instituciones de soporte de empleo, contrariando el que recomendara Howard. Fueron construidos otros barrios importantes: *City Lapa*, la remodelación del Parque Trianon (1917). En esos barrios residió gran parte de la burguesía paulista de la época. El rigor de la implantación del proyecto y el buen nivel de la arquitectura allí construida les valió la consolidación del modelo urbano establecido a finales de los años 20. Sin embargo, los dos barrios conservan hasta hoy la calidad ambiental propuesta en el proyecto inicial a pesar de la transformación exagerada que sufrió la ciudad de Sao Paulo.

Nuevas parcelaciones realizadas por la compañía fueron *Pacaembú*, *Alto da Lapa*, *Alto de Pinheiros*, y *Butantã*. También otras parcelaciones asemejadas al Jardín América se extenderán, por un lado, hasta el barrio de la Ciudad Jardín y Morumbi y, por otro, hasta el Ibirapuera, según el patrón de la compañía *City*, transformando esa región en un importante pulmón verde en la ciudad de Sao Paulo. (IL. 121).



IL. 121: Varias otras parcelaciones se instalaron entre los barrios Morumbi y Ibirapuera, siguiendo el padrón de los barrios jardines, transformando esa región en un importante pulmón verde de la ciudad de Sao Paulo. Fuente: Otonni (1996).

³² El trazado formal de Unwin y Parker está vinculado a los principios estéticos de Camillo Sitte, mencionados en el libro *Town Planning in Practice, an Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*.

Con un trazado superior a todos los realizados hasta entonces, los barrios construidos en Sao Paulo permitieron el desarrollo de casas aisladas en el medio de un pulmón verde, lo que sirvió para suavizar o evitar la asfixia del centro de la ciudad de Sao Paulo. A pesar del modelo sinuoso del Jardín América haber permanecido en varias otras urbanizaciones, la semejanza con otras implantaciones se quedaba solamente en la forma. La rigidez de la norma de ocupación del barrio Jardín América garantizó su calidad; ya que las normas ahí implantadas eran más rígidas que las municipales de la época. Muchas otras urbanizaciones posteriores no correspondieron al mismo nivel de ocupación y calidad. Toda esa extensa urbanización hecha en Sao Paulo, sin lugar a dudas, se destinaba a la clase media alta. Otro hecho interesante es la influencia de la ciudad jardín en otras implantaciones surgidas en Brasil, como conjuntos de casas construidas junto a las industrias. Algunos empresarios construyeron, junto a sus industrias, viviendas con buen patrón de construcción y arborización, proporcionando así mejor calidad de vida a sus trabajadores. Esas casas ofrecían también alguna infraestructura y equipamientos sociales. Fue un recurso utilizado por los empresarios para fijar a los funcionarios en el lugar del trabajo. Un buen ejemplo es la Vila Maria Zélia, de la *Companhia Nacional de Tecidos de Juta* [Compañía Nacional de Tejidos de Yute] y el barrio Belenzinho, en Sao Paulo.

Sin embargo, nadie se preocupaba por el gran número de inmigrantes que llegaba a Sao Paulo ni en donde se alojarían; los conjuntos de casas eran programados y construidos para atender a las elites que también poco a poco salían de sus casas rurales para el centro de la ciudad y allí querían vivir confortablemente. Según Segawa (2000:118):

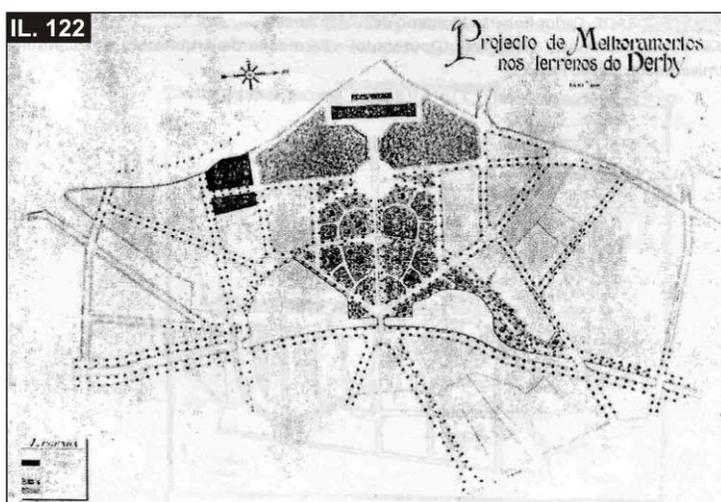
As idéias que nortearam as cidades-jardim na Europa foram apropriadas aqui como um modelo de urbanização para loteamentos de padrão diferenciado para as elites. É na década de 1920 que inicia um vigoroso processo de urbanização de áreas periféricas ao centro urbano principal, quando a publicidade de dois produtos – lote urbano e automóvel norte-americano – chegava a ocupar toda a primeira pagina de um jornal como *O Estado de São Paulo*.³³

³³ Traducción de la autora: "Las ideas que orientaron las ciudades jardines en Europa fueron apropiadas aquí como un modelo de urbanización para parcelaciones de patrón diferenciado para las elites. En la década de 1920 se inicia un vigoroso proceso de urbanización de áreas periféricas del centro urbano principal, cuando la publicidad de dos productos – la parcela y el coche norteamericano – llegaba a ocupar toda la primera pagina de un periódico como *O Estado de Sao Paulo*".

4.3.3. La ciudad jardín en Recife.

En Recife, la mayor plataforma de gobierno era proporcionar a la ciudad la modernidad tan esperada. El gobierno de Sérgio Loreto (1922-1926), legitimado por las élites urbanas ligadas a las actividades comerciales, debía conseguir con las intervenciones urbanas el programa de obras idealizado para la periferia del área urbana que comprendía la urbanización de la *Campina do Derby* (IL. 122) y la abertura de la Avenida Beira Mar, actual *Avenida Boa Viagem*, además de prestar enorme atención a la higiene. La creación del Barrio Derby representó una importante expansión para la ciudad. El trazado de autoría del ingeniero Domingos Ferreira, ciertamente inspirado en la ciudad jardín, definiría un barrio residencial moderno con largas avenidas cuidadosamente arborizadas, una gran plaza para eventos, y bosques. El barrio representó, en el momento, una nueva manera de vivir, señalaba la modernidad para la ciudad de Recife. Sobre la urbanización del barrio Derby, así se refiere Moreira (1999:145):

As cidades-jardim inglesas deram margem a diversas reinterpretações, como as idéias francesas de Benoit Levy, os vários subúrbios norte-americanos e os bairros paulistanos. No entanto muitas dessas realizações, como os bairros paulistanos, de autoria do próprio Barry Parker, já não estão imbuídas daquele espírito cooperativista e culturalista da matriz inglesa, transformando-se em meros bairros ajardinados. Assim, se no caso paulistano, “os jardins” foram dedicados às elites, que desejavam conviver com o “verde”, no Recife não iria ser diferente: a idéia de um novo bairro estava associada a um novo padrão de qualidade com grandes áreas verdes, tratada paisagisticamente e ladeada por residências de alto padrão³⁴.



IL. 122: Campina de Derby [Finca del Derby]. Proyecto del Ingeniero Domingos Ferreira, con trazado moderno de grandes avenidas, representó una importante expansión para la ciudad do Recife. Fuente: Leme (1999).

³⁴ Traducción de la autora: “Las ciudades jardines inglesas dieron margen a diversas reinterpretaciones, como las ideas francesas de Benoit-Lévy, los varios suburbios norte-americanos y los barrios paulistas. Por lo tanto, muchas de esas realizaciones, como los barrios paulistas, de autoría del propio Barry Parker, ya no están imbuidas de aquel espíritu cooperativista de la matriz inglesa, transformándose en meros barrios ajardinados. Así, en el caso paulista “los jardines” fueron dedicados a las elites, que deseaban convivir con el “verde”; en Recife no sería diferente: la idea de un nuevo barrio estaba asociada a un nuevo padrón de calidad con grandes áreas verdes, tratada paisajisticamente y ladeada por viviendas de alto nivel.”. (Moreira, 1999:145).

La profusión de barrios jardines en Recife siguió en las décadas siguientes, como vimos en el plan de Corrêa Lima, donde reafirma la apreciación que tenía por los espacios generados por la ciudad jardín para las habitaciones. La década de los años 50, es el periodo de mayor implantación del modelo aunque haya sido utilizado con la mera intención de crear una simulada nobleza para el área parcelada. Pero a diferencia de São Paulo, se trataba de barrios periféricos elaborados para atender a la gente de clase media-baja y popular, que no podía pagar los gastos de un barrio más elaborado. La semejanza que quedaba era una o otra calle elaborada con cierta sinuosidad y mayor generosidad en las áreas de jardín.

4.4. Implantaciones de urbanismo moderno: Nuevas Ciudades.

4.4.1. La Implantación de Belo Horizonte.

La expansión exagerada de las ciudades grandes causaba gastos sin control y el problema consistía en poder controlar ese crecimiento. Las primeras medidas de descongestión en Río de Janeiro y Sao Paulo se hicieron para generar nuevos polos de desarrollo que empezaron con la creación de nuevos barrios, en su mayoría construidos con la insignia de ciudad jardín. En ese mismo periodo empieza la creación de ciudades al Oeste de Sao Paulo y en el centro del país. A pesar de los diferentes periodos de implantación, incluimos la ciudad de Belo Horizonte, de 1897, como parte de las urbanizaciones hacia el interior del país, y hacia lo moderno, al oponerse al barroco de antigua capital, Ouro Preto. Belo Horizonte fue motivada por los ideales positivistas de la República proclamada el 15 de noviembre de 1889 [Después de ésta, ya en el siglo XX ocurrieron las implantaciones de las ciudades de Goiania en 1933, de Brasilia en 1960 y de Palmas en 1990]. El gobierno central, como vimos, desde la independencia del país, había decidido cambiar la capital federal con el objetivo de desarrollar el país hacia el interior, siendo la fundación de Belo Horizonte la primera señal para abrir las puertas a la interiorización.

Belo Horizonte fue idealizada en periodo de grandes cambios, entre la abolición de la esclavitud en 1888 y la Proclamación de la República en 1889. La nueva urbanización intentaba huir del viejo régimen y de las condiciones precarias de la ciudad barroca. El panorama impuesto por la Revolución Industrial anunciaba posibilidades de superación de los problemas - reordenación espacial y higienización – como había ocurrido en el centro de París. Pairaba en el aire el espíritu de recuperación

urbana, demostrada en las propuestas de grandes avenidas, higiene de la ciudad y embellecimiento. Era la exploración hacia lo moderno, y como señala Lemos (1998:80), estas experimentaciones llegaron rápidamente al Brasil, aunque de forma parcial:

Alguns princípios do Barão de Haussmann bem como os elementos e conceitos do pré-urbanismo do século XIX chegaram ao Brasil de forma fragmentada e, muitas vezes, contraditória.

Após a Proclamação de República, em 1889, o espírito de regeneração urbana integrava ao clima ideológico dos dirigentes políticos e dos grupos economicamente privilegiados. Uma nova concepção de cidade, aliada as ações de recuperação e planificação, inspirada nos espaços urbanos industrializados da Europa e dos Estados Unidos, começou a surgir no país, simbolizando a necessidade de modernização.³⁵ (Lemos 1998:80).

La instalación de la ciudad de Belo Horizonte en 1897 estimuló en los gobiernos brasileños la práctica de creación de nuevas ciudades³⁶. El proyecto de esa capital refleja en su trazado la influencia del urbanismo monumental y embellecedor encontrado en Versalles o en Washington bajo la influencia de la haussmanización de París. También se remontaba a la historia de la Inconfidencia Minera. La instauración de la República imponía a Minas Gerais la solución de dos cuestiones: por una parte, organizar el Estado frente a la federación y, por otra, promover el cambio de la capital, siendo ese el tema que estimulaba a gran parte de la población pues: “A mudança de sede do governo, há muito discutida, mas impedida pelo centralismo do Império, torna-se, com a República, possível e necessária para a obtenção de um novo equilíbrio de forças.”³⁷ (Andrade y Magalhães, 1998:41).

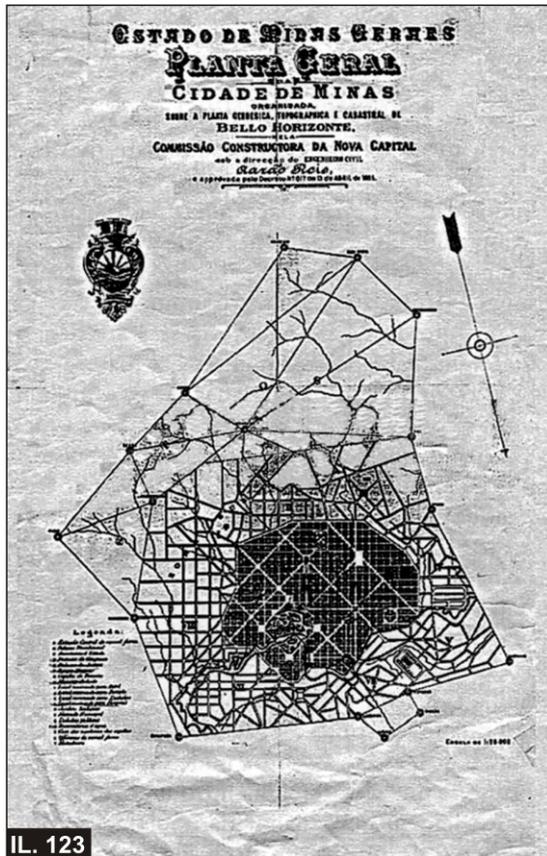
En la composición de un nuevo orden en el Estado de Minas Gerais estaba la construcción de la nueva capital que expresaría la transformación de Minas en un estado moderno para formar parte de la federación. Al nuevo orden emergente se suma el deseo de modernización, lo que podría traducirse entre otros aspectos en el repudio a todo lo que representaba el pasado colonial. En ese contexto destacan las figuras de Afonso Pena, Presidente del Estado de Minas Gerais y el ingeniero agrimensor Aarão

³⁵ Traducción de la autora: “Algunos principios del Barão de Haussmann, bien como los elementos y conceptos del preurbanismo del siglo XIX, llegaron a Brasil de forma fragmentada y muchas veces contradictoria. Después de la Proclamación de la República en 1889, el espíritu de regeneración urbana integraba el clima ideológico de los dirigentes políticos y de los grupos económicamente privilegiados. Una nueva concepción de ciudad, aliada a las acciones de recuperación y planificación, inspirada en los espacios urbanos industrializados de Europa y de los Estados Unidos, empezó a surgir en el país, simbolizando la necesidad de modernización.”. (Lemos 1998:80).

³⁶ El planeamiento de ciudades nuevas fue y, continúa siendo, muy diseminado en Brasil, con las implantaciones de Belo Horizonte, Goiania, Volta Redonda, Londrina, Maringá y numerosas ciudades del Norte paranaense, Brasilia, y varias ciudades en la Amazonía - Palmas, en Tocantins; Barcarena, en el Pará, etc. (Villaça, 1999:179)

³⁷ Traducción de la autora: “El cambio de la sede del gobierno, desde hace mucho discutido pero impedido por el centralismo del Imperio, se hace, con la República, posible y necesario para la obtención de un nuevo equilibrio de fuerzas” (Andrade y Magalhães, 1998:41).

Reis³⁸, responsable por la concepción y primera fase de construcción de Belo Horizonte. Aarão Reis inició sus trabajos en la gestión de Afonso Pena (1893), siendo enseguida sustituido por Bias Fortes. La ciudad fue inaugurada efectivamente en diciembre de 1897.



IL. 123: Plan general Belo Horizonte (1895) y ensanches del entorno. Aarão Reis adaptó una doble trama orientada en direcciones contrapuestas reflejando una monumentalidad propia del trazado de influencia haussmanniana. A pesar de la preocupación estética, en el plan no hay ninguna consideración acerca de las características topográficas del sitio de implantación. Fuente: Leme (1999:224).

En la concepción de B. Horizonte, (IL. 123) la idea de orden y funcionalidad estaba impresa en el espacio urbano, sea con la monumentalidad o con la simetría, elementos que simbolizan la autoridad y el poder del gobierno. En la estructura impuesta por Reis es clara la influencia de Haussmann, sobre todo en la concepción higienista de la ciudad; el autor consultó los trabajos europeos en cuanto al tratamiento de cloacas, de aguas pluviales, saneamiento y aprovechamiento de aguas depuradas. El trazado es formado por una doble rejilla octogonal y vertical, y en las manzanas que rodean la plaza que rinde homenaje a la república se encuentran los edificios públicos circundando el Palacio del Gobierno. Carpintero tiene la siguiente opinión al respecto:

O racionalismo geométrico de Aarão Reis acerca-se dos fundamentos politécnicos do positivismo, usualmente difundido pelas escolas de engenharia.

³⁸ El ingeniero Aarão Reis, de la Escola Politécnica do Rio de Janeiro, con quién Afonso Pena había trabajado en el Ministerio de la Agricultura, en el tiempo del Imperio. Aarão Reis conocido por su visión de humanista que colocaba el conocimiento al servicio de la sociedad, y atribuye papel decisivo al Ejecutivo en cuanto regulador-animador del proceso de transformación de la realidad. (Guimarães, en Ribeiro y Pechamn 1996:126)

Isso o aproxima, de fato, mais do pensamento de Cerda, embora provavelmente sem conhecê-lo – de que propriamente das manifestações urbanísticas da obra, talvez mais conhecida, de Haussmann.³⁹ (Carpintero. 1998:36)

El urbanismo de Aarão Reis presentaba un conjunto de elementos en que se constata una ciudad cerrada, definida en el diseño, que tiene en cuenta solamente la idealización de la ciudad. Según Guimarães, curiosamente el plan de Belo Horizonte fue concebido por Aarão Reis incluso antes de ser definido el sitio donde se instalaría, “lo que revela su creencia en la capacidad y en el poder de la ciencia” (Guimarães, 1996:130). Todo eso generó posteriormente mucha crítica, en virtud de la inadecuación del proyecto al terreno, que en algunas áreas era bastante accidentado. Otra crítica fue el no cumplimiento de la *Ley de directrices* del proyecto, en lo relativo a la exigencia de construcciones higiénicas y de bajo coste de alquiler para los obreros, cuestión no atendida por A. Reis. Aún el plan preveía grandes extensiones de tierra destinadas a la agricultura, la legislación urbanística obligaba a que los propietarios cultivasen en las parcelas flores, árboles y legumbres en, por lo menos, la mitad del terreno.

Se observa que el trazado octogonal de A. Reis se implantó sin ninguna preocupación con la geografía del lugar. No consideró la topografía accidentada que enfrentaría en la implantación ni tampoco la historia del poblado (*Arraial do Curral d’El-Rei*), expulsando a la gente que allí había del lugar. El proyecto se limitó a las preocupaciones de orden, simetría y monumentalidad, herencia de la escuela *Beaux-Arts*. La ciudad hecha como ejemplar de modernidad no superó la avalancha que provocaba la industrialización. Su malla soporte entrecortada por anchas avenidas diseñaba, sin continuidad, el espacio escenográfico del Estado. En las extensiones de la ciudad, el arquitecto ya proponía otro diseño sin la rigidez geométrica. En ese área es donde se desarrollaron las iniciativas particulares, configurando una nueva modalidad del espacio social. Tanto fue el control sobre el área central por parte del Estado que, en 1912, el 70% de los 38.000 habitantes de Belo Horizonte habitaba fuera de ella.

³⁹ Traducción de la autora: “El racionalismo geométrico de Aarão Reis se acerca a los fundamentos politécnicos del positivismo, usualmente difundidos por la escuela de ingeniería. Eso lo aproxima, de hecho, más al pensamiento de Cerda, aunque probablemente sin conocerlo – del que propriamente de las manifestaciones urbanísticas de la obra, quizás más conocida, de Hausmann”. (Carpintero, 1998:36)

4.4.2. La ciudad jardín: Isla del Gobernador y Paquetá, en Río de Janeiro, y Piratininga, en Niteroi.

En Río de Janeiro, la ciudad jardín surgió, con Agache, mediante el Plan de Río de Janeiro desarrollado durante la administración de Carlos Sampaio. Junto al plan, Agache propuso los proyectos de las islas del Gobernador y Paquetá. También varios proyectos de barrios jardines fueron realizados como Gávea, Jardín Botánico y Jardín Laranjeiras (IL. 124), muy valorados en la década de 1930 por la elite que por fin encontraba un hermoso lugar para vivir. Esas parcelaciones beneficiadas con el Decreto 6000/37 no permitían la instalación de industria, lo que establecía, en definitivo, la contradicción con el proyecto original de la ciudad jardín inglesa. El barrio jardín Laranjeiras incluso no permitía la instalación comercial y para los edificios establecía el límite máximo de tres plantas. En verdad el nombre ciudad jardín en los barrios se usaba como reclamo comercial, por el estatus que él daba a las realizaciones de la época.



IL. 124: Barrio Jardim Laranjeiras – 1939 en Río de Janeiro. Ese barrio como el barrio Jardim América en Sao Paulo, estaba destinado a la clientela de buenos ingresos Económicos.

Pero el tema fue tratado con mucha más seriedad en el trabajo de doctorado de Corrêa Lima, donde se puede destacar la ciudad jardín de Piratininga como propuesta de extensión para la ciudad de Niteroi, situada junto a la laguna de Piratininga, a 8 Km. de esa ciudad. Se emplazaba en el Sudoeste, por detrás de la montaña, cerca del mar, señalaba grandes propuestas para el área. La sorpresa presentada por Corrêa Lima era que esa ciudad jardín debería, con algunas restricciones, seguir el modelo inglés de Howard. Para la cuestión sanitaria - uno de los problemas a ser enfrentado - propuso el mismo método del promotor de saneamiento, Saturnino de Brito, quien desarrolló el saneamiento de la laguna Rodrigues de Freitas en el litoral de Río de Janeiro. Su técnica

consistía en utilizar el agua salada del mar para hacer el tratamiento de la laguna. Corrêa Lima preveía que la laguna, una vez saneada, serviría para la práctica de deportes náuticos y como base para la hidroaviación, vinculada al turismo de la región. Lima también proponía la canalización del agua de la lluvia que bajaba de la montaña. Ésta debería servir a la zona agrícola y ser también conducida a la laguna.

Los principios económicos adoptados contemplaban que la ciudad fuese capaz de sobrevivir por sus propios medios, con una población limitada de 20.000 habitantes en un área de 500 hectáreas, 200 ha. destinadas a área urbana y 300 ha. situadas entre la laguna y montaña, destinadas a zona agrícola. Corrêa Lima justificó que en Letchworth la zona agrícola beneficiaba los rendimientos de la sociedad; entretanto, en Piratininga estas áreas solamente existirían para atender las necesidades locales. Él estaba confiado en los rendimientos que vendrían del hotel balneario y de las casas de veraneo. Preocupado con la viabilidad económica de la ciudad, programó una verdadera operación urbana en el intento de hacerla viable.

Corrêa Lima demostró comprensión por las dificultades que habría que enfrentar en la implantación del modelo escogido, lo que para él significaba la toma de decisiones y la concienciación de la gente involucrada en la realización, pero no llegó a detallar el diseño de la “Ciudad-Jardín-Balnearia”, como llamaba a la nueva ciudad. Sobre estas dificultades explicó que los principios de la ciudad jardín, por ser un asunto muy delicado, demandaban considerables estudios para su aplicación y adaptación al medio del Brasil. (Corrêa Lima, 1932:75).

4.4.3. La colonización del Norte Nuevo del Paraná.

Diez años después de la implantación de los barrios jardines en Sao Paulo ocurrió una interesante experiencia urbanística en el sudoeste de Sao Paulo, en el límite con el Estado del Paraná, en la región llamada Norte Nuevo del Paraná. Surgió un grupo de ciudades, nacidas una tras otra, resultado del esfuerzo planeado de colonización, cuya teoría de urbanización regional recordaba la teoría de ciudad jardín. En plena selva se implantó entre las décadas de 30 y 40 un conjunto de ciudades. El plan comportaba el diseño de parcelas rurales y la construcción de ciudades enlazadas por carreteras y ligadas por una línea férrea que iba hasta Sao Paulo, evidenciando así el carácter regional del plan.

Todo empezó en 1924, con la llegada de Lord Lovat, oriundo de Inglaterra legó a Brasil como asesor técnico en agricultura y reforestación y, en esa ocasión, visitó la región Norte del Paraná. El grupo inglés, para iniciar la exploración de esas tierras, fundó la *Brasil Plantations Syndicate Ltda*, llamada después *Paraná Plantations Ltda*. Esa Compañía inglesa, en 1925, abrió la subsidiaria *Companhia de Terras Norte do Paraná*, con sede en Sao Paulo, con misión de construir la línea férrea y con la responsabilidad de explotar la región. Fue la responsable del surgimiento de ciudades como Londrina (construida entre 1929 y 33), Cianorte, Cambé (1930). Cianorte, una de las principales ciudades del Estado, recibió el nombre en homenaje a la compañía (Compañía del Norte). También ocupaban lugar privilegiado las ciudades de Umuarama⁴⁰, Maringá, Paranavai y Campo Mourao (IL. 125). Los compradores de tierra casi siempre eran pequeños propietarios, en su mayoría extranjeros y de bajo poder adquisitivo,– esto es, el programa atendía sólo a cierta parte de la población.



IL. 125: La colonización ocurrida al norte del Paraná (Londrina, Cianorte, Umuarama, Paranavai y Campo Mourão) tiene como responsable a la Compañía del Norte. La colonización en esa región avanzaba a medida que avanzaba la línea férrea.

Los asentamientos de colonos fueron hechos en áreas de bosque adquiridas del gobierno del Paraná. Las ciudades fueron construidas a 100 Km. una de la otra, articuladas entre sí por estaciones situadas a cada 5 o 7 Km. Esa conformación de ciudades se construyó a lo largo de 50 años donde hoy se visualiza una metrópolis al norte del Paraná. Se considera que la proposición regional de ocupación se centraba en la propuesta teórica de Howard; el plan del Norte Nuevo respondía a esa intención. La colonización prosperaba en la medida que la construcción del ferrocarril progresaba, a pesar de que los ingleses no querían utilizar la tierra para el plantío, sino que solamente querían comercializar la tierra y el transporte. La venta casi siempre era hecha por

⁴⁰ La ciudad de Umuarama recibió el nombre de origen indígena, por instalarse donde otrora vivían, en

compradores, dependientes de liquidez para adquirir la tierra, lo que presuponía proximidad con el modelo de la ciudad de Howard, como registra Szmrecsanyi (2000:185) que, por la imparcialidad de la propuesta, veía semejanza con la propuesta social de ciudad jardín:

A propriedade é privada, embora nem sempre individual. Pode ser associada ou familiar, mas não é comunitária. Ainda assim, alguma semelhança com a problemática tratada por Howard pode ser apontada tanto na ideologia alardeada pela propaganda da companhia, como na sua aceitação na forma de mitos pelos colonos atraídos. Existiria ali um Eldorado verde, solução para a pobreza que procura um chão como seu espaço de melhoria.⁴¹

Las ciudades iban surgiendo a medida que las plantaciones de café avanzaban hacia el interior. Las primeras ciudades utilizaban el tablero de ajedrez como medio más rápido de trazado, sin interés por la locación geográfica en que se encontraban. Ese entramado, a pesar de servir también a otros fines, fue siempre la definición característica de las experiencias colonizadoras y de las prácticas de los especuladores. En el Norte del Paraná, por tratarse de una empresa cuyo objetivo era el lucro, la elección del trazado estaba vinculada a la facilidad de ejecución. Ese trazado fue utilizado en Londrina, la primera ciudad construida. Sobre las particularidades de las urbanizaciones implantadas en esa región comenta Bruand:

Situadas numa frente pioneira que avança com rapidez impressionante, essas aglomerações eram frutos de improvisações rápidas e não de uma planificação cuidadosa preparadas. [...] a geometria rígida do traçado das vias públicas e dos quarteirões provinha de que esse era o meio mais simples e mais rápido de traçá-la; o tabuleiro de xadrez impunha-se sistematicamente, com alguns quadrados ou retângulos deixados livres para futuras praças [...] sem uma preocupação maior com uma relativa adaptação ao relevo encontrado; [...] tendo por motivo principal uma preocupação bem explicável com a facilidade e a economia.⁴² (Bruand, 1981:345).

El trazado urbano de Londrina confirma el comentario del Bruand - un trazado simplificado en el ajedrez entrecortado por una vía de tren y por la vía intermunicipal. Este trazado no presentó ningún reconocimiento por la topografía, tampoco por la

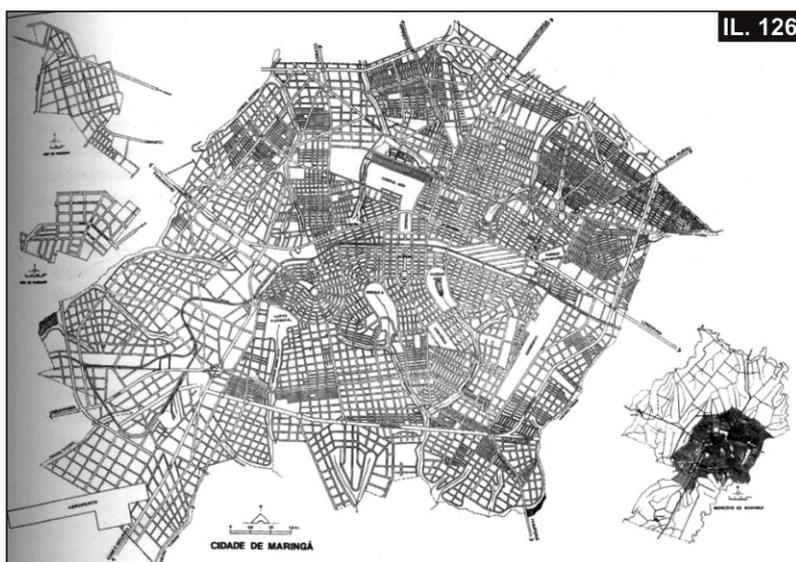
medio de la extensa floresta, los indios Xetás, Caiuás y Kaingangues.

⁴¹ traducción de la autora: "La propiedad es privada, aunque no siempre individual. Puede ser asociada o familiar, pero no comunitaria. A pesar de eso, alguna semejanza con la problemática tratada por Howard puede ser apuntada tanto en la ideología alardeada por la propaganda de la compañía, como en su aceptación en la forma de mitos por los colonos atraídos. Existía ahí un El Dorado verde, solución para la pobreza que procura un pedazo de tierra como su espacio de mejora". (Szmrecsanyi, 2000:185).

⁴² Traducción de la autora: "Situadas en un frente pionero que avanza con rapidez impresionante, esas aglomeraciones eran fruto de improvisaciones rápidas y no preparadas con una planificación cuidadosa. [...] la geometría rígida del trazado de las vías públicas y de las manzanas provenía de que ese era el medio más simple y más rápido de trazarla; el tablero de ajedrez, se imponía sistemáticamente, con algunos cuadrados o rectángulos dejados libres para las futuras plazas [...] sin una preocupación mayor

vegetación natural existente, que fue destruida antes de la implantación. Al contrario de las recomendaciones de Howard se estableció el ferrocarril en la manzana central de la ciudad. Así como esa ciudad, pocas presentan algún grado de preocupación urbanística, lo que evidenciaba que esa medida no era lo que interesaba. El cambio ocurrió con el Plan de Maringá, en 1947, como veremos adelante. En 1944, los brasileños Gastão Vidigal, Cássio Vidigal, Gastão de Mesquita Filho, Fábio Prado y Silvio Bueno Vidigal se convirtieron en dueños de la compañía. Inglaterra estaba en guerra y precisaba de todo el capital que pudiese reunir para el esfuerzo de la guerra.

El Plan de Maringá (1947) - (IL. 126), ciudad proyectada a 100 Km. de Londrina, destacó de los otros. La ciudad fue proyectada por Jorge Macedo Vieira, ingeniero politécnico de Sao Paulo graduado en 1917. Ese profesional obtuvo buena experiencia de trabajo entre 1917 y 1920 en la compañía *The City*, con Barry Parker, quien ya había colaborado en los trazados de Jardín América, Alto da Lapa y Pacaembú. En Sao Paulo había diseñado los barrios Ciudad Jardín, Vila Maria, Jardín Japón, Vila Formosa y Jardín de la Salud.



IL. 126: Plan de Maringá, de Jorge Macedo, quien había trabajado en la compañía *The City* con Barry Parker. En la definición del plan demuestra preocupación estética y gran rigor técnico. Fuente: Szmracsanyi, (2000:195).

El proyecto de Maringá fue elaborado con base en el levantamiento topográfico. Macedo Vieira, sin haber visitado el lugar, elaboró, al lado del núcleo antiguo, el diseño de la extensión de la ciudad con gran calidad estética, de manera funcional y extremo rigor técnico. Respetó al máximo las características topográficas del sitio, reveló preocupación con la preservación de los manantiales, con las áreas verdes (IL. 127), con la vegetación nativa y con la eficiencia del transporte. Utilizó

con una relativa adaptación al relevo encontrado; [...] teniendo por motivo principal una preocupación bien explicable con la facilidad y la economía.” (Bruand, 1981:345).

como elemento de estructuración urbana la carretera y la línea de ferrocarril. Las avenidas fueron trazadas con un gran ancho; en ellas se plantó árboles y se crearon jardines al modo de las *park ways* norteamericanas, mientras los barrios residenciales recibían el tratamiento de la ciudad jardín inglesa.



IL. 127: Vista aérea de la ciudad de Maringá. En la definición del plan, Jorge Macedo se preocupó con la preservación de la vegetación nativa y de los manantiales. Fuente: Szmrscamyi, (2000:192).

El moderno trazado, además de contener el buen gusto de Macedo Viera, siguió la orientación de la propietaria que exigía amplias calles y avenidas, muchas plazas y amplios espacios verdes, lo que le proporcionó la fama de ciudad jardín. Demostrando conciencia con el planeamiento moderno, estableció la distinción de áreas residenciales, comerciales, industriales y de comercio. El proyecto original constó, por lo menos, de tres grandes áreas verdes que son consideradas hoy el verdadero pulmón verde de la ciudad: el *Huerto Forestal*, el *Parque do Ingá* y el *Bosque 2*. La previsión del Plan era abrigar 200.000 habitantes pero a los 50 años ese valor ya estaba superado. Entre las primeras obras de la ciudad, como en Goiania, está la construcción del hotel, construido con el objetivo de hospedar a los compradores de tierras que llegaban de los más distantes Estados brasileños.

Durante los años 40, otras ciudades⁴³ se implantaron. La noticia llegada al interior de Sao Paulo, al Nordeste de Brasil y a Minas Gerais era que el verdadero “El Dorado” se encontraba al Norte de Paraná, donde las tierras eran fértiles. Las familias llegaban de varios lugares atraídas por la posibilidad de riqueza y por la perspectiva de una vida mejor. En esa política también fueron creadas las ciudades de Aragarças y Xavantina. En 1943, probablemente por razones estratégicas de frontera o de potencialidad económica, se crearon los siguientes territorios: Amapá, en Pará; Guaporé y Río Branco, en Amazonas; Iguazu en Paraná y Santa Catarina y Ponta Porã, en Mato Grosso. En Amapá, en esa época, fue descubierta en la Sierra del Navío una mina de manganeso. El gobierno federal, después de constatar la importancia de la mina, la declaró reserva nacional a través del decreto-ley nº 9.858 del 13 de septiembre de 1946 (tres años después de la creación del Territorio del Amapá) y le pidió a la administración territorial realizar de inmediato estudios de su aprovechamiento, prescribiendo la función de contratar una entidad particular o de economía mixta para la exploración.

Volviendo a al descubrimiento de la *Serra do Navío*, tenemos que explicar que la exploración del manganeso también generó más tarde la creación de dos núcleos urbanos: la *Vila Serra dos Navios* (1955), distante de la capital 217 Km., y la *Vila Amazonas* (1960), próxima de la ciudad de Macapá. Los proyectos de esas villas fueron elaborados por el arquitecto Oswaldo Bratke por encomienda de la firma ICOMI. Bratke, admirador de las obras de Richard Neutra, de las innovaciones de materiales, de la racionalización, elaboró con esmero las villas donde buscó la adecuación de la arquitectura a la cultura y al ambiente amazónico.

Pero la urbanización generada alrededor de esa exploración económica, a pesar del esmero del arquitecto en la preocupación con el carácter local, en la excelente inserción del núcleo en la urbanización, se enfrentó al hecho de que las exploraciones allí realizadas no pudiesen conseguir promover el desarrollo local y tampoco preservar el ambiente. En la villa de la *Serra do Navío*, según la diputada estatal Janete Capiberibe, los trabajadores eran separados en clases: "staff", "intermediario" y "primario". Esos últimos eran los que trabajaban duro para extraer el mineral de Manganeso de las minas, pero no ganaban lo suficiente para comprar las manzanas y

⁴³ Ciudades creadas en las décadas de 30 y 40: Rolandia (1932), Arapongas (1935), Cianorte, Umuarama, Apucarana (1938), Jandaia, Mandaguari y Marialva. Fueron surgiendo después, Mandaguaçu, Nova Esperança, Astorga (1945), Paissandu, además de Jussara, Rio Ivaí, Terra Boa. (Szmrecsanyi, 2000:186).

otras cosas que existían en el supermercado de la ICOMI. Esos bienes eran para las familias del "staff" y de los "intermediarios". (Capiberibe, Cf. el día 16.07.05).

Las colonizaciones del Amapá y del Norte de Paraná ejemplifican una vez más las urbanizaciones, sean ellas implantadas por explotaciones de la minería, o por la especulación de la tierra, como fue el caso de esa última, en que utilizando el éxito de los recursos ferroviarios se estimularon los cambios, no siempre esperados si se consideran las expectativas del discurso teórico. El espacio construido al Norte de Paraná, regido por la lógica inmobiliaria, y en el centro del Estado de Amapá, regido por la explotación minera, a pesar del rigor urbanístico de los trazados, siendo algunas de esas ciudades, como vimos, mediadas por las experiencias prácticas del cuerpo técnico de Sao Paulo, llegó a agregar en algunos casos aspectos de la ciudad jardín, contraponiendo lo moderno de la ciudad de Brasilia con la preocupación con la cultura local. Ello ciertamente atiende a la lógica especulativa que en palabras de Szmrecsanyi (2000:194) “É generoso quando conveniente, mesquinho quando nada se opõe”.

Szmrecsanyi también elucida que estas implantaciones fueron resultado de la formulación con la que la política brasileña, en su relación con el capital externo a fin de explotar el territorio, se alía inadecuadamente responsabilidades. Por consiguiente, el compromiso sería de ambas las partes:

Nesse sentido, mesmo que na colonização desses espaços tenha havido um pacto tácito de classes pela abertura de oportunidades relativamente amplas de ascensão social, há dificuldades em se interpretar esses assentamentos nos termos das cidades-jardim, modelo cujo fundamento lógico e ético é a preservação de comunidades humanas em relação de responsabilidade harmoniosa consigo mesmas e com a natureza.

Aqui [...] não são pobres que se mobilizam, eles são mobilizados pelo capital; a ascensão não é coletiva, é individual; o planejamento regional não brota da necessidade criada pelo adensamento liberal, mas o adensamento é objetivo do plano para a região. O alvo não é o homem é a renovação pelo lucro.⁴⁴ (Szmrecsanyi, 2000:194).

⁴⁴ En ese sentido, aunque en la colonización de esos espacios haya habido un pacto tácito de clases por la abertura de oportunidades relativamente amplias de ascensión social, hay dificultades en interpretar esos asentamientos en los términos de las ciudades-jardín, modelo cuyo fundamento lógico y ético es la preservación de comunidades humanas en relación de responsabilidad armónica consigo mismas y con la naturaleza.

Aquí [...] no son pobres que se movilizan, ellos son movilizadados por el capital; la ascensión no es colectiva, es individual; la planificación regional no brota de la necesidad creada por el aumento de la densidad liberal, pero el aumento de la densidad es objetivo del plano para la región. El blando no es el hombre, es la renovación por el lucro. (Szmrecsanyi, 2000:194).

● MEDIACIONES.

Las experiencias que precedieron Goiania estaban articuladas, en mayor o menor grado, con lo que se entendía por urbanismo como ciencia de organización de la ciudad. En todos los ejemplos destacados, se encuentran acciones vinculadas al discurso sanitario destinadas al combate de epidemias y a la implantación de redes de alcantarillas y de agua, o a cumplir con las exigencias de los nuevos códigos urbanos, con sus leyes de utilización del suelo, definiendo densidades, aeración e insolación en implantaciones de ciudad jardín. En ese sentido, el paso inicial, muy tímidamente presente en el Brasil Imperio, fue definitivamente dado con la creación de la República – como bien resalta Lemos (1999) en el título de su libro: *A República ensina a morar (melhor)*.

A medida que se avanza en el tiempo, el pensamiento positivista se afirmó, sustituyendo la pose por el pragmatismo y por la autoridad de los ingenieros, más presentes en la definición de los destinos urbanos.

Si por una parte, la cuestión de la salud urbana mereció atención especial y acciones de emergencia, la estética, por otra, no fue negada. La elite brasileña, aún educada en libros de geografía escritos en francés, rápidamente trató de recrear la ciudad de París en los trópicos, entendida y estudiada por los primeros urbanistas del IUUP.

La presencia en Brasil de Agache y Le Corbusier, en la misma época, es también reveladora de las ambigüedades albergadas en el periodo de 1930 a 1940, con respecto al discurso urbano y a la arquitectura. El urbanismo del IUUP aportaba muchos conceptos que fueron compartidos con el urbanismo moderno: el *zoning*, la satelización, las exigencias sanitarias, la atención a los flujos de peatones y de vehículos. Sin embargo, esos conceptos aún no se habían vuelto absolutos, hecho que solamente sucedería más tarde, con los CIAMs, la *Carta de Atenas* y la experiencia más radical, la construcción de Brasilia.

La *Marcha para o Oeste*, con la construcción de ciudades como estrategia de desarrollo, regida por la visión del *Estado Novo* y su pequeño dictador, representa un momento magnífico y diversificado de la realidad urbana brasileña. De un lado, ciudades brotan como acciones pragmáticas de la construcción de las vías de tren. Entonces, el reticulado interpreta mal el concepto de ciudad jardín adecuado a la “camisa de fuerza” de la urgencia. Como contraposición, en la gran metrópolis del país, ese concepto se amplía a los moldes de los barrios ingleses. Las exigencias de

ventilación, insolación se aplicaron en correspondencia al concepto de Howard. Ciertamente en Brasil, como en Francia, el modelo se implantó alejado de los preceptos originales. Mientras que en Francia se implantó para solucionar el déficit de vivienda, en Brasil se implantó como señuelo y propaganda cautivando a la elite con la promesa de vivir mejor. Concomitantemente, en el camino de los arrieros y del transporte del ganado, en yermos cerrados, una Versalles que se mezcla a Radburn fue trazada y sus edificios surgieron, demarcada por el fémur de un ave extraña y descoyuntada.

De Norte a Sur, Brasil vivía una desenfrenada carrera contra el atraso: la modernidad llegaba anunciada por el pito de tranvías e inhalaba café. Los caminos se abrían para el verdadero salto del mundo rural para el mundo urbano.

Las casas de platabanda, el *Ministério da Educação e Saúde*, las columnas y pilastras, *briees solei*, la integración de las artes, Portinari y Burle Marx, Lucio Costa y Niemeyer, Carlos Drumonnd, Capanema y Mário de Andrade eran, todos ellos, señales de nuevos tiempos.

TÍTULO III

Urbanismo premoderno, ciudad jardín en la fundación de Goiania.

CAPÍTULO 5 El contexto sociopolítico y los fundadores de Goiânia.

CAPITULO 6 La urbanística de Goiania, la nueva Capital de Goiás.



CAPÍTULO 5

El contexto sociopolítico y los fundadores de Goiania.

5.1. Goiás y los aspectos socioeconómicos – Inicio del siglo XX.

El plan de la ciudad de Goiania debe ser entendido como un reflejo del momento sociocultural brasileño correspondiente al periodo inicial de la industrialización del país. También como resultante de los cambios políticos y económicos ocurridos en Brasil y consecuentemente en el Estado de Goiás, consolidados en la Revolución de 1930. Esas circunstancias estaban en relación con la ocupación espacial, llevaba a cabo desde finales del siglo XIX con la vasta expansión de la economía del café que progresivamente incorporaba de forma extensiva las áreas periféricas. La situación mencionada ocurrió de manera más intensa con el inicio de la construcción del ferrocarril - Vía Férrea del Centro Oeste¹ – que atravesaba el Sur del Estado de Goiás.

La expansión económica apoyada en actividades agrarias regionales tuvo lugar con la ampliación de la vía férrea. También progresó con la urbanización del Sur del Estado, robusteciendo las viejas ciudades con el aumento y la expansión del flujo comercial, valorizando las tierras de la región. Corrientes migratorias originarias de Minas Gerais y Sao Paulo ya habían ocupando, durante los siglos XVIII y XIX, las áreas del Sur y Sudoeste del Estado. En 1920, había cerca de 512.000 habitantes en Goiás, dispersos por un enorme vacío demográfico que se traducía en una tasa de ocupación de 0,7 hab/km.². La tierra se valoraba mucho comercialmente y el 81,8% de la población se dedicaba a la agricultura (Chaul, 1998:31). En el comentario de Azevedo (1971:357) se destaca que el cambio más significativo solamente ocurrió a partir de la década de 1930:

A onda povoadora procedente do sudoeste do Brasil, que iniciou sua marcha no século XVIII, passou a caminhar mais depressa no século XX, em particular após a década de 1930. Daí a presença de densidades demográficas superiores a 15-30 hab/km² no sudoeste de Goiás, entre 5 y 10 noutras áreas da região, sem falar no caso especial do Distrito Federal (77 hab/km²).²

¹ La vía férrea del Centro Oeste procede del Triangulo Mineiro (Araguari) y de Belo Horizonte, cuyos raíles penetran en Goiás por dos puntos diferentes que entroncan en Goiandira; al sur del Estado. Uno de ellos se bifurca en Pires do Rí; el otro alcanza Goiania, con un ramal para Anápolis. (Azevedo, 1971:366).

² Traducción de la autora: "La onda pobladora precedente del sudoeste del Brasil, que inició su marcha en el siglo XVIII, avanzó más deprisa en el siglo XX, en particular después de la década de 1930. De ahí la presencia de densidades demográficas superiores a 25-30 hab/km.² en el sudeste de Goiás, y entre 5 y

Las minas de oro encontradas en el Sur del Estado de Goiás a comienzos del siglo XVIII y el florecimiento de la agricultura extensiva conllevaron que esa región se desarrollase más que la región Norte. En 1872, la región Sur tenía 54,6% de la población de toda la provincia, implementada por migraciones de mineiros y paulistas. Esa ocupación ganadera en la mitad del siglo XIX se enmarcaba en los movimientos de la nueva creación de los sistemas agrarios dirigidos al mercado interno. Esa situación marcó la diferencia con las otras regiones del Estado, caracterizándose por concentración de riqueza y mayor desarrollo. Las fuerzas económicas y políticas ahí instaladas reforzaron la ubicación de la nueva capital en sus proximidades. La antigua capital – Vila Boa – estaba situada a 150 Km. del nuevo centro económico, lo que no significaba un cambio de localización tan grande si es considerada la extensión del Estado.

La elección del lugar para implantar Goiania no se definió claramente por la voluntad de unificar el territorio, sino para atender a las reivindicaciones de las fuerzas políticas dominantes que vivían en las áreas que correspondían a la región más densamente poblada del Estado. La falta de unidad del Estado caracterizaba el espacio goiano como un territorio dispar, con la parte norte sin medios de comunicación y abandonada a su propia suerte. La instalación de Goiania cerca de Vila Boa reforzó las antiguas convicciones de partición del Estado, en una política que se desdobló lentamente³, lo que llevó más tarde a la creación del Estado de Tocantins.

La conformación del Estado cambió en octubre de 1988 con la partición del área en dos Estados: Estado de Goiás y Estado de Tocantins. Goiás, en la época de la implantación de Goiania, ocupaba en Brasil el cuarto lugar en superficie y era mayor que el Estado de Minas.

La falta de equilibrio en la red urbana, por la ausencia de ciudades intermedias, demostraba que los gestores políticos y económicos del siglo XIX y principios del XX no tuvieron ninguna preocupación con una planificación de cualquier orden. A la red de ciudad mal establecida y mal distribuida superponían errores que atascaban la promoción del desarrollo. A todo ello se sumaba la visión decadente del esplendor

10 en otras áreas de la región sin hablar del caso especial del Distrito Federal (77 hab/km.²). (Azevedo, 1971:357)

³ La discusión sobre la partición del Estado había comenzado en el siglo XIX, cuando en 1809 D. João VI creó la comarca del norte para atender las necesidades de la región. En 1821, el juez Teotônio Segurado lanzó una proclama proponiendo la división de la provincia de Goiás y estableciendo un gobierno provisorio. Esa idea fue más tarde rechazada por D. Pedro I quien en una carta de 23 junio de 1823 recomendaba mayor unión con la región Sur del Estado. La idea separatista solo fue absorbida por personalidades influyentes de la región en 1920. A pesar de eso, el Estado de Goiás mantuvo su forma

aurífero, lo que dificultaba la lectura correcta del desarrollo y de la cultura de la región, como resalta Chaul (1997:19):

fomos sempre identificados pelo estigma da decadência; somos uma imagem refletida por relatórios de governos provinciais e por viajantes europeus que no século XIX nos formaram sem a visão real do século XVIII, em que o ouro significava o antagonismo do existente na terra percorrida pelos olhares europeus⁴.

No se veía la ganadería como economía consecuyente de la situación geográfica de la región, a pesar de que era una actividad que exigía poca liquidez, por ser la región un espacio favorecido por el pastaje natural. La ganadería era una actividad común en Goiás; existía como subsidiaria de la minería y, a comienzos del siglo XIX, era producto de exportación. La agricultura no sobresalía, pues la dificultad con el medio de transporte la hacía poco viable, situación que se alteró con la llegada de la vía férrea y las carreteras. El ferrocarril llegó al Estado de Goiás en 1913. Antes de eso, según relatan Palacín y Moraes (2001:91), llevaba 29 días a caballo el recorrido desde la ciudad de Goiás hasta la ciudad de Uberaba, donde estaba el ferrocarril. Hasta 1931, la línea férrea avanzó en el Estado pero de forma lenta, llegando solamente a la ciudad de Leopoldo de Bulhões. A pesar de haber una población que aumentaba de forma significativa, como registran los datos de los autores mencionados, en 1900 la población era de 255.284 habitantes y en 1920 pasó a 511.919 habitantes. No había esperanzas de prolongar el ferrocarril hasta la ciudad de Goiás. El emprendimiento fue considerado antieconómico para una población tan escasa.

Esa situación no era general pues se constataba una urbanización acelerada en el país. Ese crecimiento, entretanto, no se daba de forma equilibrada sino que fue un fenómeno propio del Sudeste, predominantemente en la región urbanizada de Sao Paulo, donde el crecimiento industrial se desarrollaba profundizando, al mismo tiempo, la disparidad con las demás regiones brasileñas. Hasta el censo de 1940 no se tuvo una estadística precisa sobre como se distribuía la población en el territorio brasileño. El censo de 1920 revelaba que la población en el país era de 30.635.605 habitantes.

Las viejas capitales, tales como Vila Boa de Goiás y Ouro Preto, eran resultantes, como tantas otras ciudades instaladas en Brasil, de un sencillo acto

alargada durante casi todo el siglo XX, cambiando solamente en 1988. Entonces, con la promulgación de la nueva Constitución Federal se creó el Estado de Tocantins por la división del Estado.

⁴ Traducción de la autora: “[...]fuimos siempre identificados por el estigma de la decadencia, somos una imagen reflejada los informes de gobiernos provinciales y por viajantes europeos que en el siglo XIX nos formaron sin la visión real del siglo XVIII, en que el oro significaba el antagonismo de lo existente en la tierra por las miradas europeas.” (CHAUL, 1997:19).

fundacional. Tuvieron como único objetivo acercarse a la zona de exploración del oro en regiones de difícil acceso. Por eso Belo Horizonte y Goiania tuvieron gran similitud en su historia, por el hecho, en primer lugar, de que ambas sustituyeron las viejas capitales que habían sido creadas en zonas auríferas. Y, en segundo lugar, debido a que, por el agotamiento de las minas, ambas se encontraban sin posibilidades de desarrollo. El extraordinario éxito económico de la implantación de Belo Horizonte, ocurrido en 1897, estimuló la creación de la nueva capital de Goiás. El gobierno federal iniciaba una política de descentralización administrativa, que conduciría posteriormente a la campaña de interiorización del país, desencadenada oficialmente en Goiania, en 1940. Era necesario adentrarse en el interior, pues las diferentes características de la urbanización provinciana y de la orla marítima provocaban un desequilibrio territorial tan grande que reclamaba cambios y una política demográfica más racional.