

FACULTAD
DE ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNR

CENTRO UNIVERSITARIO ROSARIO
DE INVESTIGACIONES
URBANAS Y REGIONALES

CUADERNOS DEL
CURDIUR

CUADERNO Nº 55

"EL URBANISMO FRANCES EN AMERICA
LATINA. J.C. FORESTIER EN BUENOS AIRES;
A. AGACHE EN RIO DE JANEIRO".

Arq. Oscar Bragos

Rosario, 1991.

CITE ESTE TRABAJO SI LO USA COMO REFERENCIA

CONTENIDOS

PROYECTOS Y REALIZACIONES EN LAS NUEVAS METROPOLIS	p. 2
La presencia del urbanismo francés en América Latina	p. 2
Los planes urbanos	p. 4
París en el Nuevo Mundo	p. 5
BUENOS AIRES	p. 8
El Plano de Reforma y Extensión	p. 8
El Plan de la Comisión de Estética Edilicia	p. 8
Los puntos de partida del Plan	p. 8
Modelos para un plan de reformas	p. 10
Estudios para un plan	p. 12
Los contenidos del Plan	p. 13
El Plan de J.C.N. Forestier	p. 18
RIO DE JANEIRO	p. 21
El Plan de Extensión, Remodelación y Embellecimiento	p. 21
Nuevos Especialistas para una nueva disciplina	p. 21
Organismo urbano, organismo humano	p. 23
Por una nueva ciudad	p. 24
El análisis de la ciudad	p. 26
Los contenidos e instrumentos del Plan	p. 26
URBANISMO, PLANES Y TRANSFORMACION URBANA	p. 32
El urbanismo, una nueva especialidad	p. 32
Planes y nuevos instrumentos	p. 34
Planes, proyectos y transformación urbana	p. 36
Plan urbano y reforma social	p. 37
Bibliografía	p. 42

PROYECTOS Y REALIZACIONES EN LAS NUEVAS METROPOLIS

La presencia del urbanismo francés en América Latina

La década del veinte es, en América Latina, y particularmente en América del Sur, una década intensa en realizaciones y proyectos urbanos que, además de las transformaciones modernizadoras que persiguen para las antiguas ciudades coloniales, contribuyen a la consolidación de una nueva disciplina en formación: el urbanismo. En estos países, tanto en los proyectos y en las obras concretas de reforma urbana realizadas, como en la formación y consolidación del corpus teórico-práctico del urbanismo en tanto disciplina que pretende alcanzar un status científico, desempeñaron un papel destacable los urbanistas franceses, en particular aquellos nuevos especialistas que, a partir de 1912, comenzaron a nuclearse en una nueva corporación profesional: la Société Française des Urbanistes.

Esta década -1920 - 1930- representa particular interés para la historiografía del urbanismo americano ya que se trata del período en el cual se elaboran los planes de ordenamiento y extensión para las grandes capitales del continente; tarea que, por otro lado, va a ser encargada directamente, ya sea en forma total o parcial, a especialistas extranjeros, en especial los urbanistas franceses.¹ Se trata también del momento en el cual ingresan, a las recién creadas escuelas de arquitectura, y también a las oficinas técnicas de las municipalidades de las ciudades más importantes, los primeros tratados de urbanismo, documentos en

1 Se destacan el Plano de Reforma y Extensión para Buenos Aires (Comisión de Estética Edilicia Municipal - J.C.N. Forestier, 1924); el Plan de transformación de Santiago de Chile (Alcaldía de la ciudad, 1925); el Plan Director de La Habana (J.C.N. Forestier, 1926); el Plan de Extensión, Remodelación y Embellecimiento para Río de Janeiro (D.A. Agache, 1929). Si se consideran planes de la década anterior, deben mencionarse el Nuevo Plan para la Ciudad de Buenos Aires y el Plan para Rosario (P. Bouvard), el Plan para Santiago de Chile (E. Coxhead) y el Plan de Ordenamiento para Guayaquil (A. Bérard).

los cuales se sintetiza y sistematiza el contenido técnico y teórico de la nueva disciplina. Entre los más difundidos de estos "manuales de urbanismo", se van a destacar en particular aquellos elaborados por los urbanistas que pertenecen a la "escuela francesa".²

Que los urbanistas franceses sean los especialistas de la nueva disciplina que tuvieron mayor receptividad en esta región del mundo, como así también en otras, tales como el norte de África, el Medio Oriente y el Sudeste Asiático, no resulta casual. Varios son los factores a los que se puede recurrir para intentar una explicación de esta situación, en particular en los países latinoamericanos. En principio, uno de los motivos podría encontrarse en la influencia que culturalmente Francia ejercía sobre las elites nacionales en todo su hacer, incluso hasta en los aspectos más cotidianos. El alcance de esa influencia era tal, que no reparaba en el origen o la procedencia de estas elites -de linaje aristocrático o "parvenus"- o en la diversidad de sus adhesiones ideológicas -tradicionalistas o vanguardistas-. Ya es un lugar común, y ello ocupa un espacio en la mitología popular, recordar que el idioma oficial de estas elites nativas era el francés. Para ello basta recordar expresiones tales como "en mi medio y en mi generación las mujeres leían exclusivamente en francés", que Victoria Ocampo se encargaba de dar a conocer.³ Así como en la Argentina se hacía explícita la preferencia por la cultura francesa, en

2 Entre los manuales más difundidos puede citarse a "L'Urbanisme en Pratique" (FORD, 1920); el "Traité d'Urbanisme" (JOYANT, 1923); "L'Urbanisme a la portée de tous" (RAYMOND, 1925); "La Science des Plans des Villes" (BARDE; PIDOUX; REY, 1928). Debe indicarse que también alcanzan gran difusión las obras referidas al estudio de la evolución de las ciudades: "Qu'est-ce que l'Urbanisme. Introduction a l'Histoire de l'Urbanisme" (LAVEDAN, 1926); "Introduction a l'Urbanisme. L'évolution des villes" (POETE, 1929).

3 La escritora responde con estas palabras a un comentario sobre las elites latinoamericanas de M. Daireaux que aparece en "Panorama de la Littérature Hispano-Américaine". En ese artículo se acusa a esas elites de pretender no poder leer más que en francés, ya que el español les aburre. La escritora no se incomoda por esa acusación, sólo trata de dejar bien en claro, para que no quede duda alguna, que, en su caso, el francés proviene de la cuna y no se trata de una moda adquirida posteriormente.

otros países del continente ocurría exactamente lo mismo. 4 Pero, de todos modos, la influencia francesa excedía ampliamente los límites de estas banalidades, y no es precisamente a partir de ellas que se va a lograr elaborar una interpretación aceptable acerca de los motivos de la presencia de urbanistas franceses en los trabajos de ordenamiento de las principales ciudades de América Latina. Esta influencia también se registra, por ejemplo, en la formación de nuevas entidades culturales y sociales, en cuya organización inicial y posterior desarrollo tomaron parte estas elites o grupos de ellas. Tal es el caso del Museo Social Argentino, creado a imagen y semejanza del Musée Social de París, y el de la Asociación Los Amigos de la Ciudad (de la ciudad de Buenos Aires), inspirada en su homóloga Les Amis de Paris; y estos son sólo dos de los tantos ejemplos que es posible encontrar. Para R. Segre, el parámetro axiológico según el cual orientaban su quehacer las burguesías locales indicaba que, para la construcción de edificios y el diseño de planes urbanos, los modelos debían ser tomados prestados de Francia, uno de los países con el que preferentemente se asociaba la idea de modernidad y progreso. 5 El París haussmaniano ya se había convertido para ese entonces en el paradigma de la gran ciudad, de la gran metrópolis, y por lo tanto era el modelo al cual aspiraban alcanzar las grandes ciudades del continente. Tan era así el deslumbramiento que producía París en los ojos latinoamericanos que, en Buenos Aires en ocasión

4 La francofilia era una característica que distinguía a las elites cariocas y que compartían con las argentinas: "Todo era hecho a la francesa: se comía de acuerdo con los menús parisinos, la moda venía dictada por los modistas de allá, sólo se apreciaban los vinos de Francia, el idioma de la elegancia era el de Voltaire y Molière, la literatura más apreciada y la cultura general nos llegaban de aquel país." (CARLOS, 1970: 44). Para el caso chileno, P. Gross recuerda que en el aspecto cultural, el modelo a imitar en todos sus detalles era el francés; ver: GROSS, 1988.

5 Para la interpretación de la adhesión a modelos culturales extranjeros, Segre parte del siguiente razonamiento: "... en el sistema de valores de la burguesía dependiente, las elaboraciones locales quedaban relegadas frente a la modernidad y eficacia de los avances alcanzados en los centros hegemónicos: por ello, la tecnología y los equipos de construcción se importaban de Estados Unidos; los modelos arquitectónicos y urbanísticos de Francia y las obras escultóricas y pictóricas de Italia." (SEGRE, 1986: 104). Las referencias continuas a París y los datos indicados en las notas 1 y 2 parecen avalar en principio esta apreciación.

de disponer la autoridad municipal sobre nuevos anchos de veredas la discusión se remitía a los anchos de veredas de aquella capital europea. 6

Pero, no obstante esta influencia que de modo global ejercía Francia sobre los países latinoamericanos, se debe tener en cuenta fundamentalmente que, en el caso particular del urbanismo, en los especialistas franceses existe una sólida trayectoria de realizaciones en diversos campos del quehacer disciplinario, tanto en su propio país como en el extranjero: la confección de planes urbanos y la redacción de la legislación urbanística 7; la sistematización de la teoría y la práctica disciplinarias a partir de la constitución de las organizaciones profesionales, del dictado de los primeros cursos de urbanismo y de la elaboración de los "manuales técnicos". 8 Por otro lado, también se debe recordar la condición de potencia colonial que Francia detentaba en ese entonces. Esta posición jerárquica que ocupaba Francia dentro del sistema de naciones también significa que se cuente con una gran experiencia en materia de urbanismo, ya que

6 Cuando las nuevas ordenanzas municipales disponen que las veredas de la ciudad de Buenos Aires deberán tener seis metros de ancho, se argumenta en contra lo inadecuado de tales dimensiones tomando como ejemplo el caso parisino: "en París, no se usan veredas mayores de 4 mts. salvo casos especiales, ensanchándose siempre la calzada, ...". (DASSEN, 1890: 338).

7 Entre los planes elaborados hasta los primeros años de la década del veinte, se encuentran aquellos de las ciudades de París (Jaussely); Lyon (Commission Municipale); Lille (Gréber y Codonnier); Reims (Ford y Abella). Por otro lado, la elaboración de los planes va a encontrar su institucionalización jurídica con la aprobación, en 1919, de la denominada "Ley Cornudet", que establecía la obligatoriedad de la redacción de un plan de extensión y remodelación, para toda aquella ciudad que hubiera superado los diez mil habitantes. Esta ley se convierte durante mucho tiempo en un paradigma para los nuevos urbanistas, ya que consagraba con fuerza de ley la principal actividad -y finalidad- de la profesión: la elaboración de planes urbanos.

8 En 1912, como ya ha sido indicado, se crea la Sociedad Francesa de Urbanistas; entre 1914 y 1918 comienzan los primeros cursos sobre urbanismo que se dictan en la Escuela Superior de Arte Público, institución que fuera creada por los arquitectos miembros del Museo Social de París; en 1921 se equipara el diploma de la Escuela de Altos Estudios Urbanos a los diplomas de las otras grandes escuelas; en 1924 la Escuela de Altos Estudios Urbanos se convierte en el Instituto de Urbanismo, vinculado directamente a la Sorbona. En relación a la producción de "manuales", actividad editorial que por entonces fue muy intensa, puede remitirse a la nota No. 2.

son muchos los urbanistas franceses que elaboran planes para las ciudades de los "territorios de ultramar".⁹ En esos territorios, la llegada de los urbanistas franceses reconoce motivos diferentes a la que tiene lugar en los países latinoamericanos. En estos casos se trata de una manifestación más de la situación de dependencia colonial de estos países, en los cuales, para completar el sistema de dominación, las autoridades extranjeras entendían que, junto a las ciudades "nativas" era necesario construir una nueva ciudad "europea" donde se alojase a la población extranjera y se construyeran los edificios de las instituciones propias del nuevo gobierno colonial.

En síntesis, si bien existía una fascinación - y una demanda- por todo aquello de procedencia francesa, en el caso específico de las transformaciones urbanas y de la elaboración de planes directores, no es sólo esa devoción por lo francés la que permitirá explicar la transferencia de modelos de intervención urbana a los países del nuevo continente. Esta situación también debe interpretarse como resultado de una acción, expresa y persistentemente desarrollada por los mismos franceses, que consistía en ofrecer un nuevo producto en el extranjero: el saber técnico; saber necesario para poder incorporarse sin inconvenientes al mundo moderno. No hubo en ese momento otra "escuela" de urbanistas que se difundiera tanto, y en el modo en que lo hiciera, como la francesa.¹⁰ Es decir, el hecho de recurrir a un urbanista francés para elaborar el plan de extensión de una ciudad, no debe ser entendido como un trivial caso de diletantismo de las burguesías locales, ya que, si bien desde este lado del mundo hubo un ansia por el consumo de lo

francés, del otro lado hubo una clara política de promoción y puesta a disposición de un nuevo "know how".

Los planes urbanos

En este trabajo se aborda como tema específico las propuestas de transformación urbana elaboradas por urbanistas franceses para ciudades de América de Latina, entendiendo que tales experiencias, tan solo a partir de los rechazos o adhesiones que lograron, ya constituyen un aporte a la formación y consolidación de la disciplina urbanística en el continente. Para ello se recurrirá al estudio de planes urbanos realizados, total o parcialmente, bajo la dirección, o con la colaboración, de especialistas de la "escuela francesa". El análisis se centrará exclusivamente en dos planes que se elaboran casi contemporáneamente para las dos ciudades capitales más importantes de América del Sur en ese momento: Buenos Aires y Río de Janeiro.

En principio, analizar un plan urbano es examinar el modo en que, desde la óptica del urbanismo, se ordenan los elementos del conocimiento acerca de la ciudad, conocimiento que se asienta sobre múltiples campos disciplinarios. A través de dicho análisis se intentará rescatar los aportes concretos de estos urbanistas extranjeros en la formación y consolidación de la disciplina, tanto a nivel "teórico" (concepción de la disciplina, de la ciudad, del plan) como "práctico" (modalidades e instrumentos de intervención y gestión). Pero también el estudio de un plan urbano puede orientarse hacia el reconocimiento de otras cuestiones de índole no urbanística, como por ejemplo el reconocimiento del proyecto de transformación que se alienta -o no- a través de los mismos; a la verificación del modo en que un plan de ordenamiento urbano puede llegar a formar parte de un discurso más amplio que, excediendo los límites propios de la disciplina, tiende a identificar cuáles son los problemas (los males) de la ciudad moderna y cuáles sus soluciones más apropiadas, en la perspectiva de un modelo de nueva organización social. Al respecto, J.P. Gaudin entiende que "... es importante evaluar en qué medida el abordaje del

9 A modo de ejemplo pueden citarse el plan para Casablanca (Marruecos), elaborado por Prost, y el plan para Saigón-Cholón (Indochina), a cargo de Hébrard.

10 Respecto de la difusión de los modelos urbanísticos franceses, algunos autores interpretan que la misma fue una actividad deliberada con la finalidad de poner de manifiesto ante propios y extraños la superioridad francesa por sobre cualquier otra nacionalidad: "la arquitectura y la planificación urbana fueron considerados como los medios de demostrar la superioridad de los franceses como civilización, como nación y como miembros de una raza, y de probar esa superioridad a las poblaciones indígenas y también a los mismos franceses." (WRIGHT; RABINOW, 1981: 29)

plan da cuenta de la aparición de nuevos procesos efectivos de gestión urbana, pero también es importante precisar en qué medida es una forma de representación de un conjunto de conocimientos organizadores sobre la ciudad y la sociedad, y cómo a través de una cierta tecnicidad se daba forma a un proyecto político." (GAUDIN, 1985: 18).

De acuerdo con lo arriba indicado, el trabajo presta particular interés a esas dos cuestiones, indagando también, y en la medida de lo posible, acerca del estado de las ideas de la disciplina en la región y de su vinculación con el pensamiento urbanístico moderno internacional. Se procura reconocer, además, el tipo de relación existente entre la discusión de los problemas urbanos y la discusión de otros temas en debate, en particular la cuestión de la vivienda. En síntesis, el estudio no aísla al plan urbano en su análisis, para así evitar el riesgo de "fetichizarlo" como objeto de estudio, sino que el mismo constituye un medio para analizar simultáneamente contenidos disciplinarios y proyectos políticos.

París en el Nuevo Mundo

Estas dos ciudades cuyos planes serán analizados son dos grandes aglomeraciones urbanas de población y extensión semejantes 11. Dos

11 La información referida a la evolución demográfica de las dos ciudades indica que, hasta fines del siglo XIX, ambas mantienen prácticamente el mismo número de habitantes, si bien se registra un mayor ritmo de crecimiento en la ciudad de Buenos Aires, debido fundamentalmente al incremento poblacional que significa el intenso y continuo movimiento migratorio de Europa a esa ciudad. Por ello, esta paridad en la dimensión poblacional entre Buenos Aires y Río de Janeiro se modifica, a principios de este siglo, en favor de la primera. (ABREU, 1988: 54 y 80; AGACHE, 1929: 78; BOURDE, 1977: 145) Los siguientes datos acerca del número de habitantes en distintos momentos para las dos ciudades demuestran tal situación:

Año	Buenos Aires	% crec.	Río de Janeiro	% crec.
1872	228.169		274.972	
1890	519.865	127,8	522.651	
	90,1			

ciudades que se emulan constantemente y que son una paradigma de la otra, ya que buscan denodadamente obtener, y sobre todo poder mostrar, el título de "París del nuevo continente"; esto es, hacer saber al resto del mundo que se encuentran dentro del concierto de las sociedades que pertenecen al mundo de la "civilización" y del "progreso".

Tanto Buenos Aires como Río de Janeiro ya habían iniciado la marcha hacia la ansiada modernidad en tanto se consolidaba el proyecto liberal en sus respectivos países. 12 Las obras de embellecimiento edilicio y saneamiento urbano que emprendieron las preparaba para soportar el elevado crecimiento demográfico que registraban, y para adecuarse a las nuevas necesidades que imponía la incorporación de estos países a la economía mundial. Ambas habían dado comienzo a grandes emprendimientos de transformación en el sistema viario de sus áreas centrales modificando de esta manera su histórica fisonomía con la pretensión de salir de la condición de aldeas coloniales e ingresar al status de grandes metrópolis mundiales. El proceso de modernización iniciado en estas dos ciudades fue una situación generalizada prácticamente en todas las capitales del continente y que se caracterizó por la gran intensidad con que se llevó adelante: "por primera vez se presenció, en la corta duración de una vida humana, la desaparición o transmutación de los decorados físicos que la acompañaban desde la infancia. Lo que aconteció en París de 1850 a 1870, bajo el impulso del barón de Haussman, e hizo decir a Beaudelaire que la forma de una ciudad cambiaba más rápidamente que el corazón de un mortal, se vivió al final del siglo en muchas ciudades latinoamericanas." (RAMA, 1982: 96 Y 97). Así, para la década del veinte, Buenos

1906	1.063.225	104,6	805.335
	54,1		
1920	1.737.909	63,5	1.147.599
	42,5		
1928	2.230.067	28,3	1.900.000
	65,6		

En relación a la superficie ocupada por ambas ciudades, en 1927 la extensión de la zona urbana de Río de Janeiro era de 164 km2 y la de Buenos Aires de 185 km2. (AGACHE, 1929: 78)

12 Acerca de las ideas de progreso y modernidad y de su relación con los principios higienistas y estéticos ver: CAVALCANTE, 1985.

Aires ya contaba con su Avenida de Mayo, comenzada en 1884 bajo la intendencia de Torcuato de Alvear; había procedido al completamiento de las obras y ornamentación del Parque Tres de Febrero y a la remodelación de la Plaza de Mayo con la demolición de la tradicional Recova, tareas estas también realizadas en el período de gobierno del intendente Torcuato de Alvear. También se proyecta en esos años la Avenida de Cintura (huego Avenida General Paz) que define físicamente los límites de la jurisdicción de la capital federal. Posteriormente, en 1889, se da a conocer el proyecto de la Avenida Norte Sur (la futura Avenida 9 de Julio), hacia fines del siglo XIX se construye el "Puerto Madero" y en 1912 se da comienzo a las obras correspondientes a la apertura de las diagonales Norte y Sur.

Río de Janeiro también tuvo su Torcuato de Alvear o, para ser más precisos, su Barón Haussman: en el período comprendido entre 1904 y 1908, correspondiente a la intendencia de Francisco Pereira Passos se produce la gran transformación de la ciudad colonial.¹³ Se procede al ensanche de las estrechas calles del área central, a la apertura de las calles Mem de Sá y Salvador de Sá que atraviesan barrios populares antiguos, se construye la Avenida Beira Mar en la zona sur de la ciudad, a lo largo de las playas de Flamengo y Botafogo, se remodelan plazas (Praça XV, Praça XI, Largo do Machado), se abren túneles (do Leme), se canalizan riachos y se inician obras de pavimentación de calles y de tendido de redes de desagües. El gobierno federal también interviene en la capital durante ese mismo período: toma a su cargo la apertura de la Avenida Central, después Rio Branco, (de este modo Río tiene también su Avenida de Mayo) y da comienzo a la construcción del nuevo puerto y de las avenidas de acceso a la ciudad.¹⁴ La capital brasileña, en su vorágine modernizadora, alcanza el mismo nivel de

realizaciones de la capital argentina, e incluso lo supera; ahora es la vez de Buenos Aires de materializar sus proyectos para así retomar y continuar con el proceso de transformación iniciado.
15

Río de Janeiro y Buenos Aires recibieron la visita de especialistas franceses que trabajan en la elaboración de sus respectivos planes de ordenamiento y extensión: J.C.N. Forestier, quien en 1923 es convocado especialmente por el intendente de la ciudad de Buenos Aires, Dr. Carlos Noel, para elaborar un estudio sobre parques y jardines de la ciudad, en ocasión que la Comisión de Estética Edilicia Municipal se encontraba redactando el Plan de reforma y extensión para la ciudad; y D.A. Agache, contratado por el intendente de la ciudad de Río de Janeiro, Antonio Prado Júnior, para confeccionar el Plan de extensión, remodelación y embellecimiento de la ciudad, durante 1927 y 1929. Los trabajos de estos dos urbanistas franceses son rescatados posteriormente como paradigmáticos por los propios colegas de su misma nacionalidad. Así, sobre los proyectos de parques que Forestier realiza para Buenos Aires y La Habana, se dice que "... quedarán como ejemplo de modelos de parques públicos (...). Las obras magistrales de Forestier ofrecen por otro lado una documentación de primer orden para la elección y el empleo utilitario y decorativo de los diferentes órdenes del reino vegetal, y sus realizaciones dejan una mina de enseñanzas de alto valor." (LAMBERT, 1932: 317) Y sobre los trabajos de Agache, que este último autor citado considera como una síntesis que condensa todas sus actuaciones anteriores, se dispensa un comentario laudatorio: "Su bella obra sobre el plan de Río

13 Durante ese período se destacan por su trabajo en las transformaciones de Río de Janeiro Oswaldo Cruz, responsable de las obras de higiene y saneamiento; Paulo de Frontin, a cargo de la apertura de la Avenida Central; y Francisco Bicalha encargado de la remodelación de las obras del puerto y de la prolongación del canal do Mangue.

14 Para un detalle y comentarios sobre las realizaciones en Río de Janeiro durante el período Pereira Passos ver: MELLO, 1988; y para las obras de transformación urbana realizadas posteriormente ver: ABREU, 1988.

15 Los cambios que tienen lugar en Río de Janeiro convierten a esta ciudad en un modelo digno de ser imitado, muy a pesar de los urbanistas porteños que resignadamente reconocen las obras de transformación emprendidas en la capital del Brasil. Al respecto, se señala que estas realizaciones "... además de las inmensas ventajas materiales que ellas reportarán, vienen a demostrar lo infundada que era la duda de que nuestros actuales guías fuesen capaces de hacer grandes cosas, compartidas por aquellos que, conociendo lo pródiga que ha sido la Naturaleza para con su vasto territorio, no podían concebir que los brasileños tuviesen ánimos más que para aletargarse a la sombra de sus palmeras y al arrullo del sabiá, más propios seguramente a inspirar poetas como Gonçalves Dias que empresas de molde yankee." (CHANOURDIE, 1906: 58)

permite darse cuenta de la importancia de esta obra en la cual uno de los más grandes intereses reside en el modelo de código urbano completo establecido para la ciudad, permitiendo ejecutar el plan por etapas con aplicación de estándares en las operaciones contempladas." (LAMBERT, 1932: 322) 16 Los proyectos urbanos de J.C.N. Forestier y de D.A. Agache resultan didácticos, según los ojos de los urbanistas franceses, en tanto ellos se constituyen en nuevos modelos de intervención urbana en los cuales se ha puesto en práctica, y se ha verificado una vez más, todo un bagaje teórico y práctico desarrollado y difundido durante aproximadamente dos décadas.

16 Acerca de la obra de D.A. Agache en Río de Janeiro, y de la realización de planes urbanos para otras ciudades del Brasil en ese momento, puede remitirse también a: GROER, 1932.

BUENOS AIRES

El plano de reforma y extensión

El Plan de la Comisión de Estética Edilicia

El 19 de abril de 1923 puede considerarse como una fecha memorable para la historia del urbanismo en la argentina, en tanto ese es el día en que se conforma por primera vez en el país, un equipo profesional que tendrá como tarea elaborar el plan para una ciudad. En ese día, una iniciativa del intendente de la ciudad de Buenos Aires adquiere su consagración a nivel institucional: la formación de una Comisión de Estética Edilicia Municipal. Su finalidad, tal cual es indicada en el punto 7 de los "Fundamentos" de la resolución que le da origen, será la de estudiar y proponer un plan general para la ciudad. La tarea que deberá llevar adelante la Comisión ya queda pautada también en los "Fundamentos" por expresas indicaciones del intendente municipal. En ese sentido, la Comisión deberá orientar su trabajo teniendo en cuenta dos cuestiones: el Nuevo Plan para Buenos Aires, que elaborara P. Bouvard para la ciudad en 1910; y, un programa edilicio que el intendente municipal presenta a la misma Comisión. Este último servirá como elemento de confrontación para verificar la vigencia y las posibilidades de una "adecuación" del "Plan Bouvard" a la realidad del Buenos Aires de la década del veinte. 17

17 La Comisión que crea el intendente de la ciudad de Buenos Aires consiste en un equipo técnico que está integrado por representantes de organismos oficiales -municipales y nacionales- y de la asociación profesional de los arquitectos, y no en un equipo de especialistas de reconocida trayectoria en la nueva disciplina. Acerca de este modo de organizar el grupo que elaborará un nuevo plan para la ciudad de Buenos Aires, se puede hipotizar que quizás haya sido parte de una decisión estratégica del intendente municipal cuya finalidad era garantizar el apoyo, tanto desde el interior de la propia estructura administrativa municipal, como del gobierno nacional y de la corporación profesional, para la concreción de sus proyectos para la ciudad. Integraban esta Comisión un representante de la Municipalidad (R. Karman); un representante del Departamento de Arquitectura del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación (S. Ghigliazza); un representante de la Comisión Nacional de Bellas Artes (M. Noel); y, finalmente, un

Los puntos de partida del plan

Los miembros de la Comisión entienden que el plan, desde el punto de vista social, adquiere un alto valor de significación, ya que es comprendido nada menos que como la manifestación de la vida en sociedad: "el plano de la ciudad es la expresión de una vida colectiva." (MCBA-CEE, 1925: 362). El carácter colectivo de la vida en una sociedad urbana moderna demanda, para que esta logre su óptimo desarrollo, la existencia de cierto orden en la materialización de las iniciativas individuales. Por ello, la finalidad del plan será, fundamentalmente, orientar y controlar la actividad privada en la construcción de -y en- la ciudad. Orientación y control que, por otro lado, habrán de regirse por criterios higiénicos y estéticos: "la finalidad del plan será la de fiscalizar el desarrollo de la propiedad privada, orientada por el interés general de la salud pública, de la seguridad y de la moralidad, que han de resumirse en la expresión estética de la ciudad." (MCBA-CEE, 1925: 359)

El Plan de Reforma y Extensión consiste básicamente en un programa edilicio, al cual sus autores le adjudican intencionalidades ambiciosas, que pueden identificarse como propias del pensamiento reformador del momento. De todas maneras, esto parece ser nada más que un recurso de la propia retórica del discurso que una expresión que responda a una clara y auténtica convicción sobre los postulados de la reforma social, ya que sólo se encuentra en el documento una única manifestación al respecto: "Un proyecto de reformas de una gran metrópoli debe proponerse el perfeccionamiento social, higiénico, económico y estético." (MCBA-CEE, 1925: 60) Independientemente de esta declaración de principios, van a ser las cuestiones estéticas las que, precisamente, orienten todo el desarrollo de las propuestas. Si bien se afirma que "el embellecimiento puro será el elemento que deberá intervenir como un último factor, una vez que se hayan satisfecho todas las exigencias positivas de un programa" (MCBA-CEE, 1925: 62), varios situaciones van a demostrar que las cuestiones

representante de la Sociedad Central de Arquitectos (C. Morra). La coordinación de las actividades de la Comisión fue encargada al arq. R. Karman.

estéticas e higiénicas son las que en definitiva dominan toda la orientación del trabajo. Así, y a modo de ejemplo para avalar esta apreciación, puede mencionarse que la propuesta de introducir cambios en el sistema viario de la ciudad obedecía a la finalidad de "romper, por una parte, con la monotonía abrumadora de Buenos Aires, alternando una serie de efectos sucesivos, y, por la otra, mejorar en lo posible las condiciones climáticas desviando, por tales interrupciones, la violencia de los vientos reinantes." (MCBA, 1925: 66)

Es en el mismo documento del Plan donde pueden identificarse varios principios o puntos de partida conceptuales que orientan su elaboración; entre ellos los de la higiene y la estética que ya han sido indicados. Estos "principios", algunos enunciados taxativamente como tales, otros indicados de un modo poco sistemático, o bien incorporados implícitamente en la formulación de los proyectos, hacen referencia a los postulados básicos que guían, en general, la acción de la disciplina en formación (la higiene, la estética, la previsión), y a los problemas urbanos sobre los cuales debe presentar soluciones (la congestión):

. la higiene: de acuerdo con la tradición higienista, se destaca que los centros urbanos deberían estar dispuestos y organizados de modo tal que logren permitir una adecuada penetración de las corrientes de aire. Tal situación será factible de lograr fundamentalmente a partir de la construcción de nuevos jardines y parques en la ciudad, cuyo dimensionamiento deberá adecuarse, obviamente, a la magnitud de la aglomeración urbana para la cual son propuestos.

. la estética: las consideraciones estéticas se encuentran presentes en la formulación de los diversos proyectos para la ciudad. Proyectos de distinto carácter que van, desde la propuesta de agrupamiento de todos los edificios administrativos, con la finalidad de formar centros cívicos monumentales acordes con el carácter de una ciudad capital como Buenos Aires, hasta la sugerencia de alcanzar una diversidad de ámbitos urbanos en sus calles y avenidas, de modo tal de romper con la monotonía edilicia que se le adjudica al trazado en cuadrícula propio de la ciudad colonial.

. la previsión: no son muchas las referencias a la previsión, a la idea de anticiparse al futuro, concepción dominante en ese momento entre los urbanistas. De todos modos, la Comisión se expresa al respecto a través de la transcripción del pensamiento de G. Ford sobre el tema, tomado de un artículo de su autoría sobre la conveniencia de contar con Comisiones de Fiscalización del Plan: "... los planos de extensión así como el estudio de los sistemas de parques, se estudian previendo el porvenir e inspirados por los más sanos principios de estética e higiene social librándolos en lo posible de las intervenciones de la política y de las alternativas electorales,..." (MCBA-CEE 1925:361). Básicamente, la idea de previsión se reduce a proyectar el número de habitantes de la ciudad en el futuro, y a partir de este resultado programar el equipamiento urbano necesario para satisfacer sus exigencias.

. la congestión: la Comisión entiende que uno de los más graves inconvenientes de la ciudad moderna, uno de los "problemas urbanos", se encuentra en la elevada densidad demográfica que se registra en las áreas centrales y en los barrios populares. La solución será, por lo tanto, "descongestionarlos", proponiendo, con tal finalidad, la creación de barrios-parque en la periferia, y recomendando la delimitación de áreas de reserva para evitar así en el futuro la formación de aglomeraciones de población excesivas.¹⁸

Más allá de estas cuestiones generales que hacen referencia a la concepción general sobre la disciplina y los problemas de la ciudad, interesa conocer de qué manera la Comisión fija su posición

18 La congestión es una categoría propia del discurso de los reformadores sociales que hace referencia a una situación caracterizada por las elevadas densidades en los centros, la concentración de actividades industriales y de servicios, los problemas crecientes de la circulación automotor y, finalmente, el hacinamiento en las viviendas obreras. Dicha situación es interpretada como el origen de todos los males, físicos y morales, que caracterizan a la ciudad moderna. Como más adelante se verá, en el Plan para Buenos Aires, el diagnóstico que se realiza acerca de la congestión no debe interpretarse como parte del discurso del pensamiento reformador; corriente de ideas que, por otro lado y en el campo específico de la disciplina urbanística, se manifestó por la elaboración de los planes de ordenamiento y extensión para las grandes capitales.

respecto de la ciudad sobre la cual va a trabajar y del modo en que entiende que debería hacerlo:

. **el patrimonio construido:** podría argumentarse que en la formulación del plan se percibe un respeto por la figura histórica de una ciudad; es decir, por su patrimonio urbanístico-arquitectónico. Más aún, así queda expresamente indicado en el documento del Plan. Sin embargo, esta afirmación se sustenta en bases que resultan ser no muy sólidas, ya que dicho "respeto" se encontrará relativizado con los proyectos de prolongación de las diagonales Norte y Sur y de la apertura de la Avenida Norte Sur, emprendimientos cuya concreción demanda de la demolición de extensas áreas densamente edificadas en la misma zona central de la ciudad, que conforman su "centro histórico". En este aspecto, si bien J.C.N. Forestier no se pronuncia, parece ser más prudente, ya que no propone la continuidad de las diagonales ni tampoco tiene en cuenta el proyecto de apertura de la Avenida Norte Sur.

. **el sistema de espacios verdes:** los proyectos de creación de nuevos parques en la ciudad ocupan un lugar destacado en la formulación del plan. Así, los espacios verdes y abiertos no son hechos aislados, sino que pasan a ser considerados como elementos que conforman un único sistema, cuya vinculación interna estará garantizada por las nuevas avenidas-paseo que se proyectan para la ciudad. Esta red de avenidas-paseo se superpone sobre la cuadrícula preexistente y vincula el sistema interior de parques con las áreas libres externas a la ciudad.

. **la extensión de la ciudad:** los nuevos barrios no deben surgir como resultado de una simple operación de definición del trazado futuro, sino que deben ser entendidos como una operación que considere unitariamente el trazado, el parcelamiento, los usos y la edificación. Tal, podría interpretarse, es la opinión de los autores del plan, ya que proponen que, para la definición de las características de la construcción en los nuevos barrios, se cuente con planos de conjunto al respecto. Para la elaboración de ese plan barrial, que oficiará en cierta medida de instrumento intermedio entre las disposiciones del plan general y las del código de edificación, se indica que el punto de partida será considerar la ubicación relativa del barrio dentro de la ciudad.

Modelos para un plan de reformas

Son los mismos autores los que se encargan de hacer referencias expresas en el mismo documento del Plan, acerca de los modelos o referencias a los que se remitieron en el momento de la elaboración de las propuestas de intervención urbana. Del mismo modo en que destacan los modelos que en cierta medida sirvieron de fuente de inspiración, también dan cuenta de aquellos otros que se rechazan, y que por tal razón no resultan de interés para tener en cuenta en la redacción del Plan. Estas referencias remiten a planes, ciudades y urbanistas.

a. planes

Entre los planes de ordenamiento y extensión ya elaborados y difundidos para ese entonces se cita a los de Barcelona y de Bruselas como "ejemplos dignos de ser estudiados". Por tal motivo, y para un estudio pormenorizado, serán solicitados a las respectivas autoridades municipales de esas dos ciudades. Se menciona también al plan para Guayaquil, realizado por A. Bérard en la década anterior, del cual se rescata como propuesta positiva la división funcional interna para la zona portuaria en área de importación y área de exportación, sin realizar ningún otro comentario sobre el Plan, en el cual el puerto, no es precisamente una de sus propuestas más significativas. Se mencionan además los planes para Chicago y Filadelfia, ambos considerados de gran interés debido a que los miembros de la Comisión encuentran en las ciudades norteamericanas problemas que entienden son semejantes a los de la ciudad de Buenos Aires, y que son resultado de las características -también semejantes- de la evolución de sus respectivas plantas urbanas: todas son ciudades de fundación, sus respectivos trazados obedecen a las reglas del damero, etc.. De esta interpretación se infiere consecuentemente que, sin dudas, las soluciones también deberán ser semejantes. Así, se entiende que "Buenos Aires, ciudad americana en su planimetría, latina por sus habitantes, tuvo un desarrollo urbano y un crecimiento de población sólo comparables a los de las ciudades del hemisferio Norte, obedeciendo a las mismas causas han correspondido los mismos efectos, claro parecerá pues, ahora, que encuadrarán

los mismos remedios." (MCBA-CEE, 1925: 361) La simplicidad e ingenuidad de este razonamiento llevará a los integrantes de la Comisión a seguir, como más adelante se verá, modelos de intervención urbana probados en las ciudades norteamericanas.

b. ciudades e ideas de ciudad

El modelo que se considera como el más apropiado para ordenar la extensión de una gran ciudad, es el de la "ciudad jardín". La Comisión coincide de este modo, con el pensamiento urbanístico contemporáneo. Las "ciudades-jardín" son entendidas como la médula, como la razón de ser, del pensamiento urbanístico moderno en la medida en que se presentan como la única solución que, al mismo tiempo de orientar el crecimiento en extensión de las grandes ciudades, tiende a contribuir a la descongestión de población y actividades en sus áreas centrales. Recuérdese que la "congestión" era "el problema" que caracterizaba a toda ciudad moderna.

Los modelos en los que se inspiran los autores para proponer genéricamente acerca de la extensión de la ciudad de Buenos Aires, son las realizaciones llevadas a cabo en las grandes ciudades europeas, en particular las viejas capitales imperiales: "Las grandes y viejas capitales europeas, tales como Viena y París, han seguido este concepto [el de la ciudad-jardín] al destruir sus fortificaciones para reemplazarlas por grandes cinturones de amplios jardines o parques ligados entre sí por espaciosas avenidas." (MCBA-CEE, 1925: 94) El modelo de "ciudad-jardín" se completa con las propuestas de creación de nuevos parques y jardines y los proyectos de apertura de avenidas-paseo que vinculan entre sí estos grandes espacios abiertos.

c. teorías y escuelas urbanísticas

El espectro de autores que se cita y en los que parecen inspirarse los integrantes de la Comisión es extenso, tanto por procedencia como por concepciones teóricas. En relación al urbanismo alemán, se rescata la corriente que se identifica con las propuestas "estéticas" de C. Sitte. Con respecto al urbanismo inglés, se cita específicamente a R. Unwin a quien se considera el especialista más destacado, ya que ha sido el artífice de la materialización de las ideas de E. Howard. También

se lo valora por sus propuestas metodológicas para el estudio del crecimiento y la extensión de una ciudad (estudios topográficos, reconocimiento de los materiales constructivos existentes, estudio de la evolución histórica de la ciudad, análisis de las tradiciones y de los modos de vida de un pueblo, etc.). Paradójicamente, en un plan donde trabajará un reconocido especialista francés, no hay mención expresa a urbanistas de esa nacionalidad, del modo en que sí la hay para los alemanes o ingleses, salvo la indicación de que "eruditos franceses" elaboraron proyectos para la ciudad de Filadelfia.

d. los modelos rechazados

La Comisión redactora expresa una opinión negativa sobre algunas modalidades de intervención urbana; si bien se observa que esta posición resulta ser, por lo menos, un tanto ambigua. Por un lado, el modelo de ciudad que se rechaza expresamente es el denominado "haussmanismo". Se lo descalifica, en principio, no por su concepción, sino por las escasas posibilidades de realización que se le atribuye a una propuesta urbana de ese tipo en una ciudad como Buenos Aires. Pero, por otro lado, se rescata el carácter monumental que adquiere París, y que precisamente la ha distinguido después de los grandes emprendimientos producidos como consecuencia de la intervención del Barón Haussmann (MCBA-CEE, 1925: 122). En realidad, lo que los autores están rechazando no es tanto el París de Haussmann, como sí el Buenos Aires proyectado por P. Bouvard, a quien identifican con el pensamiento haussmaniano. Puede interpretarse que esta posición negativa que asumen al respecto, quizás obedezca más a las profundas críticas que el "Plan Bouvard" mereció de los arquitectos y urbanistas locales que a una clara convicción que lleve al rechazo de sus concepciones: "Basado esencialmente en el concepto encerrado en el Haussmanismo, es decir, en el plano de París, cuyos preceptos proceden de la escuela renacentista "de la gran manera" (1768), y a pesar de que P. Bouvard trató de resolver su aplicación dentro del sistema monumental y de sucesivas estrellas radiales que abrían amplias y prolongadas perspectivas a los diversos problemas de nuestra urbe, insinuando también un trazado de "Avenidas-paseo", su plano resultó un tanto utópico y por ello surgieron las opiniones encontradas de los urbanistas locales." (MCBA-CEE, 1925: 57 y 58) Los miembros de la

Comisión no manifiestan expresamente su rechazo al "Plan Bouvard", sino que lo hacen a través de la opinión de otros arquitectos y urbanistas, que oportunamente ya se habían manifestado. 19

De todas maneras, este rechazo resulta ser no muy convincente, debido a que el modelo que en realidad inspira a los autores va a ser precisamente el de las obras de reforma ideadas por el Barón Haussmann para París: "... el trazado así establecido [para Buenos Aires] resulta una aplicación combinada del sistema monumental francés encuadrado en el Haussmanismo, con el concepto más reciente de los trazados irregulares y asimétricos sostenidos por los urbanistas ingleses y alemanes y aplicados en los planos de Stubben, Camilo Sitte y otros, poniendo frente a frente las tesis del clacisismo y del neogoticismo." (MCBA-CEE, 1925: 92) Esta diversidad -o confusión- de modelos en las ideas fundantes del plan es reconocida por los propios autores: "Declaramos, ante todo, que el partido por nosotros elegido, no corresponde en manera integral al concepto absolutamente científico del urbanismo moderno; sino más bien, a una fusión de los preconizados sistemas actualistas aplicados a las condiciones prácticas y naturales de Buenos Aires." (MCBA-CEE, 1925: 59) Al respecto, debe decirse que poco se encuentra en los proyectos de transformación acerca de trazados irregulares y asimétricos, salvo en los proyectos de nuevos barrios sobre la Avenida Costanera. El esquema viario propuesto, que se superpone al trazado en cuadrícula existente se asemeja mucho al esquema vial de Chicago proyectado en 1909 por Burnham, cuya característica más notable es precisamente su simetría y regularidad.

Estudios para un Plan

La elaboración del Plan cuenta con un análisis previo que no parece responder una

demanda "funcional" u operativa de la propia tarea de definición de las propuestas de transformación de la ciudad. Paradójicamente, este plan, que se trata en gran medida de un programa de realizaciones edilicias, no cuenta con un análisis de la estructura física de la ciudad ni de las modalidades de su construcción. Los dos estudios que aparecen explícitamente enunciados y desarrollados se refieren, por un lado, al análisis demográfico, y, por el otro, al análisis del tránsito. El primero vinculado con la idea de previsión, de anticiparse a los problemas; el segundo con las ideas de congestión, de solucionar un problema -el problema- de la ciudad. Se menciona haber detectado tendencias de transformación en los distintos sectores de la ciudad y que serían consideradas posteriormente en la elaboración del reglamento de edificación. No obstante esta indicación, no aparece documentada la realización de un análisis de ese tipo; del mismo modo que, en las disposiciones del Código de Edificación, tampoco se percibe que el mismo haya sido llevado a cabo.

En relación al estudio demográfico, en primer lugar hay que considerar que este se realiza teniendo en cuenta que el Plan asume una serie de decisiones cuya finalidad es prever el futuro desarrollo de la ciudad: "...los planos de extensión, como el estudio de los sistemas de parques, se estudian previendo el porvenir ..." (MCBA-CEE, 1925: 361). Por ello, el primer estudio que se realiza para la redacción del plan es el demográfico. Estudio que, más allá de las indicaciones acerca de su utilidad, se reduce fundamentalmente a una estimación de la población futura de la ciudad -estimación que, por otro lado, resultó ser acertada-. Se hace mención acerca de la importancia del estudio demográfico (evolución de la población de la ciudad y distribución en las distintas zonas que la conforman), pero tal tipo de análisis indica sólo densidades por sección municipal en tres momentos históricos distintos. Este análisis sirve para fundamentar más adelante la adopción de una densidad considerada óptima y que se establece en los 200 hab./ha., de acuerdo, en general, con los criterios internacionales al respecto, y, en particular, con las propuestas de L. Jaussely. En síntesis, la cuestión demográfica aparece como una estimación, en base a proyecciones, de la población de la ciudad para la década del cincuenta. Este número de habitantes proyectado permitirá, por lo tanto,

19 Los integrantes de la Comisión de Estética Edilicia se refieren específicamente a los comentarios negativos acerca de las propuestas de estructuración vial contenidas en el "Plan Bouvard" que habían sido formuladas en la década anterior, en particular a la crítica demoledora del arq. V. Jaeschke y a la del ing. G. de la Serna. Ver: JAESCHKE, 1912, y SERNA, 1917.

prever las demandas de unidades habitacionales, de servicios, de transporte, etc., que deberán necesariamente ser contempladas en la elaboración del plan. 20 Si bien los proyectos que elabora la Comisión no tienen su fundamento en este análisis, los autores entienden que ellos son una respuesta estricta a las necesidades vitales de la población de la ciudad.

En cuanto al estudio del tránsito en la ciudad, este no es realizado por la Comisión. En el documento del Plan se reproducen los problemas de tránsito urbano identificados en el estudio que realiza a tal efecto la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina Ltda. en 1925. Estos problemas se refieren a la no correspondencia entre el centro geográfico de la ciudad con el centro de mayor densidad de tránsito y la relación inversa existente en el centro de la ciudad entre volumen de tránsito y dimensiones de las arterias (a mayor intensidad de tránsito menor ancho de las calles). Para solucionar estos inconvenientes se propone la descongestión del centro y la redefinición de su vínculos con los barrios periféricos.

La Comisión presenta además un estudio de la evolución de la ciudad, cuya finalidad es sólo la de agrupar "... los hechos en una forma concreta, casi visual, que permita el abarcarlos dentro del conjunto de su interesantísima evolución." (MCBA-CEE, 1925: 52) A partir de dicho estudio se pretende llegar a conocer las "grandes características" y las "principales deficiencias" de la ciudad.

20 Al respecto se indica que "A esta población deben corresponder todas las provisiones edilicias, tanto de la vialidad, del tráfico, de los espacios libres, parques, jardines, etc., como todos los servicios públicos, municipales, sanitarios, etc., reservándose en todas partes de la ciudad los sitios adecuados para su futuro desarrollo. Sólo con este criterio, pensando en el porvenir, se podrán juzgar y apreciar las ideas expresadas en los proyectos que forman esta memoria." (MCBA-CEE, 1925: 74) A pesar de esta indicación, en el Plan no consta que tales provisiones hayan sido consideradas, y, menos aún, cuantificadas.

Los contenidos del plan

Para la definición de la propuesta transformadora se parte del reconocimiento del carácter y de la particular fisonomía de la ciudad de Buenos Aires: centro portuario y comercial de escala nacional; centro cultural; "centro de atracción sudamericano"; puerta de entrada al país. Esta identificación de Buenos Aires como centro urbano de primer nivel nacional y continental resulta ser el fundamento de las propuestas de transformación edilicia que se elaboran para los espacios públicos, en particular los de su área central.

Ya ha sido indicado que, en realidad, el plan no se trata de un plan "sensu stricto" y que, fundamentalmente, consiste en un programa edilicio. No obstante ello, no se reduce exclusivamente a ser un programa de construcciones. El Plano de Reforma y Extensión, con todas sus limitaciones, consiste en:

- a. una propuesta de estructuración general de la ciudad;
- b. un programa edilicio y los proyectos correspondientes;
- c. un código de construcción; y,
- d. una serie de consideraciones generales sobre determinados servicios urbanos.

De estas cuatro cuestiones, dos son las que definen y caracterizan prácticamente al plan en su totalidad: el programa edilicio, que corresponde fundamentalmente a operaciones a desarrollar por la acción oficial en el sistema vial y en otros espacios públicos; y el código de construcción, que regirá sobre la iniciativa privada, particularmente en la construcción de unidades habitacionales.

a. la estructura general de la ciudad

La trama de calles y avenidas que dan forma al sistema vial se constituye en la base que servirá de soporte para la definición de la organización interna de la ciudad. La definición del sistema vial es, precisamente, el punto de partida de la elaboración del plan, ya que a partir del mismo se

logra "... una cierta división de la ciudad en sectores, y recién entonces llegará el momento de estudiar el detalle de cada uno de estos aspectos parciales." (MCBA-CEE, 1925: 101). De este modo, al definir el sistema vial se precisan, al menos ese fin se persigue, los límites entre las distintas zonas de la ciudad. En el sistema ideado, sólo se contemplan las calles existentes y las calles proyectadas, sin ninguna indicación acerca de sus jerarquías; es decir que más que definir un sistema vial, se proyecta un esquema circulatorio, en tanto la idea de sistema implica una idea de estructura jerárquica de sus elementos componentes.

El esquema vial que se propone se organiza a partir de la Plaza de Mayo. En el mismo se prevé la apertura de nuevas diagonales de extensión reducida que establecerán un nuevo vínculo entre vías existentes de mayor jerarquía. Se pretende de este modo remediar dos problemas por cuyo origen se responsabiliza al trazado en cuadrícula. Uno es de carácter funcional y se refiere a la ausencia de líneas directas de vinculación entre distintos centros o nudos de atracción, con la consecuente extensión de tiempo y longitud, además de los mayores costos, que demandan los desplazamientos; el otro es de carácter estético y tiene que ver con la "monotonía edilicia" y la imposibilidad de limitar y acotar las perspectivas en calles rectas y extensas. Esta propuesta de organización vial no define una estructura muy clara para la ciudad, o, al menos, resulta ser menos clara que la propuesta realizada por J.C.N. Forestier.

El nuevo elemento que se introduce en el sistema vial de la ciudad es el "park-way" o "avenida-paseo", tipo de avenida que está asociado al concepto de espacios verdes como sistema, concepto que proviene de las ideas propuestas "Park Mouvement" y que fuera desarrollado, entre otros, por D.H. Burnham, en particular en el Plan para Chicago de 1909. Por ello, y de acuerdo con estos antecedentes, se dice que estas nuevas avenidas que se proponen para la ciudad "... comprenderán a las avenidas del plano Forestier y aconsejadas hoy por los más reputados y eruditos preceptistas del urbanismo." (MCBA-CEE, 1925: 94).

Las obras viales más significativas en lo que respecta a su incidencia en el tejido corresponden al área central de la ciudad:

prolongación del trazado de las diagonales Norte y Sur existentes, y apertura de la ya proyectada Avenida Norte Sur.

Con respecto al trazado ferroviario, la propuesta de mayor relevancia para el futuro desarrollo de la ciudad es la eliminación de todas las zonas de vías que sirven de vinculación entre las líneas de las distintas empresas ferroviarias. Los espacios vacantes que dejarían estos ramales sería utilizado posteriormente para el trazado de nuevas avenidas-paseo.

Acompañan a la definición del esquema vial, indicaciones sobre el sistema de espacios verdes. Al respecto, debe tenerse en cuenta que, en realidad, la Comisión hace suya, prácticamente en su totalidad, una propuesta de "formación de nuevos paseos" que había sido elaborada por la Dirección de Parques y Paseos municipal en 1923.²¹

b. el programa edilicio y los proyectos

El programa edilicio, que se constituye en el principal argumento de la elaboración del plan, consiste en una serie de operaciones de distinta magnitud, a realizar sobre el tejido. Estas operaciones comprenden un amplio espectro de emprendimientos de distinta significación, que van desde la consideración de cuestiones estructurales de la ciudad a la decisión acerca de cuestiones de localización de edificios de carácter singular. Algunas de estas operaciones cuentan con la indicación del programa de obras a realizar. Estas operaciones se refieren a:

. la definición del borde de la ciudad sobre el río: se toma expresa posición por la "reconquista" del río, reafirmando el carácter colectivo que debe caracterizar el uso de la costa. En ese sentido, se propone la creación de "nuevos ambientes de vida popular". El proyecto de la Comisión para este lugar privilegiado de la ciudad consiste básicamente en la

21 Por ejemplo, la ampliación del Parque La Tablada y la del Parque de Casa Amarilla, ya estaban indicadas entre las propuestas de esa Dirección, que, por otro lado, proponía dotar a la ciudad de 1380 nuevas hectáreas destinadas a parques, de las cuales una tercera parte estaba constituida por terrenos de propiedad municipal, mientras que las dos terceras partes restantes deberían ser sometidas al régimen de expropiación.

redefinición del borde de la masa construída con el río de La Plata a partir de la definición de un gran paseo público en tierras ganadas al río. En dicho parque, que estará comprendido entre una Avenida Costanera sobre el río y las vías férreas en el interior, se prevén áreas para la construcción de edificios que no denotan precisamente un carácter "popular": "... palacios, hoteles de lujo, villas y blocks de casas de renta, todos con vista al gran estuario" (MCBA-CEE, 1925: 205). La propuesta indica que dichas edificaciones tendrán lugar en dos nuevos barrios: La Ribera de Palermo y Beau Rivage. La definición de la planta de estos dos nuevos barrios constituye, para los autores del plan, una oportunidad propicia para recurrir a C. Sitte, en particular a sus propuestas de diseño de trazados irregulares. El primero de ellos, se va a distinguir por su esquema de desarrollo lineal consistente en tres hileras de manzanas rectangulares sin espacios diferenciados; mientras que el segundo, se caracterizará por su trazado convergente en una plaza central cerrada donde se levantará la iglesia del barrio. Finalmente, la Comisión deja de lado su propio proyecto y termina por adoptar el que J.C.N. Forestier realiza para el mismo sitio.

. la definición del carácter monumental del centro de la ciudad: corresponden varios proyectos que persiguen el ordenamiento edilicio de los espacios colectivos dentro del sector más significativo de la ciudad, como así también operaciones viales de "valor práctico y eminentemente artístico", que dan cuenta de la voluntad de representación que se le asigna a este lugar de la ciudad. Las operaciones viales están comprendidas en los proyectos de continuidad de la Diagonal Norte y de la Diagonal Sur, el ensanche de la Avenida Santa Fe, la apertura de la Avenida Norte Sur. Estos proyectos no son considerados como un mero problema de ingeniería de tránsito, sino que son entendidos en su doble carácter, funcional y estético. Los otros proyectos se refieren al reordenamiento de las plazas existentes: Plaza de Mayo, reafirmando su carácter monumental a partir de la decisión de construir sobre sus lados los edificios de los ministerios del poder ejecutivo nacional; Plaza del Congreso, proyectada como plaza cerrada al estilo del Gran Cour du Louvre o del Palais Royal, que contempla el reordenamiento edilicio en sus bordes. Los proyectos para el centro adquieren mayor relevancia debido al valor otorgado a los espacios colectivos en

esa parte de la ciudad: "Recordemos que es en el centro de las ciudades donde debe buscarse el mayor efecto artístico, para hallar en las plazas las expresiones monumentales más características y adecuadas al sentido cívico y social de la nacionalidad." (MCBA-CEE, 1925: 66) También deben mencionarse los proyectos para Plaza Constitución, Plaza Municipal (como remate de la extensión de la Diagonal Sur); Plaza de Italia; Plaza 11 de Septiembre y Parque Centenario.

En la propuesta de la Comisión adquiere un lugar destacado el proyecto para la "Explanada del Retiro", lugar de la ciudad que a partir de ese momento oficiará de "... puerta de entrada del país y de cuyo centro irradiarán arterias de tráfico y comunicación con el interior, dentro de su concepto esencial como Capital Federal de la República." (MCBA-CEE, 1925: 231). Este sitio será además la "puerta de ingreso" a la ciudad desde el interior del país, ya que en él se encuentran las estaciones terminales de las líneas ferroviarias más importantes del país (F.C. Central Argentino, F.C. Central Córdoba y F.C. Buenos Aires al Pacífico). El proyecto contempla la unificación de las plazas San Martín y Britannia en un único espacio verde que se extenderá desde el futuro edificio del Ministerio de Relaciones Exteriores hasta el futuro edificio de la Facultad de Ciencias Exactas. Este último formará parte de un centro cívico - administrativo junto con el Ministerio de Marina, la Estación Marítima y otros organismos nacionales. También se prevé sobre uno de sus lados, disponer de un predio destinado a las tradicionales exposiciones anuales de las actividades económicas del país. Por medio de una diagonal, el área se conectará con la Avenida Norte Sur. De este modo quedarán vinculadas a través de un gran eje circulatorio las dos zonas de estaciones ferroviarias más importantes de la ciudad: Constitución y Retiro. En síntesis, el proyecto consiste en una gran área de carácter cívico que se complementa con el centro cívico de la ciudad: la existente y re-proyectada Plaza de Mayo.

. el núcleo histórico: se refiere al programa de recualificación del Barrio Sur que contempla la construcción de una serie de edificios de carácter público en áreas aún vacantes (Escuela Superior de Bellas Artes, Facultad de Filosofía y Letras, Museo Histórico, Archivo Nacional, Conservatorio Nacional de Música).

. los suburbios y los barrios obreros: en este caso, sólo se dan indicaciones acerca de la localización de los barrios obreros que resultan tan genéricas como obvias, tales como enunciar que los mismos se localizarán en los lugares donde, precisamente, se disponga de los terrenos adecuados para la construcción de unidades habitacionales. Para los barrios suburbanos, no de carácter obrero, se propone la elaboración de planos tipo de las nuevas urbanizaciones con la finalidad de ser entregados posteriormente a las autoridades de las ciudades vecinas. El propósito que se persigue es el de incidir desde el poder central sobre la expansión del área metropolitana proponiendo para ello modelos organizativos para los nuevos barrios periféricos.

. la conexión interior: se refiere a las propuestas de construcción de viaductos sobre las vías del ferrocarril que cruzan la ciudad en todas direcciones, indicando un tratamiento especial para los viaductos correspondientes a la Avenida Alvear. Se propone además de la eliminación de los tramos de vías que conectan los trazados férreos de las distintas empresas entre sí, tal como ya ha sido mencionado en el ítem correspondiente a la estructura general de la ciudad.

. los edificios especiales: corresponde a la propuesta de traslado del Asilo de Mendigos de la construcción que ocupa, ya que su actual ubicación se considera inapropiada.

Al contrario de lo que indican los "manuales de urbanismo" de la época, e ignorando las opiniones de los urbanistas más reconocidos, el Plan de Reforma y Extensión no considera ni la actividad universitaria ni la actividad industrial como dos de las cuestiones a tener presentes en la elaboración del plan para una ciudad moderna. 22

22 La industria es una actividad cuya localización dentro de la ciudad moderna preocupa a los urbanistas, no así a los integrantes de la Comisión redactora del Plan. El pensamiento hegemónico proponía la definición de áreas especiales para el establecimiento de tal actividad. Así, por ejemplo, D.A. Agache considera la división funcional de la ciudad en las siguientes zonas: zona industrial, zona de viviendas antiguas y nuevas, zona agrícola y nuevas zonas a ocupar (AGACHE, 1923); J. Joyant plantea la especialización por barrios a partir de una clasificación de zonas que tiene en cuenta seis funciones básicas: barrio de negocios, barrio administrativo, barrio de las universidades, barrios industriales, barrios de vivienda

No se dispone dentro de la ciudad de un lugar para la localización de las instalaciones universitarias, que posibilite en el tiempo la formación de una "Ciudad Universitaria". Por otro lado, y no obstante Buenos Aires es el centro industrial más importante del país, tampoco aparece la actividad industrial como un problema a considerar. A pesar que el intendente define al siglo XX como "nuestro siglo eminentemente industrial", y a pesar que las industrias textil y metalúrgica tenían una preferencia locacional por la ciudad de Buenos Aires, sólo se indica la perimetración de un área dentro de la zona portuaria como nuevo barrio industrial. 23 Debe considerarse, por otro lado, que esta propuesta de nuevo barrio industrial en realidad ya estaba considerada en un proyecto anterior para el Puerto Nuevo que había sido elaborado por la Dirección General de Navegación y Puertos.

c. El Código de Construcción

El Código de Edificación propuesto consiste en una división de la ciudad en seis zonas diferentes a las cuales se les asignan distintas densidades de construcción. 24 Con dicha división se pretende la consecución de distintos objetivos:

(JOYANT, 1923); mientras que G. Ford, si bien no establece una estricta división funcional, se pronuncia por la delimitación de áreas industriales teniendo en cuenta las particulares demandas de acceso y circulación que este tipo de actividad plantea (FORD, 1920). Por otro lado, nótese que en las referencias indicadas en la presente nota, también se hace mención a la "ciudad universitaria" como uno de los sectores específicos de la ciudad; otra de las cuestiones no consideradas por la Comisión. En realidad, la Comisión no desconoce sólo la actividad industrial y universitaria, sino que ignora la cuestión funcional como concepto nuevo a tener en cuenta en la elaboración del plan de ordenamiento y extensión para una gran ciudad.

23 Para un estudio sobre la actividad industrial en Buenos Aires durante las primeras décadas del siglo XX, y de su incidencia en el crecimiento y transformación de la ciudad ver: BOURDE, 1977.

24 La identificación de zonas y su reglamentación específica se realiza con criterios semejantes a los de las primeras experiencias del zoning y no con los de su posterior perfeccionamiento, que se difunde bajo el nombre de "zona de construcción". Esta era generalmente entendida como un instrumento que regulaba acerca del uso y de las intensidades de uso de un sector de la ciudad, valiéndose para ello de consideraciones de tipo funcional y de tipo constructivo: "... una

- . definir a cada zona o sector como una unidad morfológica particular dentro de la ciudad;
- . prefigurar en cada una de ellas su futuro desarrollo; y,
- . proteger la propiedad inmobiliaria.

De ahora en más, la iniciativa privada en la construcción deberá regirse por las indicaciones reglamentarias acerca de la altura máxima de la edificación (aceptándose la posibilidad de modificación de esa altura en las esquinas); de las dimensiones de los patios interiores; y de la relación entre la superficie edificada y la superficie del lote. Se argumenta que esta reglamentación tendrá en cuenta las posibilidades de asoleamiento de los edificios, pero las elevadas densidades edilicias que se aceptan para el área central, sobre una división fundiaria que no se altera, no confirman precisamente tal criterio. En realidad, en la definición de las densidades el elemento dominante es el precio de los terrenos y no la inclinación de los rayos solares: "... el mayor volumen de construcción posible es indispensable donde existe el mayor valor del terreno ..." (MCBA-CEE, 1925: 129).

Con este tipo de reglamentación se pretende lograr una homogeneidad morfológica en cada parte de la ciudad a partir del control de los tipos edilicios, tal como sucede, según entiende la Comisión redactora, en las ciudades europeas, donde, ya sea a partir de reglamentos de construcción o de la tradición técnico-constructiva, se obtiene un orden tipológico, que define el carácter esencial de esas ciudades. (MCBA-CEE, 1925: 125). Por supuesto que tal homogeneidad en los tipos edilicios de un sector de la ciudad sólo será posible de lograr, y parcialmente por otro lado, apostando a un lento proceso de sustitución lote a lote de las construcciones existentes, ya que el código de edificación, al definir las variables con las

cuales se controlará la actividad constructora, prescinde de la distinción entre lote edificado y lote vacante, no considera la diversidad dimensional de la división fundiaria, ni tampoco reconoce la diversidad de funciones que albergan las construcciones.

Las especificaciones para las tres variables indicadas serán diferentes para cada una de las seis zonas propuestas, ya que con esta reglamentación se propone dar a cada una de ellas un carácter particular que las distinga. Así quedarán definidas para el futuro las posibilidades ciertas de desarrollo en cada zona de modo de no encontrar inconvenientes durante el transcurso del tiempo que impidan su "natural" evolución. Por ello, se entiende prioritario "... establecer una reglamentación previsora para el futuro, la que debe proteger la ciudad y sus habitantes tanto para la estética como para la higiene, contra los excesos de la edificación o de la especulación." (MCBA-CEE, 1925: 126) 25

Esta idea de zonificación de la ciudad, además de pretender ordenar el "ritmo de la arquitectura", se propone el mismo objetivo que cualquier otra propuesta de zonificación puede llegar a proponerse: mantener y/o aumentar el valor de la propiedad inmobiliaria. De este modo, la definición de las densidades respetará, y continuará con la tendencia "natural" del crecimiento de la ciudad, correspondiendo, por lo tanto, las densidades más elevadas para el área central y valores decrecientes para las zonas intermedias, hasta llegar a los más bajos en la periferia.

d. Consideraciones generales sobre servicios urbanos

El Plan presenta además una serie de indicaciones y propuestas sobre servicios urbanos, siendo los más importantes aquellos que se refieren a:

extensión de terreno sometida a un régimen particular, a una afectación precisa y diferente de aquellas de las zonas limítrofes. Las zonas pueden ser industriales, comerciales, militares, universitarias, las llamadas de amenidad o de residencia." (DEVERAUX, 1923: 95) En cambio, los criterios que sigue la Comisión para precisar el carácter de la edificación en cada una de las zonas son estrictamente de orden constructivo, sin considerar la cuestión funcional, tal como se ha visto en la nota No. 22.

25 En el documento del Plan se traduce el artículo de F. Williams "The law of city planning and zoning", quien entre otras cuestiones, expresa que "el objeto de la clasificación por zonas es poner a la tierra en condiciones posibles para el uso al cual está mejor adaptada, y tal reglamentación normalmente aumentará su valor." (MCBA-CEE, 1925: 138).

- . el área salud (construcción de nuevos hospitales y ampliación de las construcciones hospitalarias existentes);
- . el abastecimiento general de la ciudad (mataderos, mercado de concentración y mercados mayoristas);
- . el saneamiento (construcción de hornos incineradores y plantas de tratamiento de residuos);
- . las grandes infraestructuras de transporte (indicación de la superficie mínima necesaria para la construcción de un aeropuerto).

Por último, junto con el Plan se presenta un proyecto de reforma al Código Civil con la finalidad establecer restricciones y límites más precisos al derecho de propiedad. Además se propone un proyecto de modificación de la ley de expropiaciones con la finalidad de reducir en lo posible los efectos de los mecanismo especulativos. Esas modificaciones se refieren a la agilización del proceso expropiatorio y la posibilidad de reparcelamiento en áreas sometidas a expropiación para la construcción de nuevas avenidas.

El Plan de J.C.N. Forestier

J.C.N. Forestier realiza su estudio y propuesta para la ciudad de Buenos Aires en un plazo de seis meses (noviembre de 1923 a mayo de 1924), período que contempla su estada de un mes en la ciudad. Las propuestas que elabora J.C.N. Forestier para la ciudad se refieren a la ornamentación de los parques y jardines existentes; a la naturaleza y el destino de los parques y jardines en ejecución o en proyecto; a la distribución de parques y jardines en los distintos barrios; y, al estudio de anteproyectos de algunos parques de la ciudad. Tal es el plan de tareas que recibe del intendente de la ciudad de Buenos Aires en el momento de su contratación. No se trata entonces de la elaboración de un nuevo plan para la ciudad, si bien sus propuestas son presentadas bajo tal carácter, del mismo modo que lo son las propuestas de la Comisión de Estética Edilicia. Los proyectos e

indicaciones de J.C.N. Forestier sobre los parques de la ciudad están acompañados por otras propuestas sobre el sistema vial; consituyendo todo ello el "plan" para la ciudad. Considerando estas limitaciones, propias de las tareas encomendadas, resulta obvio decir que el "plan" de J.C.N. Forestier no es un plan completo cuyas propuestas contemplen la totalidad de la ciudad.

La especialidad de J.C.N. Forestier no es la de elaborar planes directores, sino la de diseñar parques urbanos. ²⁶ Su trayectoria al respecto así lo indica; incluso cuando tiene que definir los contenidos de un plan director también se aboca con particular interés a la configuración de los espacios verdes de la ciudad. Tal es el caso del Plan Director para La Habana, que se realiza con posterioridad al de Buenos Aires. En él, J.C.N. Forestier poco se ocupa de la ciudad construída y centra su atención en la sistematización de la red vial y en el diseño de los parques de la ciudad. ²⁷ En síntesis, el "plan" de J.C.N. Forestier consiste en:

- a. la definición de una estructura viaria y de un sistema de espacios verdes para toda la ciudad.
- b. la definición de las áreas de expansión de la ciudad.
- c. la identificación de áreas particulares que se someterán a una normativa especial de construcción.
- d. los proyectos

a. el sistema vial

El nuevo elemento que incorpora la Comisión de Estética Edilicia al sistema viario de la ciudad aparece también en esta propuesta. Se trata de las avenidas-paseo, entendidas fundamentalmente como elementos del sistema de espacios verdes, dentro del cual adquieren un rol estructurante, ya que "... deben ser consideradas como parte esencial de todo plan completo de los parques y paseos de una ciudad de primera

²⁶ Para un detalle de la obra de J.C.N. Forestier, ver: ADAGIO; VIU, 1987.

²⁷ Sobre el Plan Director para La Habana, ver: SEGRE, 1986.

categoría. Contribuyen, en efecto, tanto a la buena distribución de los parques y jardines, sean grandes o pequeños, cuanto a facilitar y hacer grata su visita." (FORESTIER, 1924: 404). La red vial consiste en la indicación de las avenidas-paseo, clasificadas en avenidas de primero y de segundo orden²⁸; las calles y avenidas a ensanchar; y, los parques, espacios libres y cementerios (cementorios - parque), tanto existentes como propuestos. Dicha red se organiza a partir del centro geográfico de la ciudad: el parque Centenario, que se vinculará por medio de avenidas-paseo con la avenida Rivadavia y con los dos parques más importantes de la ciudad: Parque Sur y Parque Costanero y Palermo. La mayor parte de las avenidas-paseo que J.C.N. Forestier propone para la ciudad de Buenos Aires supone realizar una operación de remodelación en las áreas construídas de la ciudad.

La propuesta vial de J.C.N. Forestier no contempla la apertura de la Avenida Norte Sur, como así tampoco la prolongación de las diagonales Norte y Sur. En cambio sí propone la apertura de una nueva avenida paralela a Avenida Entre Ríos una manzana al este de esta, que une la zona sur con la Plaza del Congreso. Para J.C.N. Forestier sería conveniente continuar con dicha avenida hasta el Parque Norte, pero en esa zona el valor de la propiedad es mucho más elevado que en la zona sur, motivo que lo lleva a deshechar por el momento tal idea. (FORESTIER, 1925: 405) Esta avenida es la única propuesta sobre el sistema vial que J.C.N. Forestier realiza en las zonas más consolidadas y de mayor densidad edilicia de la ciudad.

b. las áreas de expansión

La ciudad de Buenos Aires presenta un ritmo de crecimiento que demanda de nueva superficie urbanizada para su expansión. En la planificación de su crecimiento deben tenerse en cuenta fundamentalmente dos cuestiones: el proceso de terciarización, es decir, la transformación de su área central a partir de los requerimientos de

superficies adecuadas para la localización de actividades comerciales y de servicios; y la cuestión habitacional, o sea, el crecimiento de los suburbios. Estas dos cuestiones demandan la disponibilidad de tierra urbanizada tanto para la construcción de viviendas como para la instalación de equipamientos generales que van siendo expulsados de las áreas más centrales. Así, J.C.N. Forestier entiende que "es muy probable, por no decir seguro, que con el progreso rápido y continuo del país, dentro de pocos años, si no se prevén los acontecimientos, Buenos Aires se encontrará prisionera entre suburbios edificados a prisa y en desorden. Las salidas de la ciudad, las grandes avenidas exteriores, los grandes parques suburbanos, los cementerios, las cárceles, los hospitales, los establecimientos agrícolas, las estaciones y sus dependencias, que poco a poco deberán alejarse del centro, en breve plazo no podrán ubicarse convenientemente en otro sitio." (FORESTIER, 1925: 386)

Respecto de la expansión, la propuesta prevé la definición del borde de la ciudad con un sistema de parques sobre la Avenida General Paz; la construcción de un nuevo cementerio sobre esa avenida, por fuera de los límites de la ciudad²⁹, y la identificación de áreas de expansión residencial, en general en zonas que ya cuentan con trazado proyectado. Estos nuevos barrios de carácter habitacional estarán sometidos a disposiciones particulares que regularán su construcción. La propuesta no prevé modificaciones en ese trazado ya proyectado, salvo en los casos en que sea necesaria la apertura de una nueva avenida-paseo.

c. áreas con normativa especial

A diferencia del plan elaborado por la Comisión de Estética Edilicia, J.C.N. Forestier no presenta un Código de Construcción para toda la ciudad, limitándose en cambio a presentar indicaciones en ese sentido sólo para algunos

²⁸ Las avenidas - paseo de "primer orden" se refiere a aquellas que por su carácter estructural se considera que deben llevarse a cabo inexorablemente; mientras que las de "segundo orden" aparecen más como sugerencia o recomendación, pudiendo ser suprimidas de modo total o parcial.

²⁹ No hay indicación alguna acerca de los grandes equipamientos urbanos que deberían ser trasladados fuera del municipio, excepto la indicación respecto de la localización del nuevo cementerio tal como ya ha sido indicado, y la sugerencia de trasladar la penitenciaría del lugar que ocupa, debido a la valorización de los terrenos en esa zona, a otro lugar más periférico, fuera de la ciudad o dentro de ella en la zona sur (Barrio Mataderos).

sectores de la misma. De ese modo, la construcción en algunos sectores de la ciudad estará sometida a un régimen normativo especial que indicará las características que deberán observar las edificaciones nuevas. Se prevén distintas situaciones, sin llegar a especificaciones de detalle en ninguna de ellas. Se entiende que dicha normativa debe estar contemplada en una "ley de embellecimiento de la ciudad", la cual "... debe conceder a la Municipalidad atribuciones para establecer categorías de edificios según el barrio y servidumbres especiales de estética e higiene, con carácter de prescripciones reglamentarias, como las prescripciones de vialidad, sin que los propietarios tengan derecho a ser indemnizados." (FORESTIER, 1925: 414). Las situaciones que deberá contemplar una normativa de tal carácter son las siguientes:

- . áreas sujetas a servidumbre de jardín: construcciones sobre las avenidas-paseo.

- . áreas sujetas a reglamentaciones especiales: para los barrios de expansión, con reglamentos que contemplen indicaciones acerca del tipo de vivienda, altura de la construcción, servidumbre de jardín. Se propone la elaboración de un reglamento especial para barrio Belgrano con la finalidad de protegerlo de la transformación edilicia que comienza a manifestarse como consecuencia de la elevación de los precios de la tierra. J.C.N. Forestier entiende que es necesario "salvarlo de la especulación" y preservar su tradicional fisonomía.

- . edificios o fachadas sujetos a "ordenanzas de arquitectura": para las construcciones localizadas sobre Plaza del Congreso, Parque Centenario, Explanada del Retiro (según el proyecto de la Comisión de Estética Edilicia), y también para la Casa de Gobierno.

d. los proyectos

Los proyectos de J.C.N. Forestier se refieren a los parques de la ciudad, tal como había sido convenido en su contratación. El urbanista francés no tiene en cuenta otros espacios colectivos de elevada representación en la ciudad como la Plaza de Mayo, para la cual no presenta ninguna propuesta o sugerencia, o la Explanada del Retiro, adoptando en este caso el proyecto que para este

sitio de la ciudad elaborara la Comisión de Estética Edilicia.

El proyecto más importante que realiza J.C.N. Forestier y que se constituye en el símbolo de su intervención en la ciudad de Buenos Aires es el de la Avenida Costanera. La misma se extenderá desde el Puerto Nuevo hasta el límite del municipio, y tendría continuidad hasta la localidad de El Tigre. El proyecto consiste en la definición de un parque entre el río y el área construída del mismo modo que el de la Comisión de Estética Edilicia. La Avenida Costanera tendrá carriles especiales para el tranvía, mientras que la construcción de viviendas se plantea en lugares especiales del sector y estará sometida a una reglamentación particular (servidumbre de jardín, vivienda de perímetro libre, relación superficie lote - superficie construída, plazo compulsorio de tres años para terminar la construcción a partir de la fecha de adquisición de los terrenos).

Los otros proyectos se refieren al Parque Saavedra (planta del sitio); al Jardín de los Irlandeses (planta del sitio con indicación del tipo de árboles); y a recomendaciones generales para el Parque Palermo (descripción y comentarios sobre su diseño y de las especies vegetales existentes con indicación de las nuevas a incorporar para realzar aquellas), y para otros parques y jardines existentes (Parques Lezama, Patricios, Chacabuco, Avellaneda y Saavedra). También realiza comentarios acerca de la localización inadecuada del zoológico e indicaciones para la construcción de viveros. Los proyectos contienen además una serie de recomendaciones de distinto tipo, que van desde cuestiones tales como la indicación de la fórmula química más eficaz para combatir el crecimiento de malezas en los senderos peatonales hasta otras como la sugerencia sobre las especies vegetales más apropiadas para colocar en un parque.

Por último, J.C.N. Forestier sugiere también criterios para la definición de las zonas de expropiación y para la recolección de los fondos necesarios para la ejecución de los proyectos presentados.

RIO DE JANEIRO

El Plan de Extensión, Remodelación y Embellecimiento

La publicación a través de la cual se difunde el Plan para Río de Janeiro adquiere la forma y las características de un clásico tratado de urbanismo, al estilo de los manuales de la disciplina que se editaban en esos momentos. En esta publicación quedan expresamente indicadas las ideas rectoras que fundamentan las propuestas de transformación urbana para dicha ciudad. Esta condición de documento teórico además de técnico que distingue al Plan, se debe a que D.A. Agache, a su llegada al Brasil, asume la responsabilidad de dictar un curso de urbanismo como actividad previa a la elaboración del plan; actividad que estaba planteada como parte de las tareas de difusión de la labor a emprender.³⁰ Dicho curso es finalmente reproducido junto con el mismo plan para la ciudad en una única publicación.³¹ En ese curso, D.A. Agache expone las principales cuestiones que aborda el pensamiento urbanístico contemporáneo, del cual el autor del Plan de Río de Janeiro era uno de sus más destacados referentes. Así, en las conferencias dictadas se hace expresa mención acerca de los contenidos y de las finalidades de la nueva disciplina; de los requisitos que deben cumplir los especialistas en la materia; de los principios que orientan la acción urbanística; de la concepción acerca de la ciudad; de los modos de intervención; de los modelos que guían la

30 D.A. Agache considera su trabajo en Río de Janeiro como una "misión" cuya finalidad es "hacer propaganda del urbanismo" y, por lo tanto, reunir la mayor cantidad posible de adherentes a esa "noble causa". Por ese motivo, la importancia que adquiere el Seminario por él desarrollado antes de emprender las tareas específicas de elaboración del Plan; por ese motivo también, la inclusión de sus conferencias junto con el texto del Plan.

31 El mencionado Curso de Urbanismo y el Plan para Río de Janeiro son posteriormente reproducidos en otra publicación, bajo el título genérico de "Un Plan para una capital". Este otro modo de presentar la obra de D.A. Agache en Río de Janeiro refuerza aún más el carácter de verdadero "tratado de urbanismo", de un completo tratado en la materia, que se le puede adjudicar a su trabajo. Ver: AGACHE, 1932.

transformación de las ciudades; y, por último, del carácter del plan urbano.

Nuevos especialistas para una nueva disciplina

El momento en el cual aparece el Plan coincide con el momento en el cual el urbanismo moderno, en Europa y en Estados Unidos, prácticamente ya había logrado consolidarse como disciplina de carácter científico. En ese sentido, el documento del Plan deja expresa constancia de la concepción al respecto que más consenso tenía en esa época. Para D.A. Agache, el Urbanismo es una disciplina que tiene un doble carácter o una doble dimensión; una es de índole "artística" y la otra de índole "técnica" o "científica": "El Urbanismo es una ciencia y un arte, y sobre todo una Filosofía social. Se entiende por Urbanismo al conjunto de reglas aplicadas al mejoramiento de la edificación, del trazado, de la circulación y del descongestionamiento de las arterias públicas. Es la remodelación, la extensión y embellecimiento de una ciudad llevados a cabo mediante un estudio metódico de la geografía urbana sin descuidar las soluciones financieras." (AGACHE, 1929: 4) La faz "artística" reconoce sus orígenes en la arquitectura; mientras que la faz "técnica" o "científica" va a ser de procedencia claramente ingenieril. Para D.A. Agache, el urbanismo es una ciencia (una "ciencia de observación") que debe disponer de todos los métodos necesarios que le permitan alcanzar tal caracterización. Por lo tanto, al urbanista le será exigido el conocimiento de las herramientas analíticas necesarias para proceder a la "disección" de la ciudad y descomponerla en sus elementos constitutivos (estudio de las manzanas y de las modalidades de su construcción, estudio del tránsito y de la circulación, estudio del suelo y del subsuelo, etc.). Pero, y al mismo tiempo, también considera que el Urbanismo es un arte, ya que es necesario disponer de sensibilidad suficiente como para diseñar adecuadamente los ámbitos donde se manifiestan los acontecimientos sociales. (AGACHE, 1929: 8)

Por otro lado, y siguiendo su propia definición de urbanismo, D.A. Agache entiende que este no se agota exclusivamente en ser una ciencia y un arte; el urbanismo también es una filosofía

social. No existe mayor precisión acerca de esta importante definición, salvo el indicar que dicha filosofía social es entendida, fundamentalmente, como una cuestión de convivencia: "es necesario que en una aglomeración haya respeto y tolerancia mutuos, en tanto existe un estrecho contacto de vecindad, cierto pulido debe existir entre los habitantes y esto es la urbanidad...". (AGACHE, 1929: 9) De todas maneras, esta concepción del urbanismo como filosofía social se encuentra también implícita, como más adelante se verá, en el modelo de organización comunitaria que se supone se instala naturalmente junto con la construcción de una ciudad-jardín. Por lo tanto, la idea de urbanismo como filosofía social excede el simple argumento de contacto social al que el autor hace mención, y se basa en un paradigma de organización social fundada en nuevos valores éticos, o, si se quiere, en una utopía de sociedad alternativa con su correspondiente modelo de organización física.

En esta nueva disciplina en formación, que comprende tanto a ramas de la ciencia como del arte, prácticamente todas las profesiones van a poder encontrar un lugar desde el cual analizar la ciudad y las cuestiones urbanas. La aparición de un nuevo campo de trabajo para tantas disciplinas llevaría a un estado de competencia permanente entre ellas. Pero para D.A. Agache no hay peligro de que esta situación llegue a concretarse, ya que para él, el urbanismo no demanda la existencia de un campo disciplinario específico y básico desde cuyo seno se derive posteriormente la especialización en la disciplina, como en general exigían aquellos que ya habían logrado ser reconocidos como especialistas. El autor del Plan para Río de Janeiro interpreta al urbanismo como una suerte de sentimiento o de sensibilidad especial que no todos necesariamente poseen. Así, D.A. Agache entiende que el urbanismo es "... un don innato, que evidentemente, es necesario cultivar y desarrollar." (AGACHE, 1929: 13) Desde este punto de vista, no será necesario poseer un título de ingeniero o de arquitecto para ser considerado urbanista. El sociólogo, el geólogo, el arqueólogo, el historiador y hasta el periodista también pueden considerarse urbanistas. 32 Ahora bien, todos pueden ser

urbanistas, pero no todos están en condiciones de cumplir con la tarea sustantiva que distingue al urbanismo, es decir la elaboración de los planes directores. Para esta actividad sí se requerirá de una formación específica previa: sólo el arquitecto y el ingeniero están en condiciones de definir el esquema de la organización futura de la ciudad (aquí el planteo de D.A. Agache se aproxima nuevamente al pensamiento dominante sobre esta cuestión). Pero, a su vez entre estas dos profesiones existe una jerarquización, establecida de acuerdo a los contenidos específicos de sus respectivos campos disciplinarios, que permite definir cual de ellas resulta ser más idónea para tal tarea. Para D.A. Agache no caben dudas que es el arquitecto quien reviste la condición de especialista, la de ser "el urbanista"; mientras que el ingeniero asumirá una tarea de colaborador especial, tomando a su cargo los estudios de detalle y de factibilidad de los grandes lineamientos que fueron previamente diseñados por el arquitecto. D.A. Agache llega a tal conclusión luego de analizar las características del trabajo de ambas profesiones y del carácter que debe tener el plan director. 33 El plan director es entendido como el conjunto de líneas generales que orientan el desarrollo de la ciudad, y la definición de estas se resuelve en un primer momento desde la faz "artística" de la disciplina -la arquitectura-, continuando en una segunda instancia, con la verificación de las posibilidades técnicas de su implementación, tarea que compete a la faz "científica" -la ingeniería-. De este modo, se afirma

destacando el aporte de otras ciencias para con el urbanismo: "... el urbanismo, en verdad del objeto al cual se aplica: el sitio geográfico; en virtud del fin que persigue: la creación de un instrumento útil a un grupo social, está unido por vínculos estrechos y numerosos a la geografía humana o antropogeografía, de un lado, a la ciencia social de la observación, del otro." (SCRIVE-LOYER, 1923: 149). Acerca de la opinión de otros autores sobre el carácter del urbanismo y la formación académica de los nuevos especialistas ver: BRAGOS, 1990.

33 D.A. Agache entiende que el ingeniero "... es minucioso, preciso; parte de lo particular para llegar a lo general, es el hombre del detalle y del análisis;" mientras que "el arquitecto por el contrario, habituado a los panoramas de conjunto, percibe la obra en su conjunto, antes de verla en sus particularidades; va ... de lo general a lo particular. Es la personificación de la síntesis" (AGACHE, 1929: 14) Y siendo el plan una composición sintética, será entonces el arquitecto el encargado de realizarlo.

32 Con anterioridad, otros autores ya se habían referido acerca de la concurrencia de distintas disciplinas en la cuestión urbana,

que, "en urbanismo, importa sobre todo que ingenieros y arquitectos trabajen de acuerdo. Al arquitecto, ..., compete la composición general del plan y al ingeniero, los estudios técnicos." (AGACHE, 1929: 29).³⁴

Ya se han expuesto las condiciones que debe reunir un profesional para ser considerado un especialista en urbanismo; posteriormente se ha procedido a identificar entre esos especialistas a los "urbanistas" que tendrán a su cargo la redacción del Plan Director de una ciudad; por último, se han definido los roles que le competen al arquitecto y al ingeniero en su elaboración. Resta ahora por definir una última cuestión de modo tal de terminar de precisar el "perfil" del urbanista ideal. Es el momento de indicar acerca de la procedencia del especialista que tendrá a su cargo la tarea de redactar un plan director. Para D.A. Agache, la situación más aconsejable es la del especialista que procede de otro medio, que no es el de la ciudad para la cual se elabora el plan. Se entiende, por un lado, que en el proceso de construcción de la ciudad son numerosos los intereses divergentes y antagónicos que intervienen; y, por el otro, que el urbanista no debe tomar partido por ninguno de ellos. La elaboración del plan deberá estar por encima de los intereses sectoriales, por lo tanto que el especialista provenga de otro lugar posibilita neutralizar más fácilmente toda influencia sobre él, ya sea aquella que proviene de su propio conocimiento anterior de la ciudad -y que por lo tanto resulta ser un conocimiento "interesado"-, como aquella que ejercen los representantes de distintos sectores y/o instituciones de la sociedad. De este modo, el mismo Donat Alfred Agache reúne todas las condiciones -urbanista, arquitecto, extranjero, y aún más, francés- del especialista ideal, del técnico más indicado, para llevar adelante las tareas del Plan para la ciudad de Río de Janeiro.

34 El autor del plan para Río de Janeiro reitera de este modo opiniones que ya había manifestado en otras oportunidades: una vez definidos los grandes lineamientos del plan "... interviene el papel del ingeniero: las soluciones que él preconiza para el establecimiento de los desagües, las redes de agua, los transportes de carga, etc. deben ser sometidos al urbanista ya que en definitiva el plan director debe dar la impresión de una obra homogénea y no de soluciones superpuestas." (AGACHE, 1923: 149).

Esta asepsia que en definitiva se presupone para todo urbanista, ya que el ser un agente externo presupone ingenuamente no comprometerse con el juego de intereses que caracteriza al propio proceso de construcción de la ciudad, está en correspondencia con el carácter objetivo e imparcial, es decir "científico", con el cual se intenta presentar a la nueva disciplina.³⁵

Organismo urbano, organismo humano

El Plan presenta una descripción de la evolución y del estado de hecho de Río de Janeiro recurriéndose para tal estudio a instrumentos analíticos de la geografía y de la arquitectura. A pesar de ello, para la explicación de la organización interna de la ciudad y del modo en que se articulan sus distintos elementos se recurre a la noción de "organismo urbano". De acuerdo con esta particular concepción de la ciudad, se establece una analogía entre ella y el cuerpo humano, identificándose este modo para cada parte de la ciudad o para cada actividad urbana, sus homólogos en la anatomía y en la fisiología humanas; y además, consecuentemente, se identifica al urbanista con el médico.³⁶

Junto con la aparición de esta "concepción organicista", tiende a desaparecer la visión que existía sobre la ciudad en su totalidad. Este modo coherente con los postulados de esta concepción de pensamiento, la ciudad ya no es más que un mal en sí mismo, sino que la propia noción de "organismo" presupone que sus males

35 El carácter aséptico del saber técnico también es sostenido con anterioridad por el mismo D.A. Agache, quien, el urbanista debe contar con "... competencia independiente obligatoria, y además una autoridad que permita, en ciertos casos, imponer el punto de vista que ha tenido en cuenta todas las observaciones hechas." (AGACHE, 1923: 142) La tentación de manifestarse ya a manifestarse en los primeros años del urbanismo.

36 D.A. Agache continúa con una línea inaugurada antes de la primera guerra mundial por Gran Bretaña, M. Poète en Francia y L. Veinot en los Estados Unidos. Según esta concepción el "organismo urbano" es una totalidad indisoluble.

identificados, estudiados y remediados. Así, el urbanista será visto como el médico de la ciudad, recurriéndose a él para que elabore un diagnóstico sobre su estado de salud. En realidad, la consulta se realiza para que se indique cual es la enfermedad, ya que se parte del presupuesto que la ciudad moderna está enferma. Para Rfo de Janeiro, D.A. Agache diagnostica una "crisis de crecimiento", enfermedad no congénita que, por supuesto, es posible de curar. 37 Este diagnóstico se establece auscultando cada parte y cada función de la ciudad. Así, el sistema nervioso será el sistema de comunicaciones; el sistema muscular, las redes de energía eléctrica; el aparato digestivo, los grandes mercados de abastecimiento y el sistema de desagües cloacales. Las funciones serán las de circulación (el tránsito en calles y plazas), la digestión (la eliminación de residuos por los sistemas de desagües correspondientes), la respiración (a partir de los grandes espacios libres públicos y privados). Dentro de esta línea de pensamiento, las intervenciones del médico-urbanista son entendidas como verdaderas operaciones quirúrgicas; así, por ejemplo, se recomienda la eliminación de una protuberancia (el morro do Castelo) teniendo en cuenta criterios estéticos e higiénicos, ya que "incomodan a la vista, a la circulación o a la respiración". 38

37 En relación al estado de la ciudad moderna se parte de dos presupuestos que son una constante en el discurso del urbanismo moderno: existe una enfermedad y esta es consecuencia de la falta de previsión. "La ciudad de Rfo de Janeiro (...) está (...) bajo la acción de cierto debilitamiento, habiéndose desarrollado rápidamente acusa todas las mórbidas manifestaciones de un crecimiento que no fue previsto ni guiado." (AGACHE, 1929: 5) El remedio para tal enfermedad es el Plan Director, cuya acción terapéutica recomienda su uso para casos especiales de falta de previsión y de orientación en el crecimiento urbano.

38 La analogía que se establece entre ciudad y cuerpo humano tiene su correspondencia también entre las disciplinas que los estudian: "Encontramos la misma identificación en el dominio de la biología y de sus ciencias de aplicación: la anatomía urbana es el estudio de los órganos del cuerpo urbano; la morfología el de sus formas; la ontogenia, la historia del embrión urbano, la fisiología nos indica el funcionamiento de sus órganos. La patología y la terapéutica urbanas ocupan también su lugar; la primera estudia los fenómenos mórbidos inherentes al desarrollo incoherente o precipitado del cuerpo urbano ocasionando su congestión en la superficie o en el subsuelo, y la segunda nos indica el tratamiento propio para remediar el mal." (AGACHE, 1929: 227)

Estas analogías entre urbanismo y medicina, entre urbanista y médico, entre ciudad y cuerpo humano, parecen ser entonces un recurso metafórico para indicar en líneas generales cómo se organiza y cuáles son los problemas de la ciudad. Metáfora que ya había sido ampliamente utilizada por los más destacados exponentes del pensamiento reformador norteamericano, L. Veiller y F.L. Olmsted entre ellos. Para Ch. Topalov, la misma forma parte del discurso reformador que encuentra una continuidad directa entre enfermedad física, enfermedad moral y enfermedad social. La "patología urbana" es la congestión, metáfora y categoría analítica que legitima la necesidad de intervenir en el medio urbano. 39

Por una nueva ciudad

El diagnóstico genérico que se realiza para la ciudad moderna se basa en la identificación de los problemas que afectan seriamente su desarrollo. Se entiende que la ciudad moderna presenta dos problemas en sus modalidades de crecimiento y que, por lo tanto, exigen una solución inmediata. Uno de estos problemas está vinculado al crecimiento por sustitución, cuyo resultado más evidente es el incremento de las densidades edilicias, en particular en las áreas centrales, con el consecuente "congestionamiento" de estos sectores, como ha sido indicado en el punto anterior. Así se desprende de la propia definición de urbanismo transcrita en párrafos anteriores ("... conjunto de reglas aplicadas ... al descongestionamiento ..."). Recurriendo a la concepción organicista, se dice que la saturación de las vías circulatorias llevan a una especie de arterioesclerosis urbana. El otro problema se refiere al crecimiento por expansión. El crecimiento de la ciudad moderna se expresa de un modo tentacular: partiendo de un núcleo central, cuyo origen obedece a la existencia de distintos factores -presencia de un castillo, de un puerto o de un santuario religioso-, el núcleo urbano comienza a extenderse sin solución de continuidad por las rutas y caminos que convergen en ese centro primitivo. Estas modalidades del crecimiento de la ciudad necesitan

39 Para un estudio detallado sobre esta metáfora organicista ver: TOPALOV, 1988.

una rápida y oportuna corrección, y para ello se cuenta con una solución que ya ha sido puesta en práctica: la construcción de una nueva ciudad, la ciudad-jardín.

La ciudad-jardín es un nuevo medio urbano donde no habrá conflictos de ninguna naturaleza; es un ámbito donde se habrán superado todos los males de la ciudad y de la sociedad actuales. Se trata entonces de una ciudad ideal para una sociedad ideal: "la vida en tales ciudades es moralmente confortable. El arte y las distracciones intelectuales tienen ahí su culto, y la solidaridad es naturalmente comprendida y aplicada." (AGACHE, 1929: 25) De esta definición se desprenden dos cuestiones importantes. Una, que la evolución social es entendida a partir de identificar influencias recíprocas entre hechos humanos y hechos de naturaleza física. La evolución de la sociedad está en cierta medida condicionada por el medio construido. En ese sentido, se observa cierto determinismo físico para explicar el desarrollo social, al entender que en un nuevo medio urbano "naturalmente" se modificarán comportamientos sociales, que remodelando la situación urbana se puede llegar a remodelar la sociedad. 40 Pero esta concepción, como contrapartida, también esconde la pretensión de poder manipular las relaciones sociales a partir de soluciones urbanísticas. La segunda cuestión es que la idea de progreso social está asociada a la idea -a la necesidad- de disponer de un Plan para programar la organización futura de la ciudad, ya que la ciudad-jardín no es una manifestación espontánea del crecimiento de la ciudad, sino todo lo contrario, es producto de la racionalidad técnica, de una clara intención de regular y planificar el desarrollo de la ciudad, basándose en los principios de una disciplina científica: el urbanismo. 41

40 Para D.A. Agache, la orientación del crecimiento de las grandes metrópolis a partir de las ciudades-jardín presenta innumerables ventajas, además de alcanzar una organización territorial que responda a cierto orden. También les adjudica poder suficiente como para mejorar la organización social, ya que, "la disminución de la criminalidad y del descontento de las masas trabajadoras son frutos de esa buena política." (AGACHE, 1929: XXXIV)

41 Los cambios en la organización social que lleven a un estadio superior de la forma de vida en sociedad exigen también reformas -según postulados estéticos e higienistas- en el medio

La "ciudad-jardín" canalizará el crecimiento de la ciudad que hasta ese momento parecía no conocer rumbo ni regla orientadora. 42 El crecimiento de los suburbios deberá organizarse de ahora en más según el modelo de la "ciudad-jardín". Esta es entendida como una variedad de la ciudad satélite que, si bien guarda cierta autonomía, depende económicamente del núcleo urbano principal en torno al cual se dispone. No obstante ello, llega a tener vida propia, ya que su origen está asociado a la localización simultánea de establecimientos industriales: "las ciudades jardín son pequeñas aglomeraciones satélites creadas cerca de grandes centros y completamente autónomas, cuya extensión es restringida, siendo limitado el número de sus habitantes. Poseen, como su nombre lo indica, muchos jardines públicos y particulares, y su organización es estudiada bajo el punto de vista social, formando una entidad completa." (AGACHE, 1929: 21) 43 El modelo de ciudad-jardín que se propone es el que corresponde al "tipo Ebenezer Howard", sobre el cual los franceses ya tenían antecedentes propios, en particular en la Cité-Jardin de Suresnes, promovida por H. Sellier, alcalde de esa ciudad del Departamento del Sena.

urbano. Así, puede decirse que "... la acción reformadora tiene bases científicas que corresponden al enunciado objetivo de ciertas necesidades del individuo y de la sociedad: el aire, la luz, la belleza y nuevas relaciones sociales." (TOPALOV, 1990: 338)

42 En otro momento D.A. Agache expresa que "el urbanismo tiene por fin poner orden en el desarrollo caótico de las ciudades." (AGACHE, 1929: V) El desarrollo caótico es la modalidad de crecimiento anterior a la intervención del urbanista.

43 Para D.A. Agache, el diseño de una ciudad satélite, al contrario del proyecto de un plan de remodelación para ciudades existentes, representa una excelente oportunidad para poner en práctica todos los principios que el urbanismo moderno pone a disposición del ordenamiento del crecimiento de las grandes aglomeraciones: "la extensión de una ciudad por medio de ciudades satélites, es la forma ideal del desarrollo urbano. Creada en pleno campo, la ciudad satélite permite adoptar fácilmente los últimos descubrimientos de la ciencia urbanística. esa ciudad enteramente nueva, después de organizada y construida presenta, para sus futuros habitantes, ventajas incomparables. Cuando el centro estuviere superpoblado, la creación de nuevas ciudades es más económica que la reconstrucción y es en este caso que la fórmula de la ciudad satélite se impone." (AGACHE, 1929: XXXVI)

El análisis de la ciudad

Los estudios previos a la elaboración del Plan consisten básicamente en un estudio de la evolución de la ciudad y en otro acerca de las características del medio ambiente. El estudio de la evolución de Río de Janeiro adquiere importancia en tanto que "... lo que ya fue es uno de los factores a los que se subordina lo que tiene que venir." (AGACHE, 1929: 15) 44 Este estudio se encuentra comprendido en un "análisis de la situación urbana", que consiste en entender las particularidades de la localización geográfica de la ciudad, identificando los factores topográficos que condicionaron, y condicionan, su desarrollo y la conformación de sus distintos barrios. De este análisis se desprende el carácter que particulariza y distingue a la ciudad, ya que se trata de un caso prácticamente único de emplazamiento de una gran metrópolis en un medio geográfico donde se da una relación de esas características con la naturaleza. Completan este análisis un informe sobre la economía de la ciudad (actividad industrial, agropecuaria y de abastecimiento en general) y un estudio demográfico (evolución y distribución de la población). Este análisis es entendido como un estudio antropogeográfico, ya que el estudio geográfico per se no interesa, y sólo reviste utilidad si se lo vincula con la distribución de la población y de sus actividades en el territorio.

El análisis del medio ambiente comprende estudios sobre el clima y la topografía del lugar, y dedica particular atención a la situación sanitaria de la ciudad, la evolución de los índices de mortalidad, la identificación de barrios en condiciones de insalubridad, los sistemas de desagües pluviales y las áreas sujetas a anegamientos e inundaciones, y los sistemas de obtención y distribución de agua potable. Estos estudios se constituyen en la base para la elaboración de los proyectos específicos de saneamiento de la ciudad, en particular de las obras referidas a redes de desagües cloacales y de distribución domiciliar de agua potable.

44 D.A. Agache adhiere así a las indicaciones de M. Poète acerca del estudio de la ciudad. Para este último autor, el estudio de la evolución de la ciudad asume el carácter de metodología específica para conocer su situación presente.

Los contenidos e instrumentos del Plan

El plan director de una ciudad es entendido como el conjunto de disposiciones generales que orientan las acciones específicas respecto de la remodelación y la extensión de la ciudad: "... su papel es, simplemente, ..., recordar las directrices generales, asegurar una disciplina en el caso en que se quiera, en un momento dado, mejorar la ciudad, aún en uno de sus puntos, aisladamente." (AGACHE, 1929: 17) Más adelante agrega que la nueva planta propuesta para la ciudad, la planta de remodelación y embellecimiento, será el modelo de la ciudad futura: "... es, antes de nada, un plan director que fija según los principios admitidos en Urbanismo, la fisonomía futura del Río de Janeiro Mayor. El tiene por fin marcar el carácter de las vías a ser creadas o modificadas, determinar la localización, en su extensión y disposición, de las plazas, jardines públicos y los monumentos de modo de obedecer a un orden arquitectónico propio para destacarlos y darles valor, haciéndolos colaborar en el embellecimiento del paisaje urbano, e indicar, por fin, los diferentes barrios conforme el destino rigurosamente reflexionado que les fue designado." (AGACHE, 1929: 321). Se indica así cuales serán los contenidos del Plan: el sistema vial, el sistema de espacios públicos, en tanto espacios de carácter arquitectónico (concepto que supera al de sistema de espacios abiertos), y la división funcional de la ciudad. 45

Como se ha visto, se concibe al Plan Director como el sistema de grandes directrices al cual habrá que remitirse para la programación del crecimiento y la transformación de la ciudad, y no como el enunciado de una serie de obras que demandan una inmediata realización. Para expresar

45 Para el Plan de Río, Agache reitera un modelo de Plan que ya había probado en Dunkerque en 1912. Sobre el tipo de Plan también ya había escrito: existe un plan de ordenamiento (para la ciudad construida) y otro plan de extensión (para la ciudad por construir) y ambos tienen que ser pensados y elaborados simultáneamente; el Plan consistirá fundamentalmente en la definición de la circulación y del zoning, siendo por lo tanto sus contenidos el sistema vial (clasificación de vías según función), los espacios libres (proyectados según conceptos de la higiene y del "aspecto urbano") y la zonificación funcional. Ver AGACHE: 1923. Un análisis y discusión sobre los proyectos realizados por D.A. Agache se encuentra en TOUGERON, 1981.

y dar forma a estas directrices generales, el urbanista cuenta con varios instrumentos: los planos (plantas, cortes, vistas, perspectivas, esquemas) y los reglamentos que detallan y especifican los modos de concretar las ideas expresadas en esos planos. Dichos instrumentos son utilizados para describir las propuestas de transformación para la ciudad que forman parte de los contenidos del plan:

- a. la estructura general de la ciudad;
- b. los proyectos de obras;
- c. los sistemas infraestructurales; y
- d. la definición del "zoning".

a. la estructura general de la ciudad

En la adopción del esquema de estructuración general de la ciudad desempeñan un papel significativo dos aspectos: el sistema vial y los "elementos funcionales". El sistema vial sirve de soporte a las distintas partes funcionales que forman la ciudad. Una vez definida la estructura vial (la osatura o esqueleto del Plan) se identifican y caracterizan -morfológica y funcionalmente- los distintos sectores ("elementos funcionales") de la ciudad. Cada uno de estos elementos es analizado desde dos puntos de vista: uno "interno", que se refiere a las especificidades del sector que lo destacan como un elemento particular, y otro "externo", que tiene en cuenta su posición relativa dentro de la ciudad y su vinculación con el resto de los sectores.

El sistema vial queda definido por una red jerarquizada de arterias: las vías regionales (carreteras a Sao Paulo y Belo Horizonte) y suburbanas (a Petrópolis), que se propone lleguen al mismo centro de la ciudad, y las avenidas que vinculan el centro con los distintos barrios y a estos entre sí.

La definición del sistema circulatorio de la ciudad se completa con la propuesta de reorganización del tendido de las líneas férreas; propuesta que consiste fundamentalmente en la unificación de las estaciones terminales de las empresas Central Brasil y Leopoldina en la estación

de esta última. Además, se propone el establecimiento de un sistema de transporte masivo y rápido que vincule la ciudad con las aglomeraciones urbanas vecinas.

Las propuestas más importantes de transformación de la ciudad están contenidas en la descripción de los "elementos funcionales". Estos elementos están ordenados jerárquicamente, correspondiendo al área central, por el carácter de capital del país que detenta Río de Janeiro, ser el ámbito donde se expresa y se expresará más nítidamente la transformación modernizadora de la ciudad. Para la identificación de estos sectores se parte de la función que los particulariza y de las características edilicias que debe tener el mismo de acuerdo con esa función dominante. Se identifican todos los sectores y barrios que en ese momento integran la ciudad y las propuestas específicas de ordenamiento para cada uno de ellos. Estos sectores o barrios se encuentran agrupados según su función: el puesto de comando (centro legislativo y centro administrativo), los barrios de intercambio (el centro de negocios y los barrios comerciales próximos al puerto y a la estación terminal del ferrocarril), los barrios de abastecimiento (los centros comerciales menores dentro de áreas residenciales), los barrios residenciales (de viviendas de lujo, burguesas y obreras), el barrio industrial, el barrio universitario, y los centros recreativos (de recreación física y recreación intelectual).

• el "puesto de comando": Debido a su carácter de ciudad capital, las propuestas de transformación más significativas para Río de Janeiro corresponden a su área central, dando continuidad, de ese modo, a obras ya iniciadas o proyectadas. Así, se opera tanto sobre el centro existente, que corresponde a la antigua ciudad colonial, sede de las instituciones del poder de la colonia, del imperio y luego de la república, como también sobre un nuevo centro, en los terrenos ganados -y por ganar- al mar, rellenados con la tierra proveniente del desmonte de las colinas (morros) vecinas.

Como toda gran ciudad, Río de Janeiro necesita de un área de ingreso, más precisamente, de un nuevo ingreso acorde con su condición de metrópolis moderna. El antiguo centro colonial de Praça XV se ha convertido en el centro propio de una ciudad provinciana de segunda categoría,

inadecuado para una capital continental de primer nivel. Por lo tanto, no queda otra solución que proyectar un nuevo centro. Se define así un centro monumental que oficiará de "puerta de entrada" al Brasil, lugar donde se realizarán los desfiles y se recibirán a los visitantes ilustres: "Río de Janeiro ofrecerá, así, a la admiración del visitante llegado por mar, una entrada monumental correspondiente a la importancia y los destinos de la capital." (AGACHE, 1927: 161) Completan esta obra de carácter monumental que se localizará en terrenos ganados al mar, el Barrio de las Embajadas, el Barrio de los Ministerios, los Jardines del Calabouço y el centro de negocios (CBD). El Barrio de las Embajadas también se ubicará en los terrenos ganados al mar, en dirección sur (barrios da Lapa y Glória), con la tierra proveniente del desmonte del morro de Sao Antonio. Para este nuevo sector de la ciudad, se prevé una normativa de construcción especial que definirá los tipos edilicios más apropiados teniendo en cuenta el carácter adjudicado al lugar con el fin de "... de excluir el comercio en provecho de la vivienda suntuosa ..." (AGACHE, 1929: 166). El centro de negocios (CBD) se ubicará en el área que ya se encuentra liberada a partir del desmonte del morro do Castelo, en dirección al "centro histórico" de la ciudad, donde se encuentra el distrito bancario. Para este último sector de la ciudad no se proponen grandes intervenciones, salvo una provisoria peatonalización de sus calles más estrechas, a la espera de una transformación de mayor magnitud. Para permitir un uso más intensivo del suelo, y sin contrariar los principios de la higiene, se recomienda la anexión de lotes, que permita la adopción de nuevos tipos edilicios. Completa el área central la zona correspondiente al morro de Sao Antonio, cuya demolición ya había sido prevista con anterioridad (e incluso debería haber precedido a la del Castelo). Se propone conservar de esta demolición a todos los edificios religiosos que se encuentran en el lugar y que datan del período colonial, ya que "... no se puede ni se debe pensar en destruir o desplazar estos tesoros artísticos o históricos." (AGACHE, 1929: 177).

. los barrios de intercambio: El área central se encuentra rodeada por los denominados barrios de comercios secundarios o menores. En general se trata de áreas de uso mixto residencial - comercial que en ese momento están atravesando por un

acelerado proceso de degradación edilicia y urbana (proliferación de conventillos, viviendas antiguas en mal estado de conservación, condiciones deficitarias de saneamiento, etc.). Para estos casos la solución es tan simple como radical: demolición y reconstrucción.

. el barrio industrial: Se prevé la formación de un barrio industrial, en la zona norte de la ciudad en el límite con la "baixada fluminense", parte del mismo en terrenos ganados al mar en la zona conocida como "o Fundao". Tal sitio se escoge para la localización de un nuevo barrio industrial debido a su proximidad con el puerto y el centro de la ciudad, y debido también a que cuenta con servicios de transporte ferroviario. Se pretende de esta manera concentrar todos los establecimientos industriales que se encuentran dispersos en distintos barrios (Sao Cristóvão, Tijuca, Jardim Botánico, Gávea). Algunos de estos barrios (los de la zona sur en particular) atraviesan en ese momento por un proceso de valorización de sus terrenos, situación que aconseja un cambio en el tipo e intensidad de uso del suelo. El incremento de los precios de la tierra es de tal magnitud, que se supone que el traslado de los establecimientos industriales a este nuevo distrito no acarreará perjuicios económicos a sus propietarios, ya que con la venta de los terrenos actualmente ocupados se obtendrán montos mucho mayores al que demanda la compra de uno nuevo en el distrito industrial.

. las zonas residenciales: La delimitación de los barrios residenciales se lleva a cabo fundamentalmente en consideración del sector social de la población que reside en ellos, no obstante se debe tener en cuenta que la topografía del lugar establece una clara delimitación geográfica entre los distintos sectores de la ciudad: "sin exigir o preconizar una especialización absoluta, los barrios residenciales se distinguirán entre sí conforme a la categoría de la población, a la topografía de los lugares, al valor del suelo y a la menor o mayor proximidad de tal o cual barrio de trabajo que tienda a predominar." (AGACHE, 1927: 187) De este modo se identifican barrios obreros (los suburbios que se fueron organizando alrededor de las estaciones del ferrocarril y los nuevos barrios a construir vinculados con el nuevo distrito industrial); las favelas (ubicadas en general en las laderas de los morros, y que representan un tipo de

ocupación del suelo y un tipo de viviendas que se propone eliminar definitivamente para destinar esos lugares a la construcción de viviendas para empleados y funcionarios de media y baja jerarquía); y los barrios "de residencia burguesa y pudiente" (los barrios de la zona sur de la ciudad, zona en la que se prevé también la construcción de la ciudad universitaria).

b. los proyectos

En la identificación y descripción de los "elementos funcionales" de la ciudad quedan enunciados los proyectos de edificios y sectores urbanos más relevantes. El "puesto de comando" será en el futuro el sector más significativo de la ciudad, el sector donde se materializarán y se percibirán los últimos adelantos que trae aparejada la modernización. De este modo, en el "puesto de comando", no sólo adquieren particular importancia los proyectos para los espacios colectivos, sino también los proyectos de las construcciones destinadas a la vivienda o al terciario. Así, para dicho sector, se indican los proyectos del sistema de espacios colectivos integrado por la gran plaza de la "puerta de entrada", los Jardines del Calabouço y la plaza central del "barrio de los Ministerios". Se indican además las particularidades y requisitos constructivos que deberán observar las nuevas edificaciones localizadas sobre esos lugares públicos y en el "Barrio de las Embajadas". La prefiguración de la formalización arquitectónica sólo se indica para el área central de la ciudad, mientras que para otros sectores menos significativos resulta suficiente solamente la presentación de proyectos de trazados, como por ejemplo para el Barrio Leblon y el Barrio de la Nueva Estación Central del Ferrocarril.

La ciudad deberá contar también con una serie de edificios emblemáticos de toda gran capital, y que son el símbolo de la modernidad en todos los órdenes: en las instituciones, en el transporte, en las actividades económicas, etc. Así, se propone la construcción del palacio municipal, la estación central del ferrocarril, el gran mercado, la feria de exposiciones, la bolsa de comercio, la estación aérea, el monumento conmemorativo a la fundación de la ciudad, el panteón-basílica del Brasil; la mayoría de ellos a ubicarse en el "centro de comando" de la ciudad, que se sumarán a otros

edificios existentes que dan cuenta del proceso modernizador iniciado: el teatro municipal y el palacio legislativo, los hoteles y las grandes tiendas, etc..

c. los sistemas infraestructurales

Un plan para una gran ciudad ya no se reduce más al enunciado de propuestas de transformación edilicia y vial, sino que considera también a todo el sistema de infraestructuras que hacen posible el funcionamiento de la ciudad. El autor del Plan entiende que "... el urbanismo no consiste únicamente en dotar a la ciudad de todos los perfeccionamientos aparentes que comporta el arte urbano moderno, -aún cuando la higiene y la estética se armonizan en un conjunto feliz para la mejor disposición de los barrios- o a fin de crear avenidas grandiosas y espacios libres. Las diferentes instalaciones disimuladas en las profundidades del suelo: red de distribución de agua, red de desagües cloacales, etc., que no están a la vista y que constituyen, por lo tanto, los órganos esenciales de la vida de la ciudad, merecen indiscutiblemente igual consideración." (AGACHE, 1929: 225) De acuerdo con ello, se presentan los proyectos de redes de infraestructura: abastecimiento domiciliar de agua potable, sistema de desagües pluvio-cloacales, abastecimiento domiciliar de gas natural y tratamiento de residuos para toda la jurisdicción de la capital federal.

d. el zoning

El zoning es el instrumento que traduce todas las propuestas e ideas enunciadas en la descripción de los elementos funcionales en indicaciones cuantitativas que definen las características de la construcción en las distintas zonas en que se divide la ciudad. La elección de este instrumento no es casual, su utilidad ya ha sido ampliamente comprobada durante décadas en Alemania y, posteriormente, en los Estados Unidos. Así es que este instrumento es entendido como "... la esencia misma del urbanismo. El zoning es la distribución racional de las necesidades de la vida urbana: la vivienda, el trabajo, el reposo. Cada zona debe tener su legislación particular adaptada a las necesidades de su función. Obtenemos, así, el

máximo de rendimiento y el mínimo de perjuicio para todos, y es el único medio de organizar la ciudad." (AGACHE, 1927: VII)

El empleo del zoning presupone el reconocimiento de las distintas partes -y de sus especificidades- que conforman la ciudad, ya que esta no es un conjunto homogéneo de construcciones, sino todo lo contrario. Por la tanto, la diversidad edilicia y funcional de la ciudad que permite que sus distintas partes integrantes sean fácilmente reconocibles, deberá reflejarse en las disposiciones de los reglamentos de construcción. Por esta razón se entiende que "es verdaderamente ilógico querer aplicar, así como se hace en la mayoría de los reglamentos, las mismas prescripciones para todo el territorio de una gran ciudad y querer que sean adoptados por las pequeñas viviendas como por los palacios, por la casa individual como por el gran edificio comercial e industrial, se uniformiza y se mecaniza así las minucias y las particularidades de la construcción sin ninguna ventaja y no se dirige el desarrollo de la ciudad en sus grandes líneas. No sabemos que sería más nocivo al desarrollo de la gran ciudad si el desorden en la extensión resultante de la ausencia de un plan director, si la ausencia de vida en sus elementos particulares resultado de la fuerza petrificadora de las disposiciones legislativas establecidas con el fin de servir de paliativo, pero no de base del trabajo." (AGACHE, 1929: 126)

De este modo, con el empleo del zoning se pretende dar cumplimiento a tres objetivos, que tienen que ver con el modo de interpretar la ciudad y su proceso de construcción:

- . a cada función corresponde su órgano específico, a cada actividad su lugar, a cada sector social su ámbito particular. El zoning es el instrumento que ubicará todas las cosas en su lugar correspondiente, como "naturalmente" debería ocurrir, ya que "... en el organismo urbano como en el humano encontramos una anatomía y sus funciones." (AGACHE, 1929: 6)

- . cada parte de ciudad debe identificarse morfológicamente. El zoning es el instrumento que establece las características de la construcción y la tipología edilicia más aconsejable para cada sector. Se entiende que la arquitectura "... puede y debe

manifestarse en las ciudades según los barrios." (AGACHE, 1929: 7) 46

- . debe protegerse el valor de la propiedad inmobiliaria. El zoning, al definir los usos y las características de la construcción de acuerdo con las tendencias de transformación que vienen registrándose en cada sector, tiende a mantener el valor de los inmuebles, o, según los casos a aumentarlo: "El "zoning" protege la propiedad, pero tiende, sobretudo, a impedir la desvalorización de los terrenos y a estabilizar su valor." (AGACHE, 1929: VII)

De acuerdo con estos propósitos, la ciudad va a ser dividida en cinco grandes zonas, algunas de las cuales se subdividen en zonas menores. 47 Para todas ellas se definen los usos más apropiados y se identifican aquellos no permitidos. Se trata de un zoning de densidad de ocupación del suelo (de densidad de construcción) y a la vez de un zoning funcional, si bien no muy riguroso. Se indican así, para cada zona y subzona los perfiles, las alturas, los retiros, el alineamiento y la densidad que deberá observarse en la construcción de edificios. 48 Para la definición de las densidades se tienen en cuenta dos cuestiones: la dinámica del mercado inmobiliario y el carácter funcional del sector; es decir tipos edilicios y actividades dominantes.

46 D.A. Agache completa esta idea indicando el tipo de análisis y los instrumentos utilizados para definir la formalización arquitectónica de un sector de la ciudad: "El estudio de ese proyecto de arquitectura en uso en las ciudades de Europa, parece no ser conocido aún en Río, como tampoco el de la arquitectura en volumen y fachada." (AGACHE, 1929: 7).

47 Las cinco zonas en que se propone dividir la ciudad son: zona central (subdividida en barrio comercial y barrio de negocios); zona portuaria e industrial; zona de residencia (dividida en cuatro subzonas de acuerdo al estado de hecho en general, y de los precios de la tierra en particular); zona suburbana; y, zona rural. La inclusión de la zona rural en la zonificación se debe a que, para D.A. Agache, el urbanismo no debe ocuparse sólo de los espacios construidos o por construir, sino que también debe tener en cuenta los espacios que serán preservados en su uso agrícola o en su estado natural.

48 En este caso, el criterio que se considera para establecer la zonificación de la ciudad de Río de Janeiro es similar al de la "zona de construcción" que fuera enunciado, entre otros, por Devereaux. Tal como ha sido indicado en la nota No. 24, esta zonificación contempla tanto cuestiones de índole funcional como cuestiones de índole constructiva.

En general, las densidades propuestas no van a alterar las modalidades de funcionamiento del mercado inmobiliario, fundamentalmente en el área central, donde se permiten las máximas densidades edilicias, precisamente por la tendencia a la concentración del uso terciario y el elevado precio de los terrenos. 49 En cambio, para otros sectores donde se detecta un proceso de transformación considerado nocivo, para el uso y las intensidades del uso del suelo urbano existentes, se definen densidades menores con la finalidad de desalentarlo. Tal es el caso de Copacabana, un barrio residencial de viviendas individuales con servidumbre de jardín que se encuentra amenazado por la construcción indiscriminada de edificios en altura a raíz del incremento de la demanda de terrenos vacantes para la edificación, provocada por la tendencia de los sectores medios a localizarse en la zona sur de la ciudad. Con el propósito de mantener su carácter de "balneario aristocrático y elegante", se sugiere una baja densidad de ocupación del suelo.

Las densidades de ocupación del suelo se proponen de modo de lograr una gradación armoniosa de las alturas en el conjunto de la ciudad, partiendo de las máximas en el centro hasta llegar a las mínimas en la periferia. Se parte del rascacielos de oficinas en el centro de negocios hasta llegar a vivienda individual en los barrios más alejados, pasando por los edificios de departamentos en las zonas intermedias.

Completan el plan para la ciudad de Río de Janeiro una serie de proyectos de leyes y reglamentos, sin los cuales "... ninguna realización de plano de ordenación y de extensión de ciudades sería posible." (AGACHE, 1929: V) Estos proyectos se refieren a la "Ley federal de remodelación y extensión de las ciudades", que institucionaliza la figura del Plan Director y la obligatoriedad de su elaboración; la ley de zonificación, de carácter regional; las leyes de vivienda para trabajadores; y las leyes de preservación de sitios naturales e históricos.

49 En realidad, el precio del suelo urbano es el que determina la densidad de su ocupación: "En vista del precio elevado de los terrenos en esos barrios, permitiremos el máximo de densidad compatible con las reglas de la higiene y las posibilidades de circulación." (AGACHE, 1929: XI)

URBANISMO, PLANES Y TRANSFORMACION URBANA

La lectura de estos dos importantes documentos del urbanismo naciente en América Latina permite una aproximación al reconocimiento del estado de las ideas de la disciplina en ese momento histórico. Entre otros aspectos, el análisis de estos planes permite reflexionar acerca de las siguientes cuestiones:

- . el urbanismo que se consolida ya como una nueva especialidad;
- . los nuevos instrumentos utilizados para el proyecto y el control del crecimiento urbano;
- . los planes de ordenamiento, los proyectos y las transformaciones urbanas realizadas; y,
- . el plan urbano como un medio para promover reformas sociales que apuntan a la formación del estado de bienestar.

En primer lugar, y antes de cualquier otro comentario, es necesario recordar una vez más el carácter de ambos planes. Como ya se ha visto en el análisis realizado, el Plan que elabora la Comisión de Estética Edilicia se trata en realidad de un conjunto de proyectos que son presentados junto con una propuesta de reordenamiento del esquema circulatorio de la ciudad; tal es también la condición que reviste el trabajo de J.C.N. Forestier. En cambio, el Plan realizado por D.A. Agache se trata de un plan completo, de un plan ideado para el conjunto y cada una de las partes de la ciudad, tal como entonces era entendido, y que contiene los proyectos de transformación urbana. No obstante esta diferencia sustancial, ambos planes presentan instrumentos similares para el control de la edificación de la ciudad en su totalidad.

El urbanismo, una nueva especialidad

Que una municipalidad en la década del veinte decida emprender las tareas de elaboración de un plan director es un hecho significativo que debe ser interpretado como un reconocimiento del

urbanismo en tanto nueva especialidad necesaria para afrontar la solución de los problemas urbanos, independientemente de cualquier otro motivo que también haya contribuido a tomar tal iniciativa. Significa, además, el reconocimiento de la ciudad en su conjunto como un problema que demanda, consecuentemente, de soluciones más completas y abarcativas que las que podían ofrecer hasta ese entonces la arquitectura o la ingeniería sanitaria por sí solas. De esto se desprende que, necesariamente, las tareas que le son propias a esta disciplina en formación deberán estar a cargo de técnicos competentes y especializados en la resolución de tales problemas. Por ese motivo, las mismas administraciones municipales deben recurrir a profesionales que, con su sola presencia, den garantía y avalen ante la opinión pública la conveniencia y oportunidad de las propuestas de transformación urbana que se desea llevar adelante. Así deben ser entendidos los contratos celebrados con urbanistas franceses en Buenos Aires y en Río de Janeiro. Pero así como la presencia de un urbanista extranjero o de reconocida trayectoria garantiza ante ojos externos que los proyectos han sido realizados con seriedad y eficiencia, la ausencia de tales especialistas será motivo de duros cuestionamientos. Tal es el caso de Buenos Aires, con las críticas que el intendente municipal recibe luego de haber efectuado la designación de los integrantes de la Comisión de Estética Edilicia. 50

50 Uno de los más fervientes críticos de la Comisión de Estética Edilicia fue el ing. B. Carrasco, quien fuera director de la Dirección de Parques y Paseos de la Municipalidad de Buenos Aires. Poco antes que se diera a publicidad la conformación de esa comisión, Carrasco decía: "... siendo [el plan] una cuestión eminentemente técnica, no debe quedar librada sino al estudio de especialistas en la materia" (CARRASCO, 1923a). Posteriormente, en otro artículo, identifica quienes deberían ser los integrantes del equipo técnico encargado de elaborar el plan para la ciudad: ingenieros urbanistas, médicos higienistas, abogados, paisajistas, financistas, historiadores, etc.. Es decir, un criterio totalmente distinto al modo en que fue integrada la Comisión de Estética Edilicia, razón por la cual expresa que, una vez "constituida la comisión del plan regulador en la forma indicada, que por cierto dista mucho de ser la que adoptó la Municipalidad de la Capital para organizar su Comisión de Estética Edilicia, se procede a preparar los materiales, informaciones, estadísticas, relevamientos y demás datos indispensables a la obra que ha de emprenderse, bajo la dirección inmediata del ingeniero urbanista." (CARRASCO, 1926a) Su idea de plan remite a una concepción y propósitos diferentes de los del intendente y de la Comisión. Por este motivo es que también rechaza y descalifica la presencia de

Recuérdese que los integrantes de esta Comisión fueron seleccionados en tanto eran representantes de instituciones, oficiales y no oficiales, cuyo objeto de preocupación y acción era la ciudad. Es decir, que su conformación obedeció más a razones de carácter político que de índole técnica. ⁵¹ Por el contrario, en el caso del plan para Río de Janeiro, nadie se atreve a poner en dudas la idoneidad de quien fuera encargado de llevarlo adelante, si bien se critica que las autoridades municipales no hubieran consultado a urbanistas locales para discutir las propuestas realizadas. (PINHEIRO, 1929)

Por otro lado, si el reconocimiento del urbanismo como una nueva especialidad demanda de profesionales calificados, también implica que un plan director requerirá de una metodología específica para su elaboración. En el caso del plan para Río de Janeiro, esta aparece claramente explicitada en el documento del plan. Para D.A. Agache, el plan debe ser elaborado siguiendo secuencialmente una serie de pasos que constituyen las etapas de análisis, propuesta y gestión del plan. La etapa analítica consiste en elaborar un "dossier" de la ciudad que constará de estudios antropogeográficos, historia de la ciudad, proyecciones estadísticas y de la elaboración de un programa de estudios necesarios para definir las propuestas de intervención. Una vez concluida esta etapa analítica, se realiza un primer esquema de ordenamiento en el cual se expresan las grandes ideas directrices del Plan. Posteriormente, este esquema deberá ser presentado y consultado con las "fuerzas vivas de la colectividad". Concluido este período de consultas se da comienzo entonces a la elaboración del anteproyecto: sistema vial, obras de infraestructura y zonificación. (AGACHE, 1929: 15 a 17) Por el contrario, en el caso del plan de la Comisión de Estética Edilicia no aparece claramente

indicada una metodología de trabajo. Esta ausencia de metodología es puesta de manifiesto por los urbanistas locales, quienes proponen la elaboración de un "dossier" con criterios semejantes a los considerados por D.A. Agache en el plan para Río de Janeiro; criterios que, por otra parte, en realidad ya formaban parte del patrimonio de todo el urbanismo contemporáneo. ⁵²

Por último, esta nueva especialidad sugiere además que será necesario recurrir a una modalidad diferente de entender y de actuar en la ciudad. Esto significa, en primer lugar, que el plan para la ciudad deberá representar un modo diferente de intervenir en la ciudad. Si bien se verifica en ambos planes una continuidad de los principios estéticos e higienistas que guiaron la redacción de las primeras reglamentaciones sobre la construcción (decretos sobre alineaciones y alturas de los edificios, por ejemplo), en el caso del Plan para Río de Janeiro aparece una nueva categoría: la función. Esta nueva categoría que lleva a identificar -y proponer- una división funcional de la ciudad supone, como más adelante se verá, la utilización de nuevos instrumentos de control. Por el contrario, en el caso del Plan para Buenos Aires, la dimensión funcional de la ciudad no es aún tenida en cuenta, si bien ya había sido incorporada al acervo del pensamiento urbanístico moderno. En ese sentido, puede decirse que el plan que elabora la Comisión de Estética Edilicia se encuentra culturalmente aún en un

J.C.N. Forestier: "Cuando el intendente Noel hizo venir, a todo evento, al paisajista M. Forestier -conservador del Bois de Boulogne- dijimos que lo acertado hubiese sido, en caso de traer a alguien, requerir la presencia de un urbanista de nota, ..." (CARRASCO, 1926b). J.C.N. Forestier, como ya se ha visto, tenía otra especialidad: el diseño de parques urbanos.

⁵¹ Para el arq. J.B. Hardoy, discípulo de L. Janssely, los especialistas en urbanismo más calificados en ese momento, y en la Argentina, son C.M. Della Paolera, E. Schiaffino, B. Carrasco y Dornal. (HARDOY, 1926)

⁵² El ing. C.M. Della Paolera, quien obtiene su diploma de urbanista en la Universidad de París, entiende que uno de los elementos básicos para definir el plan regulador de una aglomeración urbana es el estudio de la evolución y desarrollo de la ciudad. Dicho estudio, denominado por entonces "dossier urbain" o "civic survey", consiste en la "... investigación prolija de las modalidades y de la estructura del pasado de una ciudad como fuente de recursos para orientar su futuro desarrollo." (DELLA PAOLERA, 1926a). También el ing. B. Carrasco se había pronunciado al respecto (ver nota No. 45), razón por la cual considera al Plan de la Comisión de Estética Edilicia como un conjunto de "... pocas e inútiles reformas que llaman Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio" y que por cierto nada tiene del "expediente urbano" que se estila en estos casos." (CARRASCO, 1926c). Los ingenieros C.M. Della Paolera y B. Carrasco van a ser precisamente quienes constituyen lo que en ese momento comienzan a denominar "expediente urbano", expresión que ha permanecido hasta el presente para indicar al conjunto de estudios previos a la elaboración del plan regulador tradicional.

estadio anterior o inferior en relación al concepto de plan que más consenso tenía en ese momento. 53 En el Plan para Buenos Aires sólo preocupa la estética, entendida como la belleza en sí, y no de acuerdo con el concepto de lo bello-útil, según el cual la armonía de las formas debe corresponderse con la regularidad funcional, concepto dominante en el Plan para Río de Janeiro. De acuerdo con esto, la presencia de J.C.N. Forestier está en estrecha relación con el interés y la atención dedicados al embellecimiento de la ciudad y con esa idea academicista del urbanismo.

Una concepción distinta de ciudad y de la gestión urbanística requiere también de una organización de la administración municipal adecuada a las "exigencias" del urbanismo moderno. En ese sentido, la Comisión de Estética Edilicia entiende que "la obra de engrandecimiento urbano de una gran ciudad tal como Buenos Aires, necesita de la permanencia de ciertas ideas; la tarea de seguir normas generales para el estudio de todas las reformas ya proyectadas o a proyectarse en el futuro: leyes, ordenanzas y proyectos, no pueden ser aplicados prácticamente sin la existencia de un plan y de un organismo central, guiado únicamente por el objetivo del progreso y bienestar de la comunidad." (MCBA-CEE, 1925: 359). Por esta razón, la Comisión propone la formación de una Comisión permanente que estará a cargo del control y seguimiento de la implementación del plan. 54 La formación de una Comisión de este tipo también

53 Este criterio restringido con el cual se elabora el plan para Buenos Aires es criticado por el ing. C.M. Della Paolera, para quien el urbanismo moderno debe guiarse por preceptos higienistas, estéticos y también económicos. Al respecto indica que "... nos hallamos en el primer período evolutivo del arte de modernizar las ciudades, es decir, en un período que sólo se preocupa de estudiar los problemas urbanos desde el punto de vista estético para llegar en lo posible a la realización de la ciudad bella; una prueba palpable de lo que decimos lo tenemos en el hecho de que las reformas que la Intendencia Municipal propone para Buenos Aires han sido únicamente estudiadas por una Comisión de Estética Edilicia." (DELLA PAOLERA, 1926b)

54 Esta Comisión estaría integrada por cuatro secciones: Sección I, o de "Legislación" (legislación comparada, reglamentos, proyectos); Sección II, o de "Plano de la ciudad" (vialidad, extensión, estética, loteos, ciudades-jardín); Sección III, o de "Higiene Urbana" (infraestructura); y Sección IV, o de "Habitación" (reglamentos de construcción, casas baratas). (MCBA - CEE, 1925: 362).

propone posteriormente D.A. Agache en Río de Janeiro dentro de un organigrama que contempla a toda la estructura municipal. 55 En ambos casos, la ausencia de equipos técnicos estables aparece como un obstáculo para la puesta en marcha del Plan.

Planes y nuevos instrumentos

Con los planes para Buenos Aires y Río de Janeiro se incorporan instrumentos de distinto carácter (del proyecto urbano, del control de la edificación, etc.) que, si bien ya habían sido utilizados o propuestos con anterioridad en otras oportunidades y lugares, para esta región del mundo detentan el carácter de "nuevos" en tanto estos planes constituyen la primera experiencia en la elaboración, más o menos orgánica y completa, que se propone imponer un orden en la construcción y extensión de las ciudades. Debe recordarse que el único antecedente de planes de ordenamiento para ciudades existentes, en Brasil y Argentina, lo constituyen los planes para Buenos Aires y Rosario realizados por P. Bouvard en 1910 y 1911 respectivamente. 56 En ambos casos, estos planes se reducen prácticamente a un esquema de la nueva red circulatoria de la ciudad.

Los dos planes analizados se caracterizan, particularmente el plan de J.C.N. Forestier para Buenos Aires, por el nivel de detalles con que describen algunos de sus proyectos; hecho que da cuenta del valor que se le adjudica a la formalización arquitectónica de los espacios colectivos. Además de las plantas y perspectivas "a vuelo de pájaro", J.C.N. Forestier recurre a los cortes y cortes perspectivados para indicar la formalización de los ámbitos urbanos proyectados, en particular los parques y paseos. 57 D.A. Agache

55 Esta comisión recibe el nombre de "Repartición permanente del Plan". La misma constaría de tres secciones: "Estudios y Trabajos"; "Vigilancia y Fiscalización"; y, por último, "Información". (AGACHE, 1929: 321 A 323)

56 Sobre el plan para Rosario elaborado por P. Bouvard, ver: MARTINEZ DE SAN VICENTE, 1986.

57 De los distintos detalles de proyectos presentados por J.C.N. Forestier, pueden mencionarse, a modo de ejemplo, su croquis de paseo en barrio-jardín, en el cual detalla el área ocupada por

también recurre a perspectivas aéreas para describir sus proyectos para el área central de Río de Janeiro, en particular la "Puerta del Brasil", el "Barrio de los Ministerios", y los Jardines del Calabouço. También utiliza plantas y cortes para indicar las posibilidades de aplicación de la normativa de construcción, llegando en algunos casos a proponer fachadas "tipo", al mejor estilo de un "manual de urbanismo".

58

Por su posterior difusión y utilización en otros planes de desarrollo urbano en ciudades de la región, el "zoning" va a ser el instrumento de control más "novedoso" que se propone. Como ya se ha indicado, este instrumento tuvo una amplia utilización en la planificación de la extensión de las ciudades alemanas desde fines del siglo XIX y de las de los Estados Unidos a partir de la segunda década de este siglo; y, además, ya había sido incorporado al discurso "organicista", que a partir de sus teorizaciones había arribado a una cuestión esencial: la necesidad de la separación espacial de las "funciones" urbanas. Su utilización se propone tanto para Buenos Aires como para Río de Janeiro, y, si bien se trata de un mismo instrumento, son distintas las variables que serán utilizadas en los dos casos para la definición del carácter de la construcción en las distintas zonas de la ciudad. En el caso de Buenos Aires, donde la cuestión funcional todavía no es considerada y donde el plan consiste prácticamente en un esquema de la red vial y en una serie de proyectos de transformación y reordenamiento de lugares públicos, la Comisión de Estética Edilicia lo adopta sin una identificación y caracterización previa de los sectores en que va a ser

calzada y por césped, la arborización y las construcciones perimetrales; y el perfil y croquis de avenida sobre parque, donde indica las zonas de calzada, del carril para el desplazamiento de los tranvías y de veredas, los senderos peatonales, la arborización, la ubicación de los monumentos y las construcciones perimetrales. Este modo de representar un proyecto es adoptado por la Comisión de Estética Edilicia para indicar la formalización, si bien más a modo de esquema, de los distintos tipos de vías de circulación, indicando la altura aproximada de la construcción sobre la línea de edificación, la zona de veredas y la arborización; y en algunos casos la ubicación y tipo de iluminación.

58 Pueden citarse, además de los ejemplos mencionados, los perfiles de edificios "torre" que exceden los índices edilicios máximos, los perfiles de edificios industriales, las posibilidades de construcción en esquinas y de edificación en terrenos con pendientes, etc..

dividida la ciudad para definir el tipo de construcción. En este caso, el zoning, que tiene el mismo carácter de los primeros zonings elaborados para las ciudades alemanas a fines del siglo pasado, aparece como un instrumento totalmente desvinculado del plan, razón por la cual su propuesta no requería de la elaboración previa del mismo.

Distinta resulta ser la situación del Plan para Río de Janeiro, que se elabora de acuerdo con una concepción "moderna" de ciudad, y por lo tanto de plan. En este caso, el plan es ideado para toda la ciudad y la categoría "función" adquiere una magnitud relevante en el análisis interpretativo del estado de hecho de la ciudad. Así, se tendrá previamente una identificación y caracterización - morfológica y funcional- de todos los sectores de la ciudad, inclusive de las áreas que aún permanecen ocupadas por actividades rurales o se encuentran vacantes de uso. De este modo, el "zoning" propuesto -que considera variables tanto funcionales como arquitectónicas- aparece como un instrumento en estrecha vinculación con las orientaciones generales del plan, más aún, se desprenden directamente de ellas. Esta modalidad del zoning utilizada en el Plan para Río de Janeiro permite modelar la ciudad futura a partir del método de la distribución espacial y se convierte de esta manera en el nexo entre el estudio interpretativo de la ciudad y la materialización del proyecto urbano, particularmente porque el zoning es acompañado por otros instrumentos que contribuyen a alcanzar la prefiguración arquitectónica indicada por aquel. D.A. Agache introduce un nuevo instrumento: la "recomposición y distribución de lotes" o "reparcelamiento". Considera a este instrumento, junto con el "zoning", como uno de los "elementos más importantes del urbanismo". Su utilización permitirá la anexión de lotes y posterior subdivisión con la finalidad posibilitar la adopción de otros tipos constructivos de acuerdo con las indicaciones del "zoning". Esta propuesta novedosa estaría destinada fundamentalmente para el área central, donde los elevados índices de construcción demandan para su total aprovechamiento de una división parcelaria diferente a la existente en ese momento (lotes demasiado estrechos y profundos).

Otro nuevo instrumento, también tendiente a posibilitar la formalización arquitectónica ideada,

es introducido por J.C.N. Forestier, si bien no lo presenta bajo la forma de proyecto de ley. Se trata del plazo compulsorio de construcción, que incorpora la dimensión temporal al plan. Su finalidad es garantizar la concreción de los proyectos que tendrán como principal agente a la iniciativa privada. De este modo, se establecen plazos para la construcción una vez iniciada una operación de urbanización.

La realización de los proyectos indicados por los planes, así como la puesta en marcha de las disposiciones contenidas en el "zoning", plantea la necesidad de contar con una legislación que las haga posible. En ese sentido, los autores de los planes se encuentran con trabas que el derecho de propiedad levanta ante los dispositivos de control del uso del suelo urbano que se proponen. Se necesita, por lo tanto, disponer de instrumentos jurídicos acordes. Por esa razón es que ambos planes son acompañados por propuestas de modificación a la legislación vigente cuya finalidad es poner un límite al poder dominial. En la propuesta de modificación a la ley de expropiaciones -en el caso argentino- se argumenta acerca de la necesidad de no limitar el área de expropiación a la que corresponde exclusivamente al proyecto y extenderla más allá de este, de modo de evitar, o por lo menos limitar, maniobras especulativas con los precios de la tierra. Por otro lado, J.C.N. Forestier propone que la venta de los terrenos lindantes con las áreas de proyecto estén a cargo de la Municipalidad, quien se apoderaría así del plusvalor incorporado en los precios de venta de los lotes debido a su ubicación preferencial, y podría de ese modo solventar parte de los gastos que demanda la ejecución de las obras proyectadas. En el "Proyecto de ley federal relativa a la remodelación y extensión de ciudades" -en el caso brasileño- también se propone el mismo tipo de expropiación y además el modo de calcular el precio de la tierra de las áreas sujetas a expropiación con la finalidad de evitar una elevación artificial de los precios, como así también el cálculo de la "tasa de valorización", a ser utilizada en la definición de los valores correspondientes al impuesto a la propiedad inmueble.

Por último, en ambos planes, ya se deja constancia de la conveniencia de ordenar la extensión de una gran ciudad recurriendo a una escala mayor de plan: el plan de área metropolitana.

Al respecto, J.C.N. Forestier, si bien no se pronuncia expresamente por la figura de un plan regional o metropolitano, expresa que "... si no se prevén los acontecimientos, Buenos Aires se encontrará prisionera entre suburbios edificados a prisa y en desorden." (FORESTIER, 1925: 386) Por otro lado, A. Agache avanza aún más en la idea proponiendo un "Proyecto de reglamento regional de construcciones y loteos". Se sugiere que tal reglamento tenga carácter regional y no municipal, ya que "los estudios de remodelación y extensión exceden siempre los límites administrativos, y engloban, a fin de cuentas, toda una región económica y moralmente ligada al centro determinado." (AGACHE, 1929: XI) 59

Planes, proyectos y transformación urbana

Con D.A. Agache, Río de Janeiro tiene su primer plan de ordenamiento, extensión y embellecimiento. Considerando el escaso valor y utilidad que tuvo el plan de P. Bouvard, puede decirse que con la Comisión de Estética Edilicia y J.C.N. Forestier, y a pesar de las limitaciones observadas, Buenos Aires tiene también su primer plan. Estos planes se van a caracterizar fundamentalmente por la incorporación de nuevos instrumentos más que por presentar propuestas novedosas de transformación urbana. El plan resulta ser un momento de síntesis de todo un proceso en el cual se han ido elaborando distintos proyectos para la ciudad. Con la redacción del plan, estos proyectos dejan de ser propuestas aisladas y distantes, y pasan a formar parte de un esquema más orgánico y sistematizado de cambios en la ciudad.

Esto es así en los dos planes analizados. En el plan para Buenos Aires, los proyectos de continuidad de las diagonales Norte y Sur (que J.C.N. Forestier no considera) son anteriores al plan, como ya se ha visto; el proyecto de Avenida Norte Sur (tampoco tenida en cuenta por J.C.N. Forestier) también es anterior al plan, estando su trazado previsto en las leyes 8854 y 8855 del Congreso de la

59 Debe recordarse que la idea de Plan Metropolitano ya había sido incorporada en la legislación francesa en 1919, con la sanción de la denominada ley Cornudet, mencionada en la nota No. 7.

Nación; los proyectos de nuevos parques para la ciudad, fueron tomados por la Comisión de Estética Edilicia de una propuesta de la Dirección de Parques y Paseos de la Municipalidad realizada un año antes de que se comenzara con la redacción del plan. Con respecto al Balneario Municipal, los estudios para su concreción comienzan en 1916 bajo la intendencia del Dr. Gramajo, en relación con la idea de proyectar un paseo junto al río, siendo aprobados los proyectos correspondientes en ese mismo año. La Avenida de la Costa, desde Buenos Aires hasta El Tigre, también ya había sido propuesta en la década del diez por la "Comisión de Embellecimiento de la Costa", creada por el poder ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires.

Otro tanto ocurrió en el plan para Río de Janeiro: los jardines del Calabouço y el traslado de las industrias hacia un área especial en la zona norte de la ciudad, también fueron propuestos con anterioridad al "Plan Agache" (SILVEIRA, 1923). Lo mismo ocurre con el área que queda vacante con el desmonte del morro do Castelo, sobre la cual ya se pensaba que sería "... naturalmente el centro monumental del Río futuro, y de esta forma los puntos principales de Río [deberían] estar ligados a él por medio de avenidas que encuentren esta nueva parte la ciudad, naturalmente, sin perjudicar puntos de vista ni perspectivas." (S/A, 1923: 118)

Por lo tanto, todas las propuestas de transformación que presentan los planes no deben ser adjudicadas exclusivamente a estos. Los planes tienen la particularidad, la virtud si se quiere, de recuperar proyectos que forman parte de la historia de la ciudad, reestudiándolos o reelaborándolos, y de incorporarlos dentro de una visión más global y de conjunto de la ciudad; condición que se manifiesta con mayor claridad en el plan para Río de Janeiro.

Así como los planes recogen propuestas anteriores, muchas de sus indicaciones son posteriormente llevadas a cabo, total o parcialmente. Por ejemplo, el Parque Costanero proyectado por J.C.N. Forestier en Buenos Aires y el Código de Obras elaborado por la Comisión de Estética Edilicia que sirve de base para la elaboración de la ordenanza sobre zonificación que es puesta en vigencia en 1928 bajo el número 2736. En cuanto a Río de Janeiro, el plan de D.A. Agache es

considerado posteriormente como el "primer plan de urbanización sistemática" de la ciudad, y muchas de sus ideas fueron retomadas por la "Comisión del Plano de la Ciudad", formada durante la administración de H. Dodsworth. (PASSOS, 1942). Por otro lado, la zonificación de la ciudad propuesta en el plan se cumplió, fundamentalmente en el área de Castelo, que se convierte en el centro cívico de la ciudad y donde, entre otras oficinas públicas, se construyen los edificios de los Ministerios de Hacienda, de Educación y de Trabajo; en el mantenimiento de la zona sur como área de residencia de la población de mayores recursos; y, en el establecimiento de las industrias en la zona norte de la ciudad.

Todo esto demuestra que el propósito de emprender proyectos de modernización en estas dos ciudades seguía adelante, independientemente de los cambios institucionales que tuvieron lugar en ambos países con posterioridad a la elaboración de los planes de ordenamiento y extensión para sus respectivas capitales.

Plan y reforma social

La elaboración de estos planes, por iniciativa de las administraciones municipales de Buenos Aires y Río de Janeiro, resulta ser un claro indicio del nuevo rol que se le pretende adjudicar al estado, en este caso municipal: el de depositario del interés colectivo, reconociendo en la acción pública un medio para proteger los valores comunitarios, por encima de los intereses particulares. Esta concepción respecto del papel que se desea ver llevar adelante al estado es más evidente en el plan para Río de Janeiro que en el de Buenos Aires. No obstante, los proyectos de leyes contenidos en este último ya dejan entrever una, aunque tímida, consideración del estado en tal sentido.

Si bien en la Argentina existían instituciones, tales como el Museo Social Argentino, cuya acción estaba orientada en definitiva a sentar las bases para crear la conciencia de la necesidad de una transformación del estado liberal, colocando para ello en el centro del debate cuestiones de índole social, tales como las condiciones de trabajo imperantes, la situación de la vivienda de los

trabajadores y la formación de organizaciones cooperativas, el urbanismo no fue una de sus áreas de interés, como sí lo había sido en su homólogo parisino a través de su Sección de Higiene Urbana y Rural. Priorizó su atención sobre cuestiones de la vivienda, pero no avanzó sobre la cuestión urbana. Por otro lado, en la Argentina ya se contaba también con antecedentes importantes en materia de legislación sobre la vivienda "popular".⁶⁰ El debate sobre la vivienda, en particular la vivienda para los trabajadores, se encontraba culturalmente más avanzado que el debate sobre la cuestión urbana, ya que el urbanismo como disciplina científica y la ciudad en su conjunto como problema comienzan a despertar mayor interés prácticamente en el mismo momento en que la Comisión de Estética Edilicia inicia su labor de redacción del plan. La cultura urbanística del país no había superado aún sus principios estrictamente estéticos e higienistas. Con posterioridad a la elaboración del Plan para Buenos Aires, surgen nuevas ideas que refutan esa concepción limitada y reduccionista de tratar las cuestiones urbanas. Da cuenta de ello el intenso debate que provoca el plan confeccionado por dicha Comisión, parte del cual se reproduce en los párrafos anteriores. Debido a este estado de las ideas urbanísticas, es que no se encuentran en el plan evidencias de los principios que alentaban los reformadores sociales (mejorar las condiciones de vida y de alojamiento de la clase trabajadora, lograr mayor eficiencia en el funcionamiento de la ciudad, etc.), salvo el párrafo ya indicado en el ítem "Los puntos de partida del plan" que, teniendo en cuenta su carácter y contenidos, no puede ser considerado más que como una simple formalidad discursiva de sus autores.

Por el contrario, en Brasil, donde no existían instituciones que impulsaran la formación de un estado moderno, ni antecedentes significativos en la legislación sobre cuestiones de la vivienda para trabajadores, el plan para Río de Janeiro es un claro exponente de las ideas reformadoras. Prueba de ello lo da el modo en que es tratado el tema de la vivienda y la estrecha relación que se establece entre cuestión urbana (plan) y cuestión habitacional

(vivienda para los trabajadores). La inclusión de la vivienda entre los problemas a resolver por el plan es una cuestión nueva que hasta ese momento no había sido considerada en su real magnitud: "la gran ciudad nunca se preocupó del grupo familiar, y se preocupó muy poco del problema de la vivienda, problema que hoy es permanente en el mundo entero". (AGACHE, 1929: 123) La cuestión de la vivienda obrera o de la vivienda popular ya había dejado de ser una operación aislada para pasar a ser considerada dentro de la problemática de la ciudad como un todo. Pero, el autor del plan para Río de Janeiro es conciente de que la solución del problema de la vivienda no se agota simplemente en la tarea de identificar áreas dentro de la ciudad para la localización residencial ni en el diseño de los trazados de dichas áreas. El problema se soluciona a partir de modificar la situación económica y social de las clases populares, razón por la cual afirma que "... la nota estética verdadera resultará, antes de nada, de la satisfacción lógica y regular de las exigencias económicas y sociales." (AGACHE, 1929: 130) Partiendo de estos presupuestos, el plan no se limitará entonces sólo a indicar la distribución territorial de actividades, población y edificios, ni tampoco a la indicación de proyectos urbanos, sino que el mismo constará también de una serie de reglamentos que apuntan, entre otras cuestiones, a la solución del problema habitacional, al control de la iniciativa privada en los emprendimientos vinculados con la expansión de la ciudad, y a mejorar la posición de la administración municipal en la toma de decisiones acerca del destino de la tierra urbana bajo su jurisdicción, ya que el problema de la vivienda está estrechamente asociado al problema de la propiedad del suelo urbano. En ese sentido, afirma que "... si se desea realmente que la población obrera goce de una habitación sana y a precio módico el problema a resolver no consiste en el estudio de trazados más o menos seductores como en el establecimiento y en la aplicación de reglamentos que impidan la repetición de ciertos errores, leyes sociales y reglamentos que permitan prever la mejora de la suerte de los mal loteados actuales y un programa de construcción de viviendas que satisfagan las necesidades de la clase trabajadora y sean conformes a sus posesiones." (AGACHE, 1929: 185)⁶¹ Como se ve, la solución del problema de la

60 En 1904 se sanciona la "Ley de casas para obreros", y en 1915 la "Ley de creación de la Comisión Nacional de Casas Baratas". Para más detalles sobre el tema de la vivienda popular en la Argentina, ver: RIGOTTI, 1986.

vivienda reclama de un cambio de actitud de las autoridades a partir de una participación más directa y activa del estado en la cuestión urbana y de la vivienda.

En un todo de acuerdo con esta concepción acerca del rol del estado en la resolución del problema habitacional, D.A. Agache propone una serie de leyes tendientes a la implementación de una política territorial y de una política habitacional. Su proyecto de "Ley de creación de reserva territorial municipal" establece los mecanismos para que la municipalidad vaya formando una especie de "banco de tierras", que en el futuro le permitirá disponer de diversos modos de las tierras de su propiedad: entrega en alquiler a agricultores y así conservar el estado agrícola de la tierra; disponer la creación de parques y áreas forestadas, controlando la conservación de su estado natural; cesión gratuita a asociaciones para la construcción de ciudades-jardín; entrega en alquiler a particulares para la construcción de viviendas individuales. Por otro lado, sus proyectos de leyes para la construcción de viviendas para trabajadores, parten de la necesidad de combinar tres aspectos que difícilmente pueden asociarse en igualdad de condiciones: higiene y salubridad, precios accesibles y beneficio empresarial. En ese sentido, estos proyectos proponen la adjudicación de préstamos con intereses mínimos para la construcción de la casa propia, subvenciones a las empresas constructoras y sociedades cooperativas, para reducir el impacto de los beneficios en la formación de los precios de las unidades habitacionales, y construcción, por parte del estado, de viviendas para ser vendidas a bajo precio, tal como se venía haciendo en Francia a partir de las "Offices publics d'habitations à bon marché".

61 Al expresar que los cambios en las condiciones de vida de la población demanda de soluciones de orden económico y social que no se desprenden directamente del proyecto urbano, D.A. Agache reconoce los límites propios de la concepción organicista a la cual adhiere. Se afirma que "el Plan Agache es un típico plan director, [y que] como plan director, deposita en los cambios físicos las posibilidades de alcanzar cambios sociales." (REZENDE, 1982: 42) Esta idea generalizada posteriormente de que todo plan director es un producto de la tecnocracia que a partir de su elaboración pretende solucionar problemas de índole social, se ve refutada por las propias palabras de D.A. Agache, que impugnan también la pretensión de adjudicarle al plan director presupuestos que son propios de una corriente de pensamiento y no del plan en sí.

Los proyectos referidos a las leyes de vivienda también están en íntima relación con el destino que se propone para las favelas, que cada vez y en mayor medida vienen ocupando áreas de la ciudad, en particular las laderas de los morros. Al respecto, su propuesta no es contemporizadora, y basándose en estrictos principios higienistas propone como única alternativa su eliminación y traslado de la población a otras áreas donde se construirán las nuevas viviendas. No sólo las cuestiones de saneamiento e higiene contribuyen a adoptar tal solución, sino que también incide en tal decisión la localización de estos asentamientos en sitios próximos a áreas donde el precio de la tierra es elevado. La presencia de una favela atenta, por lo tanto, contra el "natural" desarrollo de otras actividades: "los morros, esas rocas aisladas que surgen de la planicie central, de esos barrios de comercios que poseen edificios bellos, con arterias anchas que ostentan negocios concurridos, a veces lujosos, tienen sus laderas y sus cumbres cubiertas por una multitud de horribles ranchos. Son las favelas, una de las llagas de Río de Janeiro a las cuales será necesario, un día muy próximo, llevar el hierro cauterizador." (AGACHE, 1929: 239) 62 Una vez más, las metáforas organicistas son utilizadas para calificar las áreas marginales de la ciudad e indicar su solución, metáforas que hasta no hace mucho tiempo aún eran escuchadas: "tejidos enfermos" que necesitan ser "extirpados"

Estas indicaciones respecto de las favelas y de la cuestión habitacional que contiene el Plan para Río de Janeiro no son producto de una posición ingenua ni están basadas en principios altruistas o filantrópicos ascéticos. Mejorar las condiciones de vida de los trabajadores significa, por un lado, asegurar su continuidad en tanto clase y, por el otro, garantizar mayor eficiencia en el proceso productivo: "... el rendimiento del trabajo está siempre subordinado al llamado estado sanitario y [a] que la habitación saludable es uno de los

62 En su propuesta de erradicación de las favelas, se nota también la presencia del pensamiento que asocia condición de la vivienda a condición moral de la población. Esta relación de causalidad entre características físicas de la construcción y los males sociales de sus habitantes lo lleva a afirmar que "sería realizar obra de higiene tanto moral como material haciendo desaparecer esos lares de corrupción, vestigios de otras épocas indignos de nuestra civilización." (AGACHE, 1929: 240)

principales factores del mejoramiento". (AGACHE, 1929: XXXI) Las exigencias organizativas y de funcionamiento que plantea un nuevo tipo de sociedad encuentra en la racionalidad económica otra sólida base en la cual apoyar la fundamentación de la conveniencia de contar con un plan de extensión y remodelación. La racionalidad económica y la racionalidad técnica, a la que se hacía mención en párrafos anteriores, se convierten así en los dos argumentos más significativos que va a tener a su favor la elaboración del plan director para una gran ciudad.

En síntesis, nos encontramos en Río de Janeiro con un especialista francés de renombre internacional que toma a su cargo las tareas de elaboración del plan director de la ciudad. Sigue para ello el mismo modelo de plan que, de acuerdo con las disposiciones de la legislación francesa al respecto, era utilizado por las administraciones municipales para organizar el destino y las modalidades del uso del suelo y el carácter de la construcción en las ciudades de su país de origen. En la redacción del Plan, D.A. Agache se guía también por los principios de transformación y superación social propios del movimiento reformador que comienza a organizarse en Francia hacia fines del siglo pasado. Se trata de un plan que, si bien tiene en cuenta las particularidades topográficas del sitio donde se encuentra la ciudad, la ausencia de un marco jurídico-legal en el cual inscribirse convierte en inviable su puesta en marcha. Esta situación lleva a su autor a proponer un conjunto de leyes sobre la vivienda obrera y los instrumentos urbanísticos propios de la estructura institucional de un país como Francia. En ese sentido, el Plan de Ordenamiento, Extensión y Embellecimiento de Río de Janeiro es un plan que se anticipa a una organización social que todavía no tenía lugar en el Brasil. Este plan, uno de los documentos más completos y más claros que puede exhibir internacionalmente el pensamiento reformador en el campo del urbanismo, se propone para una sociedad que hacía muy poco tiempo había abandonado el régimen de esclavitud y que recién comenzaba a organizarse de acuerdo con los principios del liberalismo (a república velha). El estado de bienestar, que resulta ser en definitiva el proyecto político en el cual se encuadra el Plan para Río de Janeiro, es un modelo de organización social

que el país todavía no había llegado a conocer y que sólo lo haría, y parcialmente, una década más tarde (o estado novo).

Por otro lado, en Buenos Aires, la responsabilidad de la redacción del plan para la ciudad queda en manos de un equipo técnico local que no registra una trayectoria en el quehacer urbanístico. Este equipo técnico recurre parcialmente a modelos de intervención urbana que habían surgido como consecuencia de la persistente acción y del debate promovido por los movimientos reformadores de los Estados Unidos en pro de la vivienda y de una nueva ciudad. Puede inscribirse al Plano de Reforma y Extensión para Buenos Aires dentro de la corriente del "City Beautiful", en particular por el especial énfasis dedicado a los proyectos de los espacios públicos del área central y por las propuestas de construcción de un sistema de park-ways.⁶³ De todas maneras, el Plan para Buenos Aires toma del "City Beautiful" sólo aquellas cuestiones del embellecimiento urbano, sin entrar a considerar la necesidad de aproximarse al modelo de "ciudad eficiente", adaptada a las exigencias del funcionamiento de la sociedad capitalista, posición que también era defendida por esa corriente de pensamiento con sus propuestas de descentralización del empleo y desarrollo de la periferia para poder eliminar la "congestión". Por otro lado, hay que recordar que el "City Beautiful" fue en realidad un movimiento del cual formaban parte organizaciones civiles donde participaban, junto a comerciantes y hombres de negocios entre otros, los técnicos de las administraciones municipales, y en las cuales se discutían los problemas de la vivienda y de la ciudad y se proponían soluciones, entre ellas la elaboración de los planes directores. Nada de esto existió en la Argentina donde, en momentos en que el plan ya estaba prácticamente terminado, recién se crea una organización de ese tipo: la Asociación Los Amigos de la Ciudad.⁶⁴ Considerando las particularidades del Plan para Buenos Aires con las del de Río de

63 La arq. O. Suárez también considera que el Plan para Buenos Aires elaborado por la Comisión de Estética Edilicia municipal responde en líneas generales a la teoría del "City Beautiful". (SUÁREZ, 1985)

64 En realidad ya existía la Comisión pro Mar del Plata, cuyo accionar tuvo escasa trascendencia a nivel nacional.

Janeiro, podría ponerse en dudas, para el primer caso, la pertinencia del título de este trabajo. Pero, si se tienen en cuenta las críticas formuladas a la Comisión de Estética Edilicia y a J.C.N. Forestier (el carácter de los comentarios y la formación disciplinaria de los autores de los mismos) se tiene que, nuevamente, el pensamiento urbanístico francés más avanzado, no académico, es decir el pensamiento urbanístico moderno, será el parámetro con el cual se evalúan las tareas realizadas. 65

Estas particularidades explican por qué en Buenos Aires, el debate sobre el plan director no precede la elaboración del mismo, sino que aparece una vez concluido, tal como ha sido visto con anterioridad. La discusión urbanística no había alcanzado aún el mismo nivel de la discusión sobre otras cuestiones que preocupaban a la sociedad, la situación de la vivienda, las condiciones de trabajo, el poblamiento del país, entre ellas. Para ilustrar esta situación, nada mejor que recurrir a E. Chanourdie quien, diez años más tarde, y planes para Concordia y Rosario mediante, vuelve a comparar la situación de Buenos Aires con la de Río de Janeiro: "Estamos hoy, en materia de urbanismo, poco más, poco menos -dada la relatividad del tiempo y circunstancias- donde estábamos en 1906. El dulce canto del "sabía" sigue no impidiendo a nuestros amigos cariocas el proseguir, con ritmo avasallador, la transformación edilicia de la perla del Janeiro. Nosotros, en cambio, seguimos aletargados, abstraídos de muchas especulaciones del espíritu, dedicando demasiado tiempo a sesiones donde el copetín es de ritual e impera el tango arrullador." (CHANOURDIE, 1935).

Especialistas extranjeros y urbanistas locales, debates más o menos intensos, propuestas academicistas o reformadoras, todo ello da cuenta, por un lado, que en las grandes ciudades de estos dos países del continente, y recurriendo a una expresión de Le Corbusier, el urbanismo ya se

encuentra en un "estado de tensión naciente", junto a la tensión provocada por las transformaciones socio políticas que en ese momento tuvieron lugar tanto en la Argentina como en el Brasil; y que, por el otro, los arquitectos y urbanistas también formaron parte del "equipo constructor" del estado moderno, el estado de bienestar.

65 Cuando B. Carrasco reclama la presencia de un "urbanista de nota" que contribuya a la redacción del plan, propone, en lugar de J.C.N. Forestier, a L. Jausse, quien pertenece a la misma escuela que D.A. Agache, y junto a quien y a otros urbanistas de gran trayectoria (M. Aubertin, A. Bérard, E. Hébrard, H. Prost, E. Hénard entre ellos) participó en la organización de la Société Française des Urbanistes. (CARRASCO, 1926b)

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, M. de A. (1988): Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, IPLANRIO - Jorge Zahar Editor.
- ADAGIO, N.; VIU, D. (1987): J.C.N. Forestier. El plano de reforma y de extensión para Buenos Aires. 1923 - 1924. Rosario, CURDIUR.
- AGACHE, A. (1923): "Comment on fait un plan de ville. Les étapes d'une étude urbaniste conçue suivant l'esprit et la lettre de la loi du 14 mars 1919". In: SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES: Où en est l'Urbanisme en France et à l'étranger. Strasbourg 1923. Paris, Librairie d'Enseignement Technique.
- AGACHE, A. (1929): Cidade do Rio de Janeiro. Extensão - Remodelação - Embellezamento. Paris, Foyer Brésilien Editeur.
- AGACHE, A. (1932): La Rémodelation d'une Capitale. Aménagement - Extension - Embellissement. Paris, Société Coopérative d'Architectes SCA.
- BARDE, C.; PIDOUX, J.; REY, A. (1928): La Science des Plans de Villes. Ses applications à la construction, à l'extension, à l'hygiène et à la beauté des villes. Orientation solaire des habitations. Paris, Dunod Editeur S.A.
- BOURDE, G. (1977): Buenos Aires: inmigración y urbanización. Buenos Aires, Editorial Huemul S.A.
- BRAGOS, O. (1990): A conformação de uma nova disciplina. Algumas questões do debate urbanístico na França durante o período entre-guerras. Rio de Janeiro, inédito.
- CARLOS, L.L. (1970): A Colombo na vida do Rio. Rio de Janeiro, Olímpica Editora.
- CARRASCO, B. (1923): "Por qué fracasan los planes de embellecimiento de la ciudad de Buenos Aires". In: La Nación, 18 de marzo.
- CARRASCO, B. (1926a): "Cómo debe estudiarse un plan de transformación urbana". In: La Nación, 11 de julio.
- CARRASCO, B. (1926b): "Cómo debe estudiarse un plan de transformación urbana". In: La Nación, 15 de agosto.
- CARRASCO, B. (1926c): "Las reformas urbanas y la publicidad". In: La Nación, 21 de noviembre.
- CAVALCANTE, B. de O. (1985): "Beleza, limpeza, ordem e progresso". In: Revista do Rio de Janeiro, Vol. 1, No.1.
- CHANOURDIE, E. (1906): "Transformación edilicia de Buenos Aires". In: Arquitectura, No. 39.
- CHANOURDIE, E. (1935): Discurso del Acto de Clausura de la Exposición Anexa al Primer Congreso Argentino de Urbanismo. Buenos Aires, Primer Congreso Argentino de Urbanismo.
- DASSEN, C.C. (1890): "Anchos de calles y veredas". In: Revista Técnica, No. 80.
- DELLA PAOLERA, C.M. (1926a): "La evolución de las ciudades". In: La Razón, 4 de marzo.
- DELLA PAOLERA, C.M. (1926b): "La organización científica de las ciudades". In: La Razón, 27 de agosto.
- DEVERAUX, E. (1923): "Les zones de construction qualifiées". In: SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES: Op. cit.
- FORD, G. (1920): L'Urbanisme en pratique. De l'urbanisme dans toute son extension comparée en Amérique et en Europe. Paris, Editions Ernest Leroux.

- FORESTIER, J.C.N. (1925): Memoria sobre el arreglo, la proporción y la distribución de los sitios públicos al aire libre, de las avenidas-paseos, de los parques, de los jardines públicos y particulares y de los barrios de residencia. Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, Talleres Peuser.
- GAUDIN, J.P. (1985): L'Avenir en Plan. Technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930. Paris, Champ Vallon.
- GROER, E. de (1932): "L'Urbanisme au Brésil". In: ROYER, J. (comp.): L'Urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux (Congrès International de l'Urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale). La Charité-sur-Loire, Delayance Editeur.
- GROSS, P. (1988): Santiago de Chile: cien años de planes, utopías y desarrollo urbano. Rio de Janeiro, ISA-RCSURDIUPERJ: Conference Trends and Challenges of Urban Restructuring.
- HARDOY, J.B. (1926): "Consideraciones sobre la urbanización de la ciudad de Buenos Aires". In: La Razón, 30 de julio.
- JAESCHKE, V. (1912): Las avenidas y la transformación de Buenos Aires. Buenos Aires, s/e.
- JOYANT, J. (ed.) (1923): Traité d'Urbanism. Paris, Léon Eyrolles.
- LAMBERT, J.H. (1932): "Rapport général sur les villes latino-américaines" In: ROYER, J. (comp.): Op. cit.
- LAVEDAN, P. (1926): Qu'est-ce que l'Urbanisme? Introduction a l'Histoire de l'Urbanisme. Paris, Henri Laurens Editeurs.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, I. (1986): "Planes y Proyectos para Rosario, 1890-1910". In: DANA, No. 21.
- MELLO JR., D. (1988): Rio de Janeiro. Planos, plantas e aparencias. Rio de Janeiro, edição da Galeria de Arte do Centro Empresarial Rio.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES - COMISION DE ESTETICA EDILICIA (1925): Proyecto orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal. Buenos Aires, Talleres Peuser.
- OCAMPO, V. (1931): "Palabras francesas" In: Sur, Año I, No. 3.
- PASSOS, E. (1942): "Plano de mejoramiento de la ciudad de Rio de Janeiro". In: Boletín del Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires, Año IV, Tomo VII, No. 28-29.
- PINHEIRO, M. (1929): "Os planos do Sr. Agache e os nossos urbanistas". In: Architectura. Mensário de Arte, No.1.
- POETE, M. (1929): Introduction a l'Urbanisme. L'evolution des villes. La leçon de l'antiquité. Paris, Boivin.
- RAMA, A. (1982): A cidade das letras. Sao Paulo, Editora Brasiliense S.A.
- RAYMOND, J. (1925): L'Urbanisme a la portée de tous. Paris, Dunod.
- REZENDE, V. (1982): Planejamento Urbano e Ideologia. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira Editores.
- RIGOTTI, A.M. (1986): "Notas en torno a la historia de la "vivienda popular" en Argentina" (1904-1955)". In: Cuadernos del CURDIUR, No. 14.
- SCRIVE-LOYER, M. (1923): "L'Urbanisme dans ces rapports avec la Géographie Humaine". In: SOCIETE FRANÇAISE DES URBANISTES: Op. cit.
- SEGRE, R. (1986): "La Habana y el Plan Forestier". In: DANA, No. 17.

- SERNA, G. de la (1917): El trazado de avenidas en Buenos Aires. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Guía Expreso.
- SILVEIRA, F.X. de (1924): A metrópole moderna. Rio de Janeiro, Papelaria e Typografia Marques, Araujo & C.
- SUAREZ, O. (1985): Planes y Códigos para Buenos Aires. 1925-1985. Buenos Aires, CEA-UBA.
- TOPALOV, CH. (1988): Naissance de l'urbanisme moderne et reforme de l'habitat populaire aux Etats-Unis 1900-1940. Paris, Centre de Sociologie Urbaine.
- TOPALOV, CH. (1990): "De la "cuestión social" a los "problemas urbanos": los reformadores y la población de las metrópolis a principios del siglo XX". In: Revista Internacional de Ciencias Sociales, No. 125.
- TOUGERON, J.C. (1981): "Donat-Alfred Agache, un architecte urbaniste. Un artist, un scientifique, un philosophe! In: Les Cahiers de la Recherche Architecturale, No. 8.
- VIANNA, A. (1922): "As cidades de outrora e as cidades modernas". In: Arquitectura no Brasil, Anno I, Vol. I, No. 6.
- WRIGHT, G.; RABINOW, P. (1981): "Savoir et pouvoir dans l'urbanisme moderne colonial d'Ernest Hébrard". In: Les Cahiers de la Recherche Architectural, No. 8.
- s/a (1923): "O plano definitivo de melhoramentos do Rio de Janeiro". In: Arquitectura no Brasil, Anno II, Vol, IV, No. 23.