VÍSPERAS DEL URBANISMO EN LATINOAMÉRICA, 1870-1930

IMAGINARIOS, PIONEROS Y DISCIPLINAS

EDITORES
Arturo Almandoz
Macarena Ibarra

COLECCIÓN
Estudios Urbanos UC

RiL editores

Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930.

Agradecemos el apoyo del proyecto Fondecyt regular 1161669,
de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica, Conicyt.

Arturo Almandoz
Macarena Ibarra
(Editores)

Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930

Imaginarios, pioneros y disciplinas

COLECCIÓN
Estudios Urbanos UC

RiL editores

720.98 Almandoz, Arturo
A Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, pioneros y disciplinas / Arturo Almandoz, Macarena Ibarra, editores. – – Santiago : RIL editores - Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2018.

262 p. ; 23 cm.
ISBN: 978-956-01-0614-8

1 ARQUITECTURA LATINOAMERICANA-HISTORIA.

Vísperas del urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930
Imaginarios, pioneros y disciplinas
Primera edición: octubre de 2018

© Arturo Almandoz y Macarena Ibarra, 2018
Registro de Propiedad Intelectual
Nº 295.672

© RIL® editores, 2018

Sede Santiago:
Los Leones 2258
cp 7511055 Providencia
Santiago de Chile
(56) 22 22 38 100
ril@rileditores.com • www.rileditores.com

Sede Valparaíso:
Cochrane 639, of. 92
cp 2361801 Valparaíso • (56) 32 274 6203
valparaiso@rileditores.com

Sede España:
europa@rileditores.com • Barcelona

© Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2018
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Pontificia Universidad Católica de Chile
El Comendador 1916
cp 7520245 Providencia
Santiago de Chile
(56) 22 3545505
www.ieut.cl

Composición, diseño de portada e impresión: RIL® editores
Foto Arturo Almandoz: Mauricio López, *Prodavinci*
Foto Macarena Ibarra: Omar Faúndez, Fadeu, UC
Impreso en Chile • *Printed in Chile*

ISBN 978-956-01-0614-8

Derechos reservados.

Índice

Introducción: aproximaciones historiográficas a las vísperas y cristalización del urbanismo
Arturo Almandoz y Macarena Ibarra 9

La ciudad que no fue. Pioneros urbanistas en los debates de Santiago y otras ciudades chilenas
Macarena Ibarra 39

Ensanches y nuevos espacios de poder en la ciudad liberal: Ciudad de Guatemala, 1880-1920
Florencia Quesada 75

Miguel Ángel de Quevedo y la temprana ciudad verde: propuestas visionarias para Ciudad de México (1870-1930)
Alfonso Valenzuela 119

Controversias sobre el plan urbano: la trama inicial del urbanismo en Buenos Aires y Rosario (1923-35)
Javier Fedele 149

Dois projetos para o Rio de Janeiro dos anos 1930. Antecedentes e repercussões
Eloísa Petti Pinheiro 181

Bibliografía 209

Resúmenes / *Abstracts* / *Resumos* 231

Reseñas de los autores 247

Índice de personajes históricos, autores y lugares 251

Introducción

Aproximaciones historiográficas a las vísperas y cristalización del urbanismo

Arturo Almandoz
Universidad Simón Bolívar/
Pontificia Universidad Católica de Chile

Macarena Ibarra
Pontificia Universidad Católica de Chile

The nineteenth century provides many examples of the rapid spread of revolutionary ideas within and between regions, states and continents. Was urban planning such an idea, a revelation convincing enough to command almost simultaneous acceptance….

Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City*… (1981)

When urban planning was newly established as an aspect of policy and professional activity, in the early 20th century, its history was conceived as stretching back to the earliest civilisations. Such a grand overview legitimized the new practice of urban planning, revealing its deep historical roots.

Stephen Ward, *Planning the Twentieth-Century City*… (2002)

> …En Latinoamérica, ingenieros y médicos antecedieron en algo a los urbanistas en su tarea de resolver las limitaciones del presente. *Científicos*: así fueron llamados. El debate de principios del siglo XX se centró así en la ciudad sana y en la ciudad monumento, a lo que científicos y arquitectos, acompañados siempre del urbanizador-negociante, respondieron con enjundiosos planes de ensanche; también con renovadas arquitecturas por la introducción tanto de nuevos materiales, como de estéticas, espacios y aparatos en el interior de las viviendas.
>
> Germán Mejía Pavony, *La aventura urbana de América Latina* (2013)

1. Las prolongadas vísperas conducentes a la emergencia del urbanismo parecen ser tan importantes, en términos epistemológicos, como su propia cristalización, ocurrida esta en la primera década del siglo XX en Europa y, hacia finales de los años veinte, en varios países latinoamericanos. En este sentido, el gran significado de disciplinas y profesiones antecedentes y colindantes de cara a trazar los orígenes del urbanismo moderno –de la medicina a la arquitectura, pasando por la ingeniería– viene dado en mucho por la ubicación periférica de aquel entre tales profesiones decimonónicas, posición epistemológica que ha acrisolado la interdisciplinariedad del urbanismo desde el nivel teórico hasta el metodológico[1]. Y para reforzar la importancia de las vísperas, la detección de los problemas de la ciudad decimonónica hecha por médicos, ingenieros y arquitectos, entre otros expertos, marcó la agenda del urbanismo profesional en el siglo XX en varios contextos, tal como será discutido más adelante en términos historiográficos.

Atravesando ese plexo disciplinar, la exploración de formas de representación artística o política también parece necesaria cuando, más que reducirse a los orígenes del urbanismo en su sentido técnico,

[1] Arturo Almandoz, «Consideraciones conceptuales sobre el Urbanismo», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. I, No. 98, Tercera Época, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Ambiente, invierno 1993, pp. 625-636.

se intenta, como se propone este libro, indagar la formación de la cultura urbana y el despertar de la conciencia sobre la ciudad en sociedades en proceso de modernización. Cuando esta búsqueda intenta retrotraerse hasta antes de los orígenes del urbanismo contemporáneo, hace falta entonces traducir este vocablo a sus antecedentes históricos –ciudad, progreso, civilización, ornato urbano, higiene, embellecimiento urbano, estética edilicia, entre otros– para poder así nutrirse de los diversos discursos de cuyo entrevero surgió esa disciplina en contextos nacionales. Por todo ello, puede decirse que el urbanismo siempre aparece en un espacio de «dispersión epistemológica», tal como señalara Michel Foucault a propósito de otras disciplinas emergentes de la modernidad[2], haciendo que la investigación sobre sus condiciones históricas se apoye en fuentes disciplinares y discursivas diversas.

Tal intento de investigación multidisciplinar no es nuevo en la historiografía urbana internacional, aunque quizá más reciente y menos frecuentado en el campo latinoamericano, como se tratará de mostrar más adelante. Si bien es imposible, en una introducción como esta, revisar la multiplicidad de autores y obras europeas y norteamericanas que han abordado ese proceso epistemológico, transcurrido a lo largo del siglo XIX y comienzos del XX, a continuación se propone revisar dos abordajes que, por pioneros, resultaron influyentes en la literatura internacional, y de hecho lo son para este libro. El primero se articula alrededor de la noción de *pré-urbanisme*, introducida por Françoise Choay, la cual devino característica de la historiografía urbana francesa; mientras que el segundo abordaje, liderado por Anthony Sutcliffe, exploró los componentes prospectivos, institucionales y reformistas conducentes al *town planning* británico. Se intenta posteriormente dar algunas muestras de abordajes comparativos o panorámicos de las vísperas del urbanismo en Latinoamérica; para finalmente enmarcar las orientaciones de este libro.

[2] Michel Foucault, *L'archéologie du savoir* (1969), París: Gallimard, 1992, p. 53.

Entre preurbanismo y urbanismo, progresismo y culturalismo[3]

2. En la así llamada primera historiografía urbana francesa, la preocupación por la historia del arte urbano preindustrial y la emergencia del urbanismo como disciplina técnica asomó en obras de Marcel Pöete, Pierre Lavedan y Gaston Bardet[4]. Siempre apoyado sobre el análisis histórico de la forma urbana, el concepto de *evolución* –en parte heredado del biologismo y los «estudios cívicos» de Patrick Geddes[5]– dieron a esos autores de la primera mitad del siglo XX una aproximación disciplinar ausente del historicismo social y económico sobre ciudad que marcó las obras de Fustel de Coulanges, Max Weber y Henri Pirenne[6].

Esa indagación por la «formación discursiva», en el sentido epistemológico conferido por Foucault[7], alcanzó máxima expresión al concentrarse en la emergencia del urbanismo moderno en las obras de Françoise Choay, especialmente en su clásico *L'urbanisme, utopies et réalités* (1965), cuya primera edición en español apareció en 1970[8]. Allí la historiadora francesa desarrolló los períodos –o más bien fases– de «preurbanismo» y «urbanismo», entrecruzados con los modelos «progresista» y «culturalista». La matriz resultante se hizo conocida en la historiografía urbanística latina por contener categorías de agrupación de análisis y propuestas de diversos

---

3 Este apartado se apoya en pasajes de Arturo Almandoz, *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio, Ediciones de Universidad Simón Bolívar (USB), 2008, pp. 129-132.

4 Ver por ejemplo Gaston Bardet, *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, Paris: Sabri, 1951; *El urbanismo* (1945), trad. Luis Diego Pedreira, Buenos Aires: Eudeba, 1967; Pierre Lavedan, *Qu'est-ce que l'urbanisme. Introduction à l'Histoire de l'urbanisme,* París: Henri Laurens, 1926.

5 Patrick Geddes, *Ciudades en evolución* (1915), trad. E.L. Revol, Buenos Aires: Infinito, 1960.

6 Tal como ha sido desarrollado por Almandoz, *Entre libros de historia urbana*…, pp. 41-61.

7 Foucault, *op. cit*., pp. 60-61.

8 Françoise Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* (1965), París: Éditions du Seuil, 1979 ; Françoise Choay, *El urbanismo, utopías y realidades* (1970), trad. Luis del Castillo, Barcelona: Lumen, 1976.

pensadores, filántropos y especialistas que habían cavilado sobre los problemas de la ciudad industrial desde el siglo XIX.

Asumiendo que «el urbanismo quiere resolver un problema (la ordenación de la ciudad maquinista) que se planteó mucho antes» de la cristalización de esta disciplina en la primera década del siglo XX[9], la obra de Choay fue reveladora al agrupar, por vez primera, a artistas y pensadores, utopistas y especialistas, reuniendo «el conjunto de sus reflexiones y propuestas bajo el concepto de 'preurbanismo'»[10]. En vista de la diversidad y heterodoxia de las concepciones decimonónicas sobre la cuestión urbana, abarcando desde las «filosofías sociales» y utópicas de Owen, Fourier y Proudhon; pasando por los análisis de Marx y Engels sobre los problemas habitacionales del proletariado industrial; hasta las concepciones estético-sociales de Morris y Ruskin, Choay propuso dos modelos orientados «en dos direcciones fundamentales del tiempo»: el futuro y el pasado; lo cual implicaba dos actitudes con respecto a la ciudad: una progresista y otra nostálgica[11].

Aunque cada modelo está reforzado por un conjunto de características aquí irreproducibles, puede decirse que esa actitud ante el futuro es determinante, para Choay, del «preurbanismo progresista» de Owen, Fourier, Proudhon y Cabet, entre otros; mientras que la supuesta actitud nostálgica con respecto al pasado, especialmente del equilibrio social y arquitectónico de las comunidades medievales, sería el rasgo fundamental del «preurbanismo culturalista» de Morris, Ruskin y Pugin. Con la diferencia epistemológica de ser producto de especialistas en lugar de ser «obra de generalizadores», y resultar además de un practicismo profesional en vez de un utopismo diletante, el naciente urbanismo de comienzos del siglo XX fue, para la historiadora francesa, una proyección de aquellos dos modelos decimonónicos. Así, siguiendo esa dicotomía, al «urbanismo progresista» de Tony Garnier, Walter Gropius o Le Corbusier,

9 Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*..., p. 12.
10 *Idem*.
11 *Ibid*., p. 20.

Choay contrapone las propuestas «culturalistas» de Camillo Sitte, Ebenezer Howard y Raymond Unwin, entre otros.

Sin desmerecer lo innovadoras, seductoras y didácticas que han resultado como categorías historiográficas, el progresismo y el culturalismo propuestos por Choay tienen el problema –como muchas otras dicotomías– de polarizar una contraposición que no es tal. Eso ocurre especialmente en lo concerniente a la intención supuestamente nostálgica de precursores «culturalistas», cuyas obras, más que mirar al pasado, resultaron renovadoras en su contexto y momento históricos. Tal es el caso de William Morris, quien además de representar un pensamiento progresista dentro del reformismo inglés decimonónico, acudió a la estética medieval no solo por nostalgia ante los atropellos que sufría el arte y la arquitectura británicas de la época, sino también por su interés en depurar el diseño victoriano[12]. Es análoga la significación de la obra de Camillo Sitte en el debate del *Städtebau* acaecido en el mundo germano durante el siglo XIX: más que una actitud evasiva del presente, la morfología orgánica catalogada por el urbanista austríaco en su manual, representó una alternativa artística ante el diseño ingenieril preconizado por Reinhard Baumeister para la renovación urbana de las ciudades industriales[13].

3. Además de haberse convertido en modélicas dentro de la historiografía francesa –tal como lo ilustraron posteriores interpretaciones sobre el período de entre siglos, como la *Histoire de l'urbanisme* (1981) de Jean-Louis Harouel[14], o la *Histoire de la France urbaine* (1983) donde colaboró la misma Choay[15]–, las

[12] En sus interpretaciones sobre los orígenes del movimiento moderno, así lo comprendió sir Nikolaus Pevsner, *Esquema de la arquitectura europea* (1957), trad. René Taylor, Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1988, pp. 391-392. En este sentido, ver también la caracterización de William Morris en hecha por James Stevens Curl, *Dictionary of Architecture*, Oxford: Oxford University Press, 1999, p. 436.

[13] Así lo distinguen George R. Collins y Christiane Crasemann Collins, *Camillo Sitte: the Birth of Modern City Planning*, Nueva York: Rizzoli, 1986, p. 69.

[14] Jean-Louis Harouel, *Histoire de l'urbanisme*, París: Presses Universitaires de France (PUF), 1981.

[15] Françoise Choay, «Pensées sur la ville, arts de la ville», en Maurice Agulhon (ed.), *Histoire de la France urbaine. La ville de l'âge industriel. Le cycle haussmannien*, París: Seuil, 1983, Vol. IV, pp. 158-271.

categorías de progresismo y culturalismo han alcanzado gran repercusión en contextos latinos. Desde el punto de vista urbanístico, acaso la sugerente interpretación historiográfica de Choay ha sido más influyente que el esquema económico, social y político desarrollado en *Le origini dell'urbanistica moderna* (1963) por Leonardo Benevolo[16], más conocido en Latinoamérica quizá por su historiografía arquitectónica.

Siempre desde la perspectiva urbanística, puede decirse que la interpretación de Choay también ha sido más influyente que la visión historiográfica de Michel Ragon en *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes* (1971-78), quien por cierto revisó y redimensionó desde esquemas más flexibles a algunos precursores del «funcionalismo» y «modernismo», como Morris, vistos en tanto nostálgicos «culturalistas» por Choay. Proveniente del campo de las letras –y quizá precisamente por ello–, el académico francés hizo dialogar de manera ingeniosa y verdaderamente complementaria los modernismos arquitectónico y urbanístico desde sus orígenes decimonónicos. Pero los siglos XIX y XX no son colocados por Ragon en tanto meras sucesiones cronológicas, así como tampoco la arquitectura y el urbanismo son vistas solo como disciplinas colindantes, sino entretejidas a través de los distintos grupos de pautas y tendencias revisados por el autor. Así, por ejemplo, al identificar algunas de las «ideas prospectivas» decimonónicas cristalizadas en el siglo XX –transporte subterráneo y masivo, estética industrial, segregación funcional, densificación residencial, funcionalismo arquitectónico–, Ragon expone una relación teleológica entre los dos siglos –heredada de la primera historiografía urbana francesa y de Lewis Mumford[17]– la cual es clave para entender buena parte del plan urbanístico de su obra:

---

16 Leonardo Benevolo, *L'origini dell'urbanistica moderna* (1963), Bari: Laterza, 1989.

17 Determinismo que atraviesa los últimos capítulos de Lewis Mumford, *The City in History. Its Origins, its Transformations, and its Prospects*, Nueva York: Harcourt, Brace & World, 1961.

> Después de haber leído ese cuadro de recapitulación de las ideas y realizaciones del siglo XIX en el dominio de la arquitectura y del urbanismo, se podrá preguntar por qué nosotros consagramos dos volúmenes al siglo XX. Es porque el siglo XX habrá de ser el momento de la concreción de las grandes ideas del XIX. Veremos entonces agrandarse las aberraciones decimonónicas: dictadura urbanística de los agentes viales y de los administradores, idolatría de la línea recta, sumisión a los imperativos de la circulación y despanzurramiento de las ciudades, apoteosis del urbanismo especulativo (especulación de los terrenos, especulación inmobiliaria), tiranía del funcionalismo y del utilitarismo sobre todo, mito de la centralización y del gigantismo, dominación de la ciudad por la calle en detrimento del hábitat, destrucción de los centros de ciudad por el sector terciario, segregación de las actividades y de las edades, ciudades dormitorio, etc.[18].

Si bien diferente de la sucesión de modelos observables a través del progresismo y del culturalismo de Choay, hay algo de la lógica prospectiva de esta para entender el urbanismo funcionalista del siglo XX como proyección distorsionada y perniciosa de la agenda decimonónica. Ello lleva a Ragon a concluir anticipadamente, con cierto determinismo que añade interés historiográfico a la sentencia: «el siglo XX será en arquitectura y urbanismo, así como en economía y en política, la gran esperanza frustrada del XIX»[19].

Hacia el *town planning* en Sutcliffe: tendencias, componentes y comparatismo

4. Si bien reconocida por Anthony Sutcliffe como expresión muy acabada de una tendencia «utopista» a ser comentada más adelante, poca influencia parecen haber tenido los tradicionales modelos de la historiografía francesa e italiana, liderada por Choay y Benevolo, sobre su contraparte británica, más centrada en los movimientos sociales y las reformas urbanas conducentes a la instauración de

[18] Michel Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes* (1971-1978), París: Casterman, 1991, 3ts, tomo II, p. 65.

[19] *Idem*.

la planificación en leyes y reglamentos[20]. La historiadora francesa era conocida en el medio angloamericano por su revisión de las realizaciones urbanísticas de la era industrial en *The Modern City: Planning in the 19th Century*, cuya primera edición en inglés apareció en 1969[21]. Por pasar allí revista a grandes proyectos del «urbanismo de regularización» decimonónico –desde el plan de Paxton para el Londres victoriano, hasta los *grands travaux* de Haussmann en el París del Segundo Imperio–, esa obra temprana puede ser vista como anticipación de lo desarrollado en el clásico de Choay sobre *El urbanismo, utopías y realidades*... Con respecto a Benevolo, Sutcliffe recriminó a *The Origins of Modern Town Planning* –edición inglesa aparecida en 1967– su «rechazo a la visión de que la planificación es producto de una lenta acumulación de instrumentos administrativos»; ello convertía la de Benevolo en «antítesis de la mayoría de las interpretaciones británicas y estadounidenses», señaló el pionero de la *planning history* en una de sus bibliografías comentadas[22].

Además de las naturales barreras idiomáticas, el relativo diálogo de sordos entre los medios latino y anglosajón se debía a esas distintas aproximaciones historiográficas, que en el medio británico han rechazado las categorizaciones y etiquetas basadas en modelos. Por un lado, la *planning history* británica se centró en el problema del «control público de la tierra», mientras que la arquitectura es vista como parte del «desarrollo» privado; ese énfasis sobre la historia del planeamiento realizado desde el Estado o municipio establece una gran diferencia con respecto a las tradiciones francesa, italiana y española, las cuales han aproximado el medio físico y su ordenación desde la preocupación por la forma geográfica o arquitectónica como tal, sin importar su régimen de tenencia. Por otro lado, menos preocupada por establecer grandes categorías interpretativas y por la

---

20 Anthony Sutcliffe, «British town planning and the historian», en Anthony Sutcliffe (ed.), *British Town Planning. The Formative Years*, Trowbridge: Leicester University Press, St Martin's Press, 1981, pp. 2-14, pp. 6, 13.

21 Françoise Choay, *The Modern City. Planning in the 19th Century* (1969), Nueva York: George Braziller, 1989.

22 Anthony Sucliffe, *The History of Urban and Regional Planning: an Annotated Bibliography*, Londres: Mansell, 1981, p. 21.

teoría en general, la tradición inglesa de la *planning history* tendería a identificar los principales capítulos o episodios que conformaron la agenda del urbanismo moderno desde comienzos del siglo XIX; desde las reformas administrativas concernientes a higiene pública y vivienda, pasando por cambios en diseño urbano, hasta la articulación de un movimiento internacional de planificación, resultante de intercambios profesionales facilitados por exposiciones, eventos científicos y publicaciones especializadas[23].

La comparación de la *planning history* británica con otras tradiciones europeas y norteamericanas permite entender mejor la propia concepción de Sutcliffe sobre el campo emergente, así como sus desafíos teóricos e historiográficos. A propósito del primer congreso internacional sobre History of Urban and Regional Planning, organizado por él mismo en Londres en 1977 –el cual buscó recrear el valor fundacional de la Town Planning Conference organizada por el Royal Institute of British Architects (RIBA) en 1910–, Sutcliffe distinguió tres grandes interpretaciones del planeamiento decimonónico entre los asistentes: liberal-progresista, funcionalista y marxista. Las dos primeras predominaban entre los participantes anglosajones y alemanes, incluyendo Gerd Albers; la vertiente marxista destacaba entre los italianos, liderados por Donatella Calabi, según resumiera la introducción a *The Rise of Modern Urban Planning: 1800-1914* (1980), el primero de los volúmenes colectivos resultantes del congreso[24].

5. En la introducción a *British Town Planning: the Formative Years* (1981), Sutcliffe reconoció antecedentes y tendencias iniciales de la «historiografía» de ese planeamiento en el medio británico después de la Segunda Guerra Mundial, las cuales resultan de especial interés para las aproximaciones que este capítulo intenta establecer. Fue entonces cuando la New Towns Act (1946) y la Town and Country Planning Act (1947) evidenciaron que «un largo proceso

[23] Anthony Sutcliffe, «The British Historian's Contribution to the Understanding of Urban and Regional Planning», *Planning History*, Vol. 25, No. 1: International Planning History Society (IPHS), 2003, pp. 21-28, pp. 21, 23.

[24] Anthony Sutcliffe, «Introduction: the debate on nineteenth-century planning», en Anthony Sutcliffe (ed.), *The Rise of Modern Urban Planning: 1800-1914*, Londres: Mansell, 1980, pp. 1-10.

de evolución hacia la planificación urbana efectiva había alcanzado una conclusión satisfactoria»[25]. Clave para entender ese proceso fue el libro de William Ashworth, *The Genesis of Modern British Town Planning*, resultante de una tesis doctoral en la London School of Economics (LSE)[26]. Mientras este alimentaba una serie de estudios «socio-administrativos» por parte de historiadores económicos y sociales, desde entreguerras emergió otra vertiente abocada a la ya mencionada «tradición utópica» epitomada por Ebenezer Howard. En palabras del propio Sutcliffe, esta tendencia desplazó en parte «la historia de esfuerzos más básicos para mejorar las ciudades existentes, si bien arrojó mucha luz sobre los ideales inspiradores de muchos participantes en los movimientos de reforma urbana y social»[27]. Liderada por historiadores del diseño y las ideas, una tercera tendencia de corte biográfico se concentró en pioneros del planeamiento británico, desde Patrick Geddes y el mismo Howard, pasando por Thomas Adams y Thomas C. Horsfall, hasta Raymond Unwin; sin ocultar su predilección por este último, Sutcliffe criticó en esta tendencia el tono algunas veces «hagiográfico», así como su ocasional falta de contextualización[28].

Otra búsqueda relevante de la *planning history* británica remite a los contenidos epistemológicos y profesionales conducentes a la cristalización del urbanismo, vistos desde una perspectiva internacional. En el prefacio a *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914* (1981), Sutcliffe planteó algunas de las preguntas implícitas, así como sus desafíos y riesgos, en el proceso de difusión de «ideas revolucionarias» a lo largo del siglo XIX, cuando aquel es abordado comparativamente, como lo hizo él de manera pionera para los cuatro países de la primera industrialización:

---

25 Sutcliffe, «British town planning and the historian», p. 5.

26 William Ashworth, *The Genesis of Modern British Town Planning,* Londres: Routledge & Kegan Paul, 1954.

27 Sutcliffe, «British town planning and the historian», p. 6.

28 *Ibid*., pp. 6-7.

> El siglo XIX provee muchos ejemplos de la rápida propagación de ideas revolucionarias dentro y entre regiones, Estados y continentes. ¿Fue la planificación urbana una de esas ideas, una revelación suficientemente convincente como para comandar una aceptación casi simultánea en cada uno de los cuatro países aquí estudiados? ¿Hasta qué punto fue, por otro lado, un mosaico de desarrollos teóricos y prácticos nacionales, o incluso locales, específicos a los problemas inmediatos encontrados en cada área, moderados por las actitudes variables ante la cuestión de la reforma social en general? ¿Hasta qué punto fueron sus rasgos, en apariencia internacionales, resultado de elementos comunes del proceso de urbanización mundial, más que de la difusión de ideas? Al mirar a cuatro países, y las distintas manifestaciones del movimiento de planificación urbana, se hace aquí el intento de bosquejar una respuesta[29].

Como ejemplo de la transferencia emanada desde Gran Bretaña, Sutcliffe haría un balance, en 2003, de los aportes y las tendencias de la *planning history*, identificando siete áreas en las que los historiadores británicos contribuyeron significativamente a la comprensión de la ciudad y del planeamiento en el siglo XX. Entre ellas se cuentan la distinción entre los conceptos de «desarrollo orgánico» y *planmaking*; el estudio de la vivienda obrera y los suburbios en la temprana industrialización; los orígenes y desarrollos del *town planning* a través de los sucesivos reglamentos y leyes hasta la New Towns Act de 1946; la conformación de «mitos» e «iconos» del planeamiento, tales como la ciudad jardín, la nueva ciudad y el cinturón verde; la comprensión de «desastres» del urbanismo, como el desarrollo de la vivienda de alta densidad en Inglaterra después de la Segunda Guerra; y la conformación de una estructura institucional dirigida a promover el estudio de la «difusión internacional» del urbanismo[30].

Esta última área se cuenta entre las más transitadas por la historiografía británica, la cual ha rastreado los itinerarios de las ideas

---

[29] Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford: Blackwell, 1981, p. ix, traducción propia.

[30] Sutcliffe, «The British Historian's Contribution…». Esa estructura internacional estaría liderada por la International Planning History Society (IPHS), entre cuyos fundadores estuvo el mismo Sutcliffe.

urbanas a través de Europa occidental y Estados Unidos en tanto polos generadores del urbanismo moderno, describiendo a la vez cómo esas ideas han sido exportadas a otras regiones del mundo. Y aunque no sea central, esa difusión internacional es importante para la agenda y el período a ser reconstruidos en este libro, ya que las reformas urbanas conducentes al urbanismo, así como la cristalización misma de este, estuvieron en varios contextos, como se verá, marcadas por procesos de difusión e intercambios, cuya historiografía es discutida a continuación.

Ideas clave, intercambios y urbanismo

6. En tanto pesquisa típicamente anglosajona, esa búsqueda por la difusión internacional de las ideas urbanísticas resulta evidente en la revisión histórica ofrecida por Peter Hall en las sucesivas ediciones de *Urban and Regional Planning* (1974); si bien no es una obra histórica pero sí clásica, allí son distinguidas una «tradición angloamericana» y otra «europea» continental, en términos de las visiones que prefiguraron la planificación moderna[31]. Por cierto, a lo largo de los vectores de esas transferencias se entrecruzan y desdibujan de nuevo los límites de los supuestos «preurbanismo» y «urbanismo», «progresismo» y «culturalismo», perdiendo así las categorías de Choay su sentido dicotómico.

El seguimiento de esos viajes ideológicos y geográficos a la vez, en los que se describe la conexión de los grandes principios de diseño y planificación urbana a lo largo del siglo XX de internacionalización y globalización, llevaron a sir Peter a la sugerente tipología planteada en *Cities of Tomorrow*, cuya primera edición apareció en 1988. En la introducción a ese libro, significativamente titulada «ciudades de imaginación», planteó el geógrafo dos claves historiográficas relacionadas con el ya mencionado «determinismo decimonónico» de Choay o de Michel Ragon, heredado de la primera historiografía

[31] Peter Hall, *Urban and Regional Planning* (1974), Londres: Routledge, 1992, pp. 30-62.

francesa y de Mumford[32]. Tal relación teleológica aparece ahora más orientada a entender el tema del intercambio y de la difusión internacional de ideas y modelos urbanísticos:

> El libro dice, primeramente y de manera preliminar, que la planificación de la ciudad del siglo XX, como movimiento intelectual y profesional, esencialmente representa una reacción a los males de la ciudad del XIX. Esta es una de esas afirmaciones que son terriblemente poco originales, pero son desesperadamente importantes: muchas de las ideas clave, y preceptos clave, no pueden ser entendidos sino en ese contexto. En segundo lugar, y de manera central, el libro dice que hay solo unas pocas ideas clave en la planificación del siglo XX, las cuales hacen eco y se reciclan y se reconectan. Cada una es producto a su vez de un individuo clave, o a lo sumo de un pequeño puñado de ellos: los verdaderos padres fundadores de la moderna planificación urbana[33].

La identificación y el seguimiento de los itinerarios y las mutaciones de esas ideas clave implican, entre otros riesgos explicitados por Hall en su introducción al libro, la limitante de no poder seguir secuencias cronológicas. Por ello el mismo autor recomendó, asomando sentido del humor inglés, no utilizar esta obra como libro de texto, lo cual no impidió que se convirtiera en tal. Pero esa descomposición de la secuencia cronológica en aras de los ideogramas que parecen espacializarse a través del mundo occidental –aunque sir Peter reconoció el centrismo angloamericano de sus recuentos– le permitieron la apertura de nuevas perspectivas historiográficas[34].

Ello se evidenció, diez años después de *Cities of Tomorrow*, en otra obra capital: *Cities in Civilization*, de 1998, donde las edades doradas o *belles époques* de las ciudades –en términos de creatividad artística y técnica, así como de orden urbano– sirvieron de motivo e hilo conductor para componer otra tipología urbana y urbanística

---

[32] Ragon, *op. cit.,* tomo II, p. 65; Almandoz, *Entre libros de historia urbana…*, pp. 129-135.

[33] Peter Hall, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (1988), Oxford: Blackwell, 1994, p. 7, traducción propia.

[34] *Ibid*., pp. 5-7.

a la vez. Obra erudita, creativa y pluridisciplinar, *Las ciudades en la civilización* confirmó el caso de Hall, dentro del mundo anglosajón, como el ejemplo más intelectualizado dentro de los historiadores urbanos provenientes de la arquitectura y geografía, después de la aproximación periodística de Mumford. En este sentido, no es casual que sir Peter aprovechara la introducción de esa obra, producto de su visión esperanzada sobre la inagotable creatividad de la gran ciudad, para establecer distancia teórica e historiográfica con respecto a la pesimista filosofía de la historia urbana del autor neoyorquino. Se desmarcó así de la visión degenerativa que el periodista –mas no especialista– tuviera sobre la megalópolis de posguerra:

> En su clásico de 1938, *La cultura de las ciudades*, Lewis Mumford argumentó, con toda su considerable elocuencia, que la Megalópolis, la gigantesca ciudad de varios millones, representaba una estación en el camino a la Necrópolis, la ciudad de los muertos: su gigantismo amorfo, según su frase memorable, la estrangularía finalmente en sus propias entrañas urbanas. Al escribir este capítulo, como una vez me dijo, de manera honesta y que desarmaba, Mumford tenía constantemente delante de sí la imagen de su Nueva York nativa. Aunque él también se refirió a Londres, París y otras grandes ciudades europeas, Mumford carecía del conocimiento directo, de largo plazo y de todos los días, sobre la calidad de vida en ellas; si él hubiera tenido ese conocimiento, pongo en duda que habría sido tan devastadoramente negativo sobre ellas. Pero entonces, a pesar del evidente aliento de su lectura, Mumford fue fundamentalmente un periodista brillante y polémico, no un especialista[35].

7. El tema de los intercambios internacionales de ideas y modelos urbanísticos entre los siglos XIX y XX ha sido trabajado desde perspectivas que involucran más variables sociológicas, políticas y económicas, tal como se evidencia en las tipologías elaboradas por Anthony King y Stephen Ward. En ellas se hace énfasis en la «difusión» por «préstamo» e «imposición» de modelos como parte de

[35] Peter Hall, *Cities in Civilization. Culture, Innovation and Urban Order* (1998), Londres: Phoenix Giant, 1999, p. 6, traducción propia.

procesos de dominación colonial y poscolonial que tuvieron lugar en los orbes de las metrópolis europeas del siglo XIX, especialmente en el imperio británico. Por cierto, esa matriz histórica fue tomada como base por King para desarrollar su tipología de «ciudades globales», en el marco del capitalismo posindustrial y de división internacional del trabajo de finales del siglo XX, proceso que para King tiene claros antecedentes decimonónicos[36]. Por su parte, Ward ha insistido en que durante el siglo XX las mejoras de las comunicaciones intensificaron estos contactos entre países, incrementando el intercambio de conocimiento sobre urbanismo[37].

Ward también ha identificado las tres mayores preocupaciones de esta búsqueda por la difusión internacional en el marco de la historiografía británica, a saber: a) los «mecanismos de la difusión» (personalidades clave, medios profesionales reformistas, acciones intergubernamentales, etc.); b) el grado en el que «las ideas y prácticas» fueron cambiadas durante el proceso de importación; y c) la «causa fundamental» iniciadora de la difusión (dominación económica, política, etc.). De esta manera, al comparar las aproximaciones y variables de tres autores que le antecedieran –Hall, Sutcliffe y King–, Ward catalogó al mismo tiempo los énfasis de la historiografía británica con respecto a este tema. Mientras Hall enfatizó los pioneros y sus ideas, King se apoyó más en el contexto capitalista que permitió la difusión; y entre ambas posiciones, Sutcliffe puso en relieve el rol intermediario de los reformistas y los medios locales de expertos[38].

No se quiere con ello decir, por supuesto, que el tema de la transferencia y difusión urbanísticas no esté presente en otras tradiciones historiográficas. Valgan como ejemplos los trabajos de Gwendolyn Wright[39] y Paul Rabinow[40] sobre la exportación del urbanismo

---

36 Anthony King, *Global Cities. Post-Imperialism and the Internationalization of London*, Londres: Routledge, 1991, pp. 118-124.

37 Stephen Ward, *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*, Chichester: Wiley, 2002, p. 5.

38 *Ibid*., p. 2.

39 Gwendolyn Wright, *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, Chicago: The University of Chicago Press, 1991.

40 Paul Rabinow (ed.), *French Modern. Norms and Forms of the Social Environment*, Cambridge: The MIT Press, 1989.

francés a las antiguas colonias y protectorados; el de Thomas Hall[41] sobre los modelos urbanísticos en las capitales europeas del siglo XIX; así como de Jeffrey Cody[42] sobre la internacionalización de la arquitectura y la planificación norteamericanas y de David Gordon[43] sobre los modelos de capitales del siglo XX. Simplemente se quiere enfatizar que, a diferencia de la visión por precursores del preurbanismo, fue el medio británico pionero en la pesquisa de la *articulación internacional* del *town planning*; ello no solo a través de los procesos de transferencia de ideas y modelos, sino también de las reformas institucionales y legales, publicaciones y eventos especializados donde pudo cimentarse, epistemológica y profesionalmente, el discurso de la nueva práctica y disciplina urbanísticas.

Abordajes latinoamericanos

8. A partir del conjunto de nociones revisadas –preurbanismo y urbanismo, progresismo y culturalismo, componentes epistemológicos y transferencias de ideas clave de la disciplina emergente– es posible examinar la historiografía urbana latinoamericana. Ello precisa no olvidar, en primer lugar, que la distinción entre *urban* y *planning history*, consolidada en Europa y Estados Unidos desde la década de 1970[44], ha estado algo desdibujada y postergada en América Latina, donde los medios académicos tardaron más en perfilar tales vertientes historiográficas. En segundo lugar, conviene recordar que, de cara a posicionar la peculiaridad del abordaje del presente libro, la revisión debe hacerse mirando *obras panorámicas y/o comparativas*, puesto que la consideración de casos de estudio, innumerables para el período entre mediados del siglo XIX y comienzos del XX, escapa de una introducción como esta.

---

41 Thomas Hall (ed.), *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, Oxford: E & FN Spon, 1997.

42 Jeffrey Cody, *Exporting American Architecture 1870-2000*, Londres: Routledge, 2003.

43 David Gordon (ed.), *Planning Twentieth Century Capital Cities*, Londres: Routledge, 2006.

44 Tal como ha registrado Almandoz en *Entre libros de historia urbana*..., pp. 76-125.

En una perspectiva comparativa, la historiografía urbana sobre el período previo a la cristalización del urbanismo como quehacer profesional y técnico en Latinoamérica ha mapeado, entreveradamente muchas veces, el crecimiento demográfico y espacial, desarrollo y mejoras de infraestructura urbana. Tal aproximación puede decirse heredera de la agenda de estudios latinoamericanos barruntada desde los años sesenta por Jorge E. Hardoy, Richard Schaedel y Richard M. Morse, entre otros pioneros del campo, en la cual coexistían las vertientes de urbanización, ciudad y urbanismo, desde la era precolombina hasta la republicana[45]. Con un énfasis morfológico y cartográfico, propio de las obras promovidas en vísperas del Quinto Centenario del descubrimiento de América, de esa tradición resultó, por ejemplo, *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989)[46]. A esa agenda se han sumado, en otra vertiente, elementos de historia cultural extraídos del clásico de José Luis Romero sobre *Latinoamérica, las ciudades y las ideas* (1976), quien dio cuenta de tal período a través de los epónimos episodios de la «ciudad burguesa» y la «ciudad masificada»[47]. Ambos momentos han sido concatenados en *La aventura urbana de América Latina* (2013)[48] y *Modernización urbana en América Latina. De las grandes*

[45] Como muestra de esa agenda véase Jorge E. Hardoy y Richard P. Schaedel (eds.), *El proceso de urbanización en las Américas desde sus orígenes hasta nuestros días*, Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella, 1968; Jorge E. Hardoy, «Two Thousand Years of Latin American Urbanization», en Jorge E. Hardoy (ed.), *Urbanization in Latin America. Approaches and Issues*, Nueva York: Anchor Books, 1975, pp. 3-55; Jorge E. Hardoy y Richard P. Schaedel (eds.), *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*, Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), 1975; Jorge E. Hardoy, Richard M. Morse, Richard P. Schaedel (eds.), *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*, Buenos Aires: Clacso, Ediciones SIAP, 1978.

[46] AA. VV., *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989), Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (Cehopu), Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), Ministerio de Fomento, 1997.

[47] José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (1976), Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores Argentina, 2008.

[48] Germán Mejía Pavony, *La aventura urbana de América Latina*, Bogotá: Fundación Mapfre, Taurus, 2013.

aldeas a las metrópolis masificadas (2013)[49], entre otros trabajos de la historiografía regional continuadores de la incorporación del imaginario urbano preconizada por Romero[50].

La conformación de una «cuestión social» resultante de demandas planteadas en las ciudades más populosas de América Latina, desde finales del siglo XIX hasta la Gran Depresión, ha alimentado un sinnúmero de casos de estudio, aunque pocas obras, como las de Pineo y Baer, se plantearon una perspectiva comparativa[51]. En esta se evidencia la preponderancia adquirida por salud y vivienda, junto a transporte, dentro de esa agenda de entre siglos, resultante de las demandas por parte de nuevos actores urbanos, especialmente obreros, por un lado, y respuestas oficiales y privadas, por el otro, provistas en mucho por médicos e ingenieros. Bien resume en este sentido Mejía Pavony:

> (…) En Latinoamérica, ingenieros y médicos antecedieron en algo a los urbanistas en su tarea de resolver las limitaciones del presente. *Científicos*: así fueron llamados. El debate de principios del siglo XX se centró así en la ciudad sana y en la ciudad monumento, a lo que científicos y arquitectos, acompañados siempre del urbanizador-negociante, respondieron con enjundiosos planes de ensanche; también con renovadas arquitecturas por la introducción tanto de nuevos materiales, como de estéticas, espacios y aparatos en el interior de las viviendas[52].

Todos esos «científicos» y profesionales, junto a arquitectos y empresarios que lideraron los debates y las obras de transformación y expansión urbana, especialmente durante los centenarios republicanos, pueden ser vistos como protagonistas del «preurbanismo»

---

[49] Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013), Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile, RIL Editores, 2017.

[50] Una catalogación del legado historiográfico puede verse en José Emilio Burucúa, Fernando J. Devoto, Adrián Gorelik (eds.), *José Luis Romero. Vida histórica, ciudad y cultura*, Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín (Unsam), 2013.

[51] Ron Pineo y James A. Baer (eds.), *Cities of Hope. People, Protests and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, Boulder: West View Press, 1998.

[52] Mejía, *op.cit.*, p. 16.

latinoamericano, si nos acogemos a la fase identificada por Choay. Interesante resulta que en Latinoamérica la producción de diagnósticos y datos científicos, los cuales daban cuenta del problema médico social de fines del siglo XIX, colocó a la ciudad como objeto de estudio en tanto escenario de cambios críticos, antes que como lugar de intercambios disciplinares o transferencias, lo cual ocurriría más tarde. También el inicio de obras y cirugías desde fines del siglo XIX, junto al consiguiente avance de demoliciones, llevó a centrar la atención en la ciudad. Tempranas voces críticas ante estos cambios –como ocurriera ante el derrumbe del colonial Puente Cal y Canto en Santiago, o en Montevideo bajo el liderazgo de Francisco de Bauzá– marcaron el inicio de una relación nostálgica con la ciudad; esta alimentó la conservación del patrimonio en la generación posterior a las celebraciones del Centenario en la década de 1910[53]. Sin olvidar que al calor de tales cambios, tanto sociales como urbanos, la literatura costumbrista primero, seguida por la novela social, canalizó la crítica y la presión en el camino al urbanismo como actividad profesional[54].

El valor pionero que, para el urbanismo, tuvieron los pensadores y profesionales diversos que miraron a la ciudad entre siglos ha sido confirmado en casos de estudios locales o nacionales[55], mas pocas obras comparativas se han propuesto hacer un balance de su aporte epistemológico, como lo intenta hacer este libro.

---

53 Macarena Ibarra, «Santiago de Chile 1887-1937: Urban Transformations and Cultural Debate», tesis doctoral inédita, Cambridge: University of Cambridge, Department of Architecture, 2005, pp. 181-186.

54 Ver por ejemplo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina…,* pp. 107-116.

55 Entre los innumerables trabajos que han explorado el valor de médicos e ingenieros en la conformación de la cultura urbana y el urbanismo pueden citarse María C. Leme (ed.), *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*, São Paulo: Fupam, Studio Nobel, 1999; Diego Armus, *La ciudad impura: salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*, Buenos Aires: Edhasa, 2007; Eduardo Kingman, *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*, Quito: Flacso, Sede Ecuador, Fonsal, Universidad Rovira I Virgili, 2008; Macarena Ibarra, «Hygiene and Public Health in Santiago de Chile's Urban Agenda, 1892–1927», *Planning Perspectives*, Vol. 31, No. 2, 2016, pp. 181-203.

9. Conviene catalogar a continuación las aproximaciones de corte más *disciplinar y espacializado* al período que se extiende entre las primeras reformas urbanas a la ciudad poscolonial sobre la década de 1860, y la emergencia del urbanismo a finales de los años veinte. Tales aproximaciones se pasean por denominaciones y concepciones previas a la cristalización de la disciplina, tales como arte urbano y estética edilicia, entre otras. Después de los abordajes historiográficos a las capitales latinoamericanas durante la centuria de lo que puede llamarse el urbanismo academicista de proveniencia europea[56], creemos que ese período de entre siglos puede ser visto como uno de gran riqueza, aunque ha sido explorado de manera fragmentaria, por lo cual la referencia a algunos casos resulta insoslayable[57].

Antes de los respectivos capítulos dedicados en las obras panorámicas de Ramón Gutiérrez y Roberto Segre[58], las bases territoriales, demográficas y económicas del urbanismo decimonónico fueron caracterizadas tempranamente por Richard Morse y James Scobie[59]. Posteriormente Guillermo Geisse desarrolló cierta visión urbanística, a partir de los períodos distinguidos por la teoría de la Dependencia, mientras Hardoy combinó el análisis del crecimiento urbano con las influencias foráneas modeladoras del urbanismo de las grandes ciudades latinoamericanas durante el siglo XX[60]. Este

---

[56] Arturo Almandoz (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002), Londres: Routledge, 2010; Almandoz, *Modernización urbana en América Latina…*

[57] Fragmentación confirmada en la revisión hecha por Eloísa P. Pinheiro y Marco A. Gomes (org.), *A cidade como história. Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*, Salvador de Bahíoa: Edufba, PPG-AU, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2005.

[58] Ramón Gutiérrez, *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*, Madrid: Cátedra, 1984, pp. 493-572; Roberto Segre, *Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. América Latina y Cuba*, La Habana: Pueblo y Educación, 1986.

[59] Richard M. Morse, «El desarrollo de los sistemas urbanos en las Américas durante el siglo XIX», en Jorge E. Hardoy y Richard P. Schaedel (eds.), *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*, Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), 1975, pp. 263-290; James R. Scobie, «The Growth of Latin American Cities, 1870-1930», en Leslie Betchell (ed.), *The Cambridge History of Latin America*, Vol. IV: *c 1870 to 1930*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, pp. 233-265.

[60] Guillermo Geisse, «Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX», en Gabriel Alomar (coord.), *De Teotihuacán a Brasilia. Estudios*

último aspecto sería desarrollado por el mismo Hardoy en otro artículo sobre la transferencia de ideas urbanísticas desde Europa entre 1850 y 1930, y la manera peculiar como fueron aplicadas en las grandes capitales latinoamericanas[61]. Posteriormente traducido al inglés, ese texto puede decirse seminal no solo porque introdujera uno de los grandes temas de la historiografía urbanística contemporánea, como se ha visto, sino también porque prefiguró una serie de monografías que parecieron desarrollar sus directrices a propósito de diferentes figuras y casos de estudio[62].

En esta última dirección, las propuestas urbanísticas, arquitectónicas y paisajísticas para diferentes ciudades latinoamericanas, elaboradas por luminarias como Jean-Claude Nicholas Forestier[63], Le Corbusier[64],

de historia urbana iberoamericana y filipina, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL), 1987, pp. 397-433; Jorge E. Hardoy, «Las ciudades de América Latina a partir de 1900», en *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989), Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (Cehopu), Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), Ministerio de Fomento, 1997, pp. 267-274.

61 Jorge E. Hardoy, «Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina», en Jorge E. Hardoy y Richard M. Morse (eds.), *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano (GEL), 1988, pp. 97-126.

62 Jorge E. Hardoy, «Theory and Practice of Urban Planning in Europe, 1850–1930: Its Transfer to Latin America», en Jorge E. Hardoy y Richard M. Morse (eds.), *Rethinking the Latin American City*, Washington and Baltimore: The Woodrow Wilson Center Press, The Johns Hopkins University Press, 1990, 20-49.

63 Benédicte Leclerc (ed.), *Jean Claude Nicolas Forestier, 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, París: Picard, 1994.

64 Fernando Pérez Oyarzun (ed.), *Le Corbusier y Sudamérica, viajes y proyectos*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1991; Yannis Tsiomis (ed.), *Le Corbusier. Rio de Janeiro: 1929, 1936*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo, Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1998; Jorge F. Liernur y Pablo Pschepiurca, *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2008; Ramón Gutiérrez (ed.), *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*, Buenos Aires: Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana (Cedodal), Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, 2009.

Karl Brunner[65] y Maurice Rotival[66], entre otros pioneros extranjeros, han sido revisadas en estudios comparativos compilados en libros y revistas desde la década de 1990. De igual manera ha ocurrido con precursores de los urbanismos locales y nacionales, cuyas trayectorias y obras coinciden con la fase propuesta en este libro. Tan solo a manera de ejemplos de casos a ser considerados, resaltan Miguel de Quevedo y Carlos Contreras, en México[67], junto a Carlos Sampaio y José de Oliveira Reis en Río de Janeiro[68].

Distintas de las biografías profesionales predominantes en las anteriores tendencias, también deben ser mencionadas las aproximaciones a la emergencia, en los contextos nacionales, del urbanismo profesional a partir de los cambios de finales del siglo XIX, seguidos de la labor de los pioneros locales, tal como ha sido adelantado para Argentina, Brasil, Cuba, México y Venezuela[69]. Iniciado con la

---

65 Andreas Hofer, *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*, trad. Luisa Ungar y Olga Martín, Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria, 2003; AA. VV, *Karl Brunner desde el Bicentenario*, Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Embajada de Austria, 2009-2010.

66 AA. VV, *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, Caracas: Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela (UCV), 1990.

67 Miguel Ángel de Quevedo, *Urbanismo y medio ambiente. Escritos de 1889 a 1941*, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2012; Gerardo Sánchez Ruiz (ed.), *Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925 a 1935*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Universidad Autónoma de San Luis de Potosí, 2003.

68 Carlos Kessel, *A vitrine e o espelho. O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*, Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2001; Rodrigo de Faría, *O urbanista e o Rio de Janeiro. José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*, São Paulo: Alameda, 2013.

69 Ana M. Rigotti, «Las invenciones del urbanismo en Argentina, 1900-1960», tesis doctoral inédita, Rosario: Universidad Nacional de Rosario (UNR), 2005; Leme, *op. cit.;* Timothy Hyde, *Constitutional Modernism. Architecture and Civil Society in Cuba, 1933-1959*, Minneapolis y Londres: University of Minnesota Press, 2012; Gerardo Martínez y Mario Bassols (eds.), *Ciudades poscoloniales en México. Transformación del espacio urbano*, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014; Alfonso Valenzuela, *Urbanistas y Visionarios. La planeación urbana de la Ciudad de México en la primera mitad del siglo XX*, México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Miguel Ángel Porrúa Librero-Editor, 2014; Juan J. Martín, *Planes, planos y proyectos*

cristalización del urbanismo, el dilatado episodio del modernismo funcionalista, inclusivo de lo arquitectónico y lo urbanístico, ha captado considerable atención a nivel de casos de estudio nacionales y locales, pero pocas aproximaciones se han propuesto una perspectiva comparativa, apoyadas para ello en los emblemáticos casos de Argentina, Brasil, México y Venezuela[70].

10. Tras la falta de espacialidad predominante en estudios urbanos latinoamericanos hasta comienzos de los años ochenta –debida en mucho al aparente economicismo de la escuela de la Dependencia[71]–, se observó cierto florecimiento de la historia urbana desde la década siguiente, parte de la cual ilumina el período y clima intelectual comprendido en este libro. La emergencia de cultura urbana y urbanística ha sido estudiada con detalle para ciudades primadas como Buenos Aires y Rosario en Argentina[72];

---

para Venezuela: 1908-1958. (Apuntes para una historia de la construcción del país), Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV), Fondo Editorial Acta Científica Venezolana, 1994.

70 Valerie Fraser, *Building the New World. Studies in Modern Architecture of Latin America 1930-1960*, Londres y Nueva York: Verso, 2000; Liernur y Pschepiurca, *op. cit;* Adrián Gorelik, *Das vanguardas a Brasília. Cultura urbana e arquitetura na América Latina*, trad. Maria Antonieta Pereira, Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

71 Según la crítica bosquejada en Almandoz, *Entre libros de historia urbana…*, pp. 163-168.

72 Jorge F. Liernur y Graciela Silvestri, *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*, Buenos Aires: Sudamericana, 1993; Sonia Berjman, *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. André, Courtois, Thays, Bouvard, Forestier, 1860-1930*, Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica (FCE), 1998; Adrián Gorelik, *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998; Javier Fedele, *El río en la ciudad del Plan*, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral (UNL), 2011; Claudia, Schmidt, *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la «capital permanente», Buenos Aires, 1880-1990*. Rosario: Prohistoria Ediciones, 2012. Como antecedentes de estas aproximaciones, para el caso de Buenos Aires hay que señalar los clásicos estudios de James Scobie, *Buenos Aires: From Plaza to Suburb, 1870-1910*, Nueva York: Oxford University Press, 1974 (*Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*, Buenos Aires: Solar-Hachette, 1977) y Beatriz Sarlo, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Buenos Aires: Nueva Visión, 1988.

Río de Janeiro, São Paulo y Salvador de Bahía en Brasil[73]; Ciudad de México[74], La Habana, Caracas, Lima, San José de Costa Rica, Quito y Santiago de Chile[75], por mencionar ejemplos que combinan fuentes primarias diversas, representativas de la variedad epistemológica del urbanismo emergente.

Aun cuando el tema de la transferencia y difusión de modelos urbanísticos desde polos metropolitanos a colonias o países culturalmente dependientes –a la manera desarrollada en la historiografía anglosajona por King o Ward– no ha sido elaborado en similares términos metodológicos para la importación urbanística latinoamericana, los viajes de ideas clave, en el sentido advertido por Sutcliffe y Hall, pueden decirse presentes en la historiografía regional. Desde la perspectiva de las obras panorámicas, las ya mencionadas aproximaciones de Almandoz y Mejía han incorporado, dentro de su visión culturalista, los procesos de reforma urbana conducentes a la emergencia disciplinar, siguiendo la pauta historiográfica de Sutcliffe, sobre todo el primer autor; mientras que el segundo ha insertado a

---

73 Jeffrey Needell, *A Tropical* Belle Époque. *Elite, Culture and Society in Turn-of-the-century Rio de Janeiro*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987; Mauricio de Abreu, *Evolução urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Iplanrio, Zahar, 1988; Candido M. Campos, *Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo*, San Pablo: Senac, 2002; Eloísa P. Pinheiro, *Europa, França e Bahia. Difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*, Salvador de Bahía: Edufba, 2002. Entre los tempranos estudios elaborados por extranjeros valga mencionar Richard Morse, *From Community to Metropolis, a Biography of São Paulo, Brazil*, Gainesville: University of Florida Press, 1958; *Formação histórica de São Paulo (da comunidade á metrópole)*, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

74 Valenzuela, *op. cit.*; Martínez y Bassols, *op. cit.*

75 Joseph Scarpaci, Roberto Segre y Mario Coyula, *Havana. Two Faces of the Antillean Metropolis* (1997), Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2002; Arturo Almandoz, *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)* (1997), Caracas: Equinoccio, Universidad Simón Bolívar (USB), Fundación para la Cultura Urbana, 2006; Gabriel Ramón, *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX,* Lima: Sidea, Promperú, 1999; Florencia Quesada, *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2011; Kingman, *op. cit.;* Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, Santiago de Chile: Editorial Sudamericana, 2000; Ibarra, «Santiago de Chile 1887-1937...».

Latinoamérica dentro del mapa internacional configurado por Hall en *Ciudades del mañana*[76].

Más específicamente para la genealogía del modernismo funcionalista, los intercambios a través de pioneros e instituciones han sido revisados para el Cono Sur en la ya mencionada obra de Liernur y Pshepiurca, así como en la compilación de Rigotti y Pampinella[77]; aunque centradas en la arquitectura, ambas obras establecen conexiones entre el episodio germinal del urbanismo y su consolidación profesional en las décadas de posguerra. Intentos de mayor alcance disciplinar pueden encontrarse en el volumen editado por Gomes, seguido por el de Freitas y Mendonça[78], donde el problema de la génesis y desplazamiento de ideas urbanas, así como la institucionalización y profesionalización, son discutidos para los saberes y las ciencias coincidentes en torno al emergente urbanismo brasileño y latinoamericano.

Orientaciones de este libro

11. Sobre la base de la revisión anterior, puede decirse –como primera hipótesis historiográfica de este libro– que las prolongadas vísperas disciplinares del urbanismo desde el siglo XIX han sido poco transitadas desde una perspectiva comparativa. Si bien abunda la literatura casuística, ilustrativa de vertientes epistemológicas, profesionales y culturales de entre siglos, no se ha alcanzado, hasta donde conocemos, una *visión comparativa* basada en casos de estudio *sobre el preurbanismo y las concomitantes reformas institucionales* en Latinoamérica, allende el mapeo provisto en las mencionadas obras panorámicas.

En vista de tal vacío, este volumen propone –como objetivo principal– entrecruzar las propuestas, los debates y los planes

---

76 Almandoz, *Modernización urbana en América Latina*…; Mejía, *op. cit.*

77 Liernur y Pschepiurca, *op. cit.;* Ana M. Rigotti y Silvia Pampinella (eds.), *Entre puntos cardinales. Debates sobre una nueva arquitectura (1920-1950)*, Rosario: Prohistoria Ediciones, 2013.

78 Marco A. Gomes, (ed.), *Urbanismo na América do Sul. Circulação de idéias e constituição do campo*, Salvador de Bahía: Edufba, 2009; José B. Freitas y Eneida Mendonça (eds.), *A construção da cidade e do urbanismo: ideias têm lugar?,* Vitória, Brasil: Edufes, 2012.

inclusivos y/o resultantes de lo visionario, intelectual y disciplinar, entreverados con la especialización profesional y las reformas institucionales y legales, tanto a nivel urbano como nacional. Iniciado con la década de 1870, cuando tuvieron lugar en varias ciudades las primeras reformas poscoloniales, el período es así un tránsito entre los primeros intentos por parte del Estado, pioneros y especialistas para hacer frente a los problemas urbanos; hasta la víspera o el momento mismo de la institucionalización del urbanismo, bien fuera desde los niveles locales o nacionales de la administración pública. Por todo ello, el título propuesto para este volumen, *Vísperas del urbanismo en Latinoamérica*, *1870-1930*, así como la perspectiva comparativa adoptada, son un tributo al ya mencionado clásico de Sutcliffe –*Towards the Planned City*…–, aunque ello no implica reducirnos a su aproximación.

Al tiempo que registrar antecedentes conducentes a la emergencia del urbanismo y la planificación, como ya fue señalado, se intenta, en tanto objetivo adicional de esta propuesta, colocar esos antecedentes del urbanismo latinoamericano en perspectiva con el desarrollo de la disciplina a nivel internacional, entre las décadas de 1870 y 1930. La primera puede decirse el inicio de reformas urbanas en varios países latinoamericanos; en el otro extremo, para 1930 ya estaban constituidas oficinas de urbanismo en las mayores ciudades; y en el entretanto fueron iniciadas la administración sanitaria y las primeras regulaciones de vivienda social. Sin embargo, valga advertir que tal arco temporal y referencial puede variar, como veremos, en algunos de los casos de estudio, según las condiciones locales. Puesto así en esa perspectiva internacional, el libro revisita dicho período desde el abordaje disciplinar en las prolongadas vísperas del urbanismo, a través de diferentes contextos, pioneros y tipos de casos, con énfasis en las capitales y ciudades primadas, sin excluir la contextualización nacional. Y todo ello se ilustra a través de cinco casos de estudio, ordenados cronológicamente hasta donde lo permiten los solapamientos temporales, desplazándose entre las escalas nacional y local, pasando por la regional.

12. Incluyendo la presente revisión historiográfica, este libro contempla seis capítulos, los más de ellos basados en ponencias presentadas en el panel organizado por los editores en el I Congreso Iberoamericano de Historia Urbana (CIHU), celebrado en Santiago de Chile en noviembre de 2015[79]. Tras revisar el material inicial, una primera pauta propuesta a los colaboradores fue que los casos de estudio, si bien centrados en *una ciudad en particular*, trataran de contextualizarlos en *el país* y *el período*, con las ya advertidas variantes locales. En este sentido, valga señalar que estamos conscientes de que los más de los casos corresponden a capitales nacionales, aunque las relaciones de estas con otras ciudades primadas –Buenos Aires-Rosario o Río-São Paulo– contribuyen a mapear las fuerzas dinamizadoras de esos contextos y sus grupos de poder. Y, por cierto, referir al contexto implica también considerar catástrofes naturales como terremotos y epidemias, los cuales actuaron como catalizadores del avance institucional y disciplinar, tal como ilustran los casos de Guatemala y Chile.

Como otra de las pautas generales, puede señalarse que la mayoría de los capítulos relaciona al menos dos disciplinas constitutivas del urbanismo, tal como ocurre con la medicina, la ingeniería y la arquitectura en los proyectos, los debates políticos y las publicaciones periódicas revisadas por Macarena Ibarra para Santiago y otras ciudades chilenas. Desde Louis Pasteur hasta Jean-Claude Forestier, también la medicina dialoga con el paisajismo en el México de entre siglos, recreado por Alfonso Valenzuela a propósito de Miguel Ángel de Quevedo; así como la ingeniería, la arquitectura y el paisajismo se entreveran en los debates de las comisiones y en decisiones técnicas, junto a las reformas administrativas y profesionales analizadas por Javier Fedele para Rosario y Buenos Aires.

Las vicisitudes políticas de los proyectos y las reformas propuestas jugaron un papel análogo al de otro *strand* disciplinar, puede

[79] El congreso fue patrocinado por la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana (AIHU), la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Universidad de Chile. El panel fue propuesto en el marco del proyecto Fondecyt No. 1161669, «La ciudad que no fue: revisión crítica de planes y proyectos en la emergencia del urbanismo en Chile (1872-1929), a cargo de Macarena Ibarra.

decirse, en la medida en que dan cuenta del proceso institucional que está a la base del urbanismo. Así lo ilustra Florencia Quesada con la modernización urbana de Ciudad de Guatemala, cuya monumentalidad e imaginarios fueron concebidos desde el mismo ámbito presidencial –desde las reformas liberales de Justo Rufino Barrios hasta Manuel Estrada Cabrera–, con frecuencia a expensas de las competencias y los recursos del gobierno local.

En estrecha relación con la contextualización y la distinción de componentes disciplinares y político-institucionales, los capítulos prestan atención a la *profesionalización* de esas disciplinas coincidentes en torno a la ciudad, incluyendo por supuesto las *figuras clave*, los *pioneros y planes*. Son revisitadas así luminarias internacionales invitadas a episodios de cristalización del urbanismo, tal como lo hace Eloísa Pinheiro con Donat-Alfred Agache y Le Corbusier en Río de Janeiro; o Javier Fedele con el mismo Le Corbusier y Werner Hegemann en Argentina. Pero también son puestos en perspectiva los aportes de figuras menos conocidas internacionalmente, tales como Ángel Guido y Carlos della Paolera en Argentina; o el mismo dictador Estrada Cabrera, cuyas «Minervalias» epitomaron el progresismo urbano en la Guatemala de comienzos del siglo XX. También resalta el señalado ejemplo de Miguel Ángel de Quevedo –«apóstol del árbol» en México, menos conocido en el exterior–, cuyos reportes sobre las aguas y los espacios verdes, el paisajismo y la ingeniería forestal, lo convierten en pionero representativo del tránsito del preurbanismo al urbanismo en Latinoamérica.

Esos son tan solo algunos ejemplos de esa fragua disciplinar que este libro espera examinar, siguiendo las mencionadas orientaciones generales. Ojalá tal propósito sea logrado en tanto aporte a la comunidad académica de estudiosos de la historia urbana, urbanistas y planificadores, a todos los cuales el libro está dirigido, sin excluir, por supuesto, a un público más amplio.

La ciudad que no fue. Pioneros urbanistas en los debates de Santiago y otras ciudades chilenas[1]

Macarena Ibarra
Pontificia Universidad Católica de Chile

La ciudad que no fue en la perspectiva del preurbanismo

Peter Hall, Brian Ladd, Paul Rabinow, Stephen Ward y Anthony Suttcliffe visitaron «la ciudad que no fue», examinando los debates y las demandas urbanas hasta la cristalización de la disciplina urbanística[2]. Mientras Sutcliffe, entre otros, estudia los antecedentes del urbanismo moderno, Hall aborda el surgimiento del urbanismo como movimiento intelectual que, a fines del siglo XIX, reaccionó frente a los problemas que había generado la ciudad industrial. Sin embargo, por sobre esas aproximaciones muy difundidas, internacionalmente, Arturo Almandoz considera que la visión de Françoise Choay ha predominado en Latinoamérica, especialmente con la periodización

1 Este trabajo es parte del proyecto Fondecyt regular número 1161669, «La ciudad que no fue. Revisión crítica de planes y proyectos de ciudades en la emergencia del urbanismo en Chile (1872-1929)» a cargo de Macarena Ibarra.

2 Peter Hall, *Cities of Tomorrow: an Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century,* Oxford: Basil Blackwell, 1988; Brian Ladd, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge: Harvard University Press, 1990; Paul Rabinow (ed.), *French Modern. Norms and Forms of the Social Environment*, Chicago: University of Chicago Press, 1995; Stephen Ward, *Planning the Twentieth-Century City: the Advanced Capitalist World*, Chichester: John Wiley & Sons, 2002; Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914,* Oxford: Blackwell, 1981.

y los modelos propuestos en su ya clásico *L'urbanisme, utopies et réalites* (1965)[3].

Antes de la cristalización de la disciplina en el siglo XX, las grandes cirugías –reformas o proyectos urbanos– estuvieron influenciadas por propuestas clásicas, que fueron antecedentes al urbanismo profesional. Entre ellas se cuentan las propuestas de Ildefonso Cerdá Suñer en España; de Ebenezer Howard en Inglaterra; de Georges-Eugène Barón Haussmann en Francia; y de Camille Sitte en Austria[4], cuyos textos pioneros nutrirían el período formativo de la disciplina a nivel internacional. Pero las iniciativas del siglo XIX y comienzos del XX no eran aún urbanismo; este requería de ciertos logros de regulación, de institucionalización y de política pública.

Aquel período previo al urbanismo profesional estuvo marcado por los intentos de resolver los problemas fundamentales de la ciudad industrial –salud pública y vivienda social–, los cuales serían expuestos por diferentes movimientos y sectores. Hall plantea que se trata de dos problemas de carácter internacional, a ambos lados del Atlántico, con causas comunes en la gran ciudad, pero cuyas soluciones eran diferentes[5]. El problema de la salud pública fue un crítico asunto que condujo al urbanismo en tanto impuso estándares físicos en el entorno construido. Por su parte, la vivienda preocupó tanto por las habitaciones existentes como por las nuevas iniciativas[6]. Efectivamente, en ese período, el desarrollo paulatino de una política de control del entorno urbano sería fundamental[7] y marcharía de la mano del tránsito de problemas individuales a colectivos; esto es, la concepción de problemas como implicancias sociales, trayectoria que Rabinow ha denominado «del moralismo al bienestar»[8].

---

3 Françoise Choay, *El urbanismo, utopías y realidades*, Barcelona: Lumen, 1970. Ver también Arturo Almandoz, *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio, Ediciones de Universidad Simón Bolívar (USB), 2008, pp. 129-132.

4 Ward, *op. cit.*

5 Hall, *op. cit.*, p. 44.

6 Clara Greed, *Introducing Town Planning*, Harlow: Longman Group UK, 1993, p. 81.

7 Sutcliffe, *op. cit.*, p. 7.

8 Rabinow, *op. cit.*, p. 169.

Entre presidencialismo y parlamentarismo, higiene y vivienda

Reflexionar en torno a «la ciudad que no fue» también ofrece la posibilidad de atender la dimensión política del urbanismo. Mientras Hall ha destacado que el movimiento de emergencia de la disciplina fue respaldado por las discusiones parlamentarias para el caso británico[9], la historia del urbanismo estuvo entrelazada con la historia política y la historia de las ideas. En Chile, el inicio y el final del período que cubre este capítulo, puesto en perspectiva aquí con la noción de «preurbanismo», está marcado por el sistema presidencial, entre los años 1872 a 1891 y 1925 a 1929, y por un tipo de gobierno parlamentario entre 1891 y 1925.

Durante el parlamentarismo, las propuestas urbanas estuvieron cruzadas por la actividad política partidista que se agrupaba en dos coaliciones con fines electorales y de obtención de mayorías parlamentarias. Debido a que las aprobaciones de leyes requerían consenso, su tramitación fue lenta, lo cual se confirmó especialmente en las de índole social[10], mientras las relativas a ferrocarriles, higiene y beneficencia fueron más ágiles y numerosas. La Comisión de Gobierno era la encargada de revisar las mociones propuestas, formular los proyectos de ley, enviarlos a discusión y, de ser aprobados, promulgarlos. Existente en ambas cámaras, la Comisión funcionó de igual manera bajo el sistema parlamentario y ejecutivo. La única diferencia fue que en el primero no se requería de la aprobación del presidente, mientras que en el sistema ejecutivo el proyecto, de ser aprobado por las dos Cámaras, debía ser aprobado por el presidente de la República.

Más allá de las diferencias entre el sistema parlamentario y ejecutivo, la revisión de planes no aprobados confirma la creciente atención por parte del Estado a la cuestión social y a los problemas urbanos. Por tanto, se trata de propuestas clave para comprender los actores políticos y sociales de ese denominado «preurbanismo»

---

9 Hall, *op. cit*., pp. 37, 79.

10 René Millar, «El parlamentarismo chileno y su crisis (1891-1924)», en Óscar Godoy (ed.), *Cambio de régimen político,* Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1992, pp. 249-298.

que, al cristalizarse, permitía asegurar el cumplimiento de derechos sociales urbanos bajo la tutela del Estado. Entre las virtudes que, según René Millar, propone Heise acerca del parlamentarismo, destaca su comprensión «como antecedente de lo que denomina democracia social contemporánea»[11]; o como momento en que se «(…) consolidaron los principios liberales al mismo tiempo que se desarrollaban nuevos sectores sociales y adquiría importancia una mentalidad que ponía énfasis en la búsqueda de una mayor justicia e igualdad»[12]. Ello resulta sugerente para comprender el momento de gestación del urbanismo como asunto del Estado y, en definitiva, el vínculo de «la ciudad que no fue» con la política parlamentaria. Del mismo modo, los gobiernos de José Manuel Balmaceda (1886-91), de Arturo Alessandri (1920-25) y de Carlos Ibáñez (1927-31), avanzaron en diferentes frentes: la puesta en marcha de una modernización del Estado, la promoción de leyes sociales y de cambios institucionales, respectivamente[13].

Considerando la categoría de Choay, la «ciudad que no fue» coincide con aquel «preurbanismo», período caracterizado por remodelaciones y cirugías urbanas, pero no aún por planes con respaldo legal e institucional que diera sistematicidad a la disciplina. También en Chile los debates de estos proyectos giraron en torno a dos antecedentes fundamentales de la disciplina: el problema de la higiene urbana y el de la vivienda social. De hecho, la administración sanitaria, creada a partir de 1892, y la primera Ley de Habitaciones Obreras de 1906, de carácter nacional, confirman que estos asuntos fueron más que una preocupación y que, paulatinamente, el Estado los tomó como parte de su quehacer[14]. Pero los avances legislativos en materia de higiene y de salud pública, así como de vivienda, no eran suficientes para completar un marco normativo

11 *Ibid*, p. 253.
12 *Ibid*. p. 254.
13 Richard Walter, *Politics and Urban Growth in Santiago, Chile, 1891-1941*, Stanford: Stanford University Press, 2005.
14 Macarena Ibarra, «Hygiene and Public Health in Santiago de Chile's Urban Agenda, 1892–1927», *Planning Perspectives*, Vol. 31, No. 2, 2016, pp. 181-203.

y una institucionalidad que cristalizara la profesión, proceso que ocurriría a partir de 1929.

Planes de transformación

Revisitar «la ciudad que no fue» contribuye a comprender y explicar los tópicos que incorporó el urbanismo a partir del año 1929. Hasta ahora, abundantes estudios se han concentrado en el diagnóstico de las ciudades chilenas[15], pero sus problemáticas no se han vinculado con la dimensión política del debate y con la posterior cristalización de la disciplina. La historiografía ha abordado más bien «la ciudad que sí fue», destacándose las remodelaciones más emblemáticas propuestas por Benjamín Vicuña Mackenna cuando fuera intendente de Santiago (1872-75), seguidas por las celebraciones del Centenario republicano. Tras esos episodios antecedentes, la historiografía urbana ha asumido que el urbanismo en Chile comenzó en el año 1929, con la mítica creación de la Sección de Urbanismo en el Ministerio de Fomento. Los meritorios estudios de revisión del urbanismo chileno se concentran en el período que inicia con la estadía del experto austríaco Karl Brunner, coincidente con la Ley 4.563, que imponía a las municipalidades elaborar planos oficiales. Mas se tratan de puntos de partida discutibles, por no resolver la relación con el debate que se venía gestando en las décadas de entre siglos, incluyendo los proyectos de la ciudad que no se materializó.

---

[15] Vicente Espinoza, *Para una historia de los pobres de la ciudad*, Santiago: Sur Chile, 1988; Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana,* Santiago: Sudamericana, 1992; Álvaro Góngora, *La prostitución en Santiago 1813-1931: visión de las élites,* Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1994; Rodrigo Hidalgo, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*, Santiago: Instituto de Geografía, Universidad de Chile, Centro de Investigaciones Diego Barrios Arana, 2005; María Soledad Zárate, *Dar a luz en Chile, siglo XIX: de la «ciencia de hembra» a la ciencia obstétrica*, Santiago: Universidad Alberto Hurtado, 2006; Tomás Errázuriz, «El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927», *Historia*, Vol. 2, No. 43, 2010, pp. 313-354, entre otros.

La publicación de *La transformación de Santiago* por el entonces intendente de la ciudad, Benjamín Vicuña Mackenna, en junio de 1872, marcó un hito en las iniciativas y en los proyectos de transformación de ciudades como asunto legislativo[16]. La discusión fue levantada en el Senado por el liberal Alejandro Reyes (figura 1) y la redacción del proyecto concluyó en la Ley de «Apertura i prolongación de calles i paseos públicos en la ciudad de Santiago», del 25 de junio de 1874[17]. Esta primera ley fue el punto de arranque de sucesivas reacciones y propuestas que, más que iniciativas no aprobadas, pueden entenderse como la acumulación de conocimiento y el avance paulatino hacia la institucionalidad y normativa apropiada para materializar planes de transformación de ciudades.

La propuesta del director de Obras Municipales, Manuel Concha, en 1894, buscó derogar la ley de 1874 y abarcar la completitud del área metropolitana de entonces; dicha propuesta, aprobada por la Cámara de Diputados aunque rechazada por el Senado un año más tarde, dio origen a discusiones posteriores. La propia Cámara de Senadores solicitó, en 1906, un informe técnico para desarrollar un plan de transformación sobre la ciudad de Santiago al entonces alcalde, Eduardo Edwards[18]. La iniciativa de Concha tuvo también el mérito de ser el origen de la ley N° 2.203 de 1909[19], la cual estableció un ensanche uniforme de las calles a quince metros de ancho y otorgó a la Municipalidad la atribución de fijar las líneas de edificación. Esta ley fue la que finalmente sustituyó a la de 1874.

---

16 Benjamín Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, 1872.

17 República de Chile, Ley s/n, «Apertura i prolongacion de calles i paseos públicos en la ciudad de Santiago», publicada en el *Diario Oficial*, 25 de junio de 1874, Santiago de Chile.

18 Eduardo Edwards, *La transformación de Santiago: informe presentado por la Alcaldía Municipal de Santiago a la H. Comisión de Gobierno del Senado*, Santiago: Barcelona, 1906.

19 República de Chile, Ley N° 2.203, «Que fija las disposiciones a que debera sujetarse la construcción de edificios, apertura, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles de la ciudad de Santiago», publicada en el *Diario Oficial*, 16 de septiembre de 1909, Santiago de Chile.

Figura 1: retrato del senador Alejandro Reyes.
Fuente: Biblioteca Nacional de Chile.

La única propuesta del período que coincidió con las ideas de la ley de 1909 fue la de Ismael Valdés Valdés, quien en 1914 propuso un plan de transformación de la ciudad colonial sobre la base del ensanche de las calles[20]; no obstante, el relativo fracaso de la mencionada ley estimuló aún más el debate. En 1911, el mismo Valdés Valdés, impulsor de dicha regulación, promovió una Comisión Mixta de Senadores y Diputados para la formulación de una nueva propuesta al año siguiente. Tal iniciativa de 1912, además de recoger una serie de aspectos presentados en planes anteriores, buscaba quitar a la Municipalidad las atribuciones otorgadas en 1909 y encauzarlas bajo la potestad de un organismo independiente. Así se concibió la

[20] Ismael Valdés Valdés, *La modernización de las ciudades y la transformación de Santiago: conferencia dictada en la Biblioteca Nacional,* Santiago: Imprenta «La Ilustración», 1914.

Junta de Transformación como consejo técnico encargado de asumir las facultades antes municipales y convertir el tema urbano en un asunto de Estado. Además de reunir en los debates por ella propiciada algunos de los componentes y pioneros del naciente urbanismo internacional –del Barón de Haussmann a Joseph Stübben[21]–, la Junta de Transformación, creada al alero de la propuesta de 1912, marcó un momento de inflexión en el movimiento, que derivaría en el urbanismo como actividad pública. Porque de acuerdo a tal iniciativa, incluso la figura del presidente de la República tenía la potestad de hacerse cargo del crecimiento urbano.

También contribuyó, en el avance hacia una institucionalidad independiente, la propuesta que la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) presentó al Congreso en 1912. En dicho proceso se planteó la organización del «Consejo Permanente de los Servicios de Arquitectura de Santiago», compuesto por autoridades locales nombradas por el presidente de la República, por representantes del Consejo de Bellas Artes y de la Cámara de Senadores o Diputados, y por un reconocido arquitecto[22]. La relevancia que daba la SCA a estas propuestas quedó de manifiesto en la presentada por Alberto Schade Pohlenz (figura 2) en el Segundo Congreso Panamericano de Arquitectos, reunido en Santiago en 1923, cuando señaló la «(…) necesidad de crear la obligación para que, por ley, en un plazo prudencial, todas las ciudades tengan estudiados y aprobados sus planos de transformación, ensanche y embellecimiento»[23]. En una línea similar, el debate avanzaba hacia una propuesta más colectiva, como lo consignó el proyecto de 1918, cuyo mandante fue la

[21] Tal como resalta Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013), Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile, RIL Editores, 2017, pp. 172-180.

[22] Magdalena Correa, «Proyectos para la transformación urbana de Santiago: la búsqueda de un nuevo orden y la consolidación del urbanismo como una disciplina profesional (1872-1934)», tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Santiago: Pontificia Universidad Católica (PUC), 2016.

[23] Comité Ejecutivo del Congreso, *Reseña del Segundo Congreso Panamericano de Arquitectos, Santiago, 10 al 20 de septiembre de 1923 (documentos, actas, comunicaciones y discursos)*, Santiago: Imp. Universo, 1925, p. 80.

Comisión Especial de Transformación –creada en 1915– y cuyos proyectos volverían a ser considerados en la iniciativa de 1925. Ese mismo año, un proyecto de ley publicado en los *Anales del Instituto de Ingenieros* insistía en la creación de una Junta de Transformación de Santiago[24].

Figura 2: grupo de arquitectos junto a Alberto Schade (al medio).
Fuente: www.afda.cl

Casi al final del período, en 1928, el periodista Carlos Pinto Durán publicó una propuesta que tituló *Proyecto de transformación definitiva de Santiago*[25]. Allí criticó la falta de comunicación existente entre el Gobierno y los municipios, señalando que ya era hora de que el Estado se hiciera cargo del problema, pues «en esta materia no se puede vivir al día, a ojos cerrados, trabajando para hoy sin pensar en mañana»[26]. Se trataba del último proyecto propuesto

[24] Francisco Mardones, «Proyecto de ley de transformación de Santiago», *Anales del Instituto de Ingenieros de Santiago,* Año XXV, No. 10, 1925, pp. 505-522.
[25] Carlos Pinto, *Proyecto de transformación definitiva de Santiago*, Santiago: El diario ilustrado, 1928.
[26] Pinto en Correa, *op. cit*., p.152.

para la transformación de la capital antes de la llegada de Brunner, y Pinto señaló que muchas causas habían obstruido la aprobación de tales propuestas en otros países, pero que «(…) ni esto ni nada impidió la grandiosa transformación de las metrópolis europeas y americanas, venciendo obstáculos al parecer insuperables, arrollando los intereses creados por la antigüedad, la tradición, la inercia y las influencias de los poderosos propietarios»[27].

De conocido interés es el proyecto presentado en 1909 por el ingeniero y arquitecto Carlos Carvajal Miranda, quien, inspirado en la idea de ciudad lineal de Arturo Soria y Mata en Madrid, propuso un plan de transformación excepcional, en tanto la mayoría de los proyectos previos provenían del urbanismo de tradición francesa[28]. Tales influencias habían prevalecido y permanecían en las propuestas de avanzado el siglo XX. Un ejemplo de ello fue el proyecto del ingeniero Ismael Valdés Valdés en su publicación de 1917, *La transformación de Santiago*[29], plan que incluía a París, Bruselas y Viena como referentes en la delineación de diagonales y plazas, mientras sostenía que el ensanche de calles era el método más simplista de transformación de la ciudad.

Las iniciativas y los proyectos, independiente de su aprobación, informan sobre la ciudad que se debatió y los referentes que respaldaron las discusiones. Los aspectos formales, en su mayoría, se caracterizaron por ensanches, diagonales, aperturas de calles y anillos circulares, mientras se concentraron en los centros históricos y, más adelante, en su conexión con el resto de la ciudad. La relación de los centros con las periferias sería un aspecto de interés en un momento en que se avanzaba hacia la visualización de la ciudad como un todo. Además de los ya clásicos referentes formales y funcionales de las grandes cirugías del Viejo Mundo[30], a menudo las discusiones

---

27 *Ibid.*, p. 15.

28 Arturo Almandoz, «Urbanization and Urbanism in Latin America: from Haussmann to CIAM», en Arturo Almandoz (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, Londres: Routledge, 2002, pp. 13-44, pp. 29-30.

29 Ismael Valdés Valdés, *La transformación de Santiago*, Santiago: Imprenta-Litografía Barcelona, 1917.

30 Patricio Gross, «Utopías haussmanianas y planes de transformación de Santiago», en Pedro Bannen (ed.), *Santiago de Chile: quince escritos y cien imágenes*,

incorporaron referencias y comparaciones con las ciudades chilenas. En relación a la Plaza de Armas capitalina, un artículo de la *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo* interpelaba en 1929:

> Las más bellas plazas de Europa, las más famosas, no tienen árboles. No los tienen, pero eso sí poseen majestuosas perspectivas. Recordamos entre ellas las plazas de la Concordia y de los Vosgos en París, las de San Pedro de Roma, del Palacio Comunal de Bolonia, del Duomo de Milán y San Marco de Venecia; la plaza de Dam en Ámsterdam, etc. (…) En resumen, la Plaza de Armas tal como se encuentra en la actualidad, tiene aparte muchos defectos (…)[31].

Si bien la historiografía se ha concentrado en Santiago, la ciudad de Valparaíso fue centro de una intensa producción intelectual sobre su propio desarrollo. Dos de las principales instancias de transformación que enmarcan el período de entre siglos fueron el plan de transformación de 1876 y la reconstrucción de la ciudad tras el terremoto de 1906. En ambos planes se intentó mejorar las condiciones higiénicas mediante el ensanche y rectificación de las vías públicas, medida que los médicos venían exigiendo con ahínco desde la década de 1860. Sin embargo, la radicalidad del plan ideado por el intendente Francisco Echaurren a partir de 1871, se diluyó en una burocracia que implicó que cada rectificación de trazado tuviera que ser aprobada por el presidente de la República y el Consejo de Estado. De manera que, hacia 1906, la transformación de la planta urbana no se había completado sino en una mínima proporción. Por esta razón, la destrucción ocasionada por el terremoto fue una oportunidad para llevar a cabo un ambicioso plan de reconstrucción, que en la práctica fue ideado como un plan de transformación urbana. Tal labor fue asumida por una Junta de Reconstrucción, en la cual participaron representantes del gobierno central, la alcaldía y las élites locales. Esto implicó que, durante una década, rigieron en la ciudad dos leyes de transformación. En todo el extenso barrio

Santiago: ARQ, 1995, pp. 95-105.

[31] Swing, «Faltan espacios libres en Santiago», *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo*, No. 4, 1929, pp.132-134.

del Almendral la transformación se vio sujeta a la Junta de Reconstrucción, mientras que en el resto de la ciudad la transformación urbana fue definida por la acción de la municipalidad[32]. Como fuere, la evidencia de las fértiles discusiones desarrolladas en la ciudad-puerto quedan consignadas en la veintena de proyectos presentados a lo largo de treinta años, para dar solución al problema de las inundaciones, más la media docena de proyectos presentados para llevar a cabo la reconstrucción de la ciudad luego del terremoto y los múltiples proyectos presentados para las obras del puerto[33].

Talca ha sido considerado un importante referente, debido al temprano plan de transformación de 1909 y el consecuente dictamen de la Ley 4.563 tras el terremoto ocurrido en 1928. Un año después de la aprobación de la ley de 1874, en Santiago, Curicó (1875) iniciaba, asimismo, la elaboración de un mandato para su transformación. En particular, las ciudades-puerto acapararon parte importante del debate político. En 1883 fue impulsado el Reglamento sobre ensanche y rectificación de las calles de Iquique por el intendente de Tarapacá, Francisco Vergara Valdés, y la Junta Municipal del puerto[34], mientras se discutieron propuestas para San Antonio y Concepción. También atrajo la atención de los legisladores la creación o transformación de ciudades que permitieran reforzar la soberanía en la frontera, tal como lo confirmaba el proyecto de la ciudad de Mejillones.

Pero más allá del interés sobre la discusión de las propuestas de transformación y de sus referentes, la revisión de estas iniciativas

---

[32] Pablo Páez, «La oportunidad de la destrucción en la urbanística moderna: planes y proyectos para la reconstrucción de Valparaíso tras el terremoto de 1906», tesis de Magíster en Desarrollo Urbano, Santiago: Pontificia Universidad Católica (PUC), 2008.

[33] Pablo Páez, «Valparaíso cuestionado: la ordenación de los flujos indeseables en el debate técnico del saneamiento de la ciudad, 1875–1905», *Bicentenario. Revista de Historia de Chile y América*, Vol. 15, No. 1, 2016, pp. 99-125.

[34] Se reconocen al menos cuatro instancias donde se desarrollaron planos de transformación de la ciudad; sin embargo, no se han encontrado leyes que los respalden. En tres casos (1883, 1890, 1909), la información fue obtenida desde los planos y no de documentos escritos. La fuente del plano de 1927 corresponde a la Comisión de Puertos, *Proyecto del puerto de Iquique: memoria*, Santiago: Imprenta y Librería Artes y Letras, 1927.

permite identificar a los principales actores considerables como «preurbanistas» antes de la cristalización de la disciplina. Impulsados por autoridades municipales, miembros del congreso o círculos profesionales, los proyectos de transformación de ciudades contaron con el evidente respaldo de un saber disciplinar, conocimiento técnico y datos de ingenieros, arquitectos y médicos.

Pioneros urbanistas entre revistas especializadas

Mientras delimitaban su propio quehacer, asociaciones y círculos profesionales vieron condicionados sus ámbitos de acción por los urgentes asuntos que planteaban los entornos urbanos a sus disciplinas. Por una parte, los problemas emergentes de la higiene y de la salud pública que afectaban a los sectores populares, dieron inicio a lo que con el tiempo se denominó «medicina social». Tales asuntos habían sido fundamentales en el desarrollo de la labor médica, en el cambio del siglo XIX al XX, al tiempo que también mejoraban las condiciones en relación a terapias, tecnologías y prevención[35]. Formados en el extranjero o entrenados en Chile, surgían también figuras de reconocido aporte a las tareas de enfrentar los problemas conllevados por la urbanización. Tal fue el caso del doctor Federico Puga Borne (figura 3), descrito como «(…) tan multifacético que escribirá desde las propiedades de las raíces utilizadas por los indígenas, hasta la necesidad, por salud pública, de proceder a construir el alcantarillado y la pavimentación, lo que impulsa desde el Senado de la República»[36].

[35] Miguel Laborde, *Medicina chilena en el siglo XX (reseña histórica)*, Santiago: Corporación farmacéutica Recalcine, 2002.

[36] *Ibid.,* p. 15. Algunos ejemplos de médicos que estudiaron problemas urbanos desde la medicina fueron Eloísa Díaz y Jorge Calvo Mackenna; ver Ibarra, *op.cit*.

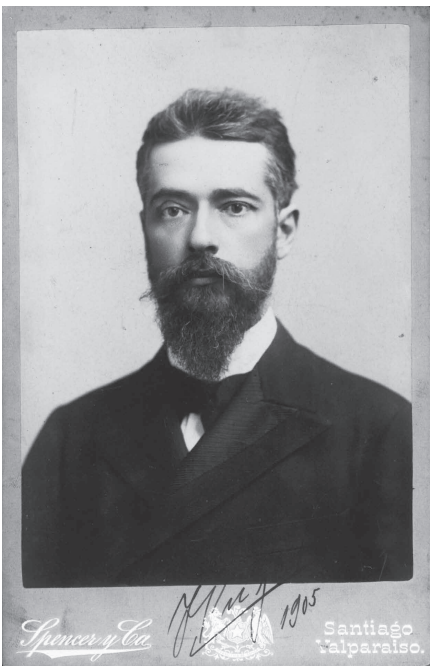


Figura 3: retrato del doctor Federico Puga Borne.
Fuente: Biblioteca Nacional de Chile.

Por otra parte, la construcción de las grandes obras de ingeniería requirió la contratación de personal extranjero que también contribuyó a consolidar la formación de la carrera en la Universidad de Chile y su Escuela de Ingeniería, fundada en 1853, y, posteriormente, en la Pontificia Universidad Católica. En parte recogiendo las demandas sanitarias que exigía la ciudad, aparecían a fines del siglo XIX las primeras contribuciones relacionadas a la ingeniería sanitaria en los *Anales del Instituto de Ingenieros*, tal como lo fueran «Del establecimiento de barrios obreros»[37], del ingeniero y literato Daniel Barros Grez; «Estudio de casas económicas. Mínimo de condiciones que debe tener una casa para que sea salubre»[38], por el ingeniero

[37] Daniel Barros Grez, «Del establecimiento de barrios de obreros», *Anales del Instituto de Ingenieros,* Tomo I, No. 5, octubre de 1889, pp. 129-150.

[38] Carlos Donoso Grille, «Estudio de casas económicas. Mínimo de condiciones que debe tener una casa para que sea salubre», *Anales del Instituto de Ingenieros*,

Carlos Donoso; y la «Memoria sobre las causas de las inundaciones de Valparaíso y los medios de evitarlas», de Domingo Casanova[39], quien estudió además diversas obras para puertos de Chile.

La arquitectura, entre fines del siglo XIX y principios del XX, también delimitaba sus ámbitos. Materia central de esta carrera fue avanzar, entrado el siglo XX, hacia su autonomía de otras facultades, mientras procuraba formar a sus docentes en el extranjero. Además de la definición del campo y de la preparación del cuerpo docente, un importante episodio se concretaba en 1928 con el primer curso de urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile, a cargo del arquitecto Alberto Schade, quien se había perfeccionado en conocimientos de las construcciones metálicas con los mejores sistemas de enseñanza de la arquitectura en destacadas escuelas europeas en Francia, Italia, Alemania, Austria y España[40]. Al año siguiente se incentivó la contratación de profesionales extranjeros, como Jacques Lambert, quienes dictaron cursos en la escuela; también se autorizó la salida de profesores nacionales a diferentes eventos europeos en representación de la universidad. Entre ellos, Rodulfo Oyarzún Philippi fue comisionado a Viena para perfeccionar sus estudios de urbanismo y además ser el responsable de la contratación del profesor Karl Brunner; más tarde, Roberto Dávila Carson (figura 4), jefe de taller de Composición Arquitectónica, también fue enviado a Europa y posteriormente empleado en el taller de Le Corbusier[41]. Así, en sus viajes, estos profesionales chilenos entraron en contacto con figuras extranjeras que hacían importantes aportes al campo del urbanismo.

Tomo IV, No. 22, noviembre de 1892, pp. 311-330.

39 Domingo Casanova, «Memoria sobre las causas de las inundaciones de Valparaíso y los medios de evitarlas», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Tomo IV, No. 23, diciembre de 1892, pp. 378-404.

40 Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, *150 años de enseñanza de la arquitectura en la Universidad de Chile: 1849-1999*, Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 1999.

41 *Ibid*.

Figura 4: retrato del arquitecto Roberto Dávila Carson.
Fuente: Galería de Imágenes de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC).

Ya no intelectual o diletante –como todavía se percibe en algunos de los mencionados «planes de transformación»–, esta nueva fase del preurbanismo se manifestó en discusiones que estos profesionales registraron en publicaciones especializadas. De una primera revisión de 47 revistas y boletines de los círculos de profesionales activos en temas urbanos antes de 1929, las publicaciones periódicas que permitían su difusión pertenecían a medicina (35), seguidas muy por debajo por ingeniería (7) y arquitectura (5). Las numerosas revistas del círculo médico fueron lideradas por una gran variedad de entidades y figuras, entre las que destacan instituciones gremiales, como la Sociedad Médica de Tarapacá, Valparaíso, Santiago o Concepción; Centros de Estudiantes y órganos representantes del poder central, como la Dirección General de Sanidad; e incluso empresas de carácter privado, tal como la publicación, en Curicó y Antofagasta, de la droguería «La Cruz Roja». Y las publicaciones médicas son, como se examina a continuación, las que entregan más información en cuanto al diagnóstico y soluciones de problemas locales.

Publicaciones médicas

La primera publicación identificada, la *Revista Médica de Santiago*, había sido redactada exclusivamente por el doctor Benito García Fernández, quien publicó dos tomos anuales en 1856 y 1857. Su objetivo fue dar a conocer a la población chilena los beneficios de la aplicación de la medicina doméstica, «poniendo al alcance de todas las inteligencias los remedios verdaderamente útiles i bien esperimentados, con que se puedan curar al menos las enfermedades mas jenerales»[42]. Mas no fue sino hasta la edición de la *Revista Médica de Chile* (1872-1910) (figura 5) que la higiene y la salud tomaron relevancia en el ámbito de las publicaciones periódicas, editándose cerca de 450 números que incluían variados temas: desde el rol social del médico[43] y diagnósticos del estado sanitario del país, a partir de 1873; hasta la discusión de problemas sociales, como la prostitución[44] o el alcoholismo[45]. En este sentido, la *Revista Médica de Chile* se posicionó como el primer periódico científico publicado de manera sistemática, mientras su editorial manifestaba interés por los asuntos sociales más importantes:

> Un periódico de medicina i ciencias naturales, tal como ahora se piensa establecer, no solo será un bien para la ciencia, sino también para la sociedad en general, pues todo lo que se relaciona con ciencia médica i su ejercicio, es, por este mismo hecho, de un interés inmediato i directo para la sociedad entera. Ese periódico procurará la difusión de la ciencia, el esclarecimiento de cuestiones difíciles que muchas veces se presentan en la práctica de la profesión, la generalización de las nociones más indispensables de higiene pública i privada; él hará conocer el estado sanitario del país i se aplicará

42 Benito García, «Al público», *Revista Médica de Santiago*, Tomo I, No. 1, octubre de 1856, p. 10.

43 Germán Schneider, «El rol del médico», *Revista Médica de Chile,* Tomo I, No. 1, julio de 1872, pp. 5-8.

44 Ernesto Mazzei, «¿Se debe reglamentar la prostitución?», *Revista Médica de Chile*, Vol. X, No. 11, mayo de 1882, pp. 406-411.

45 Luis Vergara Flores, «Colaboración: alcoholismo y degeneración», *Revista Médica de Chile*, Vol. XX, No. 3, marzo de 1892, pp. 81-113.

> a dilucidar las cuestiones más importantes de salubridad pública (…)[46].

Cabe destacar que esta publicación sirvió de inspiración y referente para la fundación de otras revistas en diversas ciudades de Chile, como la *Gaceta Médica de Valparaíso* y la *Crónica Médica de Concepción*. Además de resolver casos clínicos específicos, parte importante de las publicaciones médicas trató sobre infraestructura hospitalaria, sus características arquitectónicas y ubicación, así como sobre el estudio de enfermedades sociales y su relación con el entorno familiar y laboral. Desde esta perspectiva plantearon el análisis de las condiciones ambientales y su relación con la morbilidad o mortalidad a nivel local y regional, considerándose la dimensión espacial en la gestación y propagación de enfermedades. Ejemplo de ello fueron los debates respecto de la aplicación de leyes o normativas que permitirían paliar condiciones insalubres por medio de una adecuada edificación o de la provisión de servicios básicos. Tal fue el caso de los artículos «Lei sobre pavimentación de las calles i aceras de la ciudad de Chillán i Vallenar»[47], «Habitaciones insalubres en los conventillos de Santiago. Memoria para optar al grado de licenciado en la Facultad de Medicina y Farmacia»[48], «Provisiones de agua potable de las ciudades y comunas»[49] y «Condiciones sanitarias de los puertos del norte»[50], entre otros.

---

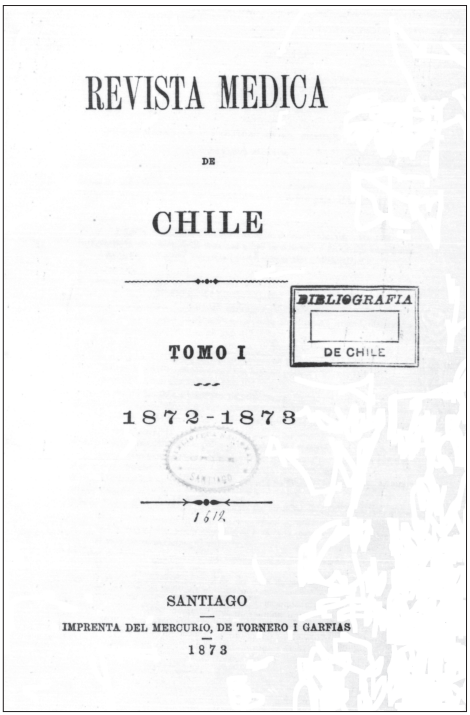
46 Germán Schneider, «Prospecto», *Revista Médica de Chile,* Tomo I, No. 1, julio de 1872, pp. 1-4.

47 «Lei sobre pavimentación de las calles i aceras de la ciudad de Chillán i Vallenar», *Boletín de Higiene y Demografía*, Tomo III, No. 3, 1900, p. 63.

48 Esperidión Vera, «Habitaciones insalubres en los conventillos de Santiago. Memoria para optar al grado de licenciado en la Facultad de Medicina y Farmacia», *Boletín de Medicina Sociedad n°2 Pedro Videla*, Año IV, Nos. 41 y 42, 1888, pp. 242-273.

49 Carlos Ghigliotto, «Provisiones de agua potable de las ciudades y comunas», *Boletín Sanitario,* No.1, 1927, pp. 39-42.

50 Juan Noé, «Condiciones sanitarias de los puertos del norte», *Revista de Medicina e Higiene Prácticas*, Tomo I, No. 9, 1913, pp. 865-871.


REVISTA MEDICA

DE

CHILE

BIBLIOGRAFIA DE CHILE

TOMO I

1872-1873

SANTIAGO

IMPRENTA DEL MERCURIO, DE TORNERO I GARFIAS

1873

Figura 5: portada de la *Revista Médica de Chile*, Tomo I (1873).
Fuente: colección propia.

Si en un inicio estas publicaciones fueron promovidas desde Santiago por médicos que ejercían en la capital, solo ocasionalmente prestando atención a casos clínicos de otras ciudades chilenas, paulatinamente empezaron a incluirse contribuciones de médicos de otras regiones, con la respectiva discusión de esas realidades urbanas. Tal fue el caso de las revistas *Gaceta Médica* (1879), *El Boletín Sanitario* (1887), *Revista General de Medicina e Higiene Prácticas* (1898-1902), *Revista de Medicina e Higiene Prácticas* (1912-14), *Revista de la Sociedad Médica de Valparaíso* (1926-29), las cuales ilustraban las problemáticas específicas del puerto de Valparaíso; la *Crónica Médica* (1893-1925), en la cual se exponían casos médicos en la ciudad de Concepción; el *Boletín Médico del Norte*, órgano oficial de la Sociedad Médica de Tarapacá, donde se discutía la importancia de rescatar los trabajos de profesionales de la salud en

Iquique y alrededores; o *El Médico del Hogar*, donde se sugería el consumo de ciertos medicamentos disponibles en una droguería de Curicó, con el fin de calmar enfermedades presentes en la zona[51].

Pese a esta gradual cobertura regional, Santiago se mantuvo, comprensiblemente, como la ciudad donde más se editaron publicaciones periódicas, con 21 de 35 a nivel nacional, aunque en ocasiones el contenido de los artículos refiriera a casos del interior. Por ejemplo, en la *Revista Chilena de Higiene*, órgano del Instituto de Hijiene de Santiago, fueron publicados artículos sobre el estado sanitario de Curicó[52], Coquimbo[53] y Taltal[54]; la necesidad de instalar un Servicio de desinfección pública en los Andes[55]; informes sobre medidas de profilaxia para ciudades puerto como Iquique[56]; y medidas para combatir la alta mortalidad de la ciudad de Concepción[57], entre otros temas.

Quienes lideraron estas publicaciones ejercieron un rol en el ámbito público. En 1869, algunas de las ya mencionadas figuras participaron de la creación de la Sociedad Médica de Santiago y en la *Revista Médica de Chile* en 1872, además de ocupar cargos directivos en el decanato de la Facultad de Medicina y las cátedras titulares de sus especialidades:

---

51 Se sabe también de otras revistas publicadas en diferentes ciudades de Chile, sin embargo, estas se encuentran extraviadas y no han podido ser revisadas. Ejemplo de ello es el *Boletín Sanitario del Policlínico de Enfermedades Sociales*, de la ciudad de Antofagasta.

52 Ricardo Dávila Boza, «La salubridad de la ciudad de Curicó», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo VI, 1901, pp. 76-204.

53 Sánchez C., s. n., «Salubridad de Coquimbo. Informe», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo VIII, 1902, pp. 231-236.

54 Ricardo Dávila Boza, «Informe sanitario sobre Taltal», *Revista Chilena de Higiene,* Tomo XIII, 1907, pp. 253-257.

55 Federico Puga, «Servicio de desinfección pública en los Andes», Tomo VII, 1901, pp. 76.

56 Alejandro del Río, Ramón Zegers P., Ricardo Dávila Boza y Luis Montero, «Informe sobre la epidemia de peste bubónica en Iquique en 1903, presentado al Supremo Gobierno por la Comisión encargada de reconocer la naturaleza de la enfermedad i de organizar su profilaxia del Río», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo IX, 1903, pp. 1-194.

57 Ricardo Dávila Boza, «Medidas para combatir la mortalidad de Concepción», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo X, 1904, pp. 328-329.

> A la vez que realizaban una intensa actividad política en el Parlamento y las intendencias y alcaldías (…) forjaron la expansión de las nuevas cátedras de especialidades en la antigua Escuela de Medicina y crearon el título de médico cirujano, concedido por la Universidad en vez del Colonial Protomedicato (…) Finalmente ayudaron a poner en marcha los nuevos hospitales Salvador, San Vicente y San José, fundados en la década de los años 1870. Con estos grandes adelantos se formó una medicina liberal republicana con identidad nacional, que en el largo plazo lograría solucionar los graves problemas sanitarios del pueblo chileno[58].

Publicaciones de ingeniería

Por otra parte, las revistas de ingeniería fueron las segundas en aparecer en el ámbito de las publicaciones periódicas, con los mencionados *Anales del Instituto de Injenieros de Santiago de Chile* (figura 6), que posteriormente pasarían a denominarse *Anales del Instituto de Injenieros de Chile*. Habiendo esta publicación aparecido por más de medio siglo, la declaración del primer número de los *Anales* es significativa en tanto destacaba que el Instituto de Ingenieros de Santiago tenía una misión pública:

> (…) Cultivar, mejorar i propagar estos conocimientos, prestaría grandes ventajas al injeniero en particular i al desarrollo industrial del país en general. Sin estudiar las leyes que rijen las sociedades i los provechos que ellas reportan cuando se basan en serias consideraciones i persiguen fines prácticos i útiles, puede decirse que en Chile, una institución de esta naturaleza está llamada a representar un papel importantísimo i a prestar un servicio que es mui natural esperar (…)[59].

---

[58] Ricardo Cruz Coke, *Historia de la medicina chilena*, Santiago: Andrés Bello, 1995, p.389.

[59] Luis Pissis, Santiago Montt, Pedro Rosselot, Luis Adan Molina, José Luis Coo *et al*., «Antecedentes», *Anales del Instituto de Injenieros de Santiago*, Tomo I, No. 1, 1888, pp. 13-14.

Tal cometido tuvo también que ver con el desarrollo de las ciudades. Así lo confirman los tópicos de discusión de los *Anales*, los cuales además de cuestiones institucionales y disciplinares –como la mejora del plan de estudios de la carrera de ingeniería o el quehacer público del Instituto–, pusieron atención en obras públicas y proyectos para la instalación de servicios como agua potable y alcantarillado a lo largo del territorio nacional, así como el uso de diferentes materiales y tecnologías en la construcción y la industria. De esta Sociedad fueron miembros importantes ingenieros chilenos como Concha, autor del proyecto de 1894, y Valdés Valdés, a cargo de la propuesta de 1917. Asimismo, extranjeros como Jacob Kraus, participante activo del proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso[60]. La importancia de los ingenieros en el debate fue confirmada por los senadores que, al aprobarse la ley de 1909, consideraron que eran esos profesionales quienes contaban con los conocimientos necesarios para aportar en estos debates de transformación[61].

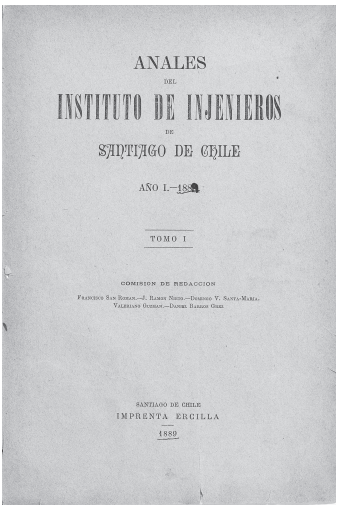

ANALES
DEL
INSTITUTO DE INJENIEROS
DE
SANTIAGO DE CHILE
AÑO I.—1889
TOMO I
COMISION DE REDACCION
SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA ERCILLA
1889

Figura 6: portada N° 1 de los *Anales del Instituto de Injenieros de Santiago de Chile* (1889). Fuente: Biblioteca Nacional de Chile.

60 Jacob Kraus, *Proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso*, Santiago: Librería Inglesa de Hume y Cía., 1908.

61 Correa, *op. cit.*

En comparación con la notable continuidad de los *Anales*, otras revistas de ingeniería fueron efímeras. La *Revista de la Dirección de Obras Públicas de Chile* publicó solo cinco números durante 1890; el *Boletín de la Sociedad de Injeniería*, cuatro números anuales entre 1894 y 1898; la *Revista de Ingeniería y Arquitectura* publicó otros 22 entre 1913 y 1915; la *Revista Concreto*, 24 números repartidos entre los años 1918 y 1920; y finalmente, *Prisma* solo publicó dos durante 1931. Pero el impacto de sus contenidos y su difusión en el campo profesional y político y, a veces, de público general, fue fundamental. Según Parada, los *Anales* sirvieron para que los ingenieros y su labor saliera «a extramuros de la comunidad y proyectarse hacia el núcleo social extenso», además de contar con el logro de ser «una de las publicaciones del área más longevas de esta parte del continente»[62].

Como sucedió con arquitectura, el área de acción de la ingeniería hacia las últimas décadas del siglo XIX todavía era muy amplia y el currículo universitario entraba en un proceso de definición. Esta característica se tradujo en los contenidos de los *Anales*, que contaban con colaboraciones relacionadas al campo de la minería, de las obras civiles, de la geografía y del ensayo de materiales, entre otros. Algunos ejemplos de artículos en cada uno de estos temas son «Esplotación de las minas a grandes profundidades»[63]; sobre el abastecimiento de agua potable y la construcción de alcantarillados en diversas ciudades de Chile, entre ellas, Santiago[64], Talcahuano[65] y Vallenar[66], además

[62] Jaime Parada, «La profesión de ingeniero y los *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*. 1840-1927», en Rafael Sagredo (ed.), *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile. Ingeniería y sociedad 1889-1929*, Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2011, pp. ix-lxxvii.

[63] C. Aguirre, «Esplotación de las minas a grandes profundidades», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XVI, No. 106, noviembre de 1899, pp. 538-545.

[64] Ricardo Larraín Bravo, «Proyecto de reglamento para la construcción del alcantarillado de Santiago de Chile», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año IV, No. 5, mayo de 1904, pp. 193-207.

[65] Raúl Simón, «Inauguración de las nuevas obras del alcantarillado de Talcahuano», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XXIV, No. 8, agosto de 1923, pp. 752-760.

[66] Ernesto Lazaeta, «Alcantarillado y saneamiento de Vallenar», *Anales del Instituto de Ingenieros*, No. 12, diciembre de 1924, pp. 460-480.

de temáticas diversas, tal como la confección de mapas y límites[67] y la aplicación de nuevas tecnologías de construcción[68].

De este modo, a pesar de que *Anales* era una publicación gestionada desde Santiago, incluyó desde un comienzo artículos que trataban casos de diferentes ciudades chilenas, teniendo a Valparaíso como la segunda con mayores referencias. No obstante, Santiago igualmente concentró casi dos tercios de las revistas catastradas, mientras que el otro tercio correspondió a publicaciones gestionadas en el puerto de Valparaíso, con contenido referido principalmente a la misma. Pese a ello, excepcionalmente, en *Anales* se propusieron proyectos para los puertos de San Antonio, Quintero y Coquimbo, el saneamiento de la ciudad de Talca o la dotación de alcantarillados en Concepción y Antofagasta.

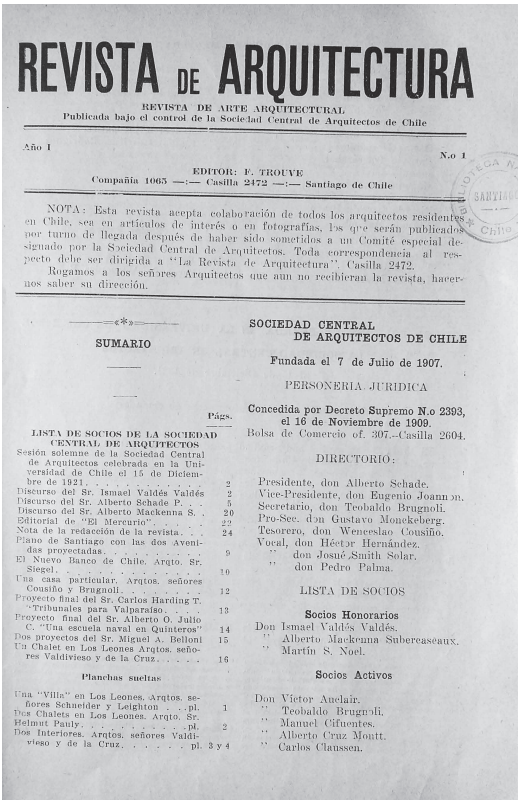
Revistas de arquitectura

A diferencia de las publicaciones de medicina e ingeniería, las revistas de arquitectura aparecieron ya entrado el siglo XX y de manera interrumpida. La primera publicación fue la *Revista de Arquitectura* (1913-15, 1922), órgano oficial de la Sociedad Central de Arquitectos (figura 7); le siguió la *Revista de la Habitación* (1920-27), órgano del Consejo Superior de Habitaciones Obreras; y, luego, tres publicaciones de la recién conformada Asociación de Arquitectos de Chile (AACh): la *Revista de Arquitectura* (1923), *El Arquitecto* (1924-27) y *Arquitectura y Arte Decorativo* (1929-31)[69].

[67] Francisco J. San Román, «El mapa geográfico del desierto y cordilleras de Atacama», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XXX, No. 8, 1890, pp. 237-341.

[68] Eduardo Aguirre, «Materiales y procedimientos de construcción en la región afectada por el terremoto del 10 de noviembre de 1922», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XIII, No. 5, mayo de 1923, pp. 288-316.

[69] Se sabe de la existencia de una sexta revista: *Forma*; sin embargo, hasta la fecha no se han podido encontrar ejemplares para su revisión.



REVISTA DE ARQUITECTURA

REVISTA DE ARTE ARQUITECTURAL
Publicada bajo el control de la Sociedad Central de Arquitectos de Chile

Año I — N.o 1

EDITOR: F. TROUVE
Compañía 1065 —:— Casilla 2472 —:— Santiago de Chile

NOTA: Esta revista acepta colaboración de todos los arquitectos residentes en Chile, sea en artículos de interés o en fotografías, los que serán publicados por turno de llegada después de haber sido sometidos a un Comité especial designado por la Sociedad Central de Arquitectos. Toda correspondencia al respecto debe ser dirigida a "La Revista de Arquitectura". Casilla 2472.

Rogamos a los señores Arquitectos que aun no recibieran la revista, hacernos saber su dirección.

SUMARIO

Págs.

LISTA DE SOCIOS DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

Sesión solemne de la Sociedad Central de Arquitectos celebrada en la Universidad de Chile el 15 de Diciembre de 1921. 2
Discurso del Sr. Ismael Valdés Valdés . . 2
Discurso del Sr. Alberto Schade P. . . . 5
Discurso del Sr. Alberto Mackenna S. . 20
Editorial de "El Mercurio". 22
Nota de la redacción de la revista. . . . 24
Plano de Santiago con las dos Avenidas proyectadas. 9
El Nuevo Banco de Chile. Arqto. Sr. Siegel. 10
Una casa particular. Arqtos. señores Cousiño y Brugnoli. 12
Proyecto final del Sr. Carlos Harding T. "Tribunales para Valparaíso. 13
Proyecto final del Sr. Alberto O. Julio C. "Una escuela naval en Quinteros" 14
Dos proyectos del Sr. Miguel A. Belloni 15
Un Chalet en Los Leones Arqtos. señores Valdivieso y de la Cruz. 16

Planchas sueltas

Una "Villa" en Los Leones. Arqtos. señores Schneider y Leighton . . . pl. 1
Dos Chalets en Los Leones. Arqto. Sr. Helmut Pauly. . . . . pl. 2
Dos Interiores. Arqtos. señores Valdivieso y de la Cruz. . . . . pl. 3 y 4

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS DE CHILE

Fundada el 7 de Julio de 1907.

PERSONERIA JURIDICA

Concedida por Decreto Supremo N.o 2393, el 16 de Noviembre de 1909.

Bolsa de Comercio of. 307.—Casilla 2604.

DIRECTORIO:

Presidente, don Alberto Schade.
Vice-Presidente, don Eugenio Joannon.
Secretario, don Teobaldo Brugnoli.
Pro-Sec. don Gustavo Monckeberg.
Tesorero, don Wenceslao Cousiño.
Vocal, don Héctor Hernández.
" don Josué Smith Solar.
" don Pedro Palma.

LISTA DE SOCIOS

Socios Honorarios

Don Ismael Valdés Valdés.
" Alberto Mackenna Subercaseaux.
" Martín S. Noel.

Socios Activos

Don Víctor Auclair.
" Teobaldo Brugnoli.
" Manuel Cifuentes.
" Alberto Cruz Montt.
" Carlos Claussen.

Figura 7: portada N° 1 de la *Revista de Arquitectura* (1913), Sociedad Central de Arquitectos. Fuente: colección propia.

Las publicaciones de arquitectura compartieron el hecho de haber sido gestionadas exclusivamente en Santiago. En los primeros números de la *Revista de Arquitectura*, por ejemplo, se presentaron artículos relacionados a avances tecnológicos, como la construcción con esqueletos de acero o el uso del concreto armado, además de otras cuestiones relativas a la definición del arquitecto. Destaca en este último sentido «Los deberes profesionales del arquitecto para consigo mismo, sus colegas, sus clientes y los contratistas»[70] y

[70] Julien Guadet y Charles Garnier, «Los deberes profesionales del arquitecto para consigo mismo, sus colegas, sus clientes y los contratistas», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 4, marzo de 1914, pp. 42-43.

«Arquitectos é ingenieros»[71], artículo serial en los primeros números de la revista. Luego del breve período de circulación de solo cinco números, la revista cayó en un receso de siete años. La reaparición trajo importantes discusiones, como, por ejemplo, la transformación de Santiago o la celebración del Primer Congreso Panamericano de Arquitectos[72].

Por su parte, el espíritu de la *Revista de la Habitación* fue contribuir a la erradicación de un problema nacional y de entregar lineamientos generales para terminar con la vivienda insalubre. De ahí que a menudo presentaba casos de nuevas habitaciones obreras higiénicas, las cuales habían sido construidas o saneadas con éxito en diferentes ciudades de Chile[73].

Estas publicaciones fueron canales de difusión de los planes de transformación. La propuesta de ciudad lineal de Carvajal había sido presentada en el Primer Congreso Científico Panamericano, entre diciembre de 1908 y enero de 1909, mientras la SCA tendió a difundir su trabajo en revistas, charlas y congresos. De hecho, el poco conocido plan del arquitecto Ernest Coxhead en 1913, fue difundido y replanteado por la Asociación de Arquitectos, cuyo resultado quedó expuesto en el plano general de la ciudad realizado por la SCA en 1913[74].

---

71 Ricardo Larraín Bravo, «Arquitectos é ingenieros», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, junio de 1913, pp. 7-8.

72 Algunos títulos interesantes son «Conferencia del señor Alberto Schade P., Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, mayo de 1922, pp. 5-20; el «Discurso del señor Intendente de Santiago, don Alberto Mackenna», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, mayo de 1922, pp. 20-22; la publicación de un editorial de *El Mercurio* titulado «Transformación de Santiago», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, mayo de 1922, pp. 22-24.

73 «En Antofagasta. Construcción de un barrio obrero municipal», *Revista de la Habitación*, Año I, No. 2, noviembre de 1920, pp. 88-89; Ernesto Arteaga, «Saneamiento de habitaciones en Iquique», *Revista de la Habitación*, Año II, No. 13, enero de 1922, pp. 75-76; «Construcción de habitaciones en Punta Arenas», *Revista de la Habitación*, Año IV, No. 12, septiembre y octubre de 1924, pp. 93-95. Con tales artículos, entre otros, la publicación contribuía a colocar el tema de la vivienda en la agenda pública.

74 Carlos Carvajal, «La transformación de Santiago (continuación)», *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo*, No. 8, diciembre de 1929, pp. 339-348.

Las publicaciones de arquitectura estuvieron a cargo de instituciones estatales, tales como el Consejo Superior de Habitaciones Obreras, o de sociedades profesionales como la Asociación de Arquitectos de Chile y la SCA. Aun cuando fueron de más corta vida, las revistas de arquitectura del período contaron con relevantes contenidos respecto de los proyectos de transformación de las ciudades. Así, por ejemplo, la *Revista de la Habitación* fue publicada con el objetivo de discutir la transformación de la ciudad a través de la edificación privada, y específicamente, de la vivienda, tal como declaraba en su primer editorial:

> (…) Impulsar por todos los medios adecuados la solución al problema de la habitación, estimulando activamente la acción de los Poderes Públicos, de los Consejos de Habitaciones y de la iniciativa privada (…) por su misma naturaleza y la importancia que tiene en el conjunto de las necesidades populares, es este el problema capital, el primero de todos, cuya solución implicaría de hecho la solución de muchos otros problemas que contribuyen al descontento de la clase trabajadora (…) la buena habitación alejará al hombre de la taberna, evitará la promiscuidad del conventillo, permitirá la sólida constitución de la familia[75].

De interés resulta la discusión sobre las diferencias disciplinares entre la arquitectura y la ingeniería, sobre la urbanización de poblaciones y el problema de los usos del suelo que esto implica, sobre la aplicación de la arquitectura moderna en Chile y la exposición de modelos, tales como los de ciudad jardín y de ciudad lineal. Pero, a excepción del Consejo Superior de Habitaciones Obreras, que presentaba un análisis nacional sobre la situación de la vivienda, las discusiones planteadas en las revistas de arquitectura, en general, concentraron gran parte de su interés en Santiago y Valparaíso.

[75] «Nuestros propósitos», *Revista de la Habitación*, Año I, No. 1, 1920, p. 3.

Hacia la actividad profesional y pública

Las revistas y los boletines profesionales confirman que la discusión que marcó a las vísperas del urbanismo, además de concentrarse en la edilicia urbana, en los ensanches y en asuntos de circulación, atendió los problemas sociales de salud y vivienda. Figuras, círculos, gremios y asociaciones profesionales esbozaron, en esas revistas, un quehacer que avanzó de los diagnósticos sobre las condiciones de vida urbanas a la propuesta de soluciones y políticas; estas últimas se irían también materializando, paulatinamente, en una legislación e institucionalidad que culminaría por forjar los parámetros fundamentales de la disciplina.

Tras la iniciativa de la Sociedad Médica de Santiago de organizar el Primer Congreso Médico Chileno, por decreto supremo en junio de 1888, surgía la medicina social como ámbito central de la profesión. Durante décadas, una figura que lideró esta rama de la medicina y los esfuerzos por avanzar en la sanidad estatal fue Ramón Corbalán Melgarejo. Otros pioneros participaron en la mencionada sociedad y también en el Senado, como Adolfo Valderrama, quien al igual que Federico Puga Borne, fue ministro de Justicia e Instrucción Pública, «influyendo desde tan elevados cargos en el mejoramiento de la educación médica»[76]. Otros destacados parlamentarios y políticos, muy ligados a los problemas sanitarios, fueron también ministros y administradores de hospitales[77].

Entre las organizaciones gremiales se contaron las Sociedades Médicas de Concepción, de Iquique, de Santiago y de Valparaíso, además de la Sociedad Pedro R. Videla y la Unión Médica, estas dos últimas también ubicadas en Santiago. Aunque un número importante de revistas tuvieron convocatorias abiertas que ofrecían un espacio para discutir las experiencias y desafíos enfrentados por los médicos nacionales y extranjeros en su trabajo cotidiano, es también considerable el rol que jugaba la comisión redactora en la publicación de artículos. Miembros del equipo editor fueron activos

[76] Cruz Coke, *op. cit.*, p. 411.
[77] *Ibid.*

en la publicación de artículos en la revista, como los doctores Adolfo Murillo, Ricardo Dávila y Lucas Sierra. Fue común que ciertas figuras participaran en más de una sola publicación: el propio doctor Dávila, por ejemplo, también fue miembro de la comisión de la revista *Heraldo de Higiene Social*, de la Liga contra la tuberculosis, en conjunto con Pedro Lautaro Ferrer, quien también fue miembro del equipo de la *Revista Médica de Chile* en 1907; también el doctor Enrique Deformes, miembro redactor de la *Revista General de Medicina e Higiene Prácticas* (1898-1902), así como de su sucesora, la *Revista de Medicina e Higiene Práctica* (1912-14).

En relación a los actores involucrados en la edición de revistas médicas, destacan organizaciones gremiales, aunque también fueron impulsadas por agrupaciones libres de médicos o instituciones del Estado. Fundamental había sido la labor del doctor Alejandro del Río Soto Aguilar (figura 8), por sus trabajos en el ámbito de la higiene y la salubridad nacional, entre otros miembros de una generación de médicos y formadores especialistas en estas problemáticas sociales.

Si los aportes de los médicos a la configuración del urbanismo se concentraron en higienizar y velar por el cumplimiento de los estándares básicos de salubridad de la población, los de los ingenieros en la ciudad se centraron en infraestructuras de todo orden. De hecho, se ha sostenido que la profesión se originó en las demandas del Estado, culminando con la creación de un sistema público que permitió impulsar y centralizar el quehacer de la profesión[78].

[78] Parada, *op. cit.*

Figura 8: retrato del doctor Alejandro del Río.
Fuente: Pedro L. Ferrer, *Album gráfico del Instituto de Higiene de Santiago: presentado al Congreso Internacional de Medicina y á la Exposición de Higiene de Buenos Aires, en mayo de 1910*. Santiago: El Instituto, 1910.

La fundación del Instituto de Ingenieros y Arquitectos y del Instituto de Ingenieros de Chile, en 1888, fortaleció el rol del ingeniero en Chile, debido también a los avances en el país en esta materia[79]. La labor pública de los ingenieros se vio reflejada asimismo en los cambios institucionales: el 21 de junio de 1887 se dictó una ley que reorganizó los cinco ministerios existentes en la época, creándose el Ministerio de Industria y Obras Públicas, con las secciones de Industria, Obras Públicas, Ferrocarriles y Colonización. El 27 de enero de 1888 se creó la Dirección General de Obras Públicas con la misión de estudiar, ejecutar y vigilar todos los trabajos públicos que se emprendieran en el país por parte del Gobierno o particulares. En sus inicios estuvo integrada por las secciones de Ferrocarriles y Telégrafos, Puentes, Caminos y Construcciones Hidráulicas y

[79] Pissis *et al., op. cit.*

Arquitectura; de allí que se convirtiera en la institución aglutinadora de los ingenieros y de los grandes proyectos de modernización de la infraestructura nacional[80].

Uno de los profesionales más destacados en cuanto a su difusión de trabajos fue el ingeniero Domingo Víctor Santa María Márquez de la Plata (figura 9), quien publicó alrededor de 58 artículos entre 1888 y 1920. Otros profesionales, como Santiago Vicuña Marín, con alrededor de 35 artículos sobre caminos y ferrocarriles, o José López, con cerca de 20 artículos relacionados mayoritariamente a pavimentación de caminos y alcantarillado, fueron también significativos. De manera excepcional, y más tarde, también publicaron en la revista importantes ingenieros y urbanistas extranjeros como Hilarión del Castillo y Karl Brunner.

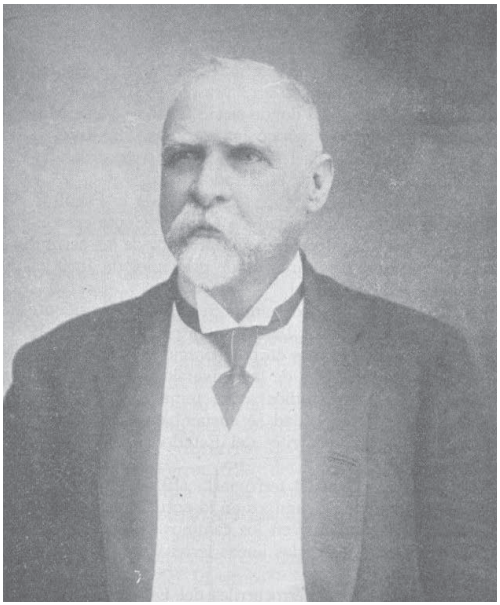


Figura 8: retrato del ingeniero Domingo Santa María.
Fuente: *Anales del Instituto de Ingenierios*, Vol. XIX, N° 12, 1919.

[80] Parada, *op. cit.*

Otro hito fue la legislación en materia de vivienda. En 1906, la Ley de Habitaciones Obreras creó el Consejo Superior de Habitaciones Obreras, cuya «función higienizadora importante, estuvo representada por la rehabilitación de aquellas viviendas que no cumplían con los mínimos vigentes en materia de higiene, o su demolición en caso de inhabitabilidad»[81]. Dicha actividad se difundió a través de la *Revista de la Habitación*, definida como órgano oficial «cuyo objeto sea impulsar por todos los medios adecuados la solución del problema de la habitación, estimulando activamente la acción de los Poderes Públicos, de los consejos de Habitaciones y de la iniciativa privada (…)»[82]. Esta publicación fue entonces un canal profesional central en la discusión.

Se ha mencionado que, entre las publicaciones arquitectónicas, la *Revista de Arquitectura* –entre 1913 y 1923–, órgano de la Sociedad Central de Arquitectos, había sido pionera. Posteriormente, en 1923 y a raíz de la fusión de la Sociedad Central de Arquitectos, el Instituto de Arquitectos de la Universidad de Chile y el Sindicato de Arquitectos de la Universidad Católica, se formó la Asociación de Arquitectos de Chile, con filiales en Valparaíso y Concepción[83]; esta tuvo como órganos oficiales a la *Revista de Arquitectura*, *El Arquitecto* y la *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo*. Finalmente, nuevas publicaciones y trabajos surgieron tras la celebración del Primer Congreso Panamericano de Arquitectos, en 1920; este reunió por primera vez a profesionales a nivel latinoamericano ocupados en la transformación, ensanche y embellecimiento de las ciudades y sus habitaciones.

Las revistas y los boletines revisados dan cuenta también del problema de la centralidad de Santiago y su relación con otras ciudades chilenas. El hecho de que paulatinamente las publicaciones profesionales hayan ido cubriendo regiones es significativo para el

---

81 Rodrigo Hidalgo, «Los orígenes de las políticas de vivienda social en Chile: leyes, discursos y actores, 1843-1925», *Anuario de Estudios Urbanos*, 2000, sin número, pp. 15-52.

82 «Nuestros propósitos», *Revista de la Habitación*, Año I, No. 1, 1920, p. 3.

83 Max Aguirre, *La arquitectura moderna en Chile (1907-1942). Revistas de arquitectura y estrategia gremial*, Santiago: Editorial Universitaria, 2012.

avance hacia la formación de una disciplina que respondería, desde fines de los años veinte, a desafíos de orden nacional. También lo fueron los canales de difusión de las problemáticas que se debían asumir: las publicaciones revisadas muestran cómo la salud y la vivienda fueron los grandes ejes de la reflexión, dimensiones centrales que ocuparían al urbanismo profesional y público a partir de 1929. Estas publicaciones fueron, en definitiva, cruciales tanto en forjar un quehacer profesional como en impulsar el rol público del urbanismo. Tanto así que figuras como Augusto Orrego Luco, proveniente del mundo literario –aunque también político, en tanto fue también diputado–, publicó trabajos sobre medicina, humanismo y literatura en *Anales de la Universidad*, *Revista Chilena*, *Revista Médica* y *Revista de Santiago*[84].

Ingenieros, arquitectos y médicos coincidieron en la necesidad de organizar las ciudades chilenas y sus debates nutrieron la discusión parlamentaria durante el período en que se comenzaron a preparar las condiciones para los cambios institucionales y normativos que requería el ejercicio del urbanismo como actividad profesional y pública. Si bien los médicos fueron los primeros profesionales en levantar datos acerca del urgente tema de la salud y su relación con la vivienda, sus aportes al debate durante el período se desarrollaron fuera del ámbito parlamentario. De un total de 400 congresistas, en un universo aproximado de 600 entre 1874 y 1929, solo se identifican cuatro médicos, siendo más significativa la participación de abogados y parlamentarios dedicados a la actividad agrícola[85].

El perfil de aquellos pioneros urbanistas vino dado por la delimitación de quehaceres de diversas disciplinas que permitieron poner la «cuestión urbana» como un problema social que debía ser asumido y resuelto por un Estado hasta entonces poco presente en estas materias. En ese sentido, la propia definición disciplinar de estas profesiones fue paralela con la promoción de legislaciones e instituciones a través de las cuales podrían canalizar su quehacer. De

84 Cruz Coke, *op. cit.*

85 Véase https://www.bcn.cl/historiapolitica/resenas_parlamentarias/index.html?categ=por_periodo&periodo=1891-1925, consultado el 26 de enero de 2018.

ahí que el aporte profesional al urbanismo de Estado fuera central. A principios del período, a pesar de aislados esfuerzos en materia legal, el contexto era aún inapropiado para cambios profundos en las ciudades chilenas[86]. El desarrollo del urbanismo tuvo posteriormente un punto de inflexión con la normativa en tanto respaldo del quehacer como actividad profesional y política.

Pero además de promover cambios institucionales y de regulación, esos mismos medios, planes, publicaciones y otras iniciativas ejercieron presión en la necesidad de la enseñanza de estos asuntos, lo cual encontraría su máxima expresión hacia finales de la década de 1920. Así, pese a considerarse que fue estelar el episodio de Karl Brunner en su primera visita como urbanista a Chile, también el año 1929, se puede confirmar que ya existía un medio fértil y maduro en el país, articulado por el profesional austríaco con su llegada. La revisión de boletines y revistas disciplinares señala que cada una de las disciplinas conducentes al urbanismo –medicina, ingeniería, arquitectura– estaba entonces utilizando sus propios canales en una discusión de pioneros, mientras impulsaron el tránsito de un asunto local a un problema nacional que, por tanto, tomaba un rol público. En definitiva, para el período iniciado con las propuestas de Benjamín Vicuña Mackenna para Santiago (1872) y hasta la emergencia del urbanismo como asunto de Estado en Chile (1929), el urbanismo aún no era relevante como política pública; ello se evidencia, en parte, en la falta de aprobación de planes y proyectos, así como en la carencia de un marco normativo que amparara transformaciones profundas. No obstante, las iniciativas y proyectos no aprobados, en su mayoría discutidos a nivel parlamentario o en sectores profesionales y públicos, son fundamentales para dar cuenta de los tópicos debatidos en el período precedente a la cristalización del urbanismo en Chile. Aquellos debates permiten recoger dos de las más importantes reivindicaciones del período en estudio –la salud pública y la vivienda–, las cuales, al ser concebidas como asunto político y pasar a manos del Estado, constituyeron el más importante antecedente del naciente urbanismo chileno.

[86] Edwards, *op. cit.*

A pesar de la dinámica agenda política relativa a la transformación de ciudades, los proyectos solían atrasarse y replantearse por diversos acontecimientos y coyunturas que dificultaban su proyección. Aun así, cercano a celebrarse el Centenario de la República, en 1910, ya existían al menos una docena de ciudades que habían pasado por alguna discusión –más o menos parcial, fuere liderada por políticos o profesionales– y concentradas en veintidós proyectos, adicionales a los ya doce mencionados para Santiago. Incluso, ya en 1873 había sido planteada una audaz iniciativa: un diputado por Vichuquén propuso legislar a nivel nacional para la transformación de ciudades chilenas; su moción no fue entonces considerada, pero evidencia que la idea de regularizar había sido puesta en agenda al menos cinco décadas antes de 1929[87].

[87] Biblioteca del Congreso Nacional, *Actas de Sesión del Congreso, 41° sesión*, 27 de noviembre de 1873, pp. 611-612.

Ensanches y nuevos espacios de poder en la ciudad liberal: Ciudad de Guatemala, 1880-1920

Florencia Quesada
Universidad de Helsinki

Reformas liberales, ensanches, terremotos

> Guatemala agradece altamente a sus demás hermanas de Centro-América, el haber aceptado la invitación que oportunamente tuvo a bien hacerles para que se sirviesen concurrir a esta gran fiesta de la paz y del progreso: nuestro sentimiento nacional, señores queda profunda y eternamente obligado en esta memorable ocasión: ¡bienvenidas seáis, Repúblicas hermanas!
>
> Rafael Spínola, *Discurso pronunciado por Rafael Spínola en nombre del Gobierno al inaugurarse la primera Exposición Centro-Americana* (1897)[1]

Con estas palabras Rafael Spínola, en nombre del Gobierno, inauguraba en la Ciudad de Guatemala, en marzo de 1897, la primera Exposición Internacional e Industrial Centroamericana, que tenía como objetivo promover y difundir los productos, las artes y la industria, especialmente de los países centroamericanos, invitados de honor a la exposición. Al mismo tiempo, esta buscaba convocar a los países centroamericanos a participar en la exposición, dentro

[1] Rafael Spínola, *Discurso pronunciado por Rafael Spínola en nombre del Gobierno al inaugurarse la primera Exposición Centro-Americana,* Guatemala: Tipografía Nacional, 1897, p. 3.

de un ambiente de paz y tranquilidad; se intentaba así dejar atrás los años convulsos e intentos unionistas durante el período de Justo Rufino Barrios, los cuales finalmente provocaron su caída en 1885[2]. Esta exposición internacional es importante en la historia urbana de la capital, entre otros motivos, porque permite entender y contextualizar el primer ensanche hacia el sur, una de las razones que promovió la construcción del bulevar 30 de Junio (hoy avenida Reforma) junto con el palacio y parque Reforma, el nuevo eje de poder en la capital.

El objetivo central de este capítulo es analizar y entender cómo y por qué se llevó a cabo la transformación del espacio urbano en la Ciudad de Guatemala y el llamado ensanche de la cuadrícula, enfocado en la construcción de dos ejes de poder: uno al sur, a finales del siglo XIX, y otro al norte, a inicios del XX. Algunos de los objetivos secundarios son: a) analizar por qué las élites liberales se abocaron a transformar esas zonas específicas de la capital; b) entender cómo ambos ejes se convirtieron en un espacio clave para materializar los intereses políticos y urbanos; y c) analizar cómo el espacio público fue utilizado como un instrumento ideológico y de poder con fines seculares, cívicos y educativos.

Transformar la capital poscolonial fue parte clave del ideario de los liberales, cuyo proyecto político intentaba promover la construcción de un Estado funcional y una «nación moderna»; algunos espacios privilegiados en la ciudad materializaron esos ideales. Especialmente las improntas durante las administraciones de Justo Rufino Barrios (1873-85), José María Reina Barrios (1892-98) y Manuel Estrada Cabrera (1898-1920), marcaron y personalizaron este primer período de transformación urbana. Como parte de las contradicciones y ambigüedades del proceso de modernización y de

[2] Barrios murió en la batalla de Chalchuapa en 1885, durante la campaña militar en El Salvador, cuando intentaba reestablecer la unidad centroamericana por la fuerza. Arturo Taracena, «Liberalismo y poder político en Centroamérica (1870-1929)», en Víctor Hugo Acuña (ed.), *Historia general de Centroamérica. Las Repúblicas Agroexportadoras,* Madrid: Sociedad Estatal del Quinto Centenario, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), 1993, tomo IV, pp. 167-253, p. 184.

la propia historia política en Guatemala, se invirtieron millonarias sumas en el embellecimiento de ciertas áreas, pero no se construyó infraestructura básica para introducir verdaderas reformas higiénicas esenciales en el proceso de modernización en la ciudad. El trabajo concluye con los terremotos de 1917-18, que marcaron el fin de este primer período de transformación y también significaron la caída del régimen de Estrada Cabrera.

Dentro del contexto político del positivismo y del liberalismo, se analiza la capital guatemalteca, dando énfasis al espacio como una construcción social, producto de los cambios políticos, socioeconómicos y culturales que se materializaron en los ensanches al sur y al norte, en esta primera fase de un preurbanismo[3]. Al mismo tiempo, como señala Nancy Stieber, es posible entender la transformación espacial y cómo el espacio está investido de significado, a través de una metódica investigación empírica[4].

Como antecedente, se introduce brevemente el singular origen y traslado de la capital en el período colonial y la ciudad antes de las reformas liberales. En este sentido, la primera parte del capítulo analiza las reformas políticas, económicas y administrativas emprendidas por los liberales y su impacto en la ciudad. El ensanche hacia el sur y la construcción de un nuevo eje de poder –creación del bulevar 30 de Junio y el parque Reforma– se analizan en la segunda parte del capítulo. La celebración de las llamadas «Minervalias» –promovidas por Estrada Cabrera a partir de 1899– y la construcción del templo de Minerva y del Mapa en Relieve, son el contexto para la estructuración de un segundo eje de poder hacia el norte a inicios del siglo XX, analizados en la tercera parte del capítulo.

El repentino fin de este primer período, marcado por los terremotos de 1917 y 1918 que destruyeron la ciudad, concluye el análisis.

---

3 Henri Lefebvre, *The Production of Space,* Cambridge: Blackwell, 1991; Florencia Quesada Avendaño, «La ciudad como sujeto: la historia urbana cultural y la producción social del espacio», *Mesoamérica*, No. 52, Antigua, Guatemala: 2009, pp. 150-157.

4 Nancy Stieber, «Architectural History or Cultural History of the Built Environment», en Dana Arnold, Elvan Alta Ergut y Belgin Turan Özkaya (eds.), *Rethinking Architectural Historiography,* Londres y Nueva York: Routledge, 2006, pp. 171-182.

Además de destruir, el terremoto evidenció las contradicciones y ambigüedades producto de la crisis política y del mismo proceso de modernización urbana; y como consecuencia, pasaron muchos años antes de que la ciudad pudiera volver a reconstruirse.

La cuadrícula colonial en el siglo XIX: algunos antecedentes

La Nueva Guatemala de la Asunción –como fue bautizada por Carlos III en 1776– o simplemente Ciudad de Guatemala, por su historia de relocalización y refundación a finales del siglo XVIII, al llegar la independencia a Centroamérica en 1821 se encontraba aún a medio construir[5]. Las décadas posteriores a la independencia, caracterizadas por la inestabilidad política, las guerras civiles y la creación de la República Federal de Centroamérica entre 1823 y 1839, no cambiaron mucho la situación en cuanto al crecimiento urbano[6]. Por lo tanto, en la práctica, a lo largo de la mayor parte del siglo XIX, la ciudad terminó de consolidarse dentro de la estructura en damero, como se aprecia en el plano de la ciudad elaborado por Julián Rivera Maestre a mediados del siglo XIX[7].

---

[5] En 1773, la antigua capital del Reino de Guatemala, Santiago de los Caballeros (hoy Antigua), fue destruida por un terremoto. Dos años después, la Corona española decretó la relocalización y construcción de la cuarta capital colonial en el valle de la Ermita, a 28 kilómetros al oriente de la capital en ruinas. A partir de 1776, la reconstrucción de la nueva capital –en parte con los restos de la vieja capital– se inició muy lentamente; tuvo mucha oposición, tanto eclesiástica como de los vecinos de Santiago de los Caballeros renuentes al traslado. A partir de 1783 se obliga a los vecinos a un traslado forzoso y se da una primera fase de construcción pública. En suma, el traslado y reconstrucción de la nueva capital tomó muchas décadas en completarse, como el caso de la catedral, cuya construcción se terminó solo a mediados del siglo XIX. María Cristina Zilbermann de Luján, *Aspectos socioeconómicos del traslado de la Ciudad de Guatemala 1773-1783,* Guatemala: Serviprensa Centroamericana, 1987; Inge Langenberg, «La estructura urbana en el cambio social en la Ciudad de Guatemala», en Stephen Webre (ed.), *La sociedad colonial en Guatemala: estudios regionales y locales,* La Antigua: Cirma, 1989, pp. 221-249, p. 227.

[6] Ralph Lee Woodward, *Rafael Carrera y la creación de la República de Guatemala, 1821-1871,* Guatemala: Cirma, 2002, pp. 24-74.

[7] Theodore Caplow, *La ecología social de la Ciudad de Guatemala,* Guatemala: Editorial José de Pineda Ibarra, 1966, p. 29.

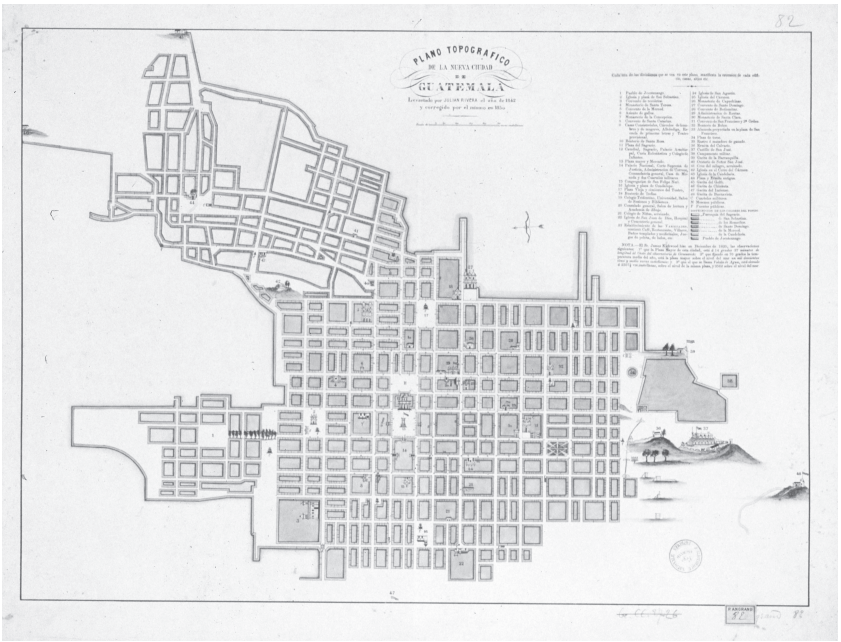


Figura 1: plano de la Ciudad de Guatemala, 1858. Fuente: plano topográfico de la Ciudad de Guatemala. Dibujado por Julián Rivera en 1842 y corregido en 1858. Biblioteca Nacional de Francia, Sección de Mapas y Planos, Angrand, 82.

Con la llegada al poder por segunda vez del conservador Rafael Carrera (1851-65), y su sucesor Vicente Cerna (1865-71), se dio un nuevo contexto de construcción de algunos edificios públicos en la capital. Los más importantes fueron el teatro Carrera (1859), rebautizado en 1892 como teatro Colón; la Sociedad Económica de Amigos del País, construido por Julián Rivera entre 1855 y 1860[8]; y un nuevo edificio para el mercado, cuya construcción se inició en 1869 –originalmente bautizado como Mercado de Cerna– e

[8] Según las memorias de la sociedad, las obras para el nuevo edificio se iniciaron desde 1854, pero por falta de financiamiento avanzó muy lentamente. No fue hasta 1855 que el gobierno ordenó que un porcentaje de los impuestos a los licores extranjeros se destinasen para la construcción del edificio, el cual tomó aproximadamente cinco años en concluirse. *Memoria de la Junta General de la Sociedad Económica de Amigos del País,* Guatemala: Imprenta de Luna, 1861, pp. 8-9.

inaugurado como Mercado Central en 1871[9]. También se construyeron dos fuertes: San José y San Rafael de Matamoros. Los fuertes fueron erigidos para la defensa de la ciudad a mediados del siglo XIX por el agrimensor José María Cervantes, durante las guerras civiles centroamericanas[10]. No obstante, aparte de estos edificios, no hubo mayores cambios en la ciudad poscolonial, cuyo centro comercial y de poder continuó girando alrededor de la Plaza de Armas o Plaza Central.

La mayoría de viajeros europeos y norteamericanos que visitaron la Ciudad de Guatemala entre 1830 y la década de 1860, resaltaron el fuerte legado colonial en su arquitectura, costumbres y su apariencia urbana[11]. La importancia de la vida religiosa fue evidente en la gran cantidad de conventos y monasterios existentes en la ciudad, y que, según la *Guía de Forasteros* de 1853, ascendían a 38 edificios religiosos[12]. Sus cúpulas fueron las estructuras distinguibles en la uniformidad de casas con tejas de un solo piso; el sonido de sus campanas regía la vida de sus habitantes (figura 2).

---

9 *Recopilación de las Leyes de Guatemala,* Guatemala: Imprenta de la Paz, 1869, tomo I, p. 491.

10 Luis Luján Muñoz, *Síntesis de la arquitectura en Guatemala,* Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, 1972, p. 19.

11 Florencia Quesada Avendaño, «Visions affines sur deux villes lointaines. La Ville de Guatemala et la ville de San José au Costa Rica, sous le regard des voyageurs (1825-1900)», memoria de D.E.A., París: Université Paris1-Pantheón Sorbonne, 2000.

12 J. H. Taracena (ed.), *Guía de forasteros de Guatemala para el año de 1853*, Guatemala: s.e., s.f., p. 106.

Figura 2: vista de la Ciudad de Guatemala desde el cerro del Carmen. Fuente: Biblioteca de la Sociedad Geográfica Americana, Colección Digital de Mapas, Guatemala 1889. Mapa de la República de la Guatemala, América Central, Teodoro Paschke, 1889. Disponible en: https://uwm.edu/lib-collections/agsl-digital-map-collection/.

A partir de la década de 1860, algunos de los nuevos edificios construidos comenzaron a mencionarse en los relatos de viajeros. Como el caso de Caroline Salvin, quien vivió en Guatemala en 1873 y escribió uno de los pocos relatos de autoría femenina del período:

> Pasamos un portal y estábamos dentro del radio de la Ciudad de Guatemala. Se veía bella, blanca, bien construida. El teatro con partes de teja roja en su construcción, y las cúpulas de la catedral formaban los rasgos más llamativos. Las calles le recordaban a uno los pueblos italianos del norte –execrablemente pavimentadas, casas de un piso con ventanas grandes y bajas–. Las que estaban en la esquina de algunas casas tenían alféizar profundo y estaban cubiertas por bellos barrotes de hierro, típicos de la arquitectura española (…) La ciudad es completamente española, con casas bajas de un solo piso, la cuales circundan un patio cuadrado que a veces es un

> bello jardín y a veces el basurero de la familia. Alrededor del jardín está el corredor[13].

Y no fue hasta las últimas décadas del siglo XIX, con la llegada de los liberales, que nuevos paradigmas urbanos y formas de estructurar y organizar la ciudad fueron introducidos.

Las reformas liberales y su impacto en la ciudad

El 30 de junio de 1871, Miguel García Granados (1871-73) y el general Justo Rufino Barrios (1873-85), tras vencer a las fuerzas conservadoras de Vicente Cerna, hicieron su entrada triunfal en la Ciudad de Guatemala. Esta fecha emblemática fue utilizada unas décadas más tarde por José María Reina Barrios, sobrino de Barrios, para bautizar la estructuración de un nuevo espacio de poder al sur de la ciudad: el bulevar 30 de Junio.

Hacia la década de 1870 se inició en Centroamérica un período de cambio histórico conocido como las reformas liberales. Los ideales políticos y económicos estuvieron guiados por un discurso de racionalidad e individualismo inspirados en los principios de «orden y progreso». La nueva generación de liberales en Guatemala, liderada por García Granados y por Barrios, fue pragmática y positivista; las reformas se dirigieron a fomentar la economía de agroexportación, eliminar el poder de la Iglesia y a promover la consolidación de un Estado fuerte, entre otros frentes[14]. Estas reformas se materializaron en la Constitución liberal promovida por Barrios, aprobada en 1879,

---

[13] Caroline Salvin, *Un paraíso. Diarios guatemaltecos 1873-1874,* Vermont: Plumsock-Mesoamerican Studies, 2000, pp. 96, 112 y 114.

[14] Luego de la tomar del poder en 1871, García Granados llamó a la elección de una constituyente en 1871, que generó una fuerte pugna entre conservadores y liberales. Justo Rufino Barrios, comandante general de occidente, intervino ante la crisis y tomó las riendas como líder del nuevo sector económico y político emergente, que buscaba reformas concretas para reorientar la economía hacia la producción cafetalera. En 1872 Barrios se trasladó a la capital con su ejército, tomó el poder, convocó a elecciones y fue electo como presidente en 1873. Taracena, *Guía de forasteros*…, p. 179-182. Héctor Pérez Brignoli, *A Brief History of Central America,* Berkeley: University of California Press, 1989, pp. 84.

la cual estableció un Estado laico y proclamó la libertad de culto; se fortaleció el poder Ejecutivo; se decretó la secularización de la educación; y se fomentó la propiedad privada, con la consiguiente desestructuración de la propiedad comunal y ejidal, entre otros.

La abolición del censo enfitéutico promovió la privatización y monopolización de la tierra, que se orientó hacia la producción cafetalera por medio de la consolidación de grandes latifundios y con mano de obra forzada[15]. Como resultado, el café se convirtió, en las últimas décadas del siglo XIX, en el principal producto de exportación en Guatemala[16]. La riqueza generada por la producción cafetalera impulsó la economía y permitió la introducción de nuevos servicios básicos, infraestructura y medios de comunicación y transporte. No obstante, el crecimiento económico se basó en una distribución del ingreso desigual y la exclusión de las clases subalternas[17].

La expropiación de los bienes de la Iglesia, junto a la aprobación de la Ley de Redención de Censos en 1877, fueron algunas de las medidas que tuvieron un considerable impacto en la ciudad[18]. Los conventos y monasterios fueron confiscados y sus edificios fueron reutilizados para las nuevas instituciones del Estado y el nuevo proyecto educativo promovido por los liberales. Como lo describió

---

15 Sin embargo, no todas las tierras comunales fueron abolidas. La reforma se dirigió a aquellas zonas donde la tierra era apta para la producción cafetalera. Mario Samper, «Café, trabajo y sociedad en Centroamérica, (1870-1930): una historia común y divergente», en Víctor Hugo Acuña (ed.), *Las Repúblicas Agroexportadoras (1870-1945). Historia general de Centroamérica,* Madrid: Sociedad Estatal del Quinto Centenario, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), 1993, tomo IV, pp. 11-106, p. 64.

16 En 1870 se exportaron 113.299 quintales de café, suma que ascendió a 729.826 quintales en 1900. Regina Wagner, *History of Coffee in Guatemala,* Bogotá: Villegas Editores, 2001, p. 111.

17 Taracena, *Guía de forasteros*…, p. 168.

18 Las propiedades expropiadas pertenecían a los jesuitas, franciscanos, recoletos, dominicos, capuchinos, mercedarios y filipinos, así como a las órdenes de San Felipe Neri y San Vicente de Paul. Gilda Segreda y Jorge Arriaga, «El proceso histórico en la formación urbana guatemalteca (1773-1944)», *Anuario de Estudios Centroamericanos,* No. 7, San José, 1981, pp. 43-70, p. 53; Gisela Gellert, *Ciudad de Guatemala. Factores determinantes en su desarrollo urbano (desde la fundación hasta la actualidad),* Guatemala: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), 1995, p. 55.

Antonio Batres Jáuregui, abogado y diplomático del gobierno de Barrios en 1883:

> Está la Aduana General y la Administración de rentas, donde vivían los frailes franciscanos: la Administración de correos –montadas a estilo europeo que hace honor al país– se halla en el lugar que aquellos mismos monjes ocupaban: la Dirección general de licores y tabacos –digna de visitarse y perfectamente bien montada– ocupa el espacioso local en donde a su sabor moraban los dominicos. En otros edificios conventuales, se han abierto escuelas diurnas y nocturnas, casas de corrección, estaciones de seguridad pública y otros establecimientos benéficos[19].

Con la abolición de la ley de redención de censos, la municipalidad de la Ciudad de Guatemala dejó de percibir una importante fuente de ingresos por la pérdida de los ejidos municipales, cuyas ganancias por la venta de los terrenos fueron a parar al Estado[20]. La consolidación de los «bienes de manos muertas» de la Iglesia fue el capital base para la fundación del Banco Nacional de Guatemala[21]. En 1877 se fundó el Registro de la Propiedad Inmueble para el registro legal de la propiedad privada. Al mismo tiempo, la centralización de la autoridad del Estado menoscabó el poder político de los gobiernos municipales. Esta medida, aunada al desfinanciamiento de la municipalidad por la venta de las tierras comunales, significó que los proyectos urbanos más importantes fueron liderados y guiados por el propio Estado, deviniendo la municipalidad un mero ejecutor de las directrices estatales y de los deseos personales de los gobernantes[22].

La creación del Ministerio de Fomento, en 1872, fue central para coordinar y promover la construcción de nueva infraestructura

---

19 Antonio Batres, *Bosquejo de Guatemala en la América Central,* Nueva York: Imprenta de «Las Novedades», 1883, p. 16.

20 Gellert, *op.cit.,* p. 55.

21 J. Daniel Contreras R., «La Reforma Liberal», en Jorge Luján y Alberto Herrarte (eds.), *Historia general de Guatemala. Desde la República Federal hasta 1898,* Guatemala: Asociación de Amigos del País, Fundación para la Cultura y el Desarrollo, 1995, tomo IV, pp. 173-192, p. 178.

22 Gellert, *op.cit.,* p. 55, Tommaso Caivano, *Guatemala. América Central,* Florencia: Tipografía de Salvador Landi, 1895, p. 183.

y nuevos servicios. En sus primeros años tuvo poca actividad, no siendo hasta la aprobación de la Constitución de 1879 cuando se formalizaron sus funciones, dirigidas hacia la administración y supervisión de: correos y telégrafos, ferrocarriles y comunicaciones, apertura de caminos y puertos, inmigración y exposiciones, expropiaciones, obras y monumentos públicos, apertura y mantenimiento de caminos, entre otros[23]. En 1873 se fundó la Escuela Politécnica para la formación de militares: el ejército fue clave para el régimen de Barrios. Al mismo tiempo, la Escuela Politécnica tuvo un papel importante en la capacitación de profesionales en las carreras de ingenierías, arquitectura y telegrafista, entre otros. Muchos de los actores destacados en el crecimiento y ampliación de la ciudad se graduaron de la Escuela Politécnica; entre los sobresalientes alumnos están los ingenieros Claudio Urrutia[24] y Francisco Vela, e incluso el propio José María Reina Barrios.

Una nueva nomenclatura moderna numérica se adoptó en 1877, la cual reemplazó a la costumbre colonial de llamar a las calles por el nombre de los edificios más importantes que se ubicaran en la misma[25]. Dos años después se introdujo el alumbrado público de gas y más tarde el eléctrico en 1885, circunscrito a las zonas centrales del casco urbano.

El magno proyecto de comunicación y transporte fue la construcción del ferrocarril con el objetivo de conectar la Ciudad de Guatemala con los puertos para la exportación hacia los mercados

---

23 David McCreery, *Desarrollo económico y política nacional. El Ministerio de Fomento de Guatemala, 1871-1885,* Guatemala: Cirma, 1981, pp. 18-19.

24 Claudio Urrutia, nacido en San José, Costa Rica, se fue con su familia a Guatemala, donde vivió hasta su muerte en 1934. Fue uno de los más brillantes ingenieros y cartógrafos en Guatemala, teniendo un papel central en la modernización urbana de la ciudad. Entre sus puestos se encuentra jefe de la comisión para la definición de límites entre México y Guatemala, Honduras y Belice. Fue autor, junto a Vela, del Mapa en Relieve. Fundador de la Facultad de Ingeniería en 1891 y catedrático de la misma, alcalde de la Ciudad de Guatemala en 1912, autor de diversos libros de cartografía. Fue inventor de la Mira Urrutia, un instrumento para medir utilizado en la topografía, entre muchas de sus famosas invenciones.

25 El 17 de enero de 1877 se firmó un contrato con Napoleón del Corona para colocar la nueva nomenclatura y numeración en las calles en láminas de metal esmaltado. *El Guatemalteco,* 18 de enero de 1877, p. 2.

internacionales, primero del café y luego del banano. El general Barrios inauguró la primera línea del ferrocarril al Pacífico a inicios de la década de 1880. La Ciudad de Guatemala fue la primera capital en Centroamérica conectada por medio del ferrocarril con el puerto San José, al concluirse la línea en 1884 (figura 3)[26]. Durante el gobierno de Estrada Cabrera, dentro del auge de la producción bananera impulsado por la United Fruit Company, se concluyó en 1908 la ruta hacia el Caribe, que comunicó a la capital con Puerto Barrios.

Figura 3: entrada del ferrocarril, circa 1910.
Fuente: Cortesía Archivo Histórico Fotográfico, Academia de Geografía e Historia de Guatemala, fotografía de Alberto Valdeavellano.

Al este de la cuadrícula colonial se construyó en 1884 la estación del ferrocarril. Para el transporte al interior de la ciudad se inauguró,

[26] Carolyn Hall y Héctor Pérez Brignoli (eds.), *Historical Atlas of Central America,* Norman: University of Oklahoma Press, 2003, p. 202.

a inicios de la década de 1880, un tranvía urbano de tracción animal que para 1894 contaba con 5 líneas[27]. Más tarde se introdujo el sistema Decauville en el bulevar 30 de Junio, para la Exposición Centroamericana y en otras líneas en la ciudad[28].

En síntesis, las reformas liberales sentaron las bases para el inicio de la transformación en ciertas zonas de la capital, la reorganización del espacio urbano bajo nuevos conceptos modernos y la introducción de nuevos servicios públicos. Pero fue solo en las dos últimas décadas del siglo XIX cuando se inició el ensanche y crecimiento de la ciudad. La transformación de estos espacios reflejó el ideario liberal, los nuevos valores burgueses guiados por el afán de embellecimiento, la higiene, una nueva sociabilidad y civismo; pero también formaron parte de la construcción de un nuevo espacio de poder, sirviendo como medio de legitimación política.

La mayor cantidad de recursos nacionales, empréstitos extranjeros e inversión se dirigieron a la construcción, especialmente en la capital, de obras públicas y servicios, a la celebración de una exposición internacional, a la construcción de monumentos; todo muy congruente con la centralización política y económica promovida por los liberales.

---

27 Juan Anino, *La República de Guatemala, América Central: apuntes sobre su situación geográfica y política y datos acerca de sus riquezas agrícolas, comerciales e industriales y guía de la Ciudad de Guatemala,* Guatemala: Tipografía Nacional, 1894, p. 133.

28 El sistema portable de vía estrecha, llamado Decauville, fue inventando por el ingeniero francés Paul Decauville a mediados del siglo XIX, originalmente para el transporte de productos agrícolas. Fue exhibido por primera vez en la Exposición Universal de París en 1879. La Exposición de 1889 fue su consagración, ya que fue utilizado como principal medio de transporte al interior de la exposición en el Campo de Marte. Su uso en Francia se popularizó a finales del siglo XIX e inicios del XX (tren turístico en las costas) y muchas otras partes del mundo, especialmente en zonas agrícolas. Jean-Jacques Marchi, «Paul Decauville et le tourisme ferroviaire: un 'modèle Decauville'», *Revue d'histoire des chemins de fer,* No. 42-43, Paris, 2012, pp. 233-251. Disponible en: http://rhcf.revues.org/1569 Fecha de consulta: 15 de septiembre de 2017.

La estructuración de un nuevo espacio de poder al sur de la ciudad

Los primeros ensanches

No fue hasta finales del siglo XIX cuando se inició la primera fase del crecimiento urbano moderno en la Ciudad de Guatemala, o lo que se conoce como el «ensanchamiento» de la cuadrícula, pero aún dentro del área planeada durante la fundación de la ciudad en el período colonial[29]. No obstante, es necesario señalar que el crecimiento de este primer período de urbanización, como señala Gellert, «fue conforme a su tradicional patrón de centro funcional de una sociedad agraria-comercial»[30]. Por lo que no se tradujo en un gran aumento de la población, como fue la tónica en otras capitales centroamericanas.

El ensanche se refiere a la práctica urbanística que se llevó a cabo en muchas ciudades en América Latina a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, y que es estructuralmente inherente a la ciudad española. En el caso español y también en América Latina, los ensanches traducen una idea de la ciudad que responden a un nuevo orden racional liberal (orden, higiene, rentabilidad del suelo), destinados especialmente a las burguesías urbanas. En otras palabras, los ensanches son concebidos como elementos de modernización urbana, nuevos espacios de crecimiento donde se instalan en una primera fase los servicios públicos urbanos modernos y de transporte y luego para zonas residenciales. En algunas ciudades significó la destrucción de las viejas murallas coloniales. A pesar de la complejidad social del ensanche, cualquiera que sea la caracterización social de la ciudad resalta su papel segregativo; o como subraya Laurent Coudroy de Lille, en los ensanches aparece una característica de la sociedad y de la ciudad capitalista: la segregación social del espacio[31].

---

29 Gellert, *op.cit.*, p. 58.

30 *Ibid.*, pp. 48-49.

31 Laurent Coudroy de Lille, «L'ensanche de población en Espagne: invention d'une pratique d'aménagement urbain (1840-1890)», tesis de doctorado en Geografía, París: Universidad de Paris X-Nanterre, 1994, pp. 7, 8, 18, 23. Carlos

En el caso de Guatemala, el ensanche no significó siempre la aplicación de estos principios. Cuando se dirigió a los sectores populares, la lotificación fue al menor costo posible: adaptándose a los contornos de la topografía, delimitada por los barrancos, en los terrenos menos valiosos de la ciudad; en sus inicios estos carecían de servicios urbanos modernos, los cuales solo con el tiempo fueron paulatinamente instalándose[32]. La ruta del ferrocarril definió claramente esta división popular-burguesa al sur de la ciudad, como se aprecia en el plano de 1889 (figura 4).

Sambricio señala que la idea del ensanche fue propuesta por primera vez en España por Mariano Balbó en 1834 y la primera Ley de Ensanches se aprobó en 1864. Carlos Sambricio (ed.), *La historia urbana,* Madrid: Marcial Pons, 1996, pp. 70-71.

[32] El mismo patrón se llevó a cabo en la modernización de San José, capital costarricense. Florencia Quesada Avendaño, *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930,* San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2011, pp. 67-72.

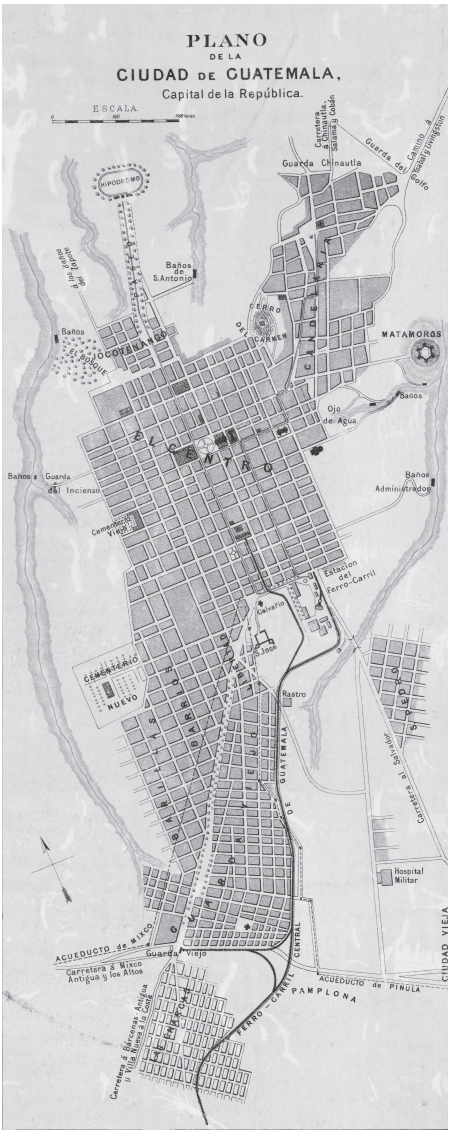


Figura 4: plano de la Ciudad de Guatemala, 1889.
Fuente: Biblioteca de la Sociedad Geográfica Americana, Colección Digital de Mapas, Guatemala, 1889. Mapa de la República de Guatemala, América Central, Teodoro Paschke, 1889. Disponible en: https://uwm.edu/lib-collections/agsl-digital-map-collection/.

La primera fase de ensanches comenzó entre finales de la década de 1870 e inicios de la siguiente, hacia el sur y suroeste de la capital. En 1877 el Estado decidió la construcción de un nuevo Cementerio General moderno en las afueras de la ciudad –en el antiguo Potrero de García–, al occidente del hospital San Juan de Dios, en una zona que limitaba con los barrancos[33]. El cementerio se construyó entre 1879 y 1881 y a la par del mismo se creó el cantón popular Barrios.

Con las reformas liberales, la vieja división colonial en cuarteles y barrios fue suplantada por una nueva división administrativa en cantones. Según el plano de 1889, los nuevos cantones al suroeste fueron: Barrios, Barillas, La Libertad, Guarda Viejo (luego La Paz) y las Charcas. Como lo señalamos, la traza urbana de algunos de estos cantones fue en forma desigual y adaptándose al contorno de la topografía; mientras los servicios públicos, como el agua y la electricidad, fueron al inicio muy limitados o inexistentes[34]. Felipe Estrada, en el primer directorio de la capital, subrayó que:

> Los cantones también están formados de la misma manera: pero hay algunos, como el de «La Libertad» en estremo (*sic*) irregulares. Débese la irregularidad que se observa en este, a que el general J. Rufino Barrios, su fundador, en su incesante anhelo de ensanchar la capital y favorecer al mismo tiempo a la clase proletaria, cedió a cada momento terrenos a los necesitados, hasta el punto de que apenas quedó espacio en algunos lugares para las vías públicas[35].

En 1890 se inició una segunda fase del ensanche, pero como veremos, los recursos, intereses y la calidad urbana del ensanche fueron muy diferentes a los dirigidos a los sectores populares. Los

---

33 *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala, 1871-1881,* Guatemala: Tipografía «El Progreso», 1881, pp. 150-151.

34 En las memorias municipales se consignó que se había intentado establecer el alumbrado eléctrico en los cantones La Libertad, Barrios y Barillas, pero que no había podido llevarse a cabo. *Memoria de la Municipalidad de Guatemala, 1893*, Guatemala: Tipografía Sánchez y de Guise, s.f., p. 58.

35 Felipe Estrada Paniagua, «Municipios de la República, Guatemala capital», en Víctor Sánchez y Emilio Gómez (eds.), *Primer directorio de la capital y guía general de la República de Guatemala,* Guatemala: Tipografía «Sánchez y de Guise», 1894, pp. 544-553, p. 547.

antecedentes de la transformación se remontan a la presidencia de Manuel Lisandro Barillas (1885-92), cuando se creó el «Cantón de la Exposición» en la finca estatal llamada El Recreo[36]. Las razones para crear el cantón, según el decreto, fueron cuatro: el aumento de la población; el capital disponible por parte de un sector urbano para la inversión en fincas urbanizadas; la necesidad de construir nuevos edificios en la ciudad; y finalmente para ubicar el Pabellón de Guatemala que se había presentado en la Exposición Mundial de París en 1889, de donde deriva su nombre[37]. El cantón tuvo la característica singular de su diseño en forma diagonal, realizado por Carlos Urrutia como ingeniero estatal[38]. Todas las propiedades en la zona fueron exentas de pago de impuesto por cinco años y el Estado se comprometió a dotar de todos los servicios públicos, agua, alumbrado, antes de la construcción de las viviendas[39]. En el centro del cantón se ubicaría el Pabellón de Guatemala, con una exhibición permanente que mostraría la principal producción científica, artística, agrícola, industrial y comercial del país.

La llegada de José María Reina Barrios al poder, en 1892, alteró los planes iniciales, porque este tenía aspiraciones mayores para la transformación al sureste de la capital. En 1894 decretó la celebración de la Exposición Centroamericana que se inauguró en 1897, a la manera de las exposiciones universales en boga en ese período, realizadas hasta ese entonces en Londres, París, Viena y Barcelona[40]. Al mismo tiempo, la transformación también permitió conmemorar

---

36 *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1890*, Guatemala: Tipografía y Encuadernación «El Modelo», 1890, p. 63.

37 En el decreto también se estipuló la creación dentro del cantón de un cuartel de artillería, sección de policía, escuela normal y de agricultura, casas de corrección para niños, entre otros. El resto de los lotes se venderían a particulares para la edificación de viviendas, que debía hacerse en un plazo no menor de cinco años. Las ganancias por la venta de lotes se invertirían en la construcción de infraestructura. *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1890*, pp. 62-64.

38 Gellert, *op.cit.*, p. 57.

39 *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1890*, pp. 62-64.

40 *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1894-95*, Guatemala: Encuadernación y Tipografía Nacional, 1895, tomo XIII, pp. 156-157.

el 25 aniversario del triunfo de los liberales. El espacio debía transformarse con nuevos propósitos modernos y nacionalistas.

Una de las primeras medidas de Reina Barrios fue la creación, bajo el mando de la Secretaría de Fomento, de un cuerpo de ingenieros oficiales, centralizado a cargo de la Dirección de Obras Públicas, Agronomía, Catastro, Geografía e Industrias en 1892[41]. Al mismo tiempo, en dicho año se decretó la creación del Instituto de Bellas Artes, conformado por las escuelas de Dibujo y Grabado, Arquitectura y escuela de Pintura[42]. Unos meses después también se incluyó dentro del Instituto una sección de fotograbado a cargo de Próspero Calderón[43]. La Dirección General de Estadística realizó en 1893 un censo general de la República, cuya población en el municipio de Guatemala fue de 71.527 habitantes, de los cuales 6.091 eran indios, de un total de 147.840 habitantes para todo el departamento de Guatemala[44].

El colorido y moderno plano realizado por Claudio Urrutia y Emilio Gómez Flores, en 1894 (figura 5), fue la expresión en papel de esta coyuntura de transformación urbana que se intensificó y profesionalizó durante el gobierno de Reina Barrios. El plano fue la materialización de los deseos presidenciales para la ampliación y construcción de la ciudad alrededor de dos eventos centrales: la celebración de la exposición y el 25 aniversario del triunfo liberal. Dentro de este contexto fue crucial la transformación de los alrededores, transformación guiada por nuevos cánones urbanísticos inspirados en los centros de la modernidad europea (bulevar 30 de Junio, parque y palacio Reforma). Urrutia y Gómez Flores trazaron dos ejes centrales para conectar el ensanche con el casco central: la Séptima Avenida (luego de rellenar el barranco) que se bautizó como boulevard 15 de Septiembre, en alusión a la independencia de

41 *Recopilación de la Leyes de la República de Guatemala 1892-93,* Guatemala: Encuadernación y Tipografía Nacional, 1894, tomo XI, pp. 6-10.

42 El diplomado de arquitectura tenía una duración de cuatro años. *Recopilación de la Leyes de la República de Guatemala 1892-93*, pp. 32-35.

43 *Ibid.,* p. 75.

44 *Censo General de la República de Guatemala levantado en 26 de febrero de 1893 por la Dirección General de Estadística*, Guatemala: Tipografía y Encuadernación Nacional, 1894.

España, y el bulevar 30 de Junio, al final del otro barranco y paralela a la séptima. Según el plano de 1894, la ciudad estaba conformada por doce cantones: Jocotenango, Candelaria, Centro, Elena, La Libertad, Exposición, Barrios, Barillas, Independencia, La Paz, Las Charcas y Tívoli[45].

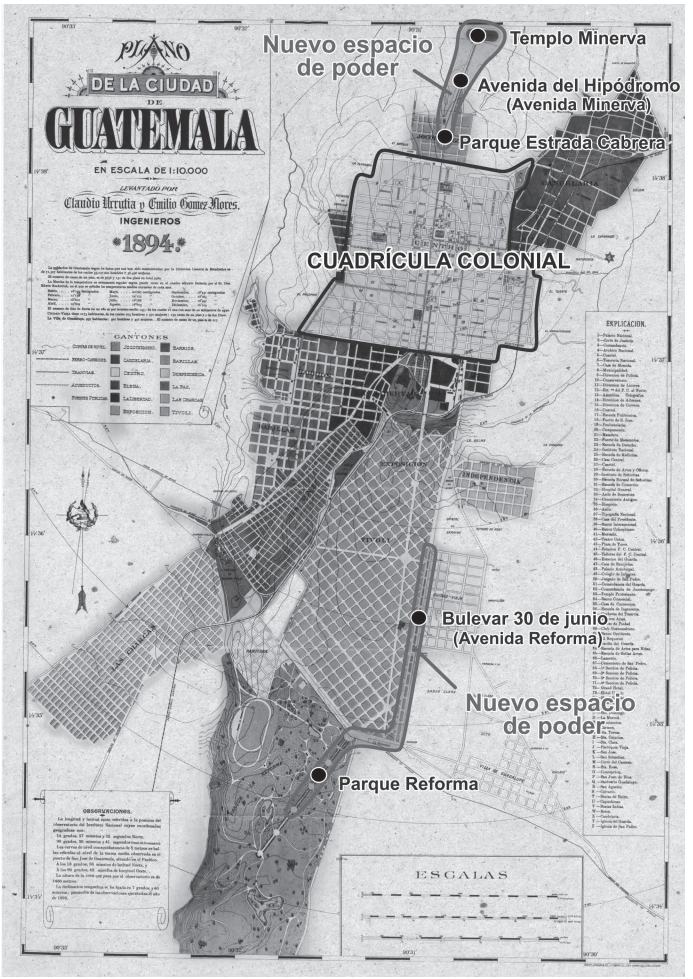


Figura 5: plano de la Ciudad de Guatemala, 1894. Fuente: Interpretación propia de Claudio Urrutia y Emilio Gómez Flores, San Francisco: Payot, Upham & Co.

45 Claudio Urrutia y Emilio Gómez Flores, *Plano de la Ciudad de Guatemala,* 1894, San Francisco: Payot, Upham & Co. Litógrafos, 1894.

Litógrafos, 1894. Reelaboración del plano Nora Fabritius.

En suma, el plano de Urrutia y Gómez Flores, además de ser uno de los primeros planos modernos de Ciudad de Guatemala, representa en términos gráficos el primer ensanche planificado de la ciudad poscolonial. Simultáneamente fue la materialización conmemorativa del espacio dedicado a los héroes liberales de la década de 1870, de la ciudad que crecía y se concebía como un nuevo espacio de poder en la construcción de la nación. El plano también es reflejo del papel protagónico del Estado en este preurbanismo que marcó el crecimiento de la ciudad en relación al proyecto personal del presidente de turno, en este caso José María Reina Barrios. Y del cuerpo de profesionales que ejecutaron el plano, promovidos por la profesionalización y creación de la Dirección de Obras Públicas y Catastro. Cabe aclarar que el plano de Urrutia y Gómez Flores fue un proyecto que no se llevó a cabo en su totalidad, construyéndose solo el cantón Exposición en forma de diagonales. El crecimiento y ensanche de la ciudad produjo un proceso de segregación urbana, gestado a partir del ensanche hacia el sur y continuado luego hacia el norte. Por otro lado, el Estado creó los primeros barrios populares, divididos simbólica y físicamente por el ferrocarril, en terrenos de poca calidad urbana, pero con nombres reminiscentes de sus mentores presidenciales, como Barrios y Barillas.

Bulevares y parques para los héroes liberales

El bulevar 30 de Junio, junto al parque y palacio Reforma al final del eje, se convirtieron en el escaparate iconográfico del glorioso reciente pasado liberal, donde se construyeron monumentos y otros espacios conmemorativos promovidos por Reina Barrios, el sobrino de Justo Rufino Barrios. A un lado del bulevar se construyeron los edificios de la exposición y paulatinamente se fueron sumando otros edificios emblemáticos del nuevo proyecto liberal, como el cuartel de Artillería. También se construyeron algunas villas para la nueva burguesía urbana a inicios del siglo XX, como el «Chalet Urrutia»,

del propio ingeniero Urrutia que trazó la vía[46]. La construcción del bulevar se llevó a cabo entre 1892 y 1895, bautizado por Reina Barrios como bulevar 30 de Junio en 1894, para «conmemorar la entrada triunfal del ejército liberal a la Ciudad de Guatemala en 1871»[47].

Las transformaciones urbanas y arquitectónicas llevadas a cabo durante la administración de Reina Barrios promovieron la llegada de una importante generación de italianos a Guatemala, como ocurrió en muchas ciudades latinoamericanas en este período[48]. Muchos de ellos ingenieros, arquitectos, escultores y artistas, que tuvieron un papel destacado en la transformación urbana en Guatemala. Entre los italianos que fundaron su propia empresa estuvieron Antonio Doninelli y el suizo-italiano Francisco Durini, ambos con negocios no solo en Guatemala, sino también en otros países de Centroamérica y México[49]. Otros artistas italianos llegados a Guatemala durante

---

46 La residencia de Urrutia estaba situada en la avenida 15 de Septiembre. J. Bascom Jones (edit.), *El Libro Azul de Guatemala*, Nueva Orleans: Searcy & PFAFF, 1915, p. 192.

47 *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1894-95,* Guatemala: Tipografía y Encuadernación Nacional, 1895, tomo XIII, p. 69.

48 Como señala Rodrigo Gutiérrez, en muchas ciudades de América Latina, a finales del siglo XIX, se dio una migración masiva de escultores italianos, especialmente a las capitales, huyendo de la crisis económica y política en Italia. Rodrigo Gutiérrez Viñuales, «Italia y la estatuaria pública en Iberoamérica. Algunos apuntes», en Mario Sartor (coord.), *América Latina y la cultura artística italiana. Un balance en el Bicentenario de la Independencia latinoamericana,* Buenos Aires: Istituto Italiano di Cultura, Buenos Aires, 2011, pp. 221-243, p. 224.

49 Antonio Doninelli nació en Milán en 1859 y estudió escultura en Roma y Milán. Llegó a Guatemala en 1893 con su hijo Fernando; ese mismo año fundó el Taller Artístico Industrial A. Doninelli y Compañía, dedicado a la construcción y decoración de edificios y viviendas. Fundó la primera fábrica de pavimento en cemento en Guatemala, Honduras y Costa Rica. Fue además profesor en la Academia de Bellas Artes de Guatemala. Dante Liano, *Dizionario biografico degli italiani in Centroamerica*, Milán: Vita e Pensiero, 2003, pp. 57-58; Jones, *op. cit.,* p. 255. Fernando Doninelli, por desavenencias con su padre, se fue a vivir a Costa Rica a inicios del siglo XX y fundó Doninelli y Cía. Consuelo de Aerenlund, *Voyage to an Unknown Land. The Saga from an Italian family from Lombardy to Guatemala,* EUA: Xlibris Corporation, 2016, p. 55; Luca Bochicchio, «La contribución italiana a la imagen monumental –escultórica y arquitectónica– de la Independencia en Honduras», *Kaypunku. Revista de Estudios Interdisciplinarios de Arte y Cultura,* No. 1, Vol. 2, Lima, 2015, pp. 13-29; Leonardo Santamaría Montero y Mauricio Oviedo Salazar, «Los hermanos

el período de Reina Barrios fueron los escultores Desiderio Scotti, Andrea Galitti, Achille Borghi y el pintor Luigi Liutti[50].

El bulevar 30 de Junio (figura 6) se diseñó con cuatro calles: las vías centrales para carruajes y vehículos y las de los costados para peatones; a inicios del siglo XX tenía árboles de gravileas a lo largo del paseo[51]. El bulevar fue construido por Carlos Urrutia, Teodoro Paschke y otros ingenieros extranjeros, adscritos al Ministerio de Fomento. El primer monumento inaugurado al inicio del bulevar, el 30 de junio de 1896, como parte de las conmemoraciones del 25 aniversario del triunfo liberal, fue en honor a Miguel García Granados. Francisco Durini Vasalli estuvo a cargo de la construcción del monumento; la escultura en bronce del prócer fue realizada en Italia por el escultor Adriático Froli[52].

Durini y las Casas de Corrección en Costa Rica», *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe,* No. 12, San José, 2015, pp.17-42. Disponible en http://dx.doi.org/10.15517/c.a..v12i2.21685 Fecha de consulta: 15 de junio de 2017. Lorenzo Durini Vasalli, hermano de Francisco, se trasladó de Costa Rica a Ecuador, donde él y su hijo tuvieron un papel destacado en la transformación de Quito; para un análisis de los Durini en Ecuador, ver Ernesto Capello, *City at the Center of the World: Space, History, and Modernity in Quito*, Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2011; Pedro Durini, *Ecuador monumental y sus obras hermanas en América*, Quito: P. M. Durini R, 1995.

50 Liano, *op.cit*. Para conocer el papel de los italianos en la renovación del espacio urbano en Quetzaltenango, ver Arturo Taracena Arriola, «La arquitectura regional quetzalteca: una proposición de 'unidad cultural'», *Revista de Historia*, No. 13, Managua: Ihnca, 1999, pp. 63-70.

51 Antonio Villacorta, *Monografía del Departamento de Guatemala*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1926, p. 176.

52 *Ibid*., p. 182.

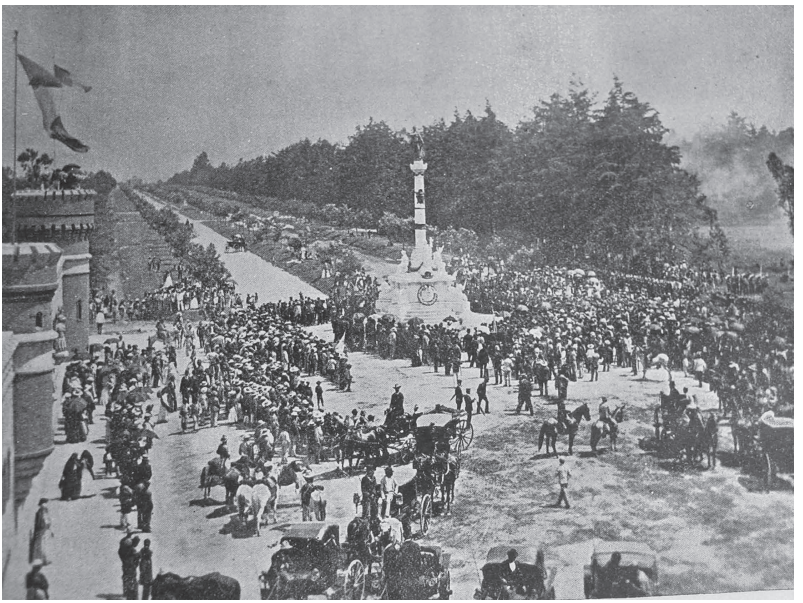


Figura 6: inauguración del monumento a Miguel García Granados, bulevar 30 de Junio, 1896. Fuente: Ilustración Guatemalteca, 1896.

El parque y el palacio La Reforma

Argumentaba Reina Barrios que era esencial que la capital, como representación del país, se transformara para mostrar el grado de adelanto y cultura que había llegado a tener gracias a la «gloriosa revolución del 71»[53]. El ornato de cualquier ciudad civilizada suponía, según el gobernante, la construcción de jardines y parques públicos, indispensables para la belleza, diversión y al mismo tiempo la higiene pública, entendida como la salud de sus habitantes. Por estas razones se decretó, el 1 de julio de 1892, la construcción del parque «La Reforma», un jardín público en las afueras de la Ciudad de Guatemala, similar a los de las «principales poblaciones europeas»[54]. El parque La Reforma se encontraba al final del bulevar 30 de Junio y fue concebido como parte del mismo eje de poder,

[53] *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1892-93*, p. 86.
[54] *Idem*.

con diseño de lagos, un bulevar con cuatro vías y arboledas en cada una de ellas; incluyó también el diseño de un hipódromo al sur de la ciudad, construido en 1921 (ver plano Urrutia y Gómez Flores).

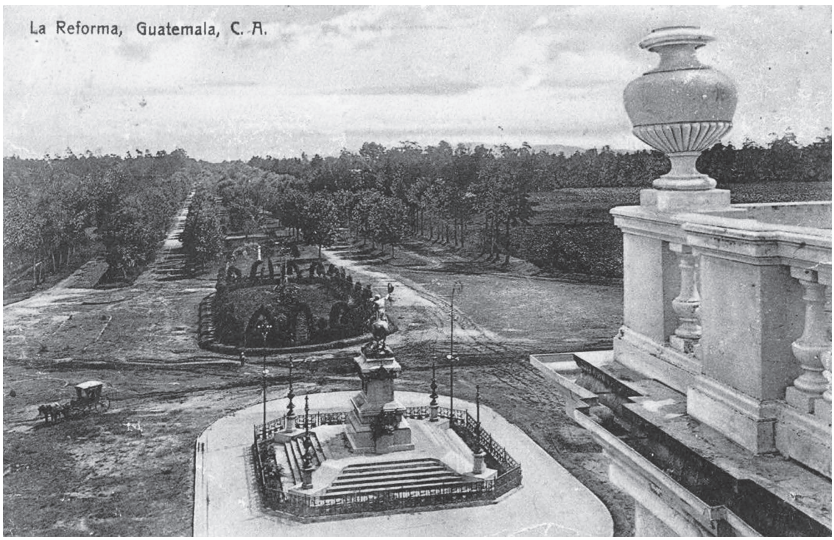


Figura 7: monumento a Justo Rufino Barrios frente al palacio La Reforma; al fondo el parque de La Reforma. Fuente: cortesía Museo Nacional de Historia de Guatemala, colección de tarjetas postales.

A la entrada del parque La Reforma, donde terminaba el bulevar 30 de Junio, se construyó el palacio de La Reforma, más tarde Museo Nacional. Frente al mismo se inauguró, nuevamente el 30 de junio de 1897, la estatua ecuestre del general Justo Rufino Barrios (figura 7); fue derrumbada en los terremotos de 1917-18, siendo reubicada unos años después frente a la estación del ferrocarril. Así, al inicio y al final de la vía, los dos máximos líderes liberales tuvieron su sitio de honor, gracias a la dirección del artista Francisco Durini; este tuvo también a su cargo la construcción de la plaza, el monumento ecuestre realizado, entre otros, por Antonio Cirla e hijos de Milán, y Adriático Froli (figura en bronce de Barrios), así como un kiosco

con capacidad para 120 músicos, erigido en la plaza y el palacio La Reforma[55].

La Exposición Centroamericana

Paralelamente a la estructuración del nuevo eje de poder se llevó a cabo la construcción de los edificios para la Exposición Centroamericana. Esta fue la primera exposición internacional que se celebró en el istmo, dentro del contexto de un llamado a la paz centroamericana, después de los años conflictivos por los intentos unionistas promovidos por Justo Rufino Barrios en 1885. Los países centroamericanos ocuparon espacio central en la exposición como invitados de honor.

¿Por qué Reina Barrios realizó una millonaria inversión en una ciudad capital periférica que apenas comenzaba el proceso de modernización urbana y con necesidades más urgentes de infraestructura? Las exposiciones universales fueron la encarnación del progreso y la modernidad; los políticos estaban convencidos que era la mejor forma de atraer capital foráneo al país. Al mismo tiempo, fueron el espacio ideal para mostrar los productos regionales de la naciente industria nacional, formando parte de los valores nacionales e intereses económicos, tanto para un público nacional como extranjero. Alejandra Uslenghi subraya que las exposiciones universales fueron consideradas como «agentes indispensables en la marcha del progreso y ejercieron una influencia civilizadora de importancia nacional como catalizadores y prueba de autoadscripción a la modernidad»[56]. La Exposición Centroamericana en Guatemala promovió la transformación del espacio urbano al sureste de la ciudad, con el deseo de situar a la capital a la altura de la cultura de la modernidad y de las sensibilidades y demandas de una sociedad de consumo[57]. Más

[55] *Recopilación de la Leyes de la República 1896-1897,* Guatemala: Tipografía Nacional, 1908, tomo XV, pp. 208-211; Villacorta, *op. cit.,* p. 182.

[56] Alejandra Uslenghi, *Latin America at the Fin-de-Siècle Universal Exhibitions Modern Cultures of Visuality,* Nueva York: Palgrave McMillan, 2016, p. 207.

[57] Michael D. Kirkpatrick, «Optics and the Culture of Modernity in Guatemala City since the Liberal Reforms», tesis doctoral en Historia, Canadá:

aún, la transformación fue parte de un meticuloso proyecto para la creación de un nuevo espacio de poder en la capital.

Para la construcción de los edificios de la exposición, el Ministerio de Fomento realizó un contrato en 1895 con la Compañía Anónima Nacional de Construcciones, cuyo administrador fue Anatolio Heiny, y Luis Schlessinger, director y presidente de la compañía La Industria. El contrato, además de todos los edificios para la exposición, incluyó el embellecimiento del bulevar y la plaza frente a la entrada de la exposición, que se bautizó con el nombre de su mentor: plaza Reina Barrios (figura 8)[58]. La plaza se diseñó con cuatro fuentes monumentales de nueve metros de altura y bancas decorativas[59]. En 1896 se firmó otro contrato con la misma compañía para la construcción de aceras en el casco central de la ciudad y en la exposición[60].

Figura 8: una sección de la plaza Reina Barrios, bulevar 30 de Junio.
Fuente: cortesía Centro de Investigaciones Regionales de Centroamérica.

Universidad de Saskatchewan, 2013, p. 147.

58 *El Guatemalteco*, No. 54, 7 de noviembre de 1895, pp. 421-423.

59 *El Guatemalteco*, No. 82, 11 de diciembre de 1895, p. 490.

60 *Recopilación de la Leyes de la República de Guatemala 1896-1897*, p. 11.

En teoría la conclusión de los trabajos para la exposición se estableció en enero de 1897; empero, los edificios no estuvieron listos para la inauguración oficial en marzo de ese mismo año[61]. A pesar de los atrasos con la llegada tardía de productos y la conclusión de algunos pabellones, el *Diario de Centro-América* anunció con bombos y platillos en marzo de 1897: «la grandiosa manifestación del progreso y adelanto de nuestra patria, se verificó ayer, con toda la pompa en esta ciudad, inaugurándose la Exposición Centro-Americana y marcando en la historia de este rico y bello país, una de sus fechas más gloriosas»[62] (figura 9).

Solo un día después de la inauguración, Reina Barrios extendió por un mes más el cierre de la exposición –hasta el 31 de agosto de 1897– para subsanar los problemas con los retrasos en la organización. Los tres edificios principales para la exposición, con estructuras de hierro, zinc y vidrio, inspirados en los edificios de la exposición de París de 1889, se destinaron a los pabellones de los cinco países de Centroamérica, los cuales tuvieron, como ya se señaló, lugar de honor en la actividad[63]. En total participaron 15 países, además de los centroamericanos: México, Estados Unidos, Chile, Colombia, Francia, Inglaterra, Alemania, Italia, Bélgica y Rusia. Completaban los pabellones centrales otros edificios destinados a la administración de la exposición, la policía, los banquetes y las fiestas; un museo para la colección etnográfica; el palacio de la Electricidad, de dos pisos; restaurantes, un edificio para invernadero y edificios para correos y telégrafos, entre otros. Una fuente iluminada monumental se construyó a la entrada de la exposición.

---

61 P. J. Pierson Fils, *Catalogo ilustrado: lista oficial de recompensas de la Exposición Centro-Americana é Internacional, 1897*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1899, p. III.

62 *Diario de Centro-América*, martes 16 de marzo de 1897, p. 1.

63 *Recopilación de Leyes de la República de Guatemala 1897-98,* Guatemala: Tipografía Nacional, 1908, tomo XVI, p. 3.

Figura 9: pabellón central de la Exposición Centroamericana y fuente luminosa, 1897. Fuente: P. J. Fils., *Catálogo ilustrado: lista oficial de recompensas de la Exposición Centro-Americana é Internacional, 1897*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1899, p. 208. Fotógrafo: Alberto G. Valdeaveallano.

La primera de su clase en la región, la Exposición Centroamericana cerró sus puertas en agosto, como se había estipulado; seis meses después, Reina Barrios fue asesinado, lo que puso fin a su régimen. Un mal manejo de fondos públicos en la millonaria inversión de la exposición y en otros trabajos de infraestructura como el ferrocarril, unido a la caída de los precios del café y de la plata en los mercados internacionales, sumieron al país en una difícil crisis económica y política[64]. En 1897, el cónsul francés en Guatemala, Boulard Parqueville, en un informe que rindió a su gobierno sobre la presidencia de Reina Barrios, resumió en unas cuantas líneas la situación política y económica que vivía el país:

[64] Todd Little-Siebold, «Guatemala y el anhelo de modernización: Estrada Cabrera y el desarrollo del Estado, 1898-1920», *Anuario de Estudios Centroamericanos,* Vol. 2, No. 1, San José: 1994, pp. 24-41, p. 29.

> Él ha consagrado recursos considerables al embellecimiento de la Capital, trazado grandes paseos, construido edificios suntuosos, cuya utilidad, quizá, no ha sido totalmente demostrada; pero, en todo caso, estos trabajos han servido para crear un gran movimiento comercial, desconocido hasta entonces, y se dice que Guatemala ha entrado definitivamente a una era de prosperidad y que nada podrá amenazar esta estabilidad. Desgraciadamente esta prosperidad, que es más aparente que real, se debe a la facilidad con la que prodigan el dinero proveniente de empréstitos e intereses muy altos. Él (Reina Barrios), conducido y embriagado por un sentimiento de megalomanía, y empujado por los intereses de sus allegados, acogió la desgraciada idea de una Exposición Universal en Guatemala. Ningún hombre sensato, es necesario reconocer, jamás ha creído seriamente por un instante en el éxito de una exposición similar. Fue esta una de las causas del loco derroche, consecuencia inevitable de los desórdenes de una mala administración, de malversaciones de todo tipo cometidas en todos los niveles de la escala social (…)[65].

El cónsul francés subrayó en el informe que las pretensiones de Reina Barrios de emular a las grandes metrópolis con la construcción de la Exposición Centroamericana fueron, sin lugar a dudas, uno de los mayores fracasos financieros de su administración. Pero Estrada Cabrera, su ministro de Interior y primer designado a la presidencia, estaba listo para asumir el poder, siendo electo presidente en octubre de 1898. Nuevos modelos urbanos e invención de tradiciones comenzarían en las primeras décadas del siglo XX en la capital guatemalteca

Caballos, Minervalias y el ensanche hacia el norte

El otro gran eje de expansión y ensanche, pero esta vez al norte de la ciudad, se llevó a cabo durante la dictadura de Estrada Cabrera (1898-1920); allí se desplegó parte de su proyecto político y educativo a través del culto a la diosa Minerva. Si los liberales glorificaron

[65] *Archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia*, correspondencia política y comercial, política interior, Guatemala, 1897-1918, tomo 1, folios 29, 31 y 36.

a sus héroes, Estrada Cabrera se abocó a Minerva, pero especialmente a su propia persona. La zona norte fue uno de esos espacios utilizados para sus fines políticos, beneficiando principalmente a las clases altas urbanas. Estrada Cabrera decretó la celebración de las fiestas Minervalias desde 1898 y rebautizó la vía –que se iniciaba de la antigua plaza de Jocotenango– como la avenida de Minerva.

No obstante, el trazo del ensanche hacia el norte se remonta al período de Justo Rufino Barrios. En 1879, el pueblo de indígenas de Jocotenango, ubicado en el límite norte de la ciudad, se suprimió como municipio independiente y se incorporó a la Ciudad de Guatemala. El argumento fue que el crecimiento de la ciudad ya había absorbido al pueblo de Jocotenango y que los «ladinos [estaban] morando en lugares menos centrales que los que habitan los indígenas de aquel pueblo»[66]; en otras palabras, no era posible que los indígenas tuvieran una posición «privilegiada» en el espacio urbano en detrimento de los ladinos. Con esta medida injusta y racista se despojó a los indígenas de sus ejidos y terrenos comunales, y en la nueva reconstitución del espacio urbano se les desplazó de la ciudad. Irónicamente, fue la población indígena de Jocotenango la que, cien años antes, había suministrado una importante mano de obra en la reconstrucción de la nueva capital, cuando se trasladó del valle del Panchoy al valle de la Ermita a finales del siglo XVIII.

En teoría, el dinero producto de la venta de la tierra tendría que invertirse en la construcción de un colegio para la «civilización de los indígenas» y así mejorar su raza y sacarlos de la ignorancia[67]. En la práctica, la supresión de Jocotenango y su anexión a la ciudad sirvió para «despejar el paso» a los planes de construir un hipódromo al final de ese eje. Barrios, gran aficionado a las carreras de caballos, ordenó la construcción del hipódromo en 1881. El hipódromo del Norte tuvo como objetivo, según el gobernante, ofrecer a la «sociedad guatemalteca un deporte de clase y civilizado para elevar las

[66] *Recopilación de las Leyes emitidas por el Gobierno Democrático de la República de Guatemala. Desde el 23 de junio de 1871 hasta el 30 de junio de 1881*, Guatemala: Tipografía el Progreso, 1881, p. 282.

[67] *Idem.*

costumbres y espíritu del pueblo»[68]. Las carreras se realizaban tres veces al año: mayo, agosto y noviembre. Ubicado en el límite norte de la ciudad, el hipódromo comenzó a redefinir el uso del espacio en esta zona, que luego se terminó de transformar con Estrada Cabrera.

Fue Minerva, diosa romana de la guerra, la sabiduría, el arte, las escuelas y el comercio, la musa oficial más popular en las primeras décadas del siglo XX en Guatemala. Rafael Spínola, influyente intelectual y secretario de Fomento de Estrada Cabrera, fue quien propuso la idea de las llamadas Minervalias en 1899; ese mismo año se decretó la celebración de la festividad cada último domingo de octubre. Al igual que en la Exposición Centroamericana, Spínola pronunció uno de los discursos inaugurales[69].

El objetivo de las Minervalias fue honrar a la juventud estudiosa en todo el país al final del año escolar, formando parte del proyecto educativo de Estrada Cabrera de modernización y promoción de la educación pública[70]. Las festividades tuvieron carácter obligatorio para todos los establecimientos de enseñanza de Guatemala, celebrándose hasta la caída de la dictadura en 1920. Las Minervalias fueron el escenario urbano para que el dictador desplegara sus ideales de nación, de civilización y de progreso; la modernidad se celebraba a través de la práctica de los nuevos deportes modernos como el ciclismo, carreras de caballos y juegos atléticos[71]. En términos políticos, las Minervalias fueron un exitoso instrumento de propaganda del régimen, que le permitió gozar de una imagen positiva tanto a nivel local como internacional, como promotor y defensor de la educación pública[72].

---

68 F. L., *Notes on the Republic of Guatemala. Its Progress from 1871 to 1884, under the Administration of General J. Rufino Barrios,* Nueva Orleans: s.e., 1885, p. 15.

69 *Fiesta de Minerva. Clausura del año escolar de 1899, 29 de octubre de 1899,* Guatemala: Tipografía Nacional, 1899.

70 *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1899-1900,* Guatemala: Tipografía y Encuadernación de Arturo Siguerre & Co., 1909, p. 244.

71 «Las fiestas de Minerva en Guatemala», *Diario de Centroamérica*, 30 de abril de 1901, p. 1. El artículo se reprodujo de otro aparecido en la *Scena Ilustrada* de Florencia, Italia.

72 Catherine Rendón, *Minerva y la Palma. El enigma de don Manuel,* Guatemala: Artemis Edinter, 2000, p. 52.

Como infraestructura para las celebraciones se construyeron templos de Minerva por todo el país, un total de 54 entre 1899 y 1920[73]. Erigido en 1899, el primer templo se desplomó en la inauguración, lo cual motivó la construcción de uno más sólido. Como analizó Jorge Luján Muñoz, el desplome de este primer templo en pleno acto, causado por los fuertes vientos, en una sociedad tan católica como la guatemalteca, fue interpretado como un castigo divino por venerar un acto pagano. Ante el incidente, Estrada Cabrera decidió mandar a edificar un verdadero templo de cemento armado, modelo que se intentó replicar en todo el país[74].

El palacio de la Ciencia, como se llamó al templo de Minerva, se construyó en 1901 (figura 10). La diosa ocupaba el sitio central en el pedimento y en el friso del templo se leía en letras mayúsculas: «Manuel Estrada Presidente de la República a la juventud estudiosa». La avenida que comunicó al parque Estada Cabrera (hoy Jocotenango) con el templo se rebautizó como avenida Minerva (hoy Simeón Cañas) (figura 11), escenario urbano principal para las paradas militares, los pabellones temporales y el resto de festividades.

[73] Mynor Carrera, «La diosa Minerva como testigo de la Guatemala ideal en el imaginario liberal (1898-1920)», en Ethel García Burchard (coord.), *Imaginarios de la nación y la ciudadanía en Centroamérica,* San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2017, pp. 88-118, pp. 102-103.

[74] El nuevo templo se construyó con ladrillo y cemento de Portland, acero estampado importado de Nueva York para el techo y mármol de Carrara para el piso; sobre el conjunto de ingenieros y artesanos que construyeron el templo, ver Jorge Luján Muñoz, «Algunas reflexiones acerca de las fiestas de Minerva, establecidas en Guatemala por el presidente Manuel Estrada Cabrera», *Revista 33 Universidad del Valle de Guatemala,* Guatemala, 2016,pp. 18-27, p. 21-22.

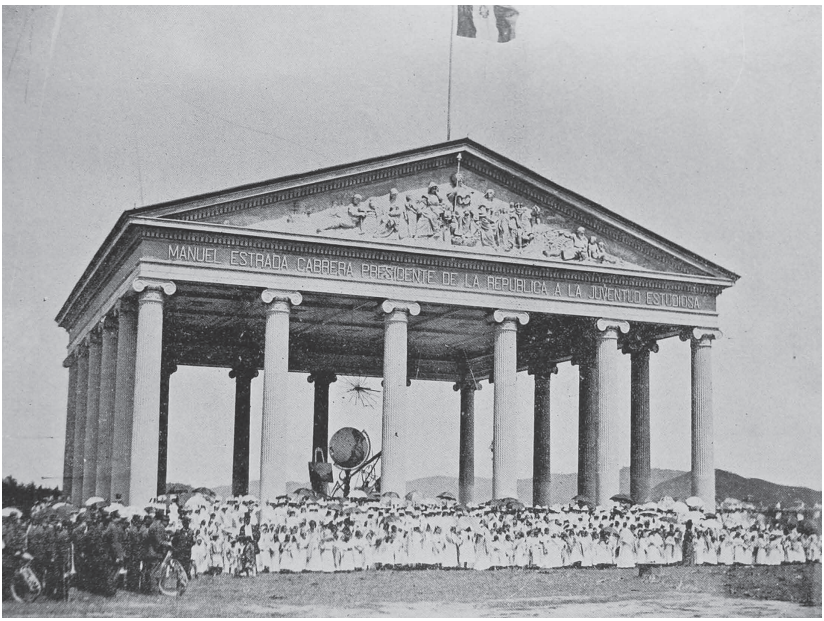


Figura 10: templo de Minerva, Ciudad de Guatemala, construido en 1901.
Fuente: cortesía Museo Nacional de Historia de Guatemala.

La ruta del cortejo se iniciaba en la plaza de Armas y continuaba por la sexta avenida norte hasta el templo de Minerva. La vía se decoraba con arcos triunfales realizados por arquitectos e ingenieros reconocidos, flores y agujas de pino[75]. Con los años las celebraciones se sofisticaron, con desfiles militares, construcción de pabellones por parte de legaciones internacionales, los señalados arcos de triunfo, carrozas decoradas por los países de América Central y una enorme variedad de actividades presididas por la élite urbana, destacándose la Asociación de Damas de la Caridad[76].

Para completar el marco teatral y urbano en la transformación del eje, en 1901 también se ordenó la «formación de un bello y artístico jardín en la plaza del cantón de Jocotenango con el nombre

[75] En 1900 se construyeron en total seis arcos a lo largo de la vía. Giocondo Granay, arquitecto nacido en Nápoles, se había distinguido con su arco triunfal, lo mismo que el ingeniero Stich Bonelli. «Las fiestas de Minerva en Guatemala».

[76] Luján Muñoz, *op. cit.,* p. 24.

de Estrada Cabrera y un suntuoso arco con el nombre de Minerva»[77] (figura 12). El diseño del parque de Minerva estuvo a cargo del ingeniero argentino Luis Augusto Fontaine[78]. En suma, la construcción del parque completó la unidad del nuevo eje de poder en la ciudad en las primeras décadas del siglo XX, donde solo la vieja ceiba plantada durante el período colonial sobrevivió a las transformaciones en esta redefinición del espacio urbano[79].

Figura 11: Minervalias, avenida de Minerva.
Fuente: cortesía Museo Nacional de Historia de Guatemala, tarjetas postales.

[77] *Memoria de la Municipalidad de Guatemala, 1901,* Guatemala: Tipografía Nacional, 1902, p. 13.
[78] Jones, *op. cit.,* p. 137.
[79] Antonio Batres Jáuregui, *La América Central ante la historia: 1821-1921. Memorias de un siglo,* Guatemala: Marroquín hermanos, «Casa colorada», 1949, p. 378.

Figura 12: parque Estada Cabrera.
Fuente: cortesía Museo Nacional de Historia de Guatemala, tarjetas postales.

Paralelamente, a ambos lados de la avenida Minerva se construyeron mansiones de dos pisos para la élite urbana y algunas legaciones internacionales, lo cual la consolidó como una de las zonas burguesas más elegantes de la ciudad; no obstante, su crecimiento estuvo limitado por los barrancos como barrera natural.

El Mapa en Relieve

Estrada Cabrera comisionó al ingeniero Francisco Vela para realizar el diseño de los jardines a la par del templo de Minerva, lo cual indirectamente dio origen a la construcción del Mapa en Relieve de Guatemala. Vela le propuso a Estada Cabrera la construcción de un mapa, realzando su papel pedagógico, ya que mostraría las riquezas geográficas y naturales, al tiempo que el progreso alcanzado, representado en los caminos construidos en el territorio nacional, gracias

al conocimiento de la geografía[80]. Construido en 18 meses por Vela y Carlos Urrutia, el mapa fue una representación en miniatura de la topografía de Guatemala y se inauguró para las Minervalias de 1905. El mapa, como señala Jordana Dym, tenía un doble objetivo didáctico y celebratorio, ya que se aprendía de la geografía y se fijaba en la memoria del espectador el cuerpo geográfico del país, para identificar a este con su forma[81]. El mapa vino a complementar la transformación de la zona con fines educativos y nacionalistas.

En síntesis, la estructuración del segundo eje de poder al norte de la ciudad, durante la administración de Estrada Cabrera, le dio al espacio urbano un nuevo valor, usos, tradiciones, basadas en la educación, los valores burgueses y del progreso urbano. La transformación física y cultural fue también uno de los proyectos más exitosos del dictador, desplegado en la ciudad capital como símbolo de la nación. Tan importante fue la transformación urbana y la imposición de la nueva tradición, como la construcción fotográfica de un imaginario de la zona, cuidadosamente construido por Estrada Cabrera en este período a través de álbumes fotográficos conmemorativos como el «Álbum de Minerva», junto a muchos otros testimonios gráficos y tarjetas postales. Fue el templo de Minerva uno de los edificios más fotografiados de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX[82].

Estada Cabrera también ayudó a consolidar el bulevar 30 de Junio con la construcción de infraestructura destinada a la salud,

---

80 Magda Aragón Ibarra, «El Estado de Guatemala y el trabajo cartográfico», *Ciencias Sociales y Humanidades*, No. 2, Vol. 2, Ciudad de Guatemala: 2015, pp. 51-64 pp. 59-60. Disponible en: http://digi2.usac.edu.gt/ojsrevistas/index.php/csh/article/view/132-. Fecha de consulta: 11 de septiembre de 2017.

81 Jordana Dym, «Democratizing the Map: the Geo-body and National Cartography in Guatemala, 1821–2010», en James R. Akerman (ed.), *Decolonizing the Map Cartography from Colony to Nation,* Chicago: University of Chicago Press, 2017, pp. 160-204, p. 179.

82 En 1901, el Estado contrató al fotógrafo Emilio Eichemberger para tomar 25 fotografías de las Minervalias. *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1901-1902,* Guatemala: Tipografía y Encuadernación de Arturo Siguerre & Co., 1908, tomo XX, pp. 212-213. Para el análisis de las fotografías, elaboramos una base de datos con 370 fotos de la ciudad; el templo de Minerva resultó el cuarto edificio más fotografiado entre 1880 y 1920.

la educación y un nuevo cuartel de artillería, así como el Asilo de Maternidad Joaquina, bautizado en honor a la madre de Estrada Cabrera. La mayor parte de esta infraestructura se destruyó en los terremotos de 1917-18. Para concluir, como señala Little-Siebold, a pesar del régimen autoritario y represivo de Estada Cabrera, su gobierno fue exitoso en la continuación de los proyectos liberales que iniciaron sus predecesores, centrados en la educación, la construcción de infraestructura, la salud, consolidación de la policía y defensa y el comercio exterior[83].

Es importante recalcar que, a pesar de la creación de los nuevos espacios de poder –aún lejanos del centro y poco poblados a inicios del siglo XX–, el núcleo de poder económico, político y simbólico siguió girando alrededor de la plaza central[84]; en otras palabras, los nuevos espacios públicos no lograron destronar de su simbolismo e importancia a esta última. No obstante, ese antiguo espacio colonial se remozó durante el período de Reina Barrios: la fuente colonial se removió de su sitio original en 1892; la plaza de Armas se transformó con jardines, una reja de hierro en su contorno, la construcción del monumento a Colón (en conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América) y de un kiosco de hierro[85]. Los edificios principales del Estado también se mantuvieron alrededor de la plaza, lo mismo que la vida comercial alrededor del mercado Central y en las cuadras aledañas. Aunque un pequeño grupo de la élite comenzó a construir sus chalets y villas en los dos ensanches analizados, la mayoría permaneció viviendo en el casco central tradicional y solo comenzaron su traslado masivo hacia los suburbios hasta la década de 1950[86].

---

83 Little-Siebold, *op.cit.,* p. 29.

84 Según Gellert, en 1921 más de la mitad de la población capitalina, o sea un 51,4 por ciento de un total de 55.113 habitantes residía en el cantón Centro. Gellert, *op.cit.*, p. 57.

85 El Estado firmó un contrato con el escultor español Tomás Mur para la elaboración de un monumento a Colón de nueve metros de altura, hecho de bronce, mármoles diversos y piedra, completado en 1896. *Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1894-95*, Guatemala: Tipografía y Encuadernación «Nacional», 1894, tomo XI, p. 387-388.

86 Gellert, *op.cit.*, p. 54.

El desplome de la primera fase de crecimiento urbano y el fin de Estada Cabrera

Iba a morir el año de mil novecientos diez y siete.
La guerra enloquecía en Europa.
Cansada al fin del daño que hacían los hombres,
se sacudió la tierra.
Desplomóse,
de súbito,
estrepitosamente,
una ciudad tranquila de América inocente;
y empezó una disputa pavorosa y colérica de cañones de
Europa con volcanes de América.

José Santos Chocano, *La ciudad arruinada. Guatemala de la Asunción 1776-1917* (1918)[87]

Una serie de terremotos que se iniciaron en la navidad de 1917, cuyas réplicas continuaron con gran fuerza en enero de 1918, literalmente echaron por tierra a la capital guatemalteca y marcaron el trágico fin del primer período moderno y localizado de cambio. Después del terremoto, se construyeron 14 campamentos dispersos por el área urbana, donde se guareció la población de la ciudad en ruinas (figura 13).

[87] José Santos Chocano, *La ciudad arruinada. Guatemala de la Asunción 1776-1917*, Quezaltenango: Tipografía «La Industria», s.f.

Figura 13: Iglesia de Santa Teresa en ruinas, terremotos 1917-18.
Fuente: cortesía Museo Nacional de Historia de Guatemala.

La tragedia coincidió con una prolongada crisis económica, que se acentuó con la caída de los precios del café y provocó el aumento de las desigualdades sociales y la pobreza; unidos al desgaste y corrupción de la dictadura de Estrada Cabrera, tales factores desembocaron en un levantamiento popular conocido como la Semana Trágica. El movimiento fue encabezado por el conservador partido Unionista, dirigentes obreros y líderes estudiantes que lograron el derrocamiento de Estrada Cabrera el 8 de abril de 1920[88]. Apenas tres años después del terremoto, no solo cayeron las casas, sino también la dictadura. La inestabilidad política en la década de 1920 repercutió negativamente en la reconstrucción de la ciudad; en el censo de 1921, un 43 por ciento de los antiguos edificios continuaban como barracas[89].

[88] Estrada Cabrera murió cuatro años después de haber sido derrocado y fue sepultado en su ciudad natal Quetzaltenango; Rendón, *op.cit.*, pp. 294-299, 338.
[89] Gellert, *op.cit.*, p. 66.

La reconstrucción de la ciudad fue un proceso lento y tomó más de una década en llevarse a cabo. Un alto porcentaje de la población, especialmente de los sectores populares, permaneció viviendo en los campamentos instalados después del terremoto. Todavía hacia finales de la década de 1920 eran frecuentes las peticiones de ayuda al gobierno por parte de los pobladores de campamentos como El Gallito, La Recolección, Gerona y El Palomo, quienes vivían en condiciones deplorables, hacinados y con muy limitados servicios públicos[90]. Finalmente, fue en 1929 cuando se aprobó un nuevo reglamento de construcciones para la Ciudad de Guatemala[91].

El preurbanismo estatal segregado

La transformación urbana en la Ciudad de Guatemala a finales del siglo XIX, en el contexto de las reformas liberales y el positivismo, introdujo importantes cambios en las funciones, los transportes y las comunicaciones urbanas. La capital, símbolo del país, concentró la mayoría de recursos para llevar a cabo tal objetivo. Para los valores liberales y aspiraciones de los gobernantes fue claro que la fachada colonial debía transformarse con una nueva cara moderna, inspirada en los centros de la modernidad europea; y tal objetivo fue parcialmente logrado en algunos espacios privilegiados y selectos de la capital.

Una de las características del preurbanismo en la Ciudad de Guatemala entre 1870 y 1920, al igual que en otras ciudades latinoamericanas, fue su crecimiento y desarrollo a partir de diversos ensanches que rebasaron los límites de la cuadrícula colonial y crearon los primeros barrios para los sectores populares, las clases medias y élites, dentro de una nueva dinámica de segregación urbana. Este proceso de crecimiento y expansión estuvo directamente guiado por el Estado; más aún, fue un proceso personalizado en relación a los intereses de los gobernantes autoritarios de turno. A diferencia de

[90] *Archivo General de Centro América*, #22068, B, Serie Fomento, 20 de marzo de 1930.

[91] *El Guatemalteco*, No. 74, sábado 2 de marzo de 1929, p. 1.

otras capitales con gobiernos locales más consolidados, en este caso, la municipalidad de Guatemala –con pocos recursos por la pérdida de sus ingresos, después de las reformas liberales–, controlada por las fuertes figuras presidenciales, quedó relegada a un papel secundario en la primera etapa de transformación urbana moderna.

El ensanche de la capital hacia el sureste y norte fue utilizado como instrumento ideológico y de poder, así como medio de legitimación política con fines seculares, cívicos y educativos. En el proceso de construcción social del espacio, el espacio público, el paisaje urbano y la introducción de nueva arquitectura monumental modelaron un consistente y exitoso proyecto de glorificación y construcción de la nación en honor a los «padres liberales». Con Estrada Cabrera, Minerva se constituyó en diosa de un nuevo culto y tradición, al menos por dos décadas; no obstante, esa veneración fue transitoria y se borró de la traza urbana con la caída del dictador, cambiando los nombres de parques y avenidas, hasta que el templo fue demolido en 1953[92]. En suma, cada gobernante utilizó el espacio urbano con fines concretos, como expresión de poder y para perpetuar su nombre y obra en la traza urbana, al tiempo que fue un proceso excluyente para los sectores populares o indígenas. Estos últimos fueron literalmente borrados de la ciudad, con la anexión a esta del pueblo indígena de Jocotenango y la venta de sus tierras comunales para dar paso a las carreras de caballos y al hipódromo del norte.

Las nuevas instituciones de educación creadas durante este período cumplieron una labor central en la profesionalización de un grupo de ingenieros y arquitectos formados en la Ciudad de Guatemala, como el destacado caso de Claudio Urrutia, quienes tuvieron un papel central en la transformación urbana de la capital. De la mano de una generación de artistas y profesionales extranjeros, entre quienes destacan los italianos llegados durante el período de Reina Barrios, aquellos profesionales criollos fueron actores centrales y artífices del cambio urbano. Sin embargo, se invirtieron millonarias

[92] En 1953 se dinamitó el ruinoso templo de Minerva, que estaba en total abandono después del fin de la dictadura, con el objetivo de ampliar el diamante para el campo de béisbol. La demolición borró la última huella física de las Minervalias en la capital.

sumas para la construcción de una Exposición Centroamericana –un fracaso financiero– para los monumentos y las nuevas conmemoraciones, pero no se transformaron algunos servicios públicos básicos, como el agua potable o el alcantarillado. Porque a lo largo de todo el período estudiado, las calles y avenidas de la ciudad se inundaban y se convertían en verdaderos mares urbanos, cuya solución fue la instalación de puentes provisionales que estuvieron en uso durante todos esos años[93].

El terremoto de 1917-18 dio un golpe de gracia a la localizada transformación urbana, destruyendo y retrasando el proceso de cambio. Los sectores más pobres fueron los mayores perdedores en la tragedia, ya que no pudieron recuperarse del terremoto y comenzaron a engrosar los espacios de pobreza y desigualdad, tan característicos de la Ciudad de Guatemala hasta el presente. Por falta de recursos y ayuda del Estado, los habitantes de menos recursos continuaron viviendo en campamentos ubicados en diferentes puntos de la ciudad, aun diez años después del terremoto.

La llegada al poder de un nuevo dictador, Jorge Ubico (1931-44), inició otra coyuntura de cambio urbano en la capital guatemalteca, influida por la figura autoritaria del gobernante; su gestión se caracterizó por una intensa reconstrucción de la capital con edificaciones monumentales para el Estado. Finalmente se llevó a cabo el saneamiento urbano con la construcción de los drenajes o cloacas y la pavimentación de las calles[94]; pero en la misma tónica de sus predecesores, el proyecto de modernización de Ubico fue selectivo, favoreciendo a las élites urbanas y dejando en el olvido a los sectores populares[95].

Esta concentración de poder y liderazgo del gobierno central en los proyectos urbanos más importantes, en detrimento del poder municipal –concentración iniciada en 1871 y continuada hasta la

---

93 *El Imparcial*, jueves 17 de febrero de 1927, p. 7

94 Oscar Guillermo Peláez Almengor, «La tacita de plata y sus contrastes. La Ciudad de Guatemala, 1931-1944», en Paul Jaime Dosal y Oscar Peláez Almengor (eds.), *Jorge Ubico: dictadura, economía y «La Tacita de Plata»,* Guatemala: Ediciones Ceur-Usac, 1996, pp. 46-49.

95 Gellert, *op. cit*., pp. 70-71.

caída de Ubico–, probablemente condicionó la institucionalización del urbanismo en Guatemala. No fue sino hasta la década de 1950 cuando se aprobaron las primeras directrices para la organización urbana en el país, con la Ley Preliminar de Urbanismo en Guatemala en 1956; dos años después se fundó la primera Facultad de Arquitectura en la Universidad de San Carlos de Guatemala (USAC)[96].

[96] *Ley Preliminar de Urbanismo Nº 583*, 8 de marzo de 1956. La ley estableció que las ciudades y las poblaciones de más de 10.000 habitantes tenían que elaborar un plan regulador para su organización.

Miguel Ángel de Quevedo y la temprana ciudad verde: propuestas visionarias para Ciudad de México (1870-1930)

Alfonso Valenzuela
Universidad Autónoma de Morelos

El higienismo como estrategia territorial

> Dada la importancia a que está llamada nuestra Capital, si la nación entera tiene que adquirir el grado de progreso y de riqueza al que aspiramos, es de todo punto [de vista] indispensable que se prepare ese engrandecimiento en condiciones convenientes, a fin de que aquella no solo venga a ser una gran ciudad por su numerosa población, sino también una ciudad bella, sana y cómoda para habitarse…
>
> Miguel Ángel de Quevedo, *Espacios libres y reservas forestales de las ciudades…* (1911)[1]

Durante las festividades para conmemorar el primer centenario de la Independencia en la Ciudad de México, se celebró la exposición popular de Higiene en 1910, la cual tenía como objetivo el destacar los avances logrados en esa materia durante el régimen conocido como Porfiriato (1876-1910). El ingeniero Miguel Ángel de Quevedo (figura 1) sería el conferencista magistral como representante

[1] Miguel Ángel de Quevedo, *Espacios libres y reservas forestales de las ciudades. Su adaptación a jardines, parques y lugares de juegos. Aplicación a la Ciudad de México*, México: Gomar y Busson, 1911, p. 32.

del Consejo Nacional de Salubridad, en cierto modo reivindicando la visión del grupo de tecnócratas conocido como los «científicos», quienes impulsaron la ideología de progreso y modernidad oficial mediante políticas urbanas enfocadas a la construcción de infraestructuras a gran escala (figura 2). Dicho grupo incluía, entre otros, a su mentor político José Yves Limantour, así como a empresarios e intelectuales como Ramón Corral, Enrique C. Creel, Pablo Macedo, Emilio Rabasa y Justo Sierra, quienes impulsaron la creación de la Dirección General de Estadística encargada de recabar, clasificar y analizar los datos provenientes de todo el país para poder informar y sustentar estadísticamente tanto programas como políticas públicas. En consonancia con las iniciativas por el embellecimiento y la higienización de las ciudades latinoamericanas de principios del siglo veinte, la política pública en México no solo buscaba eludir las epidemias que aquejaban a buena parte de las capitales europeas, sino que las intervenciones en el territorio materializarían la imagen de progreso. Se buscaba así situar a la ciudad capital a la altura de los estándares internacionales, además de enviar un mensaje civilizador a la población local, mediante la puesta en escena del poder del conocimiento.

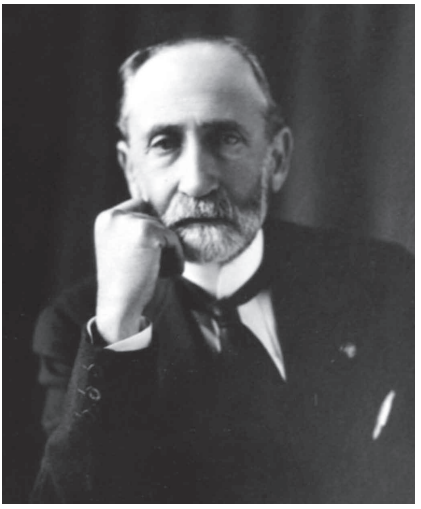


Figura 1: ingeniero Miguel Ángel de Quevedo, circa 1930.
Fuente: colección propia.

Para lograr que la ciudad funcionara como una plataforma de visibilidad internacional se necesitaba hacer patente la capacidad gubernamental de gestión del territorio mediante el control de focos infecciosos, así como asegurar las condiciones sanitarias que evitaran la propagación de enfermedades. A este respecto, los higienistas argumentaban que las enfermedades eran causadas principalmente por la contaminación del aire (los llamados miasmas), derivada de la disposición no regulada de animales putrefactos, desechos, heces que contaminaban los suelos. No obstante, ya para la segunda mitad del siglo diecinueve, empezaba a cobrar fuerza la teoría de gérmenes y microbios que comenzaba a consolidarse a partir de las investigaciones de Louis Pasteur y Robert Koch. Durante el Porfiriato, la ciencia adquirió nuevos matices como soporte de políticas urbanas y proyectos de infraestructura, directamente traducidos como signos del progreso nacional. Dicho sustento sería provisto por la ingeniería a partir del prestigio derivado del desarrollo tecnológico que estaba transformando el territorio en las capitales europeas, en donde las élites latinoamericanas iban a formarse profesionalmente para poder así emprender la transformación territorial a gran escala de sus propias capitales[2].

Figura 2: Porfirio Díaz y su gabinete durante las felicitaciones por el año nuevo 1910. Fuente: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sistema Nacional de Fototecas #5696.

[2] Mílada Bazant, «La enseñanza y la práctica de la ingeniería durante el Porfiriato», *Historia Mexicana,* No. 3: 1984, pp. 254-297.

Por ello, las políticas de salud e higiene en México adquirieron un carácter de inmediatez para los distintos gobiernos de la primera mitad del siglo veinte, en particular durante la administración de Porfirio Díaz; se crea el Consejo Superior de Salubridad en 1887, con las funciones de identificar y diagnosticar las áreas de la ciudad que presentaran condiciones insalubres para después emitir recomendaciones remediales sobre la situación existente[3]. Las condiciones de morbilidad resultaban alarmantes, con una mortalidad infantil cercana a los 31,9 por mil habitantes al año[4], siendo la expectativa de vida de tan solo 27,4 años; proliferaban las epidemias de vómito negro, influenza española y tifoidea, entre otras, lo que demandaba una respuesta científica que ayudara a contrarrestar la generalización de dichos indicadores[5]. Ante condiciones tan apremiantes, es natural que la obra pública promovida como remedio a la insalubridad en la ciudad encontrara poca resistencia, tanto de la población como de los distintos grupos de interés que dominaban la nación.

La Ciudad de México creció de manera vertiginosa durante el Porfiriato, pasando de ocupar un área de 8,5 kilómetros cuadrados en 1858, a quintuplicar su extensión, alcanzando casi cerca de 40,5 kilómetros cuadrados para 1910; en el mismo período, la población urbana pasaba de 200.000 habitantes a 471.000. Este crecimiento impactó definitivamente las condiciones de vida de la población, a tal punto que el entonces presidente Venustiano Carranza se viera obligado a encargarle al ingeniero Alberto J. Pani un reporte

---

3 El Consejo publicó un Reglamento en 1872, donde establecía sus atribuciones como ente rector de la salubridad e higiene en la Ciudad de México, facultándose para emitir medidas específicas tanto en el ámbito público como privado. Ver Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, Vol. 12, México: Imprenta del Comercio, 1912, pp.100-101.

4 Ver Gordon Schendel, *Medicine in México: from Aztec Herbs to Betatrons*, Austin: UT Press, 1968; Raúl Benítez Centeno, *Análisis demográfico de México*, México: UNAM, 1961.

5 De acuerdo con Rosen, la utilización de información estadística para entender y demostrar problemas de salud caracterizó al movimiento sanitario e higienista del siglo diecinueve. Ver George Rosen, *A History of Public Health*, Baltimore: Johns Hopkins, 1993.

conocido como *La Higiene en México* (1916), registrando las alarmantes condiciones sanitarias predominantes durante el Porfiriato, a partir de las cuales se propondrían nuevas políticas sanitarias para la nación. Pani sería enfático al revelar que la mortandad infantil y las epidemias se debían a las condiciones del entorno físico, teniendo entre sus consecuencias la degradación moral del individuo. Tal situación solo podría resolverse al mejorar tanto la educación como las condiciones de vida e higiene de la población en su conjunto. Durante el Porfiriato, la solución a cuestiones de salud pública fue concebida dentro del marco de la educación, la ciencia y la tecnología, de modo tal que las contradicciones sociales creadas estructuralmente al interior del sistema económico y del proyecto de modernización pasaron a segundo término. En ese mismo sentido, el ámbito del ordenamiento territorial, de obra pública e incluso las cuestiones de moralidad y orden público fueron observadas bajo el lente del higienismo, el cual justificó las políticas, los programas, los proyectos y las acciones específicas, dado su fuerte vinculación con el bien común. Derivado de esta visión se creó el ya mencionado Consejo Superior de Salubridad, el cual se encargó de dictar una serie de medidas para el saneamiento de la ciudad a través de una comisión de Ingeniería Sanitaria, de la cual formaron parte tanto el doctor Eduardo Liceaga como el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo.

En la magna Exposición de Higiene de 1910, que tuvo como sede la Ciudad de México, Miguel Ángel de Quevedo, en su calidad de vocal del Consejo Superior de Salubridad y jefe del departamento de Bosques del Distrito Federal, abría la conferencia inaugural planteando que, dado que «el ser humano necesita del aire para su existencia y para conservar su salud», la generación de espacios abiertos se convertía en un imperativo para la capital. Siguiendo la tendencia de las grandes conferencias internacionales de higiene que reunían a los expertos de mayor prestigio mundial –Londres (1884), Viena (1887), Berlín (1888), París (1889) y Budapest (1894)–, México celebró su exposición en el marco de los festejos del centenario de la Independencia, justamente en el mes de septiembre (figura 3).

La muestra tendría un carácter didáctico sobre los logros obtenidos en materia de salubridad e higiene durante los últimos cien años, legitimando así la versión de orden y progreso positivista del régimen porfirista; se destacaban los nuevos espacios de confinamiento, como el hospital General, la Cárcel y el hospital Psiquiátrico de La Castañeda. Como precedente tuvieron lugar las Conferencias Interamericanas de Higiene en la Ciudad de México en 1897 y en 1902, donde se promovió la adopción de acuerdos internacionales con respecto a una agenda higienista, los cuales habrían sido alcanzados en la Convención Sanitaria de 1905[6].

Figura 3: festejos del centenario de la Independencia, 1910. Fuente: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sistema Nacional de Fototecas #5861.

El acento que daría Quevedo a su exposición sería sobre las capacidades que los espacios libres podían aportar para mejorar la salud e higiene de los habitantes. Si bien la teoría basada en los

[6] Ver Arturo Almandoz, «Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960», *Iberoamericana*, Vol. VII, No. 27, 2007, pp. 59-78, p. 63.

gérmenes se aceptaba ya como una realidad científica, la importancia de la renovación del aire en la atmósfera, así como la capacidad de la capa arbórea para contrarrestar los focos de emanaciones insalubres, todavía recordaba la anterior racionalidad ligada a la teoría miasmática de las enfermedades. La idea de un «cinturón verde» alrededor de la zona urbanizada de la ciudad no solo respondía a la intención de establecer un área de conservación natural, sino también a la noción de que los árboles filtrarían el aire malsano proveniente de distintos puntos de la periferia.

Por tanto, la clave para la reconciliación entre la naturaleza y la salud residía en la creación de parques y reservas forestales que aseguraran la provisión de aire limpio en la ciudad, emulando las condiciones de salud de los habitantes del campo. A este respecto, Quevedo citaba la visión de Jean-Jacques Rousseau sobre el efecto nocivo de las grandes aglomeraciones urbanas en la salud de sus habitantes, destacando además el impacto sobre la integridad de sus habitantes: «(…) mientras más se agrupan los individuos, más se corrompen»[7]. Tanto Quevedo como Rousseau se referían a la corrupción física como moral del individuo, es decir, las afecciones tanto del cuerpo como del alma. Las genuinas preocupaciones de Quevedo tuvieron como origen la capacidad del entorno de mermar la salud de los ciudadanos, no solo causándole trastornos respiratorios, sino también enfermedades del sistema nervioso: «las estadísticas están aquí para demostrar que las grandes aglomeraciones urbanas han venido a aumentar en fatídica proporción el número de los neurasténicos, de los decrépitos y los degradados, de los histéricos y aún de los enagenados (*sic*)»[8].

Es indudable que la discusión sobre la higiene en el país se reflejó en los emergentes modelos de planificación urbana, como refiere el editor del *Anuario* de la Asociación de Arquitectos Mexicanos:

> Después de las leyes que rigen los grandes conjuntos constructivos de la ciudad, vienen las que deben regir los

7 Quevedo, *Espacios libres*…, p. 6

8 Aparentemente, las enfermedades mentales cubrían también desviaciones morales. Quevedo, *Espacios libres*..., p. 8.

> elementos componentes de esos conjuntos, es decir, las manzanas o bloques de edificios, las plazas, las arterias de comunicación. Todos estos elementos deben satisfacer no solo a los preceptos de salubridad e higiene, sino muy especialmente a las leyes plásticas de la belleza (…). La higiene, por ejemplo, dictamina lo que se refiere al ancho de avenidas, a la altura de las casas, a la proporción de los arbolados, a la capacidad de los factores de ventilación, al abastecimiento de agua, etc., pero la ley arquitectónica por excelencia ordenará el ritmo, la proporción, la variedad, el claro oscuro, la armonía, el estilo a que habrá que sujetar esos mismos elementos[9].

Si bien el higienismo fue utilizado como un argumento de salud pública, según el cual determinadas medidas contribuirían a mejorar las condiciones de vida de la población, lo cierto es que dicha racionalidad tuvo implicaciones directas en cuanto a las variables arquitectónicas y urbanísticas que determinarían la forma de la ciudad. La estrategia territorial derivada de estas consideraciones se orientó a valorar y construir espacios verdes, a decretar áreas de conservación y parques nacionales, así como el «embellecimiento» o potencialización de la calidad ambiental del espacio urbano. A tal efecto, los modelos territoriales de Berlín, Viena y París servirían como referentes necesarios para la definición de proyectos de intervención en donde la recuperación de áreas naturales, parques, bosques, jugaría un papel fundamental en la construcción del México moderno.

Quevedo, visionario ambientalista

Influencia importante para la visión higienista de Miguel Ángel de Quevedo fue su relación con el eminente doctor Louis Pasteur, quien en su visita a la École Nationale des Ponts et Chaussées (Escuela de Puentes y Calzadas de París) le comentó de manera personal sobre cómo un sistema de atarjeas o conductos cerrados podrían transportar los deshechos y prevenir la propagación de

[9] Sociedad Mexicana de Arquitectos Mexicanos, *Anuario SAM 1922-1923*, México: Edición particular, 1923, p. 22

los microbios, evitando los problemas que para la higiene urbana representaban las letrinas[10]. Pasteur elaboraría un plan acerca de las ventajas que la ingeniería sanitaria podría brindar a un país como México, expuesto en sus regiones tropicales a mortíferas enfermedades como el vómito negro y el paludismo. Para entonces Pasteur había ya obtenido el reconocimiento de la comunidad científica internacional, al haber descubierto vacunas eficaces desconocidas hasta entonces, así como identificado a los microbios como objetos de esterilización[11].

Fue entonces muy atinado que, de regreso a México, le fuera ofrecido a Quevedo un trabajo como ingeniero director de las obras del puerto de Veracruz, una ciudad con altos índices de mortandad a causa de las condiciones de insalubridad. Quevedo proyectó, siguiendo los planteamientos de los ingenieros James B. Eads y Eduardo Thiers, la construcción del dique rompeolas en el noroeste del puerto con el fin de proteger la bahía contra las corrientes, empleando para ello la experiencia adquirida en la construcción de los diques franceses. Sin embargo, las obras del puerto se detuvieron al morir el dueño de la compañía constructora a cargo, aunado a la fuerte oposición pública al proyecto. Derivado de ello y gracias a la intervención del entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Manuel González Cosío, Quevedo fue designado por el presidente Díaz como responsable para negociar los costos de las obras civiles con la empresa constructora inglesa Pearson and Sons, quienes ya habían estado trabajando como contratistas del régimen por varios años. Para la realización de un proyecto de tal escala, Quevedo requirió la utilización de nuevas tecnologías para la construcción, como la compra de una grúa flotante de grandes dimensiones; después de distintos percances en que perdieron la vida varios ingenieros, solicitaron la contratación de algunos expertos en este tipo de obras marítimas peligrosas. En este caso se contrató a

[10] Para una revisión histórica del concepto de higiene, ver Ivan Illich, «The Dirt of Cities, the Aura of Cities, the Shell of the Dead, Utopia of an Odorless City», en Malcolm Miles, Tim Hall y Iain Borden (eds.), *The City Cultures Reader*, Londres y Nueva York: Routledge, 2004, pp. 249-252.

[11] Vacunas contra el cólera de los pollos, el ántrax y la erisipela del cerdo.

Leopoldo Picand por recomendación de su maestro Paul Laroche, dada su experiencia como director de obras del puerto de Marsella[12].

Posteriormente Quevedo se trasladaría a la Ciudad de México, lo cual le permitió relacionarse con la élite empresarial extranjera; esta incluía tanto industriales franceses como españoles, destacando las familias Bermejillo, Portilla y Teresa, quienes le comisionarían distintas construcciones. Destaca el empresario Ernesto Pugibet, quien le encomendó la ampliación de la fábrica de cigarros El Buen Tono, de su propiedad, donde Quevedo reconocería la utilidad de los «conocimientos en ingeniería sanitaria que me inspiró mi profesor el gran [Louis] Pasteur» (figura 4)[13]. Quevedo utilizó un marco de referencia higienista y sanitario en todos los ámbitos del ejercicio de su profesión, ya fuera desde la construcción de diques, puertos, vías férreas, hasta las propuestas de planeación urbana, sirviendo incluso como argumento técnico para decisiones de política pública que rebasaran dicho ámbito.

Figura 4: acceso principal de la fábrica El Buen Tono, 1925. Fuente: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sistema Nacional de Fototecas #1753.

[12] Para un estudio detallado sobre los contratistas en el Porfiriato, ver Priscilla Connolly, *El contratista de don Porfirio, obras públicas, deuda y desarrollo desigual,* México: Fondo de Cultura Económica (FCE), 1997.

[13] Miguel Ángel de Quevedo, *Relato de mi vida*, México: Edición particular, 1943.

En 1900 Quevedo asistió al Congreso Científico sobre los Problemas de Urbanismo e Higiene Urbana en la ciudad de París. Este evento tuvo una gran relevancia internacional, al discutirse ahí los posibles impactos que tendría la introducción de nuevos sistemas de transporte, los cuales anticipaban el crecimiento demográfico en varios millones de habitantes, en vista de las migraciones masivas de la población rural hacia las ciudades. Asimismo, en el congreso se resolvió que las ciudades deberían tener jardines o parques públicos en proporción no menor del 15 por ciento de área urbana, para evitar que fuesen in viaje, Quevedo aprovechó para visitar las fábricas de hilados y tejidos de Manchester, Inglaterra, las cuales utilizaban maquinarias similares a las fábricas de Orizaba; fue impactado por la contaminación del río Mersey, causada por la descarga de aguas negras provenientes de las mismas

De regreso en México, Quevedo propondría al Consejo de Salubridad crear la reglamentación correspondiente para el tratamiento obligatorio de los derrames, estableciendo para ello plantas depuradoras en la zona de Contreras, así como en su propia casa en la localidad de Coyoacán. Por conducto del secretario de Hacienda, José Yves Limantour, Quevedo también informó sobre las conclusiones de los congresos referidos al presidente Díaz, quien resolvió nombrarlo Regidor de Aguas Públicas para el ayuntamiento de la Ciudad de México (figura 5). Desde dicha plataforma, Quevedo impulsaría la reforestación de la ciudad, así como la creación de jardines, parques y arboledas, para poder lograr así alcanzar el 15 por ciento de la superficie de áreas verdes acordado en el congreso parisino; ello en vista de que la Ciudad de México había pasado de un catorce por ciento de espacios libres, a finales del siglo dieciocho, a un 2,8 por ciento de espacios libres en relación con el área urbanizada para 1910.

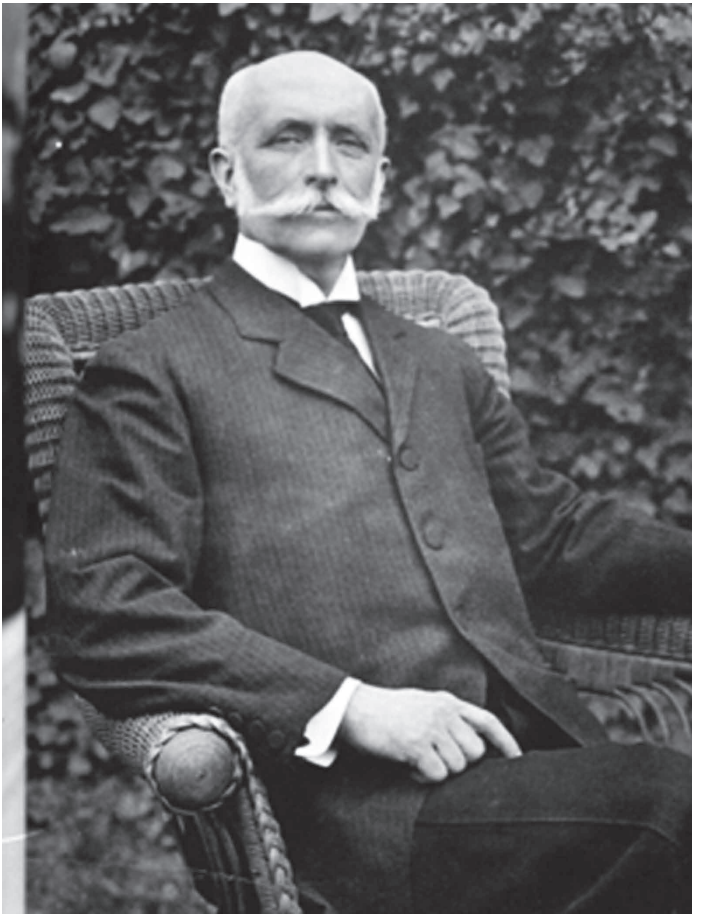


Figura 5: José Yves Limantour Marquet, secretario de Hacienda, retrato. Fuente: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sistema Nacional de Fototecas #19916.

Forestier: entre la tradición de Alphand y los sistemas de parques de Olmsted

Jean-Claude Nicholas Forestier fue el mentor directo de Miguel Ángel de Quevedo, en cuyos escritos se hace patente un enfoque compartido con respecto al mejoramiento de la higiene, la moral y la calidad de vida[14]. Otro factor fundamental en los análisis de ambos fue que no solo consideraron importante alcanzar los estándares internacionales con respecto a la superficie de espacios verdes mínima requerida para una población determinada, sino también se preocuparon porque la distribución fuera lo más ágil y equitativa sobre el territorio. Lo que parecía una racionalidad basada en el sentido común, demostró ser una verdadera posición política en los años subsecuentes, ya que, de no ser así, el territorio habría sido ocupado por los grupos de poder socioeconómico, bajo una lógica de mercado o bien de equilibrio de fuerzas político-territoriales.

Jean-Claude Nicolas Forestier fue miembro fundador o figura tutelar de instituciones clave de la escuela francesa de urbanismo, tales como la sección de Higiene Urbana y Rural del Museo Social (1908), la Sociedad Francesa de Arquitectos y Urbanistas (1911), la Escuela de Arte Público (1916), la Escuela de Altos Estudios Urbanos (1919) y, finalmente, la Liga Urbana (1928). Sin embargo, fue su libro *Grandes ciudades y sistemas de parques* (1908)[15] el que le dio proyección internacional, al analizar el crecimiento de París y denunciar su tendencia hacia el déficit de espacios públicos. En dicha obra realiza también un detallado estudio del modelo americano de sistema de parques diseñado por Frederick Law Olmsted en las ciudades de Boston, Nueva York, Baltimore y Harrisburgo, de los que exalta tanto sus virtudes de higiene como de salud pública. A ese respecto, Olmsted refería en un reporte sobre su intervención en Boston: «los

[14] Forestier se convirtió en su mentor y consejero para sus propuestas ambientales, e incluso el paisajista francés sería invitado de la Junta Central de Bosques, así como miembro distinguido de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana.

[15] Jean-Claude Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs* (1908), París: Librairie Eyrolles, 1997.

ojos del hombre no pueden estar tan ocupados como lo están en las grandes ciudades debido a la cantidad de cosas artificiales, o bien por cosas naturales vistas bajo condiciones artificiales evidentes, sin un efecto dañino, primero sobre su sistema nervioso y mental y en última instancia sobre la totalidad de su organización constitucional»[16].

Cabe destacar que, en la formación de Forestier, un momento clave se dio al ser reclutado por Adolphe Alphand, poco tiempo después de haber terminado sus estudios en la Escuela Forestal de Nancy. Alphand estuvo a cargo de la dirección de Obras de la Ciudad de París, nada menos que durante la transformación de la capital francesa a cargo del Barón Georges-Eugène Haussmann (figura 6)[17]. Forestier tenía un alto concepto de Alphand, tratando por todos los medios de continuar con su labor: «después del admirable esfuerzo de Haussmann y de Alphand, el cual nos haría creer en la realización de la ciudad perfecta, hoy en día nos damos cuenta de que París ha cometido un error al detener el buen camino que llevaba y no llevar más lejos el sistema de embellecimiento, de aireación, de no prever que su desarrollo continuo exigiría un desarrollo paralelo de sus espacios abiertos, sus parques y sus paseos»[18]. Además de compartir la visión de sus tutores, Forestier impulsó una concepción unitaria, criticando el mantenimiento de las antiguas fortificaciones como límites territoriales; defendía en cambio que las comunas adyacentes a la ciudad formaran parte de la aglomeración urbana de París; sugería para ello la incorporación de un conjunto de «asentamientos humanos solidarios, que aprovechen las mismas ventajas y compartan los mismos inconvenientes, partícipes todos de las mismas condiciones de higiene y salubridad general, y a los mismos riesgos de contagio moral y físico»[19].

---

16 Frederick Law Olmsted, «Notes on the Plan of Franklin Park and Related Maters» (City of Boston Park Department, 1886), en *Frederick Law Olmsted, Civilizing American Cities. Writings on City Landscape*, editado por S. B. Sutton, Nueva York: Da Capo Press, 1997, pp. 233-262, p. 243.

17 Forestier habría de suceder a Alphand en el puesto y lo mantendría por los siguientes cuarenta años, hasta su retiro.

18 Forestier, *op. cit.*, p. 49.

19 *Ibid.*, p. 50.

Figura 6: Georges-Eugène Haussmann.
Fuente: BNF Gallica, Bibliothèque Nationale de France.

Es importante destacar que si bien la visión higienista se manifestaba entonces como un principio ético y de interés público inobjetable, Forestier mantuvo una visión comprensiva, preocupado ya desde esos años por los riesgos de conformar una ciudad diferenciada de privilegiados y marginados; en cambio, utilizó los espacios verdes como un elemento articulador e integrador de las periferias: «en pocas palabras, el desarrollo actual de París es el desarrollo de sus periferias (*banlieues*), el desarrollo de la aglomeración parisina, de ese enorme conjunto de más de 25 km»[20]. Estas reflexiones del joven Forestier mantienen su vigencia hasta nuestros días, toda vez que en las periferias parisinas se han detectado conflictos sociales y de segregación, llegándose incluso a la violencia racial en las revueltas urbanas de las últimas décadas.

Frente a un sistema de producción que en aquel período demandaba grandes concentraciones urbanas, Forestier sugería que al menos existían paliativos para los inconvenientes resultantes, los cuales requerían de un método preciso para integrar la naturaleza a la ciudad. Como ejemplos de ello presentaba en sus exposiciones intervenciones recientes de ciudades jardín, como Letchworth en

[20] *Ibid.,* p. 50.

Inglaterra y Adelaida en Australia, en tanto «realizaciones sintéticas» diseñadas bajo «un esquema de ciudad ideal»[21]. En su célebre obra sobre sistemas de parques, Forestier reconocía que en la planeación de las ciudades tanto norteamericanas como europeas se habían comprendido a cabalidad los elementos de belleza e higiene; no obstante, consideraba que dichos planes resultaban hasta cierto punto incompletos, al no articularse tanto con un plan de conjunto así como con uno especial de espacios interiores y exteriores, tanto a corto como a mediano plazo, es decir, con un *sistema de parques*[22]. Este sistema estaba conformado por distintos elementos articulados entre sí: las grandes reservas y los paisajes protegidos; los parques suburbanos; los grandes parques urbanos; los pequeños parques; los jardines de barrio (*jardins de quartier*); las áreas de recreación que incluían los juegos infantiles y las avenidas-paseo o parques-vía. Forestier destacaba la función de dichas avenidas o «parque-vía» como vías de acceso o comunicación agradables que permitieran no tener que interrumpir jamás un paseo (*promenade*), contribuyendo en la valorización de vistas, puntos de observación, los márgenes de los ríos, los paisajes interesantes o atractivos.

Durante la primera mitad del siglo diecinueve la ideología saint-simoniana estuvo muy presente en el Estado francés, lo cual se reflejaba en el diseño de parques siempre integrados a programas deportivos, con el fin de observar la higiene social[23]. Forestier, por su parte, había desarrollado una visión panorámica sobre el impacto de los espacios abiertos en las ciudades, incluyendo los beneficios económicos producto del mejoramiento del entorno. Al respecto destacaba que los gastos derivados de la construcción de áreas verdes se recuperarían rápidamente, al mejorar «la moralidad, la salud (pero también gracias al) aumento del valor del suelo, de los impuestos prediales (además de) la luz, el aire y las vistas a rincones

21 *Ibid*., p. 52.
22 *Ibid*., p. 56.
23 Los campos deportivos fueron integrados en sus proyectos en Barcelona, Marrakech, Buenos Aires y París.

de verdor reconfortante, en medio de las fatigas y las preocupaciones cotidianas de la vida en las grandes ciudades (…)»[24].

En 1923 Forestier introdujo la idea del sistema de parques, al actuar como consultor en la ciudad de Buenos Aires, donde sugería la elaboración de un plan de espacios verdes metropolitanos articulados. Desde su perspectiva, la red metropolitana ligaba de manera indisoluble a la ciudad con los suburbios, resolviendo tanto cuestiones sociales como de higiene, al atender las necesidades de la población obrera de la periferia. A este respecto, señalaba en las conclusiones de su obra capital que tanto los parques como los proyectos de nuevos espacios abiertos deberían ser objeto de un «programa de conjunto», en el que las provincias, departamentos, comunas y ciudades habrían de cooperar y colaborar para lograr una distribución eficaz y uniforme en el territorio. El programa, sin embargo, estaría concebido dentro de grandes líneas de acción que permitieran hacer eventuales modificaciones para poder acomodar circunstancias imprevistas, además de posibilitar su realización continua mediante la incorporación de recursos extraordinarios. Dicho programa de conjunto advertía la complejidad inherente a la disposición de los terrenos para la construcción de los espacios abiertos, ante la necesidad de adquirir las reservas territoriales respectivas con antelación, o al menos zonificarlas como tales; buscaba además asegurar los mecanismos de protección normativa correspondientes, asignando recursos anuales regulares a la realización del programa.

Forestier reconoció la influencia del movimiento de la ciudad jardín durante toda su carrera, destacando el retorno a la naturaleza mediante la creación de parques, jardines y áreas de juego infantiles; además de sus efectos positivos en la salud de los habitantes, ello potencialmente incidía en la valorización del precio del suelo. En el caso mexicano, un modelo urbano de corte europeo empezó a desarrollarse en las primeras décadas del siglo veinte, cuando las «colonias» residenciales comenzaron a establecerse alrededor de

[24] Forestier (*op. cit.*, p. 115) refiere además que en Boston habían llegado a realizar el cálculo de los beneficios económicos resultantes de salvar a los jóvenes de «malas influencias y asociaciones criminales».

grandes espacios públicos, servicios y modernas infraestructuras. Las colonias Roma, Juárez, Hipódromo Condesa y Santa María la Ribera se construyeron a partir de inversiones de capitales internacionales (ingleses y norteamericanos), los cuales aprovecharon los incentivos gubernamentales para la provisión de licencias y condonación de impuestos, dirigidos ambos a impulsar este tipo de desarrollos inmobiliarios.

Tal como ya fue señalado, Quevedo cultivó una amistad duradera con Forestier, además de citar su influencia en los importantes foros a los que era invitado. En ocasión de la conferencia magistral en la Gran Exposición de Higiene de 1911, Quevedo reconoció la ayuda que Forestier le prestó para documentar los casos incluidos en su exposición, además de que los argumentos presentados para promover la reforestación de la Ciudad de México seguían la misma racionalidad utilizada por Forestier en *Grandes villes et systèmes de parcs*. Mientras que el ingeniero Quevedo abogaba por la generación de condiciones de higiene y sanidad adecuadas, Forestier iría todavía más lejos al proponer la prevención de riesgos de contaminación física y moral a través de los espacios abiertos. A este respecto, valga recordar que la asociación de los riesgos de contaminación con la ciudad se puede trazar, siguiendo a Foucault, a partir de la Francia de finales del siglo dieciocho, cuando «(la) arquitectura comienza a estar ligada a los problemas de población, de salud, de urbanismo (…)»[25]. En el México de principios del siglo veinte, el higienismo imperante manifestaba de cierto modo dicha racionalidad positivista, según la cual el territorio era un organismo sujeto a padecer afecciones susceptibles de tratamiento (analogía médica), mientras que las contradicciones espaciales no eran vinculadas con las condiciones estructurales del sistema socioeconómico vigente.

[25] Michel Foucault, «El ojo del poder», entrevista con Michel Foucault, en Jeremías Bentham, *El panóptico*, Barcelona: La Piqueta, 1980, pp. 2-26, p. 2.

Los primeros ambientalistas y las reservas territoriales

Miguel Ángel de Quevedo coincidía plenamente con las palabras de su homólogo Gifford Pinchot –quien era considerado uno de los mayores conservacionistas de la historia de los Estados Unidos– acerca de que la conservación ambiental significaba el mayor beneficio para la mayor cantidad de población por el mayor tiempo posible[26]. Por el propio presidente Teodoro Roosevelt, Quevedo sería invitado a la Conferencia para la Conservación de los Recursos Naturales, celebrada en Estados Unidos en 1909, la cual reunió expertos de alto nivel en cuestiones ambientales, con el objetivo de discutir políticas y estrategias para la preservación de los recursos naturales (figura 7). En ese contexto conocería a Pinchot, recientemente nombrado primer jefe del Servicio Forestal del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. Estos reconocidos ambientalistas compartían un interés profundo por la conservación, si bien Pinchot estaba más preocupado por el costo económico del mal manejo de los recursos naturales, mientras que Quevedo se concentraba en los efectos ambientales que la deforestación ejercía tanto en la productividad del sector agrícola como en los cambios de los ciclos hidrológicos. A diferencia de su homólogo, Pinchot ingresaría de lleno a la política al ser nombrado primer jefe del Servicio Forestal de los Estados Unidos, y después electo como gobernador del Estado de Pensilvania. Por su parte, Quevedo ocuparía la jefatura del Departamento Autónomo Forestal y de Caza y Pesca durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, manteniendo una relación estrecha con las altas esferas políticas del Porfiriato y gobiernos subsecuentes[27]. Pinchot tenía una historia familiar ligada a ministros evangélicos, cuyos valores protestantes

[26] «Environment» en Wolfgang Sachs, *The Development Dictionary: A Guide to Knowledge as Power*, Londres y Nueva Jersey: Zed Books, 1992, pp. 26-37, p. 28.

[27] De manera coincidente, Pinchot sería conocido en Estados Unidos como el «apóstol de la conservación», mientras Quevedo sería bautizado como el «apóstol del árbol», debido ambos a sus esfuerzos ambientalistas excepcionales. Ver Pinkett, Harold T. *Gifford Pinchot: Private and Public Forester*, Urbana: University of Illinois Press, 1970.

generalmente abogaban por reformas sociales, reflejadas en la pasión que transmitía en sus discursos[28]; aprovechó además la exhibición de sus trabajos de investigación forestal en la Exposición Universal de Chicago de 1893 (World's Columbian Exhibition) para cimentar su carrera como conservacionista. En cambio, Quevedo basaría su mensaje en argumentos científicos, además de utilizar las exposiciones universales para promover y discutir cuestiones de conservación e higiene que deberían incorporarse a la política pública.

Figura 7: Miguel Ángel de Quevedo (primera fila extrema derecha) en la Conferencia Internacional Norteamericana sobre Conservación de Recursos Naturales, 1909. Fuente: colección particular.

Poco tiempo después de dicha conferencia, el presidente Díaz realizó una serie de expropiaciones dirigidas a crear áreas de reserva natural, para lo cual tomaría medidas iniciales para designar tanto

[28] Si bien sus ideas estarían bien cimentadas en la eficiencia, viabilidad económica y manejo científico de los recursos.

las zonas boscosas como los manantiales de agua como objetos de interés público. Además, el mandatario apoyaría la propuesta de Miguel Ángel de Quevedo para crear un cinturón verde alrededor de la ciudad, con el objeto de prevenir inundaciones y garantizar el suministro de agua potable. Es importante destacar que aun cuando la racionalidad detrás del cambio climático y la alteración de los ciclos de precipitación, debido a la deforestación, no habían sido del todo comprobados en esa época, Quevedo hizo un atinado uso de la ciencia para demostrar que los esfuerzos de reforestación realizados bajo su supervisión tuvieron un impacto concreto en la preservación de las reservas hídricas, así como en la prevención de inundaciones. En este sentido, uno de los conceptos recurrentes de la planeación urbana a lo largo del siglo veinte sería la idea de crear «cinturones verdes» o *greenbelts* –áreas de protección ecológica alrededor del límite urbano– como barreras naturales para evitar la expansión de la superficie construida de la ciudad. Aparentemente, Quevedo supo de esta noción en la Segunda Conferencia Internacional sobre Higiene Pública y Cuestiones Urbanas[29], celebrada en Berlín en 1907; allí fueron dadas a conocer las recientes intervenciones alrededor de la capital alemana, donde los pantanos habían sido drenados y remplazados por áreas boscosas.

El interés de Miguel Ángel de Quevedo por la conservación forestal se inició cuando era estudiante de la Escuela Politécnica de París, donde entró en contacto con una amplia gama de técnicas para prevenir los efectos de la desertificación, tanto en los bosques como en los frentes marítimos. Interesado en su momento en la deforestación de los bosques restantes de la Ciudad de México, así como por los riesgos ambientales asociados a ello, Quevedo estaba convencido –tal como lo había estado Alexander von Humboldt– que la deforestación del valle de México había sido responsable de los crecientes niveles de inundación registrados a finales del siglo diecinueve, proponiendo acciones de reforestación para la consolidación de los suelos. Siguiendo estas preocupaciones, Quevedo presentó en el Congreso Nacional de Clima y Meteorología, de 1901, su

[29] *Second International Conference on Public Hygiene and Urban Issues.*

trabajo sobre los riesgos ambientales de la desertificación, a partir del cual logró establecer la Junta Central de Bosques y Arbolados. Desde esta plataforma Quevedo defendió la creación de parques urbanos que siguieran estándares internacionales, para lo cual se encargó de identificar a los funcionarios clave en el gobierno del presidente Díaz que estuvieran interesados en comprometerse con la causa ambientalista. Es notable la defensa que Quevedo hizo de los parques arbolados como la Alameda Central, oponiéndose a la tendencia generalizada a sustituir los árboles por grandes explanadas ajardinadas con césped; argumentó que dicho modelo «sajonizado» no era apropiado para el clima –constantemente asoleado– y que los verdaderos jardines ingleses contaban con «bellas arboledas y magníficas praderas»[30].

Como jefe del Departamento de Parques y Jardines, Quevedo asumió la tarea de elevar los estándares del espacio público en la ciudad, creando durante su gestión más de cuarenta parques y aumentando el área de espacios verdes hasta un 15 por ciento del total; se aseguraron así espacios ajardinados dentro de un radio de 500 metros desde cualquier punto en la urbe. Quevedo estaba convencido de que las ciudades debían proveer entornos más saludables para los habitantes: con el fin de atender los requerimientos humanos básicos realizó extensivas campañas de reforestación por varias décadas, las cuales lo llevaron a ser conocido como el «Apóstol del Árbol» (figura 8). Asimismo, Quevedo abogó siempre por una perspectiva integral dentro de las estrategias y políticas urbanas que contemplaran de manera explícita las cuestiones de bienestar social. Para asegurar una participación organizada de la ciudadanía en asuntos ambientales, fundó la Liga de la Defensa Urbana –siguiendo el modelo de organizaciones similares alrededor del mundo– como ente civil dedicado a la protección y preservación de parques y jardines dentro de la Ciudad de México. Como resultado de dicha iniciativa, Quevedo logró impulsar la renovación de puntos de referencia de carácter público, como fue el caso de la Alameda Central y las plazas de Santo

[30] Quevedo señalaba como ejemplos desafortunados la implantación de dicho tipo de jardines en Tacuba, Chalco y Xochimilco.

Domingo y las Vizcaínas. Al respecto comentaba: «nuestra Alameda es un lugar que proporciona grandes beneficios a un gran número de ciudadanos que se sienten abrumados por el estrés urbano, cada vez más intenso, enfermizo y molesto. Este parque podría ayudar a los ciudadanos a recuperar su salud física y mental»[31].

Figura 8: hombre en la entrada del Vivero Central de árboles, Coyoacán, 1910. Fuente: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sistema Nacional de Fototecas #3705.

Una de las conferencias más influyentes de Quevedo fue pronunciada en la Exposición de Higiene en la Ciudad de México, donde se sentaron las bases para la protección de los espacios públicos en la capital[32]. La conferencia se publicaría en los albores de la Revolución mexicana, introduciendo una racionalidad higienista con respecto a los peligros que para el bienestar humano representaban las aglomeraciones urbanas, evocando también las bondades de la vida campirana, así como de la continua renovación del aire en la ciudad. Es importante destacar que este conservacionista fue quien introdujo la idea de estándares urbanísticos para los espacios

[31] Quevedo, *Espacios abiertos*..., p. 35.
[32] *Ibid*., p. 37.

públicos de la ciudad, como son las ecuaciones entre la altura de los edificios y el ancho de las calles; definió las áreas mínimas para los espacios habitables, así como ventilación natural en el caso de la vivienda, apegándose a la racionalidad higienista que venía recorriendo el mundo en las últimas décadas.

Figura 9: mujeres con paraguas caminan por la avenida Juárez, frente a la Alameda Central. Fuente: Instituto Nacional de Antropología e Historia-Sistema Nacional de Fototecas #864.

Así, Miguel Ángel de Quevedo anticipó la creación de reservas territoriales y parques nacionales, incluyendo la reutilización de antiguos campos militares. A tal efecto, aprovechó para incluir provisiones en la Constitución de 1917, de cara a expropiar el suelo en nombre del bien común (figura 9). La trascendencia de dichas acciones se vería reflejada durante la inauguración del parque de Obrero Balbuena, como parte de las celebraciones del Centenario de la Independencia, cuando noventa y seis hectáreas de áreas verdes fueron presentadas como testimonio viviente de que el gobierno estaba atendiendo no solo cuestiones ambientales, sino también asuntos de orden social y moral.

Por otra parte, las campañas de reforestación emprendidas por Quevedo no solo comprendían la siembra de árboles, sino también la recuperación de plazas y plazuelas. Para logar estos fines, la administración de Quevedo se valió de métodos –ahora cuestionables– con el fin de recuperar las plazas, tales como retirar los espectáculos populares de «barracas de circo y zarzuela» en una sola noche, así como el desalojo de sus ocupantes con el fin de evitar amparos por parte de los ciudadanos. Al respecto, Quevedo consideraba que este tipo de entretenimiento estaba demasiado arraigado entre la población, y frecuentemente debía convencer a las madres de los niños en las vecindades sobre la necesidad de desalojar dichos espacios; ello para poder así recuperar las amplias plazuelas sombreadas, al tiempo que permitir respirar aire puro y mejorar las condiciones de sanidad e higiene. Si bien es cierto que Quevedo logró rescatar una considerable cantidad de espacios públicos, arbolarlos y equiparlos –al estilo de los referidos *squares* de Londres y París–, son cuestionables los procedimientos autoritarios y, hasta cierto punto, abusivos, para llevar a cabo sus objetivos.

Durante la década de los treinta, Quevedo dirigió el Comité Mexicano para la Protección de Aves Silvestres, fundó la Sociedad Forestal Mexicana y más adelante publicó la revista *México Forestal*. La publicación ofrecía artículos que contenían información técnica, pero como estaba dirigida al público en general, incluía colaboraciones con fines didácticos sobre bienestar público e incluso sobre el cambio climático. Dicha revista se convirtió en una de las publicaciones más influyentes en la formación de una conciencia ambiental en los ciudadanos, planteando cuestiones de gran relevancia incluso en la actualidad, con su primer número dedicado a la conservación de los bosques; allí se establecía: «(los bosques) no están restringidos a los estrechos límites de las fronteras, dado que son benéficos para la humanidad como un todo y representan elementos clave para mantener el equilibrio climático así como la flora y la fauna prevalente a nivel global»[33].

[33] Miguel Ángel de Quevedo, «La Junta Central de Bosques», *Revista Forestal Mexicana*, Año 1, No. 1, 1909, p. 8.

Con respecto a las reservas forestales, Quevedo destacaba el hecho de que la existencia de grandes masas de árboles o bosques en el contorno de una ciudad, garantizaba la regularidad de su clima, la humedad, el abastecimiento de agua; se proveían así sitios de paseo, higiénicos y bellos para la ciudadanía, conjuntando entonces cuestiones técnicas con socioambientales (figura 10)[34].

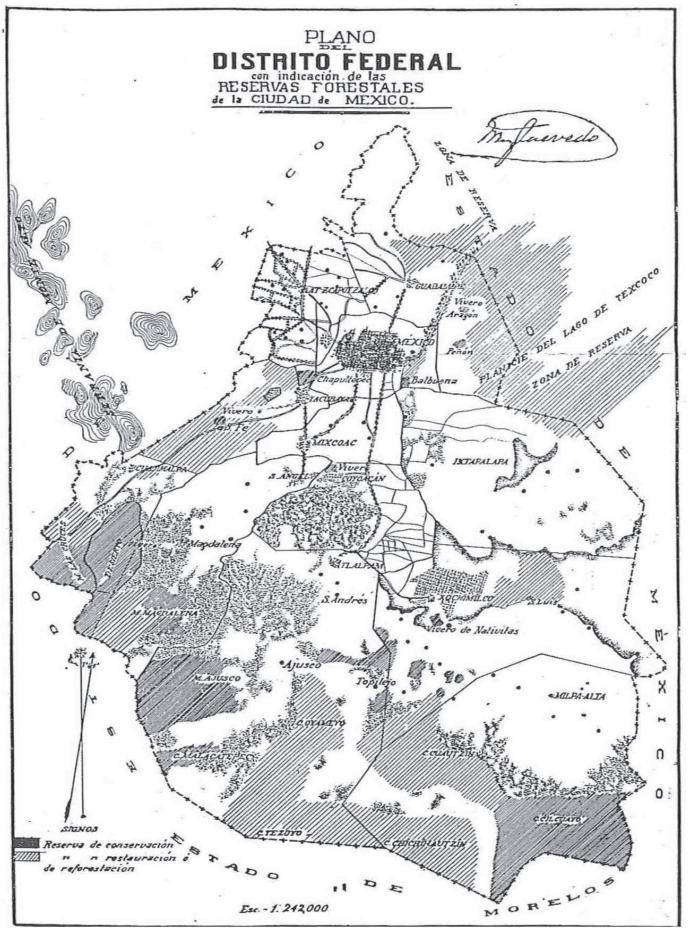


Figura 10: plano de Reservas Forestales de Miguel Ángel de Quevedo. Fuente: Miguel Ángel de Quevedo, *Espacios libres y reservas forestales de las ciudades. Su adaptación a jardines, parques y lugares de juegos. Aplicación a la Ciudad de México*, México: Gomar y Busson, 1911.

[34] Quevedo, *Espacios libres*…, p. 37.

La visión ambiental dentro del proyecto de modernidad

> Si la nación entera tiene que adquirir el grado de progreso y de riqueza al que aspiramos, es de todo punto (de vista) indispensable que se prepare ese engrandecimiento en condiciones convenientes, a fin de que aquella no solo venga a ser una gran ciudad por su numerosa población, sino también una ciudad bella, sana y cómoda para habitarse (…).
>
> Miguel Ángel de Quevedo, *Espacios libres y reservas forestales de las ciudades…* (1911)[35]

La misión de Miguel Ángel de Quevedo a lo largo de su vida y desempeño profesional consistió en fortalecer la conciencia ambiental de la población, mejorar las condiciones de vida y la calidad del entorno para el ciudadano común. Mediante el desarrollo e incorporación de distintas tecnologías urbanas y ambientales, Quevedo impulsó el mejoramiento de la salubridad de la población, al tiempo que trató de materializar la poderosa idea de modernización basada en extender el beneficio de los avances técnicos y científicos a la mayor cantidad de gente posible. Si para la consecución de sus objetivos Quevedo tuvo que negociar con la clase política que generalmente tenía agendas definidas para el futuro del país, es destacable que mediante sus gestiones y acciones lograría hacer un cambio fundamental dentro del espacio físico de la Ciudad de México, así como dentro del manejo medioambiental en el país.

Quevedo se mantuvo siempre a la vanguardia en cuestiones técnicas, ambientales y sanitarias y tuvo una destacada participación internacional, siendo invitado a conferencias de trascendencia mundial, viajando o realizando estancias técnicas para conocer de primera mano las experiencias más innovadoras. En este sentido, Quevedo viajaría a Argelia para examinar los proyectos coloniales franceses dirigidos a estabilizar las dunas sobre los frentes marinos

[35] *Ibid*., p. 32.

mediante el sembrado de pinos y acacias[36]; realizó estancias con colaboradores de Louis Pasteur en la ciudad de Lille, y sería invitado por sus colegas estadounidenses a reuniones binacionales de alto nivel. Al igual que Forestier y Olmsted, Quevedo defendió el diseño de parques no solo en su dimensión artística, sino porque consideraba que los espacios abiertos cubrían las necesidades físicas y sicológicas de los ciudadanos; porque, como anotaba Olmsted, los parques tienen sobre el potencial de tener «(…) un efecto educativo perfectamente manifiesto para mí, un efecto civilizador manifiesto»[37].

El siglo diecinueve es fundamental para la formación del concepto de modernidad urbana que habría de consolidarse en América Latina durante la primera mitad del siglo veinte. Siguiendo las consecutivas luchas de independencia que dieran lugar a la construcción de Estados modernos en el continente, México abrazaría los ideales de la modernidad como legítimos instrumentos de progreso, mundialización y bienestar generalizado. Esto cuando menos en el discurso, ya que durante el Porfiriato las élites económicas cercanas al poder aprovecharían su condición y posición para sacar provecho de las obras civiles a gran escala, tal como se evidenció en los acuerdos comerciales internacionales y del mercado inmobiliario, principalmente. Durante dicho período las transformaciones de la capital seguirían una racionalidad positivista, legitimando las obras y proyectos bajo criterios de eficiencia, productividad e higiene. El gabinete, compuesto por tecnócratas, funcionó como una caja de resonancia para Miguel Ángel de Quevedo, quien había recibido su educación en las más prestigiadas escuelas de la capital francesa. Si bien la formación de este último estaría más ligada a las escuelas politécnicas, también es cierto que a su regreso a México tendría como modelo el París reinventado por Haussmann y acondicionado por Alphand. Quevedo haría la transferencia de dichas ideas por medio de la tutoría directa de Jean-Claude Forestier, quien mediante sus

[36] Una técnica que habría de utilizar en Veracruz, al ser comisionado por Porfirio Díaz entre 1908 y 1914.

[37] Olmsted, *op. cit.*, p. 13.

«sistemas de parques» emprendió una cruzada para institucionalizar los espacios públicos y el paisaje en la ciudad.

Quevedo estuvo siempre cercano al primer círculo del poder político durante el Porfiriato y después mantuvo vínculos con empresarios a lo largo de su fructífera carrera. En el contexto decimonónico y clasista donde inició su ejercicio profesional –al igual que buena parte de los políticos de la época– tendría una concepción clientelista de la democracia, según la cual la justicia social asumiría las formas de la benevolencia moral. Sin embargo, mantendría de facto el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en su agenda, ya fuera vinculado con los niveles de salubridad, con la accesibilidad a la vivienda social, o bien con la provisión de áreas verdes suficientes para los habitantes urbanos.

La preocupación de Quevedo por alcanzar los estándares de la ciudad moderna salubre «implicaba no solo la creación de parques y reservas forestales, sino también la creación de anchas calles de avenidas o bulevares, con magníficas arboledas de alineación, verdaderos pebeteros de buen oxígeno y condensadores de los gases malsanos (…)»[38]. La concepción de ciudad de Quevedo estuvo estrechamente ligada a la calidad de vida, preocupándole de manera particular porque, aparte de las funciones de recreación y esparcimiento característicos de los espacios verdes, se mantuviera la potencialidad de temperar el clima y la humedad de la ciudad. Quevedo demostró así no solo ser un visionario en cuanto a ideas urbanísticas y conservacionistas, sino también abordó los aspectos pragmáticos de la implementación. Bajo su visión, la creación y promoción de espacios abiertos tuvieron no solo la función de incorporar la naturaleza en la urbe, sino además de asegurar con ello una ciudad higiénica y funcional, donde utilizaría de manera innovadora los avances de la ciencia para resolver los problemas cotidianos de sus habitantes.

Miguel Ángel de Quevedo fue uno de los primeros ambientalistas en el continente americano, realizando una tarea monumental para introducir los grandes temas de la conservación en la discusión de las politicas públicas en las altas esferas de gobierno. Anticipó la

[38] Quevedo, *Espacios libres*…, p. 39.

transición del modelo de urbanismo decimonónico hacia la planificación moderna de ciudades, manteniendo una visión integradora sobre los componentes territoriales. Contando con la más sofisticada preparación técnica que un ingeniero podía tener a finales del siglo XIX, Quevedo participaría en las grandes obras civiles emprendidas durante el Porfiriato: el Gran Canal del Desagüe, la consolidación del sistema ferroviario, el fortalecimiento de la industria textil; la incorporación de nuevos materiales constructivos, como concreto armado; así como la consolidación de dunas o la introducción de avanzadas tecnologías forestales, mismas que sentarían las bases de la planeación nacional de los recursos naturales. Quevedo desarrolló así una polifacética carrera sustentada en la mejor ciencia disponible en la época, manteniéndose cercano al primer círculo del poder político; quizá estriba allí la clave de su éxito.

Controversias sobre el plan urbano: la trama inicial del urbanismo en Buenos Aires y Rosario (1923-35)

Javier Fedele
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet)

Preurbanismo y plan

Los episodios conflictivos en las ciudades, propios de la dinámica de despliegue de fuerzas sociales y técnicas en el espacio, fueron circunstancias que promovieron la reflexión del urbanismo y un escenario donde este midió capacidades interpretativas y propositivas sobre la ciudad. En la progresión temporal de una trama de acontecimientos propios de la aceleración de la urbanización del período de modernización, los conflictos urbanos generaron un marco de posibilidades para la consolidación de este saber, hasta alcanzar la cristalización en su herramienta más preciada: el plan urbano. Tal puede ser la trama de situaciones descritas en este capítulo, desde el año 1923 hasta promediar la década posterior en Argentina, particularmente en las ciudades más destacadas en el proceso de urbanización.

A medida que Buenos Aires y Rosario crecían en escala y actividades, se complejizaban sus componentes y se desdibujaban sus relaciones organizativas. Las fuerzas productivas y las crecientes técnicas transformadoras del entorno descomponían la forma urbana tal como era entendida y experimentada, abriéndose interrogantes permanentes sobre cómo debía operarse en este proceso. El incremento poblacional vía inmigración, junto a la constitución de una red productiva con infraestructura ferro-portuaria, configuraban

otra ciudad en Buenos Aires o componían una nueva ciudad en Rosario. Durante este período, Buenos Aires superó los dos millones de habitantes, de mayoría extranjera. Rosario creció en menor grado, pero con una cantidad de infraestructuras pugnando por llegar a la costa, respondiendo al exponencial crecimiento poblacional y la necesidad de suelo para urbanizar.

El urbanismo intentó responder a la capacidad orientadora del crecimiento urbano ante nuevos componentes físicos e inéditas dinámicas sociales que determinaban la configuración de la ciudad. El plan encarnó la idea de síntesis y fue la herramienta para ese fin, el momento analítico y propositivo de recomposición de totalidad frente a enfoques y tentativas que aún no terminaban de insertarse efectivamente en los procesos de transformación. Además de herramienta, el plan también se postuló como la meta capaz de encauzar la organización de reflexiones y saberes hacia un resultado que condensaba el conocimiento y se postulaba como solución a los conflictos de la ciudad.

En la emergencia del plan como herramienta y meta del urbanismo, se articularon valores que enlazaron: la ingeniería, por la necesidad de infraestructura para el crecimiento económico como puertos, ferrocarriles, redes técnicas; la sensibilidad bifronte higienista y paisajística en ascenso, por la promoción de parques; las polémicas estéticas entre el academicismo, lo vernáculo y el pulso racionalista; y finalmente las versiones del gobierno democrático, porque la idea de «lo social» y «lo público» también encontraba lugar en esta trama. La necesidad de plan instalada en los debates fue la condición de posibilidad para la síntesis integral y totalizadora de distintas vertientes disciplinares conducentes al urbanismo.

Figura 1: tapas de los documentos de los planes de Buenos Aires (1923) y Rosario (1935). Fuentes: Comisión de Estética Edilicia, *Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, Buenos Aires: Intendencia Municipal, Talleres Peuser, 1925; Municipalidad de Rosario, *Plan Regulador y de Extensión,* Rosario: 1935.

Buenos Aires, en 1923, y Rosario, en 1935, tuvieron planes urbanos (figura 1). La formulación de ambos adquirió una complejidad y una extensión muy distinta. Los doce años transcurridos entre uno y otro fueron cargados en acontecimientos para el urbanismo en la Argentina. El resultado fue un incremento y una mayor complejidad de las propuestas y las personalidades locales intervinientes. Basta considerar que en ese transcurso se estableció la primera cátedra universitaria de urbanismo; se registraron las visitas de Le Corbusier y Werner Hegemann en 1929 y 1931, respectivamente; regresó al país Carlos della Paolera como el primer diplomado latinoamericano del Instituto de Urbanismo de París, insertándose en las estructuras de la administración pública de Buenos Aires; y también se celebró en 1935 el primer Congreso Nacional de Urbanismo que intentó consagrar una nueva disciplina.

Buenos Aires, 1923: artistas para el plan

> (…) La aplicación de los conceptos fundamentales del urbanismo empleados prácticamente a las necesidades, y todo ello vivificado por el genio del artista, podrá hacer agradables a las ciudades modernas.
>
> Comisión de Estética Edilicia, *Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal* (1925)[1]

Mientras los conflictos urbanos se manifestaban, debatían y avanzaban en su entendimiento, el urbanismo consolidó sus visiones e instrumentos en pos de la construcción de una herramienta sintética como fue el plan. La pugna costera entre la generación de parques y las nuevas infraestructuras portuarias; la implantación y convivencia del ferrocarril con el tejido urbano; las demandas de suelo y las nuevas formas de crecimiento; la construcción de una imagen monumental o moderna, fueron todos temas debatidos y abordados por distintas áreas de conocimiento que intentaron ensamblarse en el plan. En ese proceso pervivieron prácticas que si bien significaron importantes aperturas, por momentos quedaron condicionadas por los límites que hasta ese entonces las contenían; ello antes de abrirse a tendencias que –más tardíamente– institucionalizaron el plan y el urbanismo en la administración pública con una base de reconocimiento social y académico.

Un episodio condensador de este proceso de emergencia disciplinar se produjo en 1923. Ese año fue creada la Comisión de Estética Edilicia por el intendente de Buenos Aires, Carlos Noel, con la función primaria de emprender «el estudio de un plano general de la ciudad»[2]. Había un antecedente: el plano de Joseph Bouvard formulado en 1909, el cual justamente esta nueva instancia de la

---

1 Comisión de Estética Edilicia, *Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, Buenos Aires: Intendencia Municipal, Talleres Peuser, 1925, p. 62.

2 Acta fundacional de la Comisión de Estética Edilicia. Incluida en la publicación del plan: Comisión de Estética Edilicia, *op. cit.*, p.11.

Comisión intentó superar en sus alcances. Y aunque no logró un grado de desarrollo y precisión en sus aptitudes de plan, sí representó un conjunto de actuaciones y gestiones propias de una forma de trabajo sobre un plan urbano, diferenciándose así de su antecesor. El mencionado jefe de Trabajos Públicos de París había sido convocado en 1907, dentro de las iniciativas preparatorias de los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo, la cual marcó el inicio del primer gobierno desvinculado de la Corona hispánica. Su plano fue aprobado en 1911 y contemplaba el ensanche de avenidas y el trazado de diagonales, con plazas en los cruces, como un sistema que descongestionaba y ayudaba «a mejorar sensiblemente la estética de la ciudad»[3]. La estrategia de Bouvard consistió en agrupar proyectos aislados existentes que se mostraban como una malla de avenidas, diagonales y plazas extendidas por todo el territorio municipal, zona rural incluida. Con ello intentaba emparentar la identificación de conceptos genéricos del academicismo francés con las difusas aspiraciones culturales y tecnológicas que flotaban en la sociedad en vísperas de los festejos del Centenario.

El plan fue fuertemente criticado por carecer de «(…) un programa de ejecución, un programa financiero, planos de detalles, de presupuestos (…)», siendo apenas «(…) un pobre bosquejo de anteproyecto, hecho sobre una mesa de hotel, entre le *dessert et le fromage* (…)»[4]. Pero el Plan Bouvard había decepcionado no solo por su incapacidad para dotarse de mecanismos que asegurasen su precisión y ejecución, críticas ciertamente fundadas, entre otras que se produjeron acerca de su escaso contenido social y sobre la dudosa presencia de una idea general sólidamente elaborada. También fue criticado por su incapacidad para forjar una imagen integral de la ciudad y su desentendimiento con respecto a una sensibilidad artística asentada en la tradición y cultural local.

Hacia la década de 1920, el debate artístico buscaba puertas de salida al eclecticismo historicista. Nuevas dudas aparecieron sobre

---

3 Intendencia Municipal, *El Nuevo Plano*, Buenos Aires, 1909, p. 17.

4 Víctor Jaeschke, *Las avenidas y la transformación de Buenos Aires*, Buenos Aires: Ediciones del Autor, 1912, p. 5.

el plano de Bouvard debido a que basaba su propuesta en un sistema de trazados y plazas que cubría toda la planta metropolitana, incluyendo la aún no urbanizada. La indefinición de usos y edificaciones para las distintas partes era vislumbrada como una urbanidad diluida en el territorio –vía el trazado propuesto– que desdibujaba las características de la ciudad vernácula. Más aun, se sospechaba que el plano de Bouvard era la matriz para una arquitectura historicista, propia del contexto del centenario y su estética de progreso, un menú de nuevas avenidas monumentales sin sentido funcional ni afecto estético por el lugar.

La Comisión de Estética Edilicia, en contraposición, promovió un programa de reformas que ponía en valor sitios existentes del centro y dejaba para la periferia los usos conflictivos, atendidos solo desde la lógica funcional y de la provisión de infraestructura (figura 2). De esta manera, la Comisión perfilaba la idea global de la ciudad con roles diferentes para cada sector a los que definía con una edilicia específica. Tal orientación quedaba palmariamente enunciada en el mismo nombre del grupo responsable para la confección de un nuevo plan: Comisión de Estética Edilicia; y dentro de esta resultaba reveladora la ausencia tanto de ingenieros como de higienistas.

Figura 2: vista parcial del plano general del trabajo de la Comisión de Estética Edilicia. Fuente: Comisión de Estética Edilicia, *Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, Buenos Aires: Intendencia Municipal, Talleres Peuser, 1925.

El frente de ribera era un componente del plan en donde el déficit de estos saberes y prácticas resultaba elocuente. El programa edilicio de la Comisión enunciaba su vocación de integrar la costa como un espacio significativo en la estructura urbana y, de hecho, desarrollaba un conjunto de intervenciones con ese fin. Pero la costa tenía una particularidad: la articulación con la infraestructura ferroviaria y portuaria. Y había una complejidad de suelo y un factor hidráulico que no fueron procesados en las propuestas de la Comisión. Se trataba de un proyecto sin el anclaje material incorporado.

En la Argentina, el espacio verde urbano, como tema social, político y cultural, cobró fuerza e identidad problemática en los años veinte, hasta convertirse en una cuestión técnica urbana[5]. En dicha década, primaba la noción de espacios verdes como elemento

[5] Ver Diego Armus, «La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940», *Entrepasados. Revista de Historia*, No. V, Vol. 10, Buenos Aires, 1996, pp. 9-22 Aquí esta reseñado el intenso debate sobre espacios verdes en el Concejo Deliberante de Buenos Aires en los años veinte.

indispensable para la ciudad, y si bien hubo ideas y proyectos en décadas anteriores, fue entonces cuando los mismos alcanzaron un grado mayor de sistematicidad, definición y legitimación. Pero no al punto de desarrollar una propuesta urbana en un suelo complejo como el de la ribera, el cual, además, contaba con infraestructura propia de la actividad portuaria.

En 1916, la Dirección de Parques y Paseos de Buenos Aires, a cargo de Benito Carrasco, dio comienzo a la ejecución de la Costanera Sur (figura 3)[6]. Esa obra cobró impulso a partir de 1923, con reestructuraciones del puerto y reconfiguraciones del espacio. Las gestiones de la Comisión para un plan urbano intentaron intervenir en ese conflicto del uso de la ribera, donde concurrían las tensiones propias de la pugna entre la infraestructura portuaria en expansión y la configuración paisajística de la ribera. La Comisión asumió esta cuestión y la amalgamó a su programa estético, sintetizando verde y tradición en el paseo costero, pero sin incorporar la ingeniería confinada a la obra portuaria, ni articularse con la definición de una morfología y uso urbano del espacio en su totalidad.

[6] Para esta intervención y otras relacionadas de espacios públicos en la costa de Buenos Aires, ver Alicia Novick, «The Notion of Urban Project from a Historical and Cultural Dimension. Proposals for the Costanera of Buenos Aires», en *11th International Planning History Society Conference*, Barcelona: International Planning History Society (IPHS), 2004, 15 pp. Fecha de consulta: 12 de diciembre 2017. Disponible en: <http://www.etsav.upc.es/persona ls/iphs2004/eng/en-pap.htm>

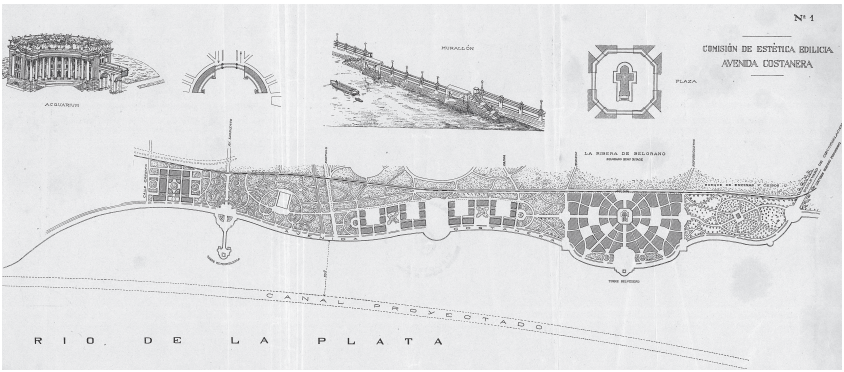


Figura 3: proyecto de Avenida Costanera. Fuente: Comisión de Estética Edilicia, *Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, Buenos Aires: Intendencia Municipal, Talleres Peuser, 1925.

Para confirmar este enfoque, la Comisión incorporó la intervención externa de Jean-Claude Nicolas Forestier, quien realizó propuestas de espacios verdes sobre la costa, las cuales acabaron acentuando una de las imágenes más perdurables del plan. El encargado de parques de París se desempeñó como asesor de la Comisión y tuvo a su cargo el arreglo compositivo de parques y jardines del plan, incluida una costanera que ganaba parte de terrenos al río, pero cuya obra de ingeniería civil imprescindible para su concreción– no era referida en el plan. Toda esta producción de la Comisión quedó compendiada como plan en una publicación de 1925 bajo el título: «Plan Orgánico para la urbanización del municipio».

Límites: el paisaje sin anclaje material

El plan se convirtió en el instrumento a partir del cual la ciudad se reorganizaba y se sintetizaba en una representación de totalidad, se reencontraba con una identidad recobrada, con su momento idílico de un pasado reconstruido desde lo pintoresco. Fue protagonista del plan esa imagen de globalidad que pretendía promover. Desde este

posicionamiento artístico de rescate del pasado, aspiraba a dejar de ser la mejora de unos espacios particulares para convertirse en el espacio de toda la ciudad. Pero la forma como era pensada esta operación la hacía asimilable todavía más a planes de embellecimiento que a las formas de los planes urbanos. En estos últimos, los componentes eran parte de una estructura definida con procedimientos analíticos de una totalidad; y además, en ese procedimiento analítico estaban incluidas las dimensiones técnicas de la materialidad del espacio, con sus saberes referentes a la ingeniería, dos cuestiones ausentes en este trabajo de la Comisión.

Desde la crítica, Carrasco planteaba la necesidad de incluir en el plan urbano un conjunto de problemáticas que consideraba desatendidas en el Plan de Buenos Aires de 1925: «(…) estas comisiones cuando se forman deben estar constituidas por ingenieros urbanistas, médicos higienistas, abogados, paisajistas, financistas, historiadores, etc.»[7]. Y agregaba: «(…) un plan de conjunto, previamente estudiado y que contemple, en forma orgánica, articulada y técnica, a todas las cuestiones que afecten a la higiene, vialidad o belleza de la ciudad»[8].

Carrasco pedía ensanchar la base de temas que debían incluirse en el plan para articularlos en un resultado que diera respuestas integrales al problema urbano. En ese sentido, era deudor de algunos debates de la década de 1920, que habían estado influidos por el tema de la vivienda a partir del accionar del Museo Social Argentino y su Congreso de 1920[9]. Las nuevas condiciones políticas, establecidas por las recientes reglas en los procesos electorales que otorgaban un mayor protagonismo a los sectores populares[10], generaron un

---

7 Benito Carrasco, «Cómo debe estudiarse un plan de transformación urbana», *Revista Arquitectura*, No. 6, Rosario: Sociedad de Arquitectos de Rosario, 1927, pp. 12-15, p. 12.

8 *Ibid*., p. 14.

9 *Primer Congreso Argentino de la Habitación: Actas y Conclusiones*, Buenos Aires: Museo Social Argentino, 1920.

10 En 1912, la denominada «Ley Sáenz Peña» estableció el sufragio secreto y universal, terminando por un tiempo con los mecanismos de manipulación de los procesos electorales. Ello permitió el ingreso a la vida política, en forma protagónica, de partidos que representaban intereses de franjas más amplias de población; se sistematizaron así demandas de mejoras sociales entre los cuales estarían presentes la vivienda y los equipamientos urbanos.

clima de apertura del Estado hacia temas sociales. La vivienda, que había sido el eje del Primer Congreso Argentino de la Habitación, se incorporaba como cuestión inherente al crecimiento y bienestar de la ciudad, y Carrasco entendió que debía atenderse y encontrar su resolución desde el plan urbano. Sin embargo, esto que en sus textos aparecía explícitamente, no queda registrado de esa manera en sus planes urbanos realizados, lo cual demuestra los límites de ese momento en cuanto a capacidad y método para el abordaje de lo urbano en toda su complejidad. Tanto en el «Plano Regulador y de Extensión de Córdoba» de 1927[11], como en el «Plan Regulador y de Extensión de Concordia» de 1928, estos temas se encontraban enunciados, pero no se articulaban en propuestas precisas de orden general. Primaban, en cambio, las estrategias paisajísticas, sin incluir significativamente otros aspectos en su pretendida síntesis de lo urbano, tal como se manifestaba en las premisas de sus escritos.

Para pensar los componentes estructurales de la ciudad todavía se requirió de otras matrices para entenderla, que fueron desplegadas por otros personajes, otras situaciones y también en otras ciudades. El Plan de la Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires significó un avance que fue profundizado posteriormente en el proceso histórico de emergencia y consolidación del urbanismo; en las búsquedas y los acomodamientos del discurso y de la práctica que procuraba hacerse cargo de entender y operar en la ciudad, así como en la pugna por su inserción administrativa en la gestión de gobierno.

[11] Municipalidad de Córdoba, Archivo Histórico Municipal, documentos de 1926, t. 4; Secretaría del Honorable Concejo Deliberante, Comisión de Obras Públicas, expediente Nº 2301, F. 273 y subsiguientes. Aquí se encuentran la ordenanza de contratación, los debates antes y durante el plan, así como un primer informe de Carrasco.

Rosario, 1923: ingenieros para el plan

> El urbanismo saldrá definitivamente de muchas soluciones empíricas, para entrar de lleno en el cuadro de los conocimientos científicos.
>
> Carlos María della Paolera, *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos* (1928)[12]

En 1923, un episodio en Rosario determinó la puesta en escena de cuestiones que redimensionaron las tensiones en el debate sobre la ciudad. La empresa Ferrocarril Central Argentino (FCCA) presentó un plan para la reestructuración de sus instalaciones al Ministerio de Obras Públicas de la nación[13]. Dicho ministerio era el organismo público encargado de regular las intervenciones sobre ferrocarriles de las empresas de capitales privados y de coordinar asimismo los servicios a nivel nacional; poca injerencia decisoria tenían otras jurisdicciones como la municipal. El Ministerio contaba con una Dirección Nacional de Ferrocarriles para los permisos de obras. En su dictamen, esta dirección otorgaba una primera viabilidad general a la solicitud, pero expresaba que «en cuanto a los aspectos edilicios se debe consultar a las autoridades locales» y «en la inteligencia de que con respecto a los terrenos de propiedad Municipal, debía la empresa ocurrir a la autoridad local»[14]. Esta consideración era incluida dada la controversia que las obras generaban entre algunos funcionarios, particularmente el informe negativo del jefe de la Sección Vías y Obras. Aun así, el gobierno nacional lo aprobó y el intendente de la ciudad accedió a su implementación[15].

---

12 Carlos María della Paolera, *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*, Rosario: Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario, 1928, p.8.

13 Ministerio de Obras Públicas, expediente 19030, letra F, año 1923; y expediente Nº 026904, letra C, año 1923 (Fondo Documental Montes, Biblioteca Hilarión Hernández Larguía, Fapyd/UNR).

14 Boletín Oficial del año 1925, decreto 4007-Expte. 19030, letra F, año 1923.

15 Poder Ejecutivo Nacional, decreto 4007 del 20 de julio de 1925.

Se incorporaba un nuevo referente en el debate y en la toma de decisiones sobre el espacio urbano. Si bien el municipio, desde su Departamento Ejecutivo, manifestaba cierta indiferencia sobre el tema, aviniéndose a los planteos de la empresa, las fuerzas locales llevarían la cuestión al Concejo Deliberante de la ciudad, el cual se convirtió en la caja de resonancia de las opiniones ciudadanas. El Concejo presionó al departamento ejecutivo municipal para que revisara su participación en el tema, y terminó instalándose un debate ciudadano de amplias repercusiones e implicancias. En dicho debate convergían distintos saberes, así como una nueva y ampliada aspiración y base de legitimación del plan urbano como solución a los conflictos.

La empresa ferroviaria acusó al ingeniero Adolfo Farengo, funcionario del Ministerio y autor del informe, de buscar notoriedad y ascenso político, haciendo gala de un conocimiento erudito sobre casos internacionales que no se correspondían con las condiciones económicas del país y la ciudad de Rosario[16]. Quedaba así planteado el conflicto entre las estructuras ferroviarias y físicas de la ciudad en general, por un lado, y sus dinámicas de uso, necesidades e intereses económicos propios de una sociedad urbana, por el otro.

La idea pública del plan

Nuevos actores entraron en escena con formas diferentes de pensar la presencia del ferrocarril en la ciudad, utilizando como argumento las limitaciones que el mismo imponía al crecimiento urbano, a la generación de espacios verdes en el paisaje natural de la ribera, así como su incidencia en la valoración de los sitios y edificios. En este marco, en 1924 se creó una comisión en el Concejo Deliberante de Rosario para estudiar el tema, consultándose a distintas personalidades y técnicos, con lo cual el proyecto de la empresa ferroviaria se ponía en interrogación y se sujetaba a deliberación.

[16] «El ingeniero Farengo, en busca de popularidad, pretende dejar a Rosario sin la nueva estación», *Crítica de Rosario*, 24 de enero de 1927, p. 4.

Se colocaba en discusión la forma como se venían gestionando las obras ferroviarias. Hasta ese momento las empresas ferrocarrileras obtenían facilidades para desarrollar sus proyectos dentro de un marco regulatorio cuyo principal objetivo era atraer capital para la inversión[17]. Era prioritaria la construcción y consolidación de la red ferroviaria para ocupar el territorio con escasa población y productivamente inexplorado. La situación en 1923 era otra: la red ferrocarrilera ya estaba en proceso de consolidación y el territorio ya tenía un grado de ocupación, principalmente una gran concentración poblacional en algunas ciudades donde el tráfico ferroviario confluía. Esto generaba nuevos fenómenos con los que el ferrocarril debía convivir, dejando atrás su solitaria implantación en un espacio inhóspito.

Este debate sobre la presencia y efecto del ferrocarril en la ciudad aceleró la organización de asociaciones civiles (figuras 4 y 5)[18]. En 1925, se creó la Federación de Fomento Edilicio que agrupó a distintas entidades vecinales. En 1926, se fundó la Asociación Patriótica Amigos del Rosario. Desde 1922, existía el Centro La Propiedad, que se reorganizó con propietarios de viviendas de alquiler. Este tipo de asociaciones fue un fenómeno propio de los años veinte, repetido en otras ciudades[19]; en Rosario, estos debates originados en 1923 fueron los catalizadores de tal nacimiento. Estas asociaciones fueron las promotoras de un plan urbano por delante de las autoridades a las que se lo peticionaban. Con la emisión de documentos, folletos de difusión y memorandos, expresaron sus opiniones, convergentes hacia la elaboración de un plan urbano.

---

17 Ley Nacional Nº 5313 de 1907, conocida como la «Ley Mitre» por el nombre de su autor.

18 Para una descripción acabada de estas asociaciones y sus actividades, ver Oscar Bragos, «La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citte di Rosario degli anni venti», *Storia Urbana*, Vol. 21, No. 78, 1997, pp. 29-52; Ana María Rigotti, «Il piano regolatore di Rosario fra la riforma civica e l'autonomia professionale», *Storia Urbana*, Vol. 21, No. 78, Milán: 1997, pp. 53-76.

19 En 1924 se crea la Asociación de Amigos de Buenos Aires, y en esos años también la Comisión Pro Mar del Plata.

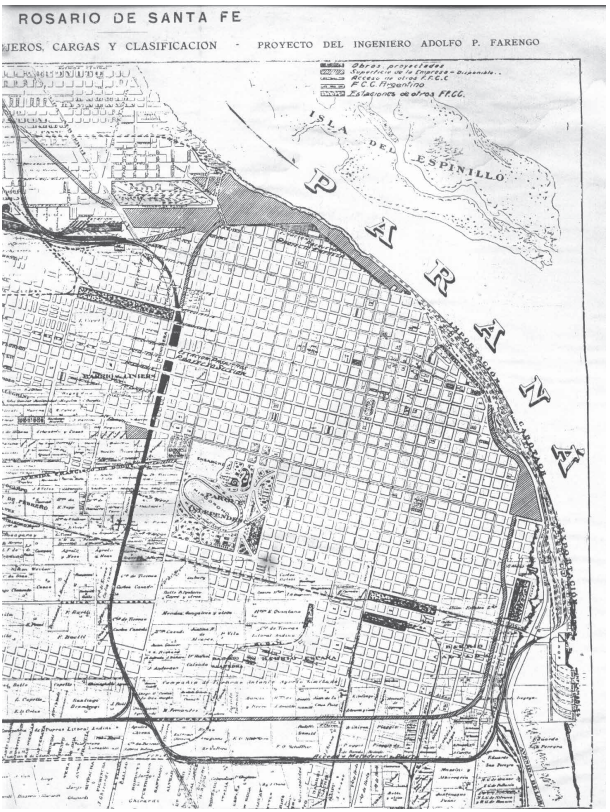


Figura 4: plano del reacomodamiento de trazados ferroviarios propuesto por el ingeniero Adolfo Farengo, el cual sería tomado de referencia por las asociaciones civiles, posteriormente incluido en el plan urbano como referencia sustancial del mismo. Fuente: Adolfo Farengo, *Plan de reestructuración ferroviaria*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1928.

Figura 5: detalle de la identificación de una de las asociaciones civiles incluidas en los folletos de divulgación de la propuesta de Farengo.
Fuente: folleto de la Federación de Fomento Edilicio. Rosario, 1928.

El primer artículo del estatuto de la Federación de Fomento Edilicio definía que su función era generar las condiciones para que las autoridades decidieran la elaboración de un plan regulador. En tal sentido se sumaron asociaciones profesionales, como la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos, que se manifestó mediante su revista *El Constructor Rosarino*; y la Sociedad de Arquitectos de Rosario, creada en 1927, cuya publicación fue *Arquitectura*. Todas bregaron por la elaboración de un plan urbano, más allá de las motivaciones y de las formas como entendían al mismo y las competencias por quedarse con el encargo. Y todas participaron del debate ciudadano, promoviendo el papel protagónico del técnico profesional, sin quedar ausentes las competencias entre saberes.

La ingeniería como mediación

Farengo era ingeniero civil de profesión y profesor universitario. Como funcionario de la Dirección Nacional de Ferrocarriles, y dada su implicación en el caso de Rosario, fue desarrollando una propuesta de reestructuración ferroviaria alternativa, paralelamente al conflicto entre la empresa y la municipalidad. Dicha propuesta fue apoyada e impulsada por las asociaciones civiles.

La propuesta consistió en una sistematización de las instalaciones ferroviarias que le permitiría resolver los conflictos entre las mismas y la estructura urbana, incluida la polémica nueva estación del FCCA sobre la costa. Su nuevo esquema implicaba reordenar los accesos de trenes, unificándolos y simplificando su presencia y contacto con el tejido urbano; la construcción de una nueva estación central de pasajeros que reemplazaría a las existentes y la del controvertido proyecto; como también la redefinición de las playas de cargas y maniobras. Todo ello incorporando criterios de separación altimétrica entre circulación ferroviaria y urbana, ya fuera haciendo subterráneas o elevadas las vías de trenes.

Basado en recomendaciones del ámbito de la ingeniería ferroviaria, la nueva estación central se ubicaría en el centro geométrico

del territorio municipal, en un sitio ocupado en grado incipiente y adyacente al núcleo central de la ciudad más densamente construido. Con ello liberaba a la costa del uso ferroviario, al trasladarlo al interior de la ciudad; de esta manera hacía disponible ese solar sobre la ribera para actividades urbanas y la construcción de un parque. Estos criterios, con tal grado de sistematización, no estaban presentes en ninguna propuesta a la fecha, como tampoco en el plan de Buenos Aires de 1925.

Farengo realizaba la crítica al plan de obras de la empresa FCCA desde la lógica ferroviaria, más que desde las disfunciones con la estructura urbana, aunque incluía esta cuestión de forma importante; y desde allí se articuló con el debate cívico suscitado alrededor del proyecto del FCCA. La estación proyectada por la empresa era una terminal, más ineficiente en su funcionamiento y aprovechamiento de las instalaciones que las estaciones de tráfico pasante, según la ingeniería ferroviaria. El tiempo de uso útil de las vías era mucho más extendido en las pasantes que en las estaciones terminales, por lo que Farengo argumentaba la desactualización del proyecto presentado por el FCCA. Asimismo, consideraba su localización inadecuada, en vista de la equidistancia de los flujos de circulación urbana de aquel entonces y principalmente de los futuros, los cuales se generarían con la expansión de la planta urbana en dirección opuesta a la ubicación de la estación (figura 6).

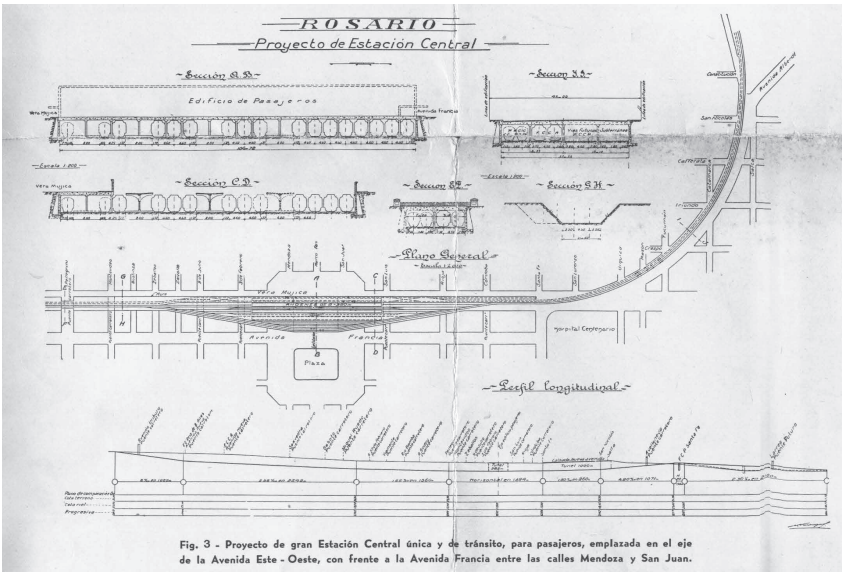


Figura 6: detalle del proyecto de estación central incluido en el plan. Fuente: Carlos María della Paolera, Adolfo Farengo y Ángel Guido, *Plan Regulador y de Extensión*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1935.

Pero además de todo ello, esta intervención del FCCA fue criticada por Farengo porque ocupaba una porción importante de la costa central, interfiriendo en sus atributos paisajísticos; dividía sectores de la ciudad e inhabilitaba la construcción de una avenida costanera, es decir, obstruía el desarrollo urbano en un sector clave. Con ello, Farengo se convirtió en un personaje relevante al establecer los fundamentos de un discurso que articulaba lo urbano y lo paisajístico con lo ferroviario. Brindó contenidos tanto a la prédica de las asociaciones civiles como a las autoridades municipales en contra de la empresa FCCA, hasta terminar siendo el artífice de una propuesta alternativa que tuvo un rol referencial en la polémica y el debate.

Farengo dejó planteada su propuesta en 1924[20], la cual fue utilizada en la discusión de esos años, reiteradamente presente en los folletos de las asociaciones civiles y posteriormente incluida en

[20] Adolfo Farengo, *Plan de reestructuración ferroviaria*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1928.

el plan urbano de 1935. Entonces fue ampliada con una profusa fundamentación y documentación que la avalaba, otorgándole a Farengo, por este aporte, el carácter de coautor del plan urbano, junto a Della Paolera y Ángel Guido. Todos los debates y consultas de esos años, incluso al mismo Hegemann en su visita de 1931 a Rosario, incluyeron una opinión sobre el plan de reestructuración ferroviaria de Farengo[21].

El método: Della Paolera en Rosario

A la luz de los debates, el Concejo Municipal, mediante ordenanza, creó la «Comisión Especial Pro Embellecimiento Edilicio»[22]. Fue un acto reflejo, reproduciendo el mecanismo de Buenos Aires que dio lugar al plan de 1925 reseñado anteriormente. Guido escribió en *Arquitectura* una editorial titulada «Urbanización de Rosario», donde criticó el carácter burocrático de la ordenanza y su mecanismo. Planteó que carecía de integrantes técnicos que pudieran atender «el proyecto del plan regulador de la ciudad», argumentado: «en nuestro país aún no existe una verdadera escuela de urbanistas, con experiencias propias, ya que todo lo escrito hasta el presente no ha pasado más allá de lo teórico, circunstancia, por otro lado, distinta a muchos países europeos, donde ya existen subdivisiones de la misma especialidad, por ejemplo en Francia, Jaussely y Forestier, arquitecto urbanista y arquitecto de jardines respectivamente»[23]. El ausente era el urbanista, por lo cual Guido propuso convocar un gran concurso de anteproyectos. A partir de distintas participaciones sobre diversos problemas y espacios de la ciudad, planteó conformar un concierto de posturas plurales con distintos saberes. Sin embargo, pronosticaba el fracaso de la iniciativa.

---

21 CIA y DM, Concejo Municipal de Rosario, diario de sesiones, año 1926, junio 1926, folios 135 y ss.

22 CIA y DM, Concejo Municipal de Rosario, ordenanza del 27 de septiembre de 1927. Posteriormente se llamará Comisión de Embellecimiento Edilicio y Urbanismo.

23 «Urbanización de Rosario», editorial de *Arquitectura*, No. 10, Rosario: Sociedad de Arquitectos de Rosario, octubre 1927, p. 19.

La sociedad con Carlos della Paolera fue fundamental para superar esta cuestión. Della Paolera era ingeniero y en 1928 había regresado de Francia graduado en el Instituto de Urbanismo de París[24]. Fue el primer latinoamericano en diplomarse en dicho instituto y su tesis, bajo la dirección de Marcel Poëte, estuvo referida al estudio de la evolución de Buenos Aires[25]. A instancias de Ángel Guido e invitado por el Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares en 1928, Della Paolera visitó Rosario para dar dos conferencias. Por su parte, Guido era un joven graduado como ingeniero-arquitecto en Córdoba[26]. Actuando como promotor cultural mantuvo una intensa vida académica, fundando nuevos espacios universitarios en Rosario y participando activamente en los debates sobre la arquitectura y la ciudad. Guido le ofreció a Della Paolera conformar una cátedra de urbanismo en la Facultad de Ciencias Matemáticas de la Universidad Nacional de Litoral. En 1929 comenzó así a impartirse la primera cátedra universitaria de urbanismo en Argentina en dicha universidad, con sede en Rosario. Fue un curso de los últimos años de las carreras de Arquitectura, Ingeniería y Agrimensura, cuya responsabilidad como titular fue ejercida por Della Paolera, secundado por Guido. Este nuevo espacio académico fue una instancia para desplegar sistemáticamente la definición del urbanismo y sus métodos, que Della Paolera expuso en sus conferencias, asimilados a la situación local por Guido, quien aportaba su visión desde el arte y la historia de la arquitectura para la definición del proyecto de ciudad (figura 7).

---

[24] Para información sobre Della Paolera, ver Alicia Novick y Raúl Piccioni, «Carlos María della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina», *Serie Crítica,* No. 16, Buenos Aires: IAA-FADU/UBA, 1990, pp. 1-26; Alicia Novick y Raúl Piccioni, «Carlos María della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino», *Anales del Instituto de Arte Americano,* No. 29, Buenos Aires; IAA-UBA, 1993, pp. 77-100.

[25] Carlos María della Paolera, «Contribution à l´étude d'un Plan d´aménagement, d´embellissement et d´extension de Buenos Aires. Étude sur la évolution de la ville», tesis inédita para optar al título de urbanista, París: Institut d'Urbanisme de Paris, 1927.

[26] Para información sobre Guido, ver Ana María Rigotti, «Guido», en Jorge Liernur y Fernando Aliata (eds.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004, 6 tomos, tomo 3, pp. 130-137.

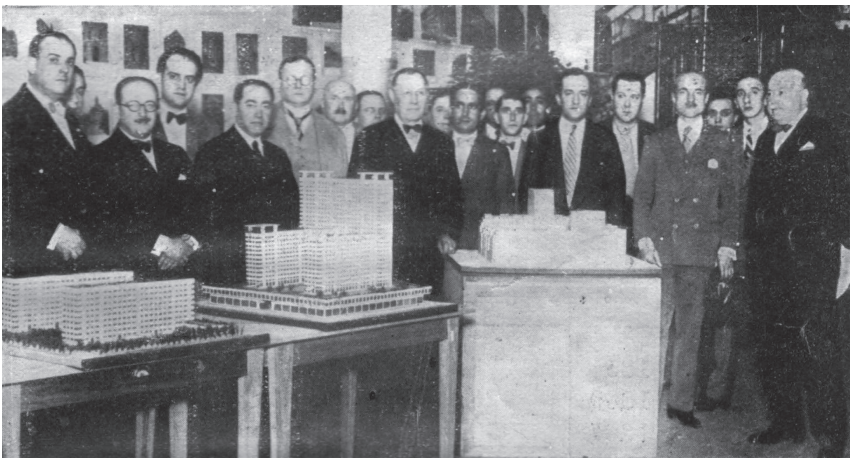


Figura 7: foto de inauguración de la «Exposición de Urbanismo» realizada en Rosario en 1931, en el marco de la visita de Werner Hegemann a la ciudad. Hegemann segundo desde la derecha; Della Paolera, segundo desde la izquierda; y a sus lados, en segunda fila más atrás, Guido a su izquierda y Farengo apenas visible a su derecha. Fuente: Werner Hegemann, *Problemas urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*, edición a cargo de Ángel González Theiler, Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.

En sus disertaciones[27], Della Paolera expuso su definición de urbanismo y los principios rectores y métodos de trabajo del mismo. Siguiendo las enseñanzas de su director Poëte[28], así como de Pierre Lavedan[29], consideró que la ciudad era un organismo viviente y que estudiar la evolución desde sus orígenes era «el primer principio consagrado por esta nueva ciencia»: «sin perder de vista los restos materiales y las constataciones de hechos fidedignos, se seguirá el examen de las variaciones sucesivas del aspecto material, creando así una perspectiva que, explicando el estado actual de la

27 Della Paolera, *Dos conferencias*...

28 Los cursos por los que pasó Della Paolera se encuentran condensados en Marcel Poëte, *Introduction à l´urbanisme: l´évolution des villes*, París: Boivin, 1929.

29 Pierre Lavedan, *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, París: Laurens Éditeur, 1926.

aglomeración, pueda permitir la deducción de reglas que guiarán las transformaciones necesarias para el futuro de la ciudad»[30].

Haciendo explícitas las divulgadas correspondencias entre la medicina y la nueva ciencia del urbanismo, el estudio de la evolución de una ciudad correspondía a la esfera de la «anatomía»: el análisis de los componentes y factores incidentes sobre las características del organismo urbano, «el hecho revelador de su fisonomía», apoyándose en la estadística para establecer la medida tanto de los factores positivos como de los negativos. Todo ello se transformaba en el *diagnóstico* –«el diagnóstico de la clínica»– donde quedaban organizados y jerarquizados los problemas que el plan debería atender en su confección. El programa de intervenciones del plan entonces derivaba de estos procesos previos. Con ello marcaba la diferencia con los planes urbanos anteriores y con las intervenciones de embellecimiento, como con todo lo que hasta el momento se conocía como «arte urbano», al que consideraba Della Paolera obsoleto por carecer de conocimiento sobre las situaciones en que opera, contraponiéndoles su definición de «urbanismo científico». Con el diagnóstico planteado en estos términos y los mecanismos del arte urbano puestos *a posteriori* de ese diagnóstico, «el urbanismo saldrá definitivamente de muchas soluciones empíricas, para entrar de lleno en el cuadro de los conocimientos científicos»[31].

Asimismo, Della Paolera delimitaba y proponía la tarea del urbanista como la confección de un conjunto de documentos e investigaciones denominado «expediente urbano», condensador del diagnóstico, donde reposaba el análisis minucioso de la evolución de la ciudad y sus necesidades presentes y futuras. Además, basado en estudios de diversas disciplinas, como conclusión dejaba establecido el programa básico para la confección del plan urbano. El expediente urbano fue entonces la pieza clave, el encargo al que debía aspirar todo urbanista y al que Della Paolera se postuló como su mejor y

[30] Della Paolera, *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos,* Rosario: Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario, 1928, p. 8.

[31] *Idem.*

único candidato. Para ejemplificar, mencionaba los *dossiers urbains* de Francia o los *civic surveys* de Inglaterra[32].

En su rápido análisis de Rosario, puso en valor la implantación de la ciudad sobre el río, la importancia de esa característica geográfica; dio su apreciación positiva del plan de reestructuración ferroviaria de Farengo; apoyó la construcción de una avenida costera y planteó el traslado del puerto, entre los puntos más sobresalientes donde también hubo referencias al tránsito y la habitación. Pero justamente, utilizó esos mismos temas y visiones para articularlos dentro de esta matriz metodológica que definió y representó el punto de mayor atracción e innovación de su visión.

Fin de controversias y forma del plan

Della Paolera todavía no tenía en Buenos Aires recepción acorde a su condición de urbanista diplomado, por lo que Rosario significó una oportunidad para él. Por su parte, Guido reconocía no contar con las herramientas específicas de un urbanista como Jaussely. Aquí es donde un alumno de este último, entre otros de los profesores de Della Paolera en el Instituto de París, instruido en los mecanismos de la «nueva ciencia» del urbanismo, aportaba el método para que los proyectos de arquitectura pensados por Guido dejasen su parcialidad espacial y se convirtieran en piezas de una estructura comprehensiva de la ciudad en su totalidad (figura 8).

[32] *Ibid.*, p.14.

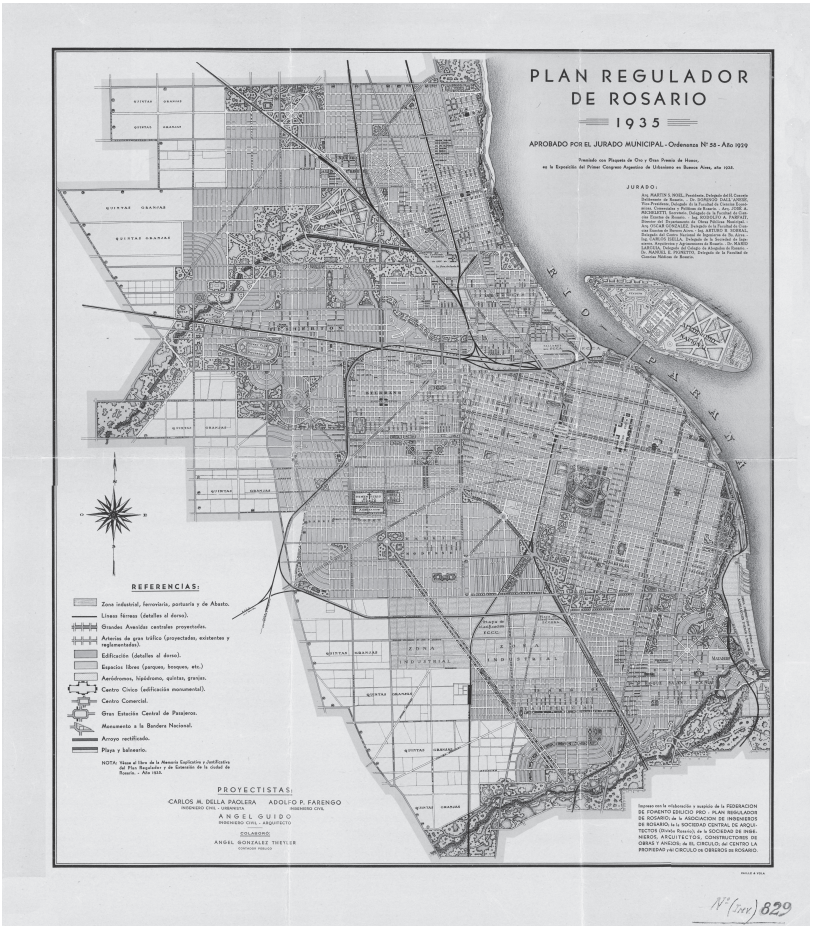


Figura 8: Plano General del Plan Regulador.
Fuente: Carlos María della Paolera, Adolfo Farengo y Ángel Guido, *Plan Regulador y de Extensión*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1935.

A medida que avanzaba el entendimiento de Della Paolera con Guido, se hacía inevitable la búsqueda de unión con Farengo, quien representaba un amplio consenso alrededor de su plan para el problema ferroviario que se había ubicado en el centro del debate. De esta manera se conformó un equipo de trabajo con tres ingenieros de diferentes inclinaciones: la especialización en transportes, en el caso de Farengo; la vocación por la ordenación orgánica y científica

de las actividades humanas, en Della Paolera; y la dedicación proyectual arquitectónica desde la cultura, en el caso de Guido. Esta fue la trama constitutiva del «Plan Regulador y de Extensión de Rosario» de 1935, después de que los tres ofrecieran, en 1929, sus servicios profesionales directamente al Concejo Deliberante de la ciudad para realizar el plan urbano (figura 9)[33]. Contra todas las recomendaciones de llamado a concurso y deliberación pública, este equipo actuó –con aval y peso del Centro Argentino de Ingenieros– para quedarse con el encargo directo del municipio[34], objetivo que consiguieron con la Ordenanza del Plan Regulador de Rosario; el primer artículo de esta recomendó a dichos profesionales «la confección del plan regulador, reformador y de extensión de la ciudad del Rosario y la zona que la circunda»[35]. Hubo lógicas protestas desde asociaciones civiles y profesionales, como también de la oposición política, pero el ofrecimiento logró imponerse al justificarse en el ahorro de recursos y tiempo que la modalidad de contratación directa supuestamente implicaba.

[33] CIA y DM, Concejo Municipal de Rosario. diario de Sesiones, año 1929, octubre 1929, folio 745.

[34] Ver Oscar Bragos, *El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*, Rosario: Curdiur, 1992, p. 17.

[35] CIA y DM, Concejo Municipal de Rosario, ordenanza del Plan Regulador de Rosario, ordenanza Nº 58, aprobada por Concejo el 8 de octubre de 1929, promulgada el 21 de octubre de 1929.

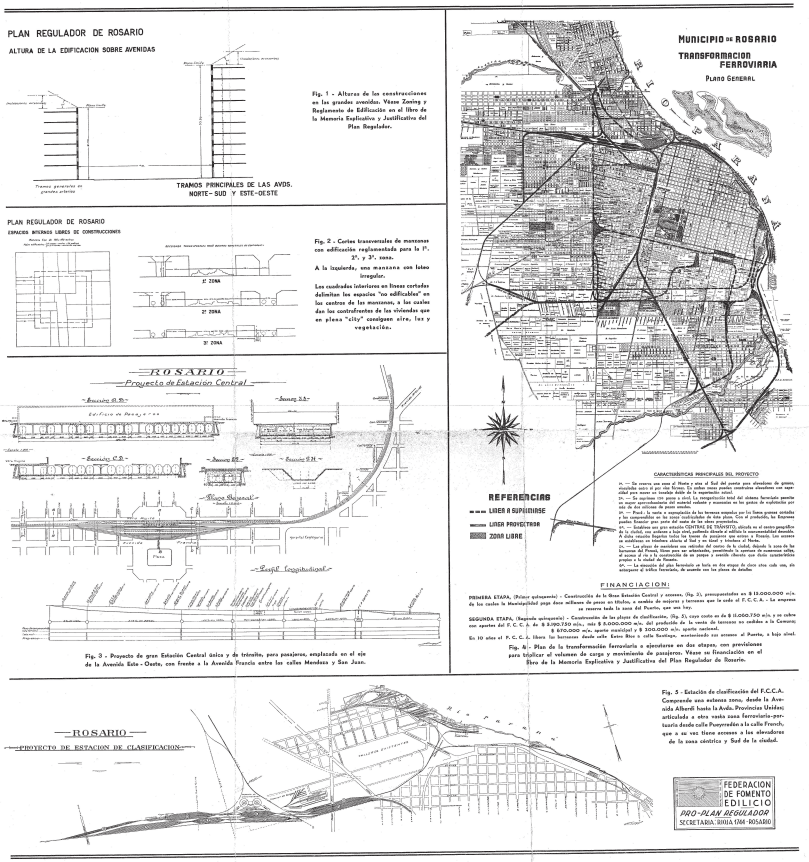


Figura 9: información en el reverso del Plano General del Plan Regulador. Junto a definiciones sobre la edificabilidad, sobresalen las obras ferroviarias de reacomodamientos de trazados, playas de cargas y el proyecto de una nueva estación central. Fuente: Carlos María della Paolera, Adolfo Farengo y Ángel Guido, *Plan Regulador y de Extensión*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1935.

Las bases de esta ordenanza fueron tomadas de la respuesta que oportunamente diera la Sociedad Central de Arquitectos ante las consultas realizadas por el Concejo a distintos especialistas e instituciones. De esta respuesta se pudo extraer un programa sobre el cual contratar a Della Paolera, Farengo y Guido para la confección del plan. La «ordenanza-contrato» estipulaba las piezas con que debería contar el trabajo, incluyendo planos cuyas cantidades, informaciones y escalas se especificaban explícitamente junto a

documentos técnicos. Se dividían en dos paquetes: uno el expediente urbano a realizar en ocho meses, donde constaran los datos de la situación de la ciudad; otro paquete era el plan regulador para desarrollar en 18 meses, donde debían estar todas las propuestas y los mecanismos financieros previstos para su realización. Además, se creaba un jurado al cual sería sometida la aprobación definitiva del plan, compuesto por representantes de instituciones académicas y profesionales, así como de oficinas públicas, donde primaban arquitectos e ingenieros, más un jurista, un médico y un financista[36].

En definitiva, con la ordenanza se estaban institucionalizando las ideas de Della Paolera, sus métodos principalmente referidos al expediente urbano; también los posicionamientos que estaban alcanzando los profesionales de la ingeniería y la arquitectura por sobre otras disciplinas, como el paisajismo; así como las estrategias derivadas del higienismo, el cual también pugnaba por alzarse con la primacía sobre el conocimiento de la ciudad. Quedaban fuera las asociaciones civiles, que en la mayoría de los casos representaban intereses parciales motorizados por propietarios inmobiliarios. Pero también existían agrupamientos de demandas vecinales que podrían haber evolucionado en un mecanismo participativo –logrando abrir un proceso de carácter reformista– manifiesto en los inicios de los debates; sin embargo, con el correr del tiempo, estos se fueron diluyendo entre la tecnocracia de los especialistas y las maniobras de los intereses más fuertes que habían logrado instalarse en el proceso del plan.

[36] La composición del jurado era: un ingeniero o arquitecto designado por el Consejo de la Facultad de Ciencias Exactas; un ingeniero o arquitecto especializado en urbanismo, nombrado por el Concejo Deliberante; el director del Departamento de Obras Públicas Municipal; un ingeniero o arquitecto especializado en urbanismo, designado por el Consejo de la Facultad de Ciencias Exactas de Universidad de Buenos Aires; un ingeniero delegado del Centro Nacional de Ingenieros de Buenos Aires; un arquitecto delegado de Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires; un arquitecto o ingeniero delegado de la Sociedad de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores; un jurista designado por el Colegio de Abogados; un financista designado por el Consejo de la Facultad de Ciencias Económicas; un higienista designado por el Consejo de la Facultad de Ciencias Médicas.

Una serie de sucesos hizo que los plazos previstos en la ordenanza fueran extendidos, por lo cual el plan vio la luz recién en 1935. Repercusiones locales de la crisis del 1929, la interrupción del orden democrático en el país con la suspensión del Concejo Deliberante de la ciudad, los cuestionamientos a la contratación directa, todos esos factores difirieron el encargo efectivo a 1931. En ese momento Farengo y Della Paolera tenían mayores responsabilidades en Buenos Aires, por lo que Guido se hizo cargo plenamente, definiendo los contenidos y formas finales que el plan adquirió en su presentación definitiva en 1935.

Guido había organizado la visita de Hegemann a Rosario (figura 7)[37], respondió con un libro la visita de Le Corbusier a Buenos Aires[38] y realizó una estadía en Estados Unidos, experiencias que le permitieron enriquecer y evaluar los contenidos del plan con las herramientas y recursos del *planning* norteamericano. Sistematizado en el *American Vitruvius*[39], como también en el *Report* para Oakland y Berkeley[40], el enfoque de Hegemann fue volcado en Rosario y el plan urbano en gestación. El *Report* justamente establecía un modelo de imbricación pragmática de la infraestructura ferroviaria con la problemática urbana. Junto a las aportadas por Della Paolera, con estas otras se sumaban al trabajo del Plan de Rosario otras influencias del debate internacional en una particular síntesis.

[37] Werner Hegemann, *Problemas urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*, edición de Ángel González Theiler, Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.

[38] Ángel Guido, *La machinolatrie de Le Corbusier*, Rosario: s.e., 1930 (versión sintética en español en Ángel Guido, «La Maquinolatría de Le Corbusier», *Colegio de Arquitectos*, No. 2, Vol. 15, La Habana: febrero 1931, pp. 29-32).

[39] Werner Hegemann y Elbert Peets, *The American Vitruvius: an Architect's Handbook of Civic Art*, Nueva York: Book Publishing Co., 1922.

[40] Werner Hegemann, *Report on a City Plan for the Municipalities of Oakland and Berkeley*, Oakland, California: The Kelley-Davis Co. printers, 1915.

Alcances: el empeño en la capacidad científica y la inserción gubernamental

Farengo fue designado, en 1931, director general de la Dirección Nacional de Ferrocarriles; por ello renuncia a los servicios en Rosario, aunque posteriormente brindó su asesoramiento para completar con mayor detalle su plan de reestructuración ferroviaria oportunamente realizado en 1924. Della Paolera, con más ascendencia y responsabilidades en Buenos Aires, comenzó a relajar su atención en Rosario, ya que en 1932 fue designado al frente de una nueva dirección del Plan de Urbanización[41] en la municipalidad de Buenos Aires; en 1933 se establecía la cátedra de Urbanismo en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires[42].

De alguna manera, se estaba consolidando en el país la presencia de una práctica y una reflexión sobre la ciudad en las instituciones, organigramas administrativos y sedes universitarias. El plan de Rosario fue reconocido y premiado en el Congreso de Urbanismo de 1935[43] y sus autores quedaron consagrados como las figuras clave de la nueva disciplina en Argentina. A esa fecha fue uno de los únicos planes formalizados que atravesaron las instancias administrativas y superaron la condición de proyectos particulares. En Buenos Aires, Della Paolera no alcanzó en sus actuaciones la consecución de un plan, llegando incluso a teorizar sobre su desconfianza en ese instrumento y proponiendo un urbanismo por proyectos; resulta difícil, empero, dilucidar si esa desconfianza era

---

41 Decreto del Intendente Municipal del 5 de febrero de 1932 y ordenanza Nº 4576 del Honorable Concejo Deliberante de Buenos Aires, diciembre de 1932. En febrero se crea el «Servicio Técnico de Estudios Urbanos» y en diciembre se convierte en «Oficina del Plan de Urbanización», que posteriormente funcionó a 1943 como «Dirección del Plan de Urbanización». Legislatura de la ciudad autónoma de Buenos Aires, Biblioteca Esteban Echeverría.

42 Carlos María della Paolera, «Enseñanza del Urbanismo. Método y programa», *Revista del Centro de Estudiantes de la Facultad de Ciencias Matemáticas*, No. 5, Rosario: segundo trimestre 1933, s. p.

43 «Exposición del Primer Congreso Argentino de Urbanismo en Buenos Aires en el mismo año 1935», en *Primer Congreso Argentino de Urbanismo,* Buenos Aires: Publicación oficial, 1937, 3 tomos, tomo III, p. 51.

motivada por sus convicciones o por la imposibilidad que fijaban las condiciones políticas coyunturales[44]. Aún sin plan, en Buenos Aires se generó una estructura administrativa dentro del gobierno local de la ciudad que superó y otorgó un abordaje gubernamental estable y continuo, intentando integrar las perspectivas sectoriales de dependencias particulares –las direcciones de parques y paseos o sanidad, por ejemplo– que pugnaban por hacerse cargo de la intervención en la ciudad.

Aunque no consiguió insertarse administrativamente en la estructura gubernamental, como lo haría Buenos Aires en su plural acumulación de su proceso de conformación, el Plan Regulador de Rosario alcanzó a sintetizar experiencias, recursos y experticias. Con esa síntesis, logró una visión de conjunto convincente. Por contraste, la comisión de artistas y notables de la cultura del plan de Buenos Aires de 1923, con sus sensibilidades y batallas estéticas, no llegó más allá de las maniobras paisajísticas, con los proyectos orientados a convertir en un jardín los espacios urbanos significativos de la ciudad. A esa y otras experiencias anteriores se refiere implícitamente el plan de Rosario de 1935, cuando en su introducción afirma que «faltó uniformemente el método, la unidad de vistas, la concepción del conjunto y la previsión del futuro»[45]. Estaba clara la vocación de marcar el inicio de una nueva etapa y definición para el plan urbano.

La ciudad comenzaba a ser un problema científico. En la medida en que paulatinamente se iban visualizando las partes de la ciudad con sus roles dentro de una estructura que además se reconocía en una evolución temporal, el urbanismo perfeccionaba progresivamente sus procedimientos; a través de ellos, la ciudad se convertía en una pieza a abordar sistemáticamente para transformarla en sentido positivo y metódico. Una aspiración fundacional del urbanismo que pervivió en el tiempo con diferentes modalidades, de aquellos años hasta nuestros días.

---

44 Municipalidad de Buenos Aires, *Boletín del Honorable Concejo Deliberante,* No. 39-40, 1943. En el mismo se hace un inventario de las actuaciones realizadas por la dependencia municipal a cargo de Della Paolera, donde constan propuestas y proyectos pero sin articularse en un plan formalizado.

45 Della Paolera, Farengo y Guido, *op. cit.*, p. 9.

En Argentina, siguiendo la forma que adoptó históricamente la organización federal del Estado, las provincias y los municipios siempre detentaron la totalidad de las competencias en materia de planificación y ordenamiento dentro de su ámbito territorial. Eso explica en parte que no haya antecedentes de legislación urbanística de alcance nacional; por el contrario, y según la crónica hecha, fue la demanda de planes urbanos desde los niveles municipales la que impulsó la emergencia del urbanismo. Iniciativas que justamente se oponían a las visiones parciales de un Estado nacional que intervenía solo a partir de obras vinculadas a las infraestructuras ferroviarias y portuarias, como se ha tratado de mostrar.

Dois projetos para o Rio de Janeiro dos anos 1930. Antecedentes e repercussões[1]

Eloísa Petti Pinheiro
Universidade Federal da Bahía

Introdução

Os franceses são importantes na internacionalização do tema do urbanismo e, como a França influencia o Brasil desde princípios do século XIX, é natural que profissionais de origem francesa venham ao Rio para tentar resolver os problemas da cidade na primeira metade do século XX.

O período Pereira Passos (1902-06) e sua reforma urbana não acabam com a fascinação que Paris e a França despertam na sociedade carioca. A década de 1910 não se caracteriza como um período de grandes intervenções no urbano, mas tampouco podemos dizer que se tenha deixado totalmente de pensar a cidade e seus problemas. Mas é na década de 1920 que o Rio, uma vez mais, volta a ser o centro das atenções. Seu espaço urbano sofre drásticas cirurgias como, por exemplo, o desmonte do Morro do Castelo. Nessa época são convidados renomados arquitetos e urbanistas que propagam soluções para a cidade.

Em finais da década de 1920, Alfred Agache, arquiteto-urbanista francês, realiza um projeto de expansão, renovação e embelezamento para a cidade do Rio, segundo os princípios da Beaux-Arts, com

[1] Este texto tem como referência parte do capítulo 3 do livro de Eloísa Petti Pinheiro, *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* (2002), Salvador: Edufba, 2011, 2ª ed.

claras influências do *city planning* americano. Também segue o modelo haussmanniano, pois as avenidas propostas têm relação com aquelas referidas no plano de Burnham e Bennet para Chicago, consideradas como uma reinterpretação de Haussmann e Paris, feita pelos norte-americanos.

Le Corbusier, em 1929, passa pelo Rio e deixa o croqui de um projeto de ordenação para a cidade baseado em quatro princípios fundamentais: o descongestionamento do centro da cidade; o aumento da densidade populacional; a ampliação dos meios de circulação; e a ampliação das áreas de parque. Seu projeto compõe-se de um viaduto-residência que cruza a malha urbana por cima das edificações existentes e que tem como jardim as encostas das montanhas e como panorama a Baía de Guanabara.

O que acontece no Rio de Janeiro, ou seja, o embate entre a visão academicista e os novos paradigmas modernistas dos anos 1920 até 1940, também se observa em outras capitais da América do Sul. Este momento de transição entre as formas de pensar a cidade e o urbanismo, os resquícios da influência da Beaux-Arts nos arquitetos e urbanistas da época, muitos formados ou com estágios em Paris.

No período anterior, o francês Joseph Bouvard esteve em Buenos Aires, em 1907, e em São Paulo, em 1911; o inglês Barry Parker esteve em São Paulo no final da década de 1910; o italiano Augusto Guidini ganhou o concurso, em 1911, para um plano de avenidas em Montevidéu; e o inglês Ernest Coxhead apresenta um plano para Santiago do Chile, em 1913, deixando, todos eles, sem dúvida, grandes influências nestas –e com reflexos em outras– cidades sul americanas.

Em São Paulo, em 1911, a realização do plano de melhoramentos do urbanista Joseph Bouvard cria a parque do Anhangabaú, que veio a se transformar no local emblemático da cidade[2]. Em 1919, Barry Parker, trabalhando em conjunto com a Companhia City, propõe um cinturão aberto de parques, fazendo um círculo completo em volta da

[2] José Geraldo Simões Jr., «Melhoramentos na área central de São Paulo: o caso da renovação da rua Líbero Badaró, 1911-1918», en Maria Cristina da Silva Leme (ed.), *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, Salvador: Edufba, 2005, 2ª ed., pp. 205-218.

cidade. Doze anos mais tarde, Francisco Prestes Maia se inspira neste plano para propor um sistema de parques para a cidade. O Plano de Avenidas de Prestes Maia, de 1930, é composto de um sistema de avenidas radiais e perimetrais. A primeira perimetral, que envolve a cidade, é inspirada em Eugène Hénard e dela irradiam um circuito de radiais. No total são três perimetrais denominadas de *parkways* que, apesar de próximo do proposto por Barry Parker, não teriam o propósito de conter o crescimento da cidade.

Em 1929, na mesma viagem em que passa pelo Rio, Le Corbusier também realiza uma proposta para São Paulo. Aqui, seu viaduto-residência se desdobra em dois eixos que se cruzam ortogonalmente no centro da cidade. Os dois viadutos se apoiam no cume das colinas existentes; nos vales, as estruturas que suportam o viaduto, se preenchem com escritórios, no centro da cidade e de residências nas periferias[3].

Outras cidades brasileiras também passam por reformas urbanas e são objeto de propostas de urbanistas dentro das mais variadas tendências: Porto Alegre, Vitória, Recife e Salvador. Neste artigo, nos deteremos no Rio de Janeiro.

As discussões sobre intervenções nas cidades brasileiras, principalmente no Rio de Janeiro, se originam no início do século XIX quando a Corte Portuguesa se instala no Brasil. A urbanística brasileira nasce como uma herança do pré urbanismo progressista europeu, que nos chega através da França no início do século XIX, com a chamada Missão Francesa. Podemos identificar como primeiro período na formação do pensamento urbanístico no Brasil, de 1895 a 1930, o momento quando a temática central diz respeito aos planos de intervenção urbana e ao aparecimento de técnicas para resolver as questões da cidade como saneamento, a circulação e a legislação urbanística.

[3] Xavier Monteys, *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier,* Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña, Serbal, 1996, p. 181.

Projetos para o Rio durante o século XIX

A cidade do Rio é objeto de intervenções a partir do momento que se tornou a capital do Vice-Reino do Brasil em 1763, mas estas intervenções se intensificam quando a Corte Portuguesa, que fugia das guerras napoleônicas, se transfere para o Brasil em 1808 e o Rio de Janeiro assume o papel de capital do Reino Unido de Portugal, Algarve e Brasil.

A nova população que chega, aproximadamente 20 mil pessoas, exige uma nova estrutura urbana. Em 1816, chega ao Rio a chamada Missão Francesa, composta por numerosos artistas galos, trazendo com eles a influência francesa tanto nas artes como na arquitetura. Grandjean de Montigny, integrante da Missão Francesa, propõe, entre os anos 1825 e 1827, intervenções no espaço construído do Largo do Paço e do Campo de Sant'Ana. Ele introduz a noção de conjunto, propõe a abertura de ruas e preocupa-se com a salubridade e a circulação dentro da Cidade Velha. Há uma proposta de articulação entre o núcleo central e as novas áreas de expansão (figura 1). No Largo do Paço, o projeto, provavelmente de 1825, consiste na construção de um Palácio Imperial que se abre a uma grande praça e ao mar, e na abertura de uma nova avenida, até uma interseção em semicírculo, que enlaça com as ruas dos quarteirões centrais e prolonga-se até a Praça do Rossio, no coração da cidade.

Figura 1: Projeto de abertura de uma rua imperial, projeto de Grandjean de Montigny, c. 1825. Fonte : Andre Lortier (ed.), *Paris s'exporte: architecture modèle ou modèles d'architectures.* Paris: Éditions du Pavillon de l'Arsenal-Picard, 1995, p.143.

Em 1827, Grandjean propõe a redução das dimensões do Campo de Sant'Ana, nesta época chamado de Praça da Aclamação, projetando uma nova praça inscrita na antiga com uma rua entre elas, «... com quatro entradas principais para a praça e, limitada no perímetro interno, por um correr de edifícios, de 15 braças de profundidade,

circundados, do lado da praça, por pórticos, destinados a passeio do povo e ao comércio»[4]. O projeto é, evidentemente, baseado na Rue de Rivoli em Paris, e tem a intenção de criar um centro novo, a partir do qual se faça a reestruturação da área urbana nos moldes modernos.

Já o Engenheiro Militar Major Henrique de Beaurepaire Rohan[5], diretor de Obras Públicas em 1843, apresenta um relatório geral sobre a cidade junto com a proposta de um projeto de intervenção urbana, o que rompe com o monopólio de arquitetos e médicos em diagnosticar e condenar a cidade. Seu informe divide-se em duas partes: a primeira faz referência à salubridade pública e a segunda ao embelezamento da cidade e à comodidade de seus habitantes. As sugestões da primeira parte referem-se à rede de esgoto - incluindo o de águas pluviais -, à zona pantanosa do Mangue, ao Morro do Castelo, ao matadouro, aos cemitérios, à arborização e aos dejetos urbanos.

Para resolver os problemas das águas pluviais, o projeto sugere elevar a caixa das ruas acima do nível do mar e construir sarjetas junto às calçadas. Na área do Mangue, projeta um canal navegável, a partir de um braço de mar. Sobre o desmonte do Morro do Castelo, o autor argumenta que, desde o século XVIII, este e outros morros são considerados fatores de insalubridade e uma barreira para a expansão da cidade. A segunda parte do relatório analisa as vias de comunicação, as praças, a pavimentação, as pontes, os cais marítimos, os mercados fechados e os cortiços. O autor propõe um plano radical de transformação do tecido existente, justificando com a análise dos pontos anteriormente citados. É um plano de reforma que se destina a uma parte da cidade velha onde se encontram 5.657 imóveis, aproximadamente um terço da cidade construída. «Eu não conto certamente com reconstruir toda a cidade, mas somente a

[4] Paulo F. Santos, *Quatro séculos de arquitetura*, Rio de Janeiro: Instituto dos Arquitetos do Brasil, 1981, p. 49.

[5] Sobre esse projeto veja Margareth. da S. Pereira, *Rio de Janeiro: l'éphémère et la pérennité - Histoire de la Ville au XIXème siècle,* Paris: Ehess, 1988, que analisa detalhadamente seu conteúdo.

parte que existe da Praça da Aclamação para baixo, aquela que é mais problemática»[6].

O engenheiro sugere nivelar a cidade a partir da Praça da Aclamação até a praia, na direção leste, com novos quarteirões quadrados com 65 metros de lado e ângulos chanfrados, as ruas com um mínimo de 17m de largura e os lotes com 12m de frente pelo menos. Por trás de cada quarteirão, há uma rua de serviço destinada à circulação dos veículos, dos escravos, dos vendedores ambulantes, etc. As casas possuem água corrente e uma parte do lote deve-se destinar a um jardim. As praças, cuja localização e dimensões não são definidas, são destinadas a distintos usos: umas públicas, outras para mercados e outra reservada para as edificações da administração pública.

Sob a influência da Beaux-Arts, o autor defende a construção de uma nova cidade sobre a velha, condenada por suas práticas, para reabilitá-la material, moral e economicamente. O argumento é o de recuperar a imagem do Rio porque desse modo «... os milhares de artistas estrangeiros vão nos trazer suas manufaturas, seus ateliers, seus conhecimentos... que contribuirão enormemente a um desenvolvimento formidável de nossa população, a uma revolução de nossas indústrias»[7]. Por fim, Beaurepaire oferece pela primeira vez uma proposta para as residências da população de baixa renda. Sugere a construção de uma edificação com comércio, serviços e em torno de 160 apartamentos para alugar a preços baixos, promovida pelo Estado ou pela iniciativa privada.

As propostas feitas pelo Engenheiro Henrique Beaurepaire não se baseiam em nenhum exemplo preciso e pretendem dotar a cidade do Rio de um modelo espacial totalmente novo[8]. Ainda que esse modelo não chegue a ser implantado, alguns pontos da proposta transformam-se em alvo de discussões.

Em 1874, o Imperador D. Pedro II designa uma comissão para elaborar um plano urbanístico para a capital do Império. É seu

---

6 Henrique de Beaurepaire Rohan, *Relatório do Estado das Obras Municipais*. Rio de Janeiro: Typ. do Diário, 1843, p. 14, *apud* Pereira, *op. cit.*, p. 221.

7 *Ibid.*, p. 224.

8 Seu projeto, de 1843, é anterior às principais intervenções em cidades europeias como Paris, Barcelona ou Viena.

primeiro plano e coincide com os anos prósperos, quando o cultivo do café chega ao seu apogeu e o Rio impõe-se como o grande centro comercial do País, mas também como um dos mais insalubre e epidêmico. A comissão compõe-se por três engenheiros: Jerônimo Moraes Jardim, Marcelino Ramos da Silva e Francisco Pereira Passos. Propõe um plano de reformas cujos pontos principais são a abertura de ruas e avenidas com até 40m de largura e novas praças: «...um plano geral para o alargamento e retificação de várias ruas desta capital e para a abertura de novas praças e ruas, com o fim de melhorar suas condições higiênicas e facilitar a circulação entre seus diversos pontos, dando ao mesmo tempo mais beleza e harmonia ás suas construções»[9].

Nessa proposta, dá-se uma especial atenção à ventilação das casas, para melhorá-las, e ao deságue das águas pluviais. Os novos alinhamentos evitam a demolição de importantes edifícios públicos e privados. São regulamentadas as larguras das calçadas e dos passeios laterais, as alturas das arcadas e dos pórticos, sempre que for necessário cobri-las. Também são indicadas ruas e praças que necessitam alargamento ou retificação e é projetada a implantação das melhorias necessárias à salubridade pública. É também um plano de expansão que inclui os bairros mais próximos. No primeiro relatório, são apresentados os projetos referentes aos bairros existentes no vetor de expansão norte da cidade, da Praça da Aclamação até a raiz da Serra do Andaraí. Os principais ítens propostos são a construção de uma avenida que parte da Praça da Aclamação e vai em direção ao Andaraí e ao Engenho Velho, com 40m de largura (18 de rua e 11 de calçada de cada lado) e 4.870m de comprimento, e a execução de um tratamento higiênico do Canal do Mangue, sua limpeza e prolongamento.

Segundo Benchimol[10], as avenidas propostas pelos membros da comissão alinham-se com as novas concepções urbanísticas em

---

9 Francisco Pereira Passos, *Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro,* Rio de Janeiro: A Comissão, 1875, p.1.

10 Jaime L. Benchimol, *Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992, p. 142.

prática nas cidades europeias segundo o modelo de Haussmann em Paris. A diferença é que, em vez de destruir o Centro derrubando quarteirões operários, essas são projetadas para a periferia, áreas ainda pouco urbanizadas, orientando e criando condições para a expansão da malha urbana. Nessa época, uma intervenção no Centro seria muito cara e significaria um preço político alto. Desta forma, a comissão deixa de especificar trabalhos necessários na área central, foco dos problemas mais graves, frente à impossibilidade de concretizar um orçamento preciso para as intervenções e desapropriações indispensáveis.

> No traçado das novas ruas e avenidas a Commissão procurou conservar as direcções rectilineas tanto quanto o permitiam os accidentes do terreno e as construcções existentes, sem perder de vista as condições de belleza e as conveniencias da circulação. Extensas ruas em linha recta nem sempre produzem bom effeito, porque a uniformidade dá-lhes geralmente um aspecto monotono e triste, ou pelo menos fatiga a vista de quem as percorre. Algumas inflexões de alinhamento são necessarias para produzir variedade e mostrar os edificios sob angulos diversos; e determinam igualmente efeitos de sombra e de luz, que contribuem para realçar a belleza do panorama, oferecendo novos pontos de vista[11].

A comissão preocupa-se com a estética das novas ruas e com a construção de edifícios particulares, mas é contrária a um tipo predeterminado de fachada, já que cada uma deve refletir sua função ou seu nível social, o que deixa abertura a uma ocupação diferenciada. Os engenheiros condenam os construtores sem formação profissional e aconselham a nomeação de um arquiteto ou engenheiro por distrito, para que examinem os projetos de construção e realizem a fiscalização das obras, assegurando o cumprimento das normas de construção. Na proposta para a execução dos projetos, sugere-se que o Estado não custeie as intervenções, já que se prevê uma forte oposição caso assuma gastos tão altos. A proposta é que seja confiada a execução do projeto a uma empresa capaz de torná-lo realidade.

[11] Passos, *op. cit.*, p. 7.

A não execução do projeto da Comissão de Melhoramentos estimula a apresentação de muitos outros, menos ambiciosos e mais pontuais, como o de Antônio Rebouças, que propõe uma avenida às margens da Baía de Guanabara. Em todas as propostas podemos perceber tendências. Por exemplo, todos eles voltam-se principalmente para a parte antiga da cidade, situada dentro do quadrilátero formado por quatro morros. As propostas são, basicamente, para a abertura de grandes avenidas em sentido norte-sul ou leste-oeste.

Durante todo o século XIX, as propostas de intervenção na cidade partem de arquitetos como Montigny, de um engenheiro militar como Beaurepaire, de um engenheiro civil como Pereira Passos e até de um empresário como Giuseppe Fogliani, que em 1883 apresenta um pedido de abertura de uma avenida no centro no sentido leste-oeste a fim de melhorar o saneamento da cidade e mudar a impressão desagradável que está causava nos estrangeiros que aqui chegavam (figura 2). Os médicos sanitaristas têm um peso importante nas críticas sobre a cidade suja e sem urbanismo.

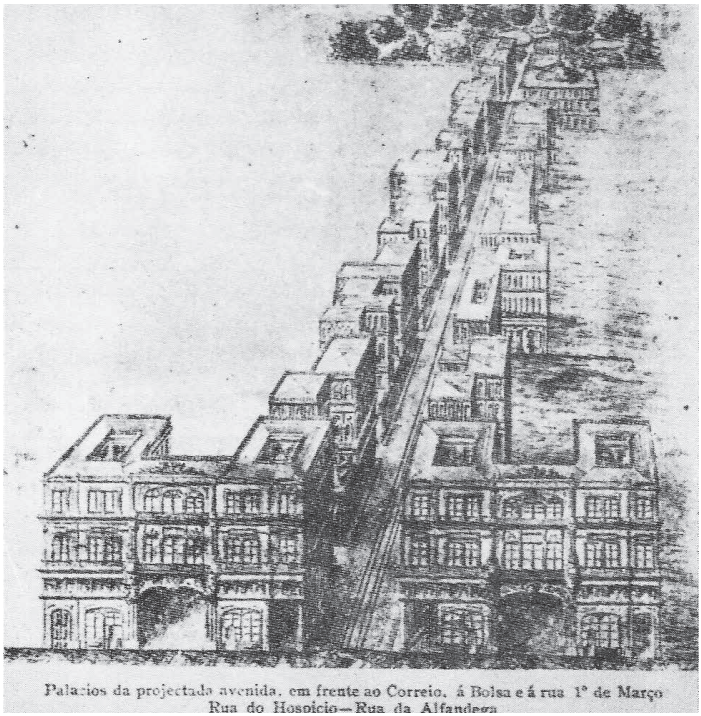


Figura 2: Projeto apresentado por Giuseppe Fogliani. Fonte: Giovanna Rosso del Brenna (org.), *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II,* Rio de Janeiro: INDEX, 1985.

Na segunda metade do século XIX, organizações intelectuais contribuem com suas discussões, ideias e propostas da reforma do espaço urbano do Rio, principalmente na que se produz em princípios do século XX. A Escola Politécnica, que se dedica à Engenharia Civil, é inaugurada em 1874, após a transformação da Escola Central que se dedicava à Engenharia Militar, tratando de suprir a necessidade de mão de obra especializada para as obras que se realizam no país.

Da Escola Politécnica[12] surge em 1880 o Clube de Engenharia, onde alunos recém-saídos da escola, alguns industriais e

[12] Oswaldo Porto Rocha, *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920,* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1995, pp. 42-43.

comerciantes, debatem assuntos os mais diversos. O Clube sempre está presente quando o tema tem relação com as reformas urbanas e as obras públicas do Rio e está totalmente integrado no debate sobre o saneamento da cidade. O «Congresso de Engenharia e Indústria» (1901) acontece no Clube e tem como tema principal a questão do embelezamento e saneamento da Capital Federal. São propostas ruas orientadas em função dos ventos dominantes, a altura dos edifícios coordenada com a largura da rua, pavimentação com materiais de comprovada eficiência, limpeza da cidade com ruas lavadas; retirada e incineração do lixo; a construção de uma avenida no litoral, novas avenidas com uma largura mínima de 17m e um novo alinhamento das edificações[13].

As reformas de Pereira Passos

Depois de alguns projetos elaborados e não executados, após algumas pequenas intervenções para a melhoria da salubridade em função da preocupação com as epidemias, a introdução dos novos serviços urbanos - iluminação a gás e elétrica, rede de esgoto e de abastecimento de água, bondes e trens -, assim como de novas tecnologias - o telégrafo e o telefone -, o Rio entra no século XX com muitos problemas a resolver. Seu aspecto não coincide com o caráter de capital do país. As comparações com as outras capitais, como Buenos Aires e Montevidéu, são constantes. Há uma necessidade de adequar a forma urbana às novas funções da cidade, com a integração do país no contexto capitalista internacional, o que exige uma nova organização de seu espaço. Mas a concretização destas ideias só se leva a cabo quando a disponibilidade financeira se soma à decisão política. É necessário um administrador capaz de enfrentar as dificuldades e os problemas que um projeto desse porte possa acarretar na vida da cidade e de seus habitantes. Pereira Passos, com sua forma ditatorial de administrar a cidade, consegue.

O período Pereira Passos (1902-06), com sua reforma urbana, tem vários objetivos: a construção de um novo porto e de avenidas

13 *Ibid.*, p. 50.

para uma melhor circulação de mercadorias; o saneamento da área central; o alargamento, alinhamento e pavimentação de ruas; a abertura de uma grande avenida em direção norte-sul e a construção de edifícios monumentais. Nele encontramos o modelo geométrico de planejamento urbano com linhas retas e largas, uma uniformidade nas vias de circulação que combinam com a expansão dos bondes. Desde o dia de sua posse à frente da Prefeitura, Pereira Passos determina que em cada rua aberta se faça a pavimentação e que se instalem esgotos e tubulações para água e gás. São colocadas em prática medidas realizadas em função do saneamento da cidade: são retirados os quiosques imundos que se encontram em cada esquina, é proibida a criação de animais no centro urbano, são derrubados os sujos mercados e é impedido o comércio ambulante. A reforma tenta melhorar a higiene, tanto no espaço público como no privado.

É declarada guerra contra tudo que se considerava sujo ou indigno do progresso, como os bacalhoeiros da Rua do Mercado, os mestres de obras que construíam no estilo compoteira, considerado atrasado, criam-se posturas, manda-se rasgar janelas, encher as moradas de luz e ar. Neste momento, é criado o Serviço de Assistência Pública, mendigos são confinados em asilos, ambulantes são proibidos de vender produtos perecíveis e cortiços são condenados [14].

Para mudar a imagem da cidade suja, insalubre e perigosa, são impostas medidas de profilaxia sob a supervisão da Diretoria de Saúde Pública, dirigida pelo médico sanitarista Oswaldo Cruz. Uma parte do seu projeto é a derrubada de numerosos cortiços e casas de cômodos, localizados no centro urbano; retirar a população mais pobre do espaço mais valorizado e devolvê-lo à burguesia, com novas avenidas, novas construções e novos habitantes.

O projeto de intervenção no traçado urbano inclui o alargamento de antigas artérias ou a abertura de novas que diminuam distâncias, contornem obstáculos naturais e unam pontos estratégicos da cidade. São aberturas norte-sul, leste-oeste, algumas em diagonal e outras de

[14] Luiz Edmundo, *O Rio de Janeiro do meu tempo*, Rio de Janeiro: Conquista, 1957, 2ª ed., pp. 31-32.

contorno do litoral. As mais importantes têm o objetivo de facilitar as comunicações e romper a intrincada trama colonial.

A opção é pelo sistema radial de avenidas. Duas avenidas que formam um «V» saem da margem da baía, ao sul do Centro. Uma delas une-se diretamente a uma das extremidades da nova avenida do porto, totalmente modernizado. Da outra extremidade da avenida do porto, sai uma larga avenida que se junta à segunda perna do «V», em direção aos bairros da Zona Norte e aos subúrbios, áreas de expansão urbana da classe média e do proletariado. Do vértice do «V», sai a avenida que segue pelo litoral que margeia a baía, em direção aos bairros burgueses da Zona Sul. São asseguradas assim as comunicações dentro da área do Centro; entre a zona portuária e o Centro; entre as zonas portuária, ferroviária e industrial; entre o Centro e os novos bairros da Zona Sul por um lado, e entre a Zona Norte e os subúrbios por outro; e, por fim, entre a Zona Sul e a Zona Norte (figura 3).

São anos de muita agitação, de grandes mudanças, tudo se transforma. A cidade muda sua cara a cada dia que passa. A população se sente perdida, sem poder encontrar as casas, as lojas, seus pontos de referência. Pode-se ir um dia a um local e no dia seguinte ser incapaz de encontrá-lo. A cidade é um labirinto, um monumental canteiro de obras. A execução de todo esse projeto divide-se entre o Poder Municipal e o Governo Federal.

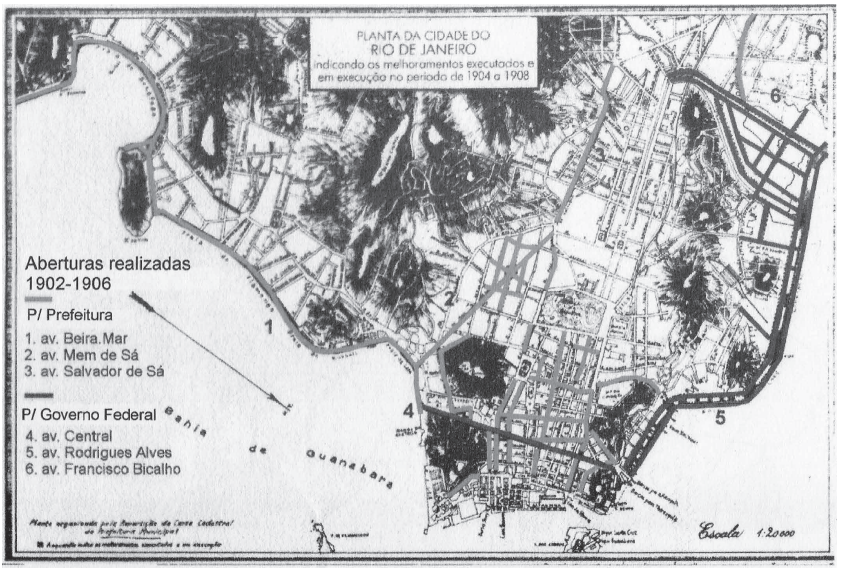


Figura 3: Projeto de reforma urbana 1902-1906 para o Rio de Janeiro. Fonte: Eloísa Petti Pinheiro, *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* (2002), Salvador: Edufba, 2011, 2ª. ed.

De 1906 a 1930: a consolidação das intervenções na cidade do Rio de Janeiro

As intervenções urbanas no Rio no período 1906-30 são o reflexo das contradições do sistema político-econômico do país. O Governo Federal e o do Distrito Federal[15], que representam a classe dominante, dão continuidade à reordenação urbana do Centro e ao embelezamento da Zona Sul. As cirurgias urbanas sucedem-se nos bairros pobres e as indústrias dirigem-se para os subúrbios, criando áreas novas, atraindo infraestrutura e gerando empregos.

Na década de 1910, a preocupação dos técnicos brasileiros é resolver a divisão da cidade, as diferenças de serviços e a distribuição de equipamentos públicos por diferentes zonas; o problema habitacional e o crescimento das favelas; a falta de investimentos nos transportes de massa e a pressão imobiliária no Centro. São

[15] O Rio é a capital do Brasil até 1960.

feitas distintas propostas para intervir na estrutura urbana do Rio, mas poucas são realizadas. Os engenheiros, técnicos da Prefeitura, médicos-sanitaristas e intelectuais pedem uma solução para os problemas da cidade e sua falta de infraestrutura. São feitas pequenas intervenções pontuais, mas os problemas essenciais continuam sem solução: faltam habitações, água, luz, rede de esgoto e transportes.

A década de 1920 traz uma mudança de postura, uma nova forma de vida urbana que necessita uma nova metodologia para intervir na cidade: chega a vez dos urbanistas. A cidade deixa de ser pensada só em seu aspecto estético e espacial, para incluir também uma leitura social e moral. «Assim se começa a pensar a cidade como organismo, como um todo que precisa ser estudado globalmente por homens capacitados pela técnica e legitimados pela racionalidade da ciência»[16].

Existe uma mudança de relação entre o poder e o saber. Até a década de 1920, os arquitetos e engenheiros fazem parte de uma elite cujo ponto de distinção é a educação. Esses profissionais se articulam com o poder pela sua origem social, mais do que pelo seu conhecimento e formação técnica. O processo de urbanização e a inserção da classe média mudam a concepção assistencial e a solução paternalista pelo estudo, baseado nas explicações dos problemas sociais.

Durante o período de Carlos Sampaio à frente da Prefeitura do Rio (1920-22), com o desmonte do Morro do Castelo, são elaborados quatro projetos, sendo dois principais apresentados ao Conselho Municipal[17], para a cidade, e apesar de não se realizarem; podemos interpretar o fato como indício de uma preocupação com a racionalidade e o planejamento da ordenação urbana. Alaor Prata, que governa o Rio entre 1922 e 1926, cria comissões que propiciam

---

16 Denise Stuckenbruck, *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20,* Rio de Janeiro: Obsservatório de Políticas Urbanas, IPPUR, FASE, 1996, p. 22.

17 Os projetos são dos engenheiros Eugênio L. Franco e Augusto F. Ramos e o de Fernando Adamczyk. Lúcia Helena Pereira da Silva, *História do urbanismo no Rio de Janeiro: administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à ditadura Vargas*, Rio de Janeiro: e-papers, 2003, p. 45.

discussões entre arquitetos e engenheiros, divulgando a percepção da cidade como um organismo onde as partes devem articular-se para formar um todo. Essas comissões são as responsáveis pela formação do corpo de urbanistas da cidade, uma vez que os debates entre os profissionais fazem com que o poder público acabe por coordenar um novo campo do saber: o Urbanismo. Para fechar o período, Antônio da Silva Prado Júnior, prefeito entre 1926 e 1930, contrata o arquiteto-urbanista francês Alfred Agache, para elaborar um projeto de reordenação da cidade. Segundo Denise Stuckenbruck[18], o fato de que Agache se instale no Brasil é importante para a consolidação definitiva do Urbanismo, que vai se desenhando no Brasil, como um novo campo do saber e do poder.

As primeiras negociações para a contratação de Agache foram feitas por intermédio do Embaixador do Brasil em Paris, Luiz Martins de Souza Dantas, e Otávio Mangabeira, Ministro das Relações Exteriores. Houve alguma resistência, mais em função do desperdício de dinheiro público do que pela defesa da contratação de profissionais brasileiros, considerando haver órgãos da administração pública específicos para tratar das questões urbanas, desde 1874, quando foi formada a Comissão de Engenheiros pelo Imperador D. Pedro II.

Enquanto Agache está no Rio, Le Corbusier toma conhecimento da intenção do Brasil de construir uma cidade para ser sua nova capital. É uma grande oportunidade para pôr em prática suas ideias de urbanismo. Blaise Cendrars e Fernand Léger, através de Paulo Prado, negociam para que ele venha ao Rio e apoiam sua indicação para autor do projeto de uma nova capital - Planaltina. Ter Le Corbusier no Rio representa um estímulo para uma renovação cultural radical e mais fecunda.

[18] Stuckenbruck, *op. cit.*, p. 25.

Duas ideias muito distintas

O projeto de Alfred Agache

Em 1926, Prado Júnior é o novo prefeito do Rio, e tem o projeto de finalizar o desmonte do Morro do Castelo (interrompido pelo seu antecessor) e fazer um plano para reordenar a cidade. As discussões em torno do tema são muitas. Quem poderia conduzir esse processo? Arquiteto ou engenheiro, nacional ou estrangeiro, estas são algumas das dúvidas e diferentes são as visões sobre o plano que a cidade precisa. Os arquitetos pensam nos aspectos estéticos da materialidade da cidade. Os engenheiros incluem no seu discurso higienista uma apelação estética e a questão da circulação, já que a cidade cresce de forma desordenada e o caos deve ser racionalizado através de um plano que prepare a cidade para o progresso e o futuro.

O urbanista escolhido é o francês Alfred Agache, que a princípio é contratado em 1927 para proferir, no Brasil, uma série de conferências sobre Urbanismo, mas também para fazer um estudo do plano de reordenação, expansão e embelezamento para a cidade do Rio de Janeiro. A decisão por Agache deve-se ao conhecimento que se tem dos seus projetos realizados em outras cidades, especialmente o de Canberra, Austrália, realizado em 1910, pelo qual obtém o terceiro lugar no concurso para uma nova capital daquele país.

Agache[19] começa seus estudos para a elaboração de um plano de transformação da urbe, ao menos do Centro e da Zona Sul, numa cidade monumental, com o objetivo de ordená-la e embelezá-la segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço. Em seu plano, com a ideia de que urbanismo é como uma atividade integrada às outras numa cidade, pretende orientar o crescimento normal, sistematizar sua expansão, metodizar sua vida coletiva e organizá-la para as futuras necessidades. Considera de forma global os problemas da cidade.

[19] Junto à sua equipe francesa encontramos jovens arquitetos da Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, entre eles Dante Jorge de Albuquerque, Affonso Eduardo Reidy e Atílio Corrêa Lima.

De forma geral, o plano de Agache analisa o Rio como a capital do país, uma cidade com funções político-administrativas, econômicas e portuárias, além de mercado comercial e industrial. Com base nestas funções, seu plano inclui um zoneamento para assegurar a existência e a localização dos elementos funcionais; traça uma rede de comunicação para que haja uma conexão fácil entre os elementos e o resto da cidade; propõe habitações confortáveis e agradáveis para as distintas classes sociais e estabelece regras para sua edificação.

Também encontramos a preocupação com a higiene, a saúde da população e a ventilação. Há um cuidado especial com a estética e é muito cuidadoso ao abordar os problemas construtivos. Podemos dizer, sobre seu projeto, que as prioridades são a circulação, a higiene e a estética. Para obter o resultado esperado, propõe a melhoria do saneamento, a expansão do porto, um novo desenvolvimento para a área central, a abertura de ruas e a reorganização do sistema de transportes. Agache ataca principalmente os problemas do trânsito com grandes artérias de circulação e *rond points*. Entra com o *zoning* definindo áreas e funções na cidade.

Com relação ao *zoning*, Agache o integra em seu plano especializando funções no espaço urbano, criando zonas de utilização distintas com legislações específicas. Há uma visão estrutural funcional e especializada. A cidade é dividida em cinco zonas distintas. A primeira é a zona central, que se divide em bairro comercial e bairro de negócios; a segunda é a zona do porto; a terceira, a residencial, está subdividida em quatro categorias; a quarta é a suburbana; e a quinta, a zona rural.

O plano é divulgado em junho de 1930, no IV Congresso Internacional de Arquitetura realizado no Rio. São maquetes e planos relativos aos diferentes projetos propostos para a cidade. Nele está a nova localização da estação de trens, os novos bairros-jardins nos arredores da Lagoa Rodrigo de Freitas, a zona portuária com os quarteirões industriais e as vilas operárias, o projeto de um canal em Botafogo, o projeto do metrô e outro para resolver as inundações.

Também apresenta os projetos para as áreas da Esplanada do Castelo, da Ponta do Calabouço e dos novos aterros (figura 4).

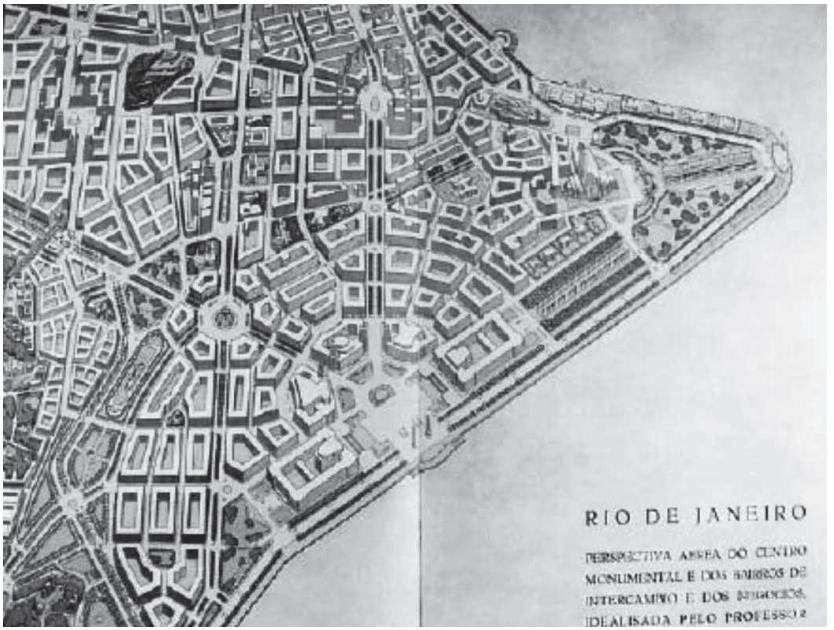


Figura 4: Projeto de Agache para o centro do Rio de Janeiro. Fonte: Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação, embelezamento,* Paris: Foyer Brésilien, 1930.

Para a Esplanada do Castelo são projetadas largas avenidas alinhadas com edifícios com galerias construídos em *gradis*, com 25, 60 e 90m de altura, destinados às grandes sedes de jornais, clubes importantes, grandes hotéis e comércio de luxo, entre outros. Aí se projeta o novo bairro de negócios. Da praça central irradiam-se seis avenidas para garantir uma boa e fácil comunicação com o resto da cidade. A Ponta do Calabouço abriga um conjunto de suntuosas avenidas e jardins que levam a um terraço, onde se encontra uma basílica ou um panteão consagrado às grandes glórias nacionais. É um local para passear, um parque para o lazer.

A «Porta do Brasil» ergue-se numa nova área aterrada que alinha o Saco da Glória, transformando-se em uma praça circundada por

edifícios monumentais. Aí se projeta um local de honra, o centro governamental federal, o centro cívico que faltava à capital. Desta praça partem avenidas que cortam o antigo Centro. Também são projetados o bairro dos Ministérios, o bairro das Embaixadas, o centro de negócios e o centro bancário, todos em pontos do Centro, onde é preciso que ocorram a desapropriação e a demolição de muitas edificações dos séculos anteriores para a sua implantação (figura 5).

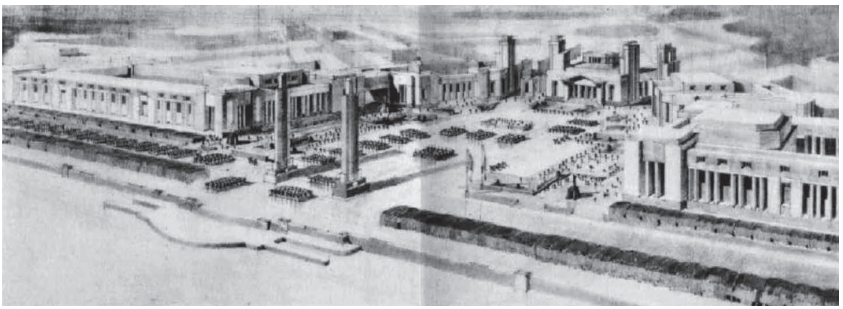


Figura 5: Perspectiva da «Porta do Brasil». Fonte: Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação, embelezamento,* Paris: Foyer Brésilien, 1930.

Surgem muitas opiniões com relação a seu projeto, como as que criticam seu esquematismo, a rigidez que induz ao zoneamento e à segregação de grupos sociais. Porém, não se nega seu caráter de modelo de metodologia e suas soluções em forma de dispositivos técnicos. Independente da nacionalidade, o que se questiona é a forma como Agache utiliza o caráter comunicativo da Arquitetura; há uma falta de originalidade, aplica fórmulas já existentes e não percebe as diferenças entre a cidade americana e a europeia.

O Plano Agache é um típico plano diretor que propõe transformações físicas para obter mudanças sociais, considerando que para chegar à cidade ideal basta seguir o plano e fazer as transformações propostas. Assim, faz-se a comparação com modelos ideais, detectam-se os problemas e propõem-se as soluções para chegar o mais próximo possível do modelo eleito. Esse modelo

continua sendo Paris. Agache segue a política de Pereira Passos, com mais coerência e de forma mais ampla. Não há dúvidas de que é um seguidor de Haussmann, um discípulo da escola francesa, mas seu plano é melhor definido, o sistema viário mais elaborado, a geometria mais pura. A diferença entre a obra de Agache e a de Pereira Passos é que a primeira é de um profissional e a segunda é de um amador.

O Plano Agache tem uma clara orientação da Beaux-Arts e inclui elementos do movimento City Beautiful, mas também incorpora em sua configuração o planejamento dos anos 20, a busca da cidade ideal com sua engenharia urbana, tráfego fluente e saneamento. Também encontramos nele a monumentalidade e o academicismo, características básicas da escola francesa. Como um discípulo da Beaux-Arts, Agache projeta embelezamentos cívicos com amplas avenidas, ordenação de conjuntos arquitetônicos clássicos, paisagens formais e eixos barrocos. O que se pretende é transformar o centro do Rio em um centro governamental monumental. Na proposta para o centro cívico, a Porta do Brasil, ele o projeta numa escala megalômana para um imaginário super-Estado, no sentido de construir-se um local de um nacionalismo disciplinado para desfiles militares e cerimônias.

Mas Agache também tem influência do movimento City Beautiful e do projeto de 1909 de Burnham e Bennett para Chicago, que também faz referência a Haussmann[20]. Desse movimento, o Plano Agache incorpora a atitude clássica ancestral e a suntuosidade arquitetônica, majestosos edifícios públicos e refinados parques, com grande ênfase no centro da cidade e no centro cívico. Do urbanismo moderno encontramos a divisão da cidade em elementos funcionais –o *zoning*–, o interesse pelos esportes com locais para a sua prática - piscinas, jardins e grandes parques. Os edifícios comerciais representam a estética da cidade moderna, dominando visualmente o urbano, como a igreja domina durante toda a Idade Média.

[20] Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX,* Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996, p. 190.

O projeto de Le Corbusier

Le Corbusier começa sua viagem de visita a Buenos Aires em finais de 1929, e abandona o projeto de uma nova capital brasileira para se dedicar ao estudo das velhas cidades de Buenos Aires, Montevidéu, São Paulo e Rio de Janeiro. Das ideias urbanísticas de Le Corbusier destacamos a forma como retoma os traços do discurso utópico, a supervalorização do espaço e a sua importância terapêutica. Fundamenta suas intervenções evidenciando o lado negativo da cidade atual, faz tábula rasa e a substitui por uma cidade ordenada.

> Os projetos de Le Corbusier são as respostas tradicionais de uma disciplina –a Arquitetura– e de suas ferramentas de planejamento – a geometria, a classificação. Indicam a crise de um saber que responde em termos de forma, de geometria (...), num mundo cujo movimento cresce excessivamente rápido e que não se sabe como deter ou canalizar, por ser muito complexo para ser fechado em uma forma ou submetido a um projeto único[21].

Em seu primeiro projeto urbanístico, a *Ville Contemporaie pour trois millions d'habitants*, a ênfase é dada à circulação e à velocidade; o ponto central é ver a cidade como uma máquina para circular. A cidade tem agora um novo papel, como máquina para viver e máquina de abastecimento de serviços. A casa e o conforto tomam a frente. A casa e a cidade são uma unidade. «Para Le Corbusier, a cidade começa na casa; seus estudos urbanísticos baseiam-se no estudo detalhado da casa, na atividade que se desenvolve nela, na comodidade que se deve procurar em seus complementos e em sua agregação»[22]. Xavier Monteys afirma que a cidade de Le Corbusier começa na casa e nas condições domésticas do homem, e nos seus complementos –a luz e o sol–, mesmo que se obtenham estes complementos de forma peculiar, através da janela. Propõe

[21] Alan Guiheux, «El arquitecto del Universo.» en Jean Dethier y Alan Guiheux, (eds.), *Visiones urbanas. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*, Madrid: Electa, CCCB, 1994, pp. 290-292, p. 290.

[22] Monteys, *op. cit.*, p. 14.

blocos de apartamentos isolados, em forma de «Y», escalonados ou laminados, utilizando as duas técnicas modernas: estrutura de aço e concreto. O bloco tipo «Y» também se encontra no projeto que faz para o Rio de 1936.

Para o Rio, Le Corbusier pensa num urbanismo que não interfira na cidade existente, onde passado e presente se superponham como camadas da história. No total, elabora três planos: um, em 1929, depois de sobrevoar a cidade; um segundo, já em Paris, em 1930, como uma evolução do primeiro; e o terceiro, em 1936, em sua segunda visita ao Rio. «Do avião, projetei para o Rio de Janeiro uma imensa auto-estrada, enlaçando a meia altura os dedos dos promontórios abertos sobre o mar, de maneira que se pudesse chegar, rapidamente, à cidade, pela auto-estrada, desde os elevados das mesetas salubres»[23]. Nos três projetos, a base é uma autoestrada localizada a 100m do solo que atravessa a cidade, saltando obstáculos, contornando barreiras ou rompendo bloqueios. A grande autoestrada une os principais pontos da cidade, a Zona Norte à Zona Sul, o Centro a Niterói, do outro lado da baía. Nos três projetos, são resolvidos os problemas de circulação e também de habitação, criando edifícios artificiais, uma vez que são projetadas habitações até 30m sobre o solo, por baixo do viaduto (figuras 6 e 7).

[23] Le Corbusier, *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo,* Barcelona: Poseidón, 1979, p. 266.

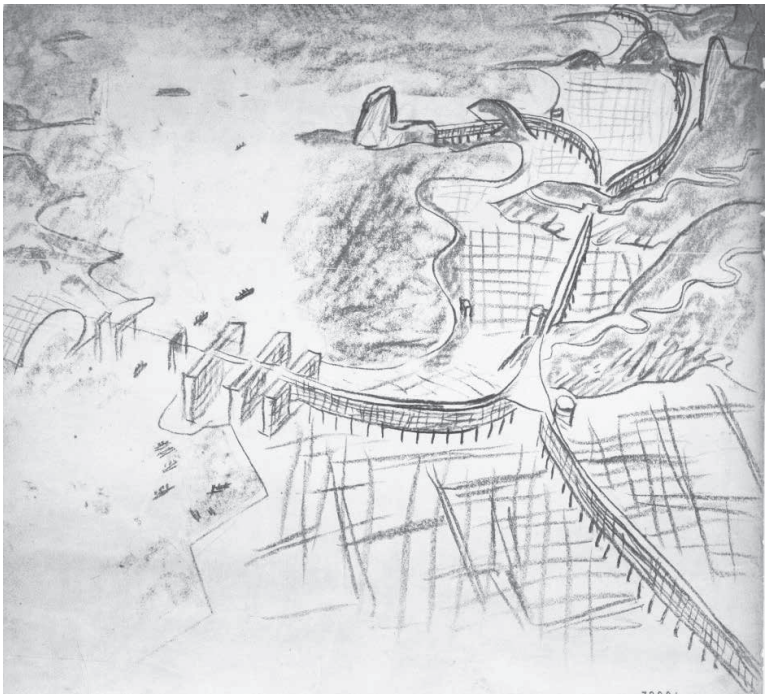


Figura 6: Esboço do projeto de Le Corbusier para o Rio de Janeiro – 1929.
Fonte: Jean Dethier y Alan Guiheux, (eds.), *Visiones urbanas. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*, Madrid: Electa, CCCB, 1994, pp. 290-292.

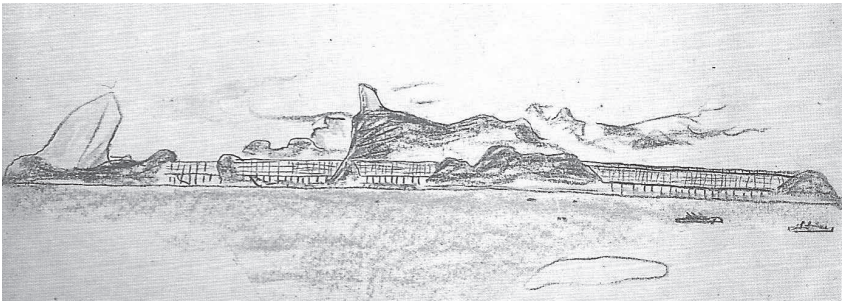


Figura 7: Elevação do projeto de Le Corbusier para o Rio de Janeiro – 1929.
Fonte: Jean Dethier y Alan Guiheux, (eds.), *Visiones urbanas. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*, Madrid: Electa, CCCB, 1994, pp. 290-292.

No primeiro projeto, o grande viaduto-residência desenvolve-se paralelo à baía, com uma bifurcação até o Pão de Açúcar e outra até o centro de negócios, este composto por edifícios perpendiculares à autoestrada. No segundo, mantém-se a mesma estrutura, mas sem a bifurcação para o Pão de Açúcar. A terceira proposta é totalmente distinta das outras, já que por ela o circuito da autoestrada se estende para o interior em direção à Cidade Universitária e as unidades residenciais existentes são substituídas por blocos em forma de «Y». «Já podem imaginar que em locais apropriados estarão as torres com os monta-cargas, os elevadores, parecidos com os das grandes garagens, que descem vosso carro 'até a cidade', embaixo, sobre o solo habitual e a rua normal, assim como dali o sobem até a auto-estrada»[24].

Sem interferir na cidade construída, Le Corbusier pretende criar um contraste entre os picos das montanhas e a horizontal parede da construção. O resultado é o contraste entre a obra do homem e a da natureza. Margareth Pereira considera que há uma influência do cinema, da visão aérea e de teorias como a tese do Park movement, quando Le Corbusier integra o espaço construído, a paisagem da Baía de Guanabara e as encostas verdes das montanhas como um jardim natural: «... para Le Corbusier não é da cidade existente (...) que surgem as diretrizes e leis que engendram o projeto. Para Le Corbusier, a cidade existente é lida antes de tudo como fato poético –plástico– na forma que se relaciona com o seu sítio, com sua geografia»[25].

Não se considera a doutrina de Le Corbusier apropriada para cidades antigas, com uma massa urbana constituída. Sua doutrina é pura e inflexível, suas propostas polêmicas e visionárias, jamais realistas. Seu projeto para o Rio, seu viaduto-residência, não tem possibilidade de triunfar.

---

[24] *Ibid.*, p. 269.

[25] Margareth da Silva Pereira, «Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro», em Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro y Robert Pechman, R. (eds.), *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, pp. 363-373, p. 372.

Entre Agache e Le Corbusier: semelhanças, diferenças e repercussões

Existe algo de comum entre o projeto de Alfred Agache e o de Le Corbusier? A princípio podemos dizer que o que têm em comum é o fato de que seus autores são franceses, e de que ao Brasil sempre interessou o que se passa na França e o que pensam os franceses. Mas, ao analisar com cuidado os dois projetos, as duas visões de cidade, podemos encontrar pontos que os aproximam e outros em que divergem. A visão que os dois têm é de um espaço urbano regulado por ritmos da circulação mecanizada e da possibilidade de integração centro-periferia. Em ambos está presente a ideia de cidade como um parque. Os dois primeiros fundamentos baseiam-se nas reflexões de Eugène Hénard e o último nas experiências anglo-saxônicas, ponto de interesse de ambos. Os grandes eixos de Agache e a autoestrada - o viaduto-residência - de Le Corbusier são heranças de Haussmann, atualizadas por Hénard. A diferença está na concepção dos projetos.

Agache vê a cidade como uma colagem de fragmentos, integrados pelo automóvel e pelo trem, que fazem a associação do que está dissociado - o Centro, os bairros e os subúrbios. Defende a expansão horizontal, a relação cidade-natureza, considera que os meios de circulação mecânica e a extensão de áreas periféricas são solidários. Le Corbusier, por outro lado, trabalha a cidade em sua totalidade, com o automóvel como meio de regulação urbana. Nega a ideia de periferia como noção geográfica e social, quando seu viaduto-residência flutua sobre a cidade existente. Projeta sua autoestrada como uma cidade-parque que usufrui da paisagem, da baía e das montanhas, assim como a cidade existente. Nas palavras de Margareth Pereira, a diferença básica entre os dois arquitetos se expressa da seguinte forma: «Estudos sistemáticos, 'científicos', de um, meros rabiscos que nascem de impressões que somam razão e sentimento, de outro: para Agache, o Rio seria um laboratório, para Le Corbusier, um grande manifesto»[26].

[26] *Ibid.*, pp. 370-371.

É muito importante a diferença da influência dos dois arquitetos sobre os arquitetos brasileiros. Enquanto os longos estudos, detalhados e ambiciosos, de Agache não os empolgam, os croquis de Le Corbusier têm uma grande repercussão entre os arquitetos e urbanistas locais. Pode-se dizer que Agache prepara os brasileiros para a nova disciplina, o que facilita a assimilação das ideias de Le Corbusier.

Do Projeto Agache, apenas alguns quarteirões se concretizaram e não identificamos sua influência em outros projetos, seja no Rio ou em outras cidades onde atuou no Brasil. Já do Projeto Le Corbusier, nada foi realizado. Porém, entre os dois arquitetos, foi Le Corbusier que mais influenciou a geração seguinte de arquitetos brasileiros. Podemos encontrar referências das suas propostas nos projetos de Affonso Eduardo Reidy, como arquiteto da Prefeitura, em duas obras de grande destaque em sua carreira –o Conjunto Residencial Pedregulho, de 1946, implantado em um terreno de 50 mil metros quadrados e situado na encosta oeste do morro Pedregulho; e o Conjunto Residencial Marquês de São Vicente, na Gávea, de 1952–, onde foi capaz de associar riqueza plástica com conteúdo social. O Conjunto Residencial das Catacumbas, também de Reidy com proposta similar aos dois outros, na Lagoa Rodrigo de Freitas, de 1951, não foi realizado. Também podemos identificar referências à proposta de Le Corbusier no Parque Guinle, projeto de Lúcio Costa, de 1943.

Os projetos de Reidy e Lúcio Costa também rompem com as premissas modernistas e tem o sítio de implantação como elemento fundamental de estruturação do projeto, usam a natureza e a cidade existente como parte integrante do mesmo sendo a topografia acidentada do Rio forte elemento na definição da forma urbana. A natureza é elemento essencial em todos os projetos analisados. Seja a vista da baía de Guanabara no Pedregulho, da lagoa Rodrigo de Freitas no Catacumbas, o maciço do Corcovado no Marquês de São Vicente ou o parque em forma de anfiteatro projetado pelo paisagista francês Cochet, em 1916, do Parque Guinle.

Bibliografía

Introducción: aproximaciones historiográficas a las vísperas y cristalización del urbanismo

AA. VV., *Karl Brunner desde el Bicentenario*, Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Embajada de Austria, 2009-2010.

_____, *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989), Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (Cehopu), Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), Ministerio de Fomento, 1997.

Abreu, Mauricio de, *Evolução urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Iplanrio, Zahar, 1988.

Almandoz, Arturo, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013), Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile, RIL Editores, 2017.

_____, (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002), Londres y Nueva York: Routledge, 2010.

_____, *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio, Ediciones de Universidad Simón Bolívar (USB), 2008.

_____, *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)* (1997), Caracas: Equinoccio, Universidad Simón Bolívar (USB), Fundación para la Cultura Urbana, 2006.

_____, «Consideraciones conceptuales sobre el Urbanismo», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. I, No. 98, Tercera Época, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Ambiente (MOPU), invierno 1993, pp. 625-636.

Armus, Diego, *La ciudad impura: salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950*, Buenos Aires: Edhasa, 2007.

Bardet, Gaston, *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, París: Sabri, 1951.

_____, *El urbanismo* (1945), trad. Luis Diego Pedreira, Buenos Aires: Eudeba, 1967.

Benevolo, Leonardo, *L'origini dell'urbanistica moderna* (1963), Bari: Laterza, 1989.

Berjman, Sonia, *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. André, Courtois, Thays, Bouvard, Forestier, 1860-1930*, Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica (FCE), 1998.

Burucúa, José Emilio, Fernando J. Devoto, Adrián Gorelik (eds.), *José Luis Romero. Vida histórica, ciudad y cultura*, Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín (Unsam), 2013.

Campos, Candido M., *Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo*, São Paulo: Senac, 2002.

Choay, Françoise, *The Modern City. Planning in the 19th Century* (1969), Nueva York: George Braziller, 1989.

_____, «Pensées sur la ville, arts de la ville», en Maurice Agulhon (ed.), *Histoire de la France urbaine. La ville de l'âge industriel. Le cycle haussmannien*, Paris: Seuil, 1983, Vol. IV, pp. 158-271.

_____, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* (1965), París: Éditions du Seuil, 1979.

_____, *El urbanismo, utopías y realidades* (1970), trad. Luis del Castillo, Barcelona: Lumen, 1976.

Cody, Jeffrey, *Exporting American Architecture 1870-2000*, Londres y Nueva York: Routledge, 2003.

Collins, George R. y Christiane Crasemann Collins, *Camillo Sitte: the Birth of Modern City Planning*, Nueva York: Rizzoli, 1986.

Curl, James Stevens, *Dictionary of Architecture*, Oxford: Oxford University Press, 1999.

De Ramón, Armando, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, Santiago de Chile: Editorial Sudamericana, 2000.

Faría, Rodrigo de, *O urbanista e o Rio de Janeiro. José de Oliveira Reis, uma biografia profissional*, São Paulo: Alameda, 2013.

Fedele, Javier, *El río en la ciudad del Plan*, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral (UNL), 2011.

Foucault, Michel, *L'archéologie du savoir* (1969), París: Gallimard, 1992.

Fraser, Valerie, *Building the New World. Studies in Modern Architecture of Latin America 1930-1960*, Londres y Nueva York: Verso, 2000.

Freitas, José B. y Eneida Mendonça (eds.), *A construção da cidade e do urbanismo: ideias têm lugar?*, Vitória, Brasil: Edufes, 2012.

Gedddes, Patrick, *Ciudades en evolución* (1915), trad. E.L. Revol, Buenos Aires: Infinito, 1960.

Geisse, Guillermo, «Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX», en Gabriel Alomar (coord.), *De Teotihuacán*

a Brasilia. Estudios de historia urbana iberoamericana y filipina, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL), 1987, pp. 397-433.

Gomes, Marco A. (ed.), *Urbanismo na América do Sul. Circulação de idéias e constituição do campo*, Salvador de Bahía: Edufba, 2009.

Gordon, David (ed.), *Planning Twentieth Century Capital Cities*, Londres y Nueva York: Routledge, 2006.

Gorelik, Adrián, *Das vanguardas a Brasília. Cultura urbana e arquitetura na América Latina*, trad. Maria Antonieta Pereira, Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

_____, *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

Gutiérrez, Ramón (ed.), *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*, Buenos Aires: Centro de Documentación de Arte y Arquitectura Latinoamericana (Cedodal), Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, 2009.

_____, *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*, Madrid: Cátedra, 1984.

Hall, Peter, *Cities in Civilization. Culture, Innovation and Urban Order* (1998), Londres: Phoenix Giant, 1999.

_____, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (1988), Oxford: Blackwell, 1994.

_____, *Urban and Regional Planning* (1974), Londres: Routledge, 1992.

Hall, Thomas (ed.), *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, Oxford: E & FN Spon, 1997.

Hardoy, Jorge E., «Las ciudades de América Latina a partir de 1900», en *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden* (1989). Madrid: Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (Cehopu), Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), Ministerio de Fomento, 1997, pp. 267-274.

_____, «Theory and Practice of Urban Planning in Europe, 1850-1930: Its Transfer to Latin America», en Jorge E. Hardoy y Richard M. Morse (eds.), *Rethinking the Latin American City*, Washington and Baltimore: The Woodrow Wilson Center Press, The Johns Hopkins University Press, 1990, pp. 20-49.

_____, «Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina», en Jorge E. Hardoy y Richard M. Morse (eds.), *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano (GEL), 1988, pp. 97-126.

_____, «Two Thousand Years of Latin American Urbanization», en Jorge E. Hardoy (ed.), *Urbanization in Latin America. Approaches and Issues*, Nueva York: Anchor Books, 1975, pp. 3-55.

Hardoy, Jorge E. y Richard P. Schaedel (eds.), *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*, Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), 1975.

_____, *El proceso de urbanización en las Américas desde sus orígenes hasta nuestros días*, Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella, 1968.

Hardoy, Jorge E., Richard M. Morse y Richard P. Schaedel (eds.), *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*, Buenos Aires: Clacso, Ediciones SIAP, 1978.

Harouel, Jean-Louis, *Histoire de l'urbanisme*, París: Presses Universitaires de France (PUF), 1981.

Hofer, Andreas, *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*, prólogo Rogelio Salmona, trad. Luisa Ungar y Olga Martín, Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria, 2003.

Hyde, Timothy, *Constitutional Modernism. Architecture and Civil Society in Cuba, 1933-1959*, Minneapolis y Londres: University of Minnesota Press, 2012.

Ibarra, Macarena, «Hygiene and Public Health in Santiago de Chile's Urban Agenda, 1892–1927», *Planning Perspectives*, Vol. 31, No. 2, 2016, pp. 181-203.

_____, «Santiago de Chile 1887-1937: Urban Transformations and Cultural Debate», tesis doctoral inédita, Cambridge: University of Cambridge, Department of Architecture, 2005.

Kessel, Carlos, *A vitrine e o espelho. O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*, Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

King, Anthony D., *Global Cities. Post-Imperialism and the Internationalization of London*, Londres: Routledge, 1991.

Kingman Garcés, Eduardo, *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*, Quito: Flacso, Sede Ecuador, Fonsal, Universidad Rovira I Virgili, 2008.

Lavedan, Pierre, *Qu'est-ce que l'urbanisme. Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, París: Henri Laurens, 1926.

Leclerc, Benédicte (ed.), *Jean Claude Nicolas Forestier, 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, París: Picard, 1994.

Leme, María C. (ed.), *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*, São Paulo: Fupam, Studio Nobel, 1999.

Liernur, Jorge F. y Pablo Pschepiurca, *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2008.

Liernur, Jorge Francisco y Graciela Silvestri, *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*, Buenos Aires: Sudamericana, 1993.

Martín Frechilla, Juan J., *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958. (Apuntes para una historia de la construcción del país)*,

Caracas: Universidad Central de Venezuela (UCV), Fondo Editorial Acta Científica Venezolana, 1994.

Martínez Delgado, Gerardo y Mario Bassols Ricardez (eds.), *Ciudades poscoloniales en México. Transformación del espacio urbano*, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014.

Mejía Pavony, Germán, *La aventura urbana de América Latina*, Bogotá: Fundación Mapfre, Taurus, 2013.

Morse, Richard M., «El desarrollo de los sistemas urbanos en las Américas durante el siglo XIX», en Jorge E. Hardoy y Richard P. Schaedel (eds.), *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*, Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), 1975, pp. 263-290.

_____, *From Community to Metropolis, a Biography of São Paulo, Brazil*, Gainesville: University of Florida Press, 1958 (*Formação histórica de São Paulo (da comunidade á metrópole)*, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970).

Mumford, Lewis, *The City in History. Its Origins, its Transformations, and its Prospects*, Nueva York: Harcourt, Brace & World, 1961.

Needell, Jeffrey, *A Tropical* Belle Époque. *Elite, Culture and Society in Turn-of-the-century Rio de Janeiro*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987.

Pérez Oyarzun, Fernando (ed.), *Le Corbusier y Sudamérica, viajes y proyectos*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1991.

Pevsner, sir Nikolaus, *Esquema de la arquitectura europea* (1957), trad. René Taylor, Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1988.

Pineo, Ron y James A. Baer (eds.), *Cities of Hope. People, Protests and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, Boulder: West View Press, 1998.

Pinheiro, Eloísa P., *Europa, França e Bahia. Difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*, Salvador: Edufba, 2002.

Pinheiro, Eloísa P. y Marco A. Gomes (org.), *A cidade como história. Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*, Salvador de Bahia: Edufba, PPG-AU, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2005.

Quesada, Florencia, *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2011.

Quevedo, Miguel Ángel de, *Urbanismo y medio ambiente. Escritos de 1889 a 1941*, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2012.

Rabinow, Paul (ed.), *French Modern. Norms and Forms of the Social Environment*, Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1989.

Ragon, Michel, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes* (1971-1978), París: Casterman, 1991, 3ts.

Ramón, Gabriel, *La muralla y los callejones. Intervención urbana y proyecto político en Lima durante la segunda mitad del siglo XIX,* Lima: Sidea, Promperú, 1999.

Rigotti, Ana M., «Las invenciones del urbanismo en Argentina, 1900-1960», tesis doctoral inédita, Rosario: Universidad Nacional de Rosario (UNR), 2005.

Rigotti, Ana M. y Silvia Pampinella (eds.), *Entre puntos cardinales. Debates sobre una nueva arquitectura (1920-1950)*, Rosario: Prohistoria Ediciones, 2013.

Romero, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (1976), Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores Argentina, 2008.

Sánchez Ruiz, Gerardo (ed.), *Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925 a 1935*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Universidad Autónoma de San Luis de Potosí, 2003.

Sarlo, Beatriz, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Buenos Aires: Nueva Visión, 1988.

Scarpacci, Joseph, Roberto Segre y Mario Coyula, *Havana. Two Faces of the Antillean Metropolis* (1997), Chapel Hill y Londres: The University of North Carolina Press, 2002.

Schmidt, Claudia, *Palacios sin reyes. Arquitectura pública para la «capital permanente». Buenos Aires, 1880-1990*, Rosario: Prohistoria Ediciones, 2012.

Scobie, James R., «The Growth of Latin American Cities, 1870-1930», en Leslie Betchell (ed.), *The Cambridge History of Latin America*, Vol. IV: *c 1870 to 1930*, Cambridge: Cambridge University Press, 1986, pp. 233-265.

_____, *Buenos Aires: from Plaza to Suburb, 1870-1910*, Nueva York: Oxford University Press, 1974 (*Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*), Buenos Aires: Solar-Hachette, 1977.

Segre, Roberto, *Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. América Latina y Cuba*, La Habana: Pueblo y Educación, 1986.

Sutcliffe, Anthony, «The British Historian's Contribution to the Understanding of Urban and Regional Planning», *Planning History*, Vol. 25, No. 1: International Planning History Society (IPHS), 2003, pp. 21-28.

_____, «British Town Planning and the Historian», en Anthony Sutcliffe (ed.), *British Town Planning. The Formative Years*, Trowbridge: Leicester University Press, St Martin's Press, 1981, pp. 2-14.

_____, *The History of Urban and Regional Planning: an Annotated Bibliography*, Londres: Mansell, 1981.

_____, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford: Blackwell, 1981.

Stevens Curl, James, *Dictionary of Architecture*, Oxford: Oxford University Press, 1999.

Tsiomis, Yannis (ed.), *Le Corbusier. Rio de Janeiro: 1929, 1936*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Urbanismo, Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 1998.

Valenzuela Aguilera, Alfonso, *Urbanistas y Visionarios. La planeación urbana de la Ciudad de México en la primera mitad del siglo XX*, México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Miguel Ángel Porrúa Librero-Editor, 2014.

Ward, Stephen V., *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*, Chichester: Wiley, 2002.

Wright, Gwendolyn, *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, Chicago: The University of Chicago Press, 1991.

La ciudad que no fue. Pioneros urbanistas en los debates de Santiago y otras ciudades chilenas, 1872-1929

Aguirre, C., «Esplotación de las minas a grandes profundidades», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XVI, No. 106, noviembre de 1899, pp. 538-545.

Aguirre, Eduardo, «Materiales y procedimientos de construcción en la región afectada por el terremoto del 10 de noviembre de 1922», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XIII, No. 5, mayo de 1923, pp. 288-316.

Aguirre, Max, *La arquitectura moderna en Chile (1907-1942). Revistas de arquitectura y estrategia gremial*, Santiago: Editorial Universitaria, 2012.

Almandoz, Arturo, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013), Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Universidad Católica de Chile, RIL Editores, 2017.

_____, *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*, Caracas: Equinoccio, Ediciones de Universidad Simón Bolívar (USB), 2008.

_____, «Urbanization and Urbanism in Latin America: from Haussmann to CIAM», en Arturo Almandoz (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, Londres: Routledge, 2002, pp. 13-44.

Arteaga, Ernesto, «Saneamiento de habitaciones en Iquique», *Revista de la Habitación*, Año II, No.13, enero de 1922, pp. 75-76.

Barros Grez, Daniel, «Del establecimiento de barrios de obreros», *Anales del Instituto de Ingenieros,* Tomo I, No. 5, octubre de 1889, pp. 129-150.

Biblioteca del Congreso Nacional, *Actas de Sesión del Congreso, 41° sesión*, 27 de noviembre de 1873, pp. 611-612.

Carvajal, Carlos, «La transformación de Santiago (continuación)», *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo*, No. 8, diciembre de 1929, pp. 339-348.

Casanova, Domingo, «Memoria sobre las causas de las inundaciones de Valparaíso y los medios de evitarlas», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Tomo IV, No. 23, diciembre de 1892, pp. 378-404.

Choay, Françoise, *El urbanismo, utopías y realidades*, Barcelona: Lumen, 1970.

Comisión de Puertos, *Proyecto del puerto de Iquique: memoria*, Santiago: Imprenta y Librería Artes y Letras, 1927.

Comité Ejecutivo del Congreso, *Reseña del Segundo Congreso Panamericano de Arquitectos, Santiago, 10 al 20 de septiembre de 1923 (documentos, actas, comunicaciones y discursos)*, Santiago: Imp. Universo, 1925.

«Construcción de habitaciones en Punta Arenas», *Revista de la Habitación*, Año IV, No.12, septiembre y octubre de 1924, pp. 93-95.

Correa, Magdalena, «Proyectos para la transformación urbana de Santiago: la búsqueda de un nuevo orden y la consolidación del urbanismo como una disciplina profesional (1872-1934)», tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Santiago: Pontificia Universidad Católica (PUC), 2016.

Cruz Coke, Ricardo, *Historia de la medicina chilena*, Santiago: Andrés Bello, 1995.

Dávila Boza, Ricardo, «Informe sanitario sobre Taltal», *Revista Chilena de Higiene,* Tomo XIII, 1907, pp. 253-257.

_____, «Medidas para combatir la mortalidad de Concepción», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo X, 1904, pp. 328-329.

_____, «La salubridad de la ciudad de Curicó», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo VI, 1901, pp. 76-204.

Del Río, Alejandro, Ramón Zegers P., Ricardo Dávila Boza y Luis Montero, «Informe sobre la epidemia de peste bubónica en Iquique en 1903, presentado al Supremo Gobierno por la Comisión encargada de reconocer la naturaleza de la enfermedad i de organizar su profilaxia del Río», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo IX, 1903, pp. 1-194.

De Ramón, Armando, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana,* Santiago: Sudamericana, 1992.

Donoso Grille, Carlos, «Estudio de casas económicas. Mínimo de condiciones que debe tener una casa para que sea salubre», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Tomo IV, No. 22, noviembre de 1892, pp. 311-330.

Edwards, Eduardo, *La transformación de Santiago: informe presentado por la Alcaldía Municipal de Santiago a la H. Comisión de Gobierno del Senado*, Santiago: Barcelona, 1906.

«En Antofagasta. Construcción de un barrio obrero municipal», *Revista de la Habitación*, Año I, No. 2, noviembre de 1920, pp. 88-89.

Errázuriz, Tomás, «El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927», *Historia*, Vol. 2, No. 43, 2010, pp. 313-354.

Espinoza, Vicente, *Para una historia de los pobres de la ciudad*, Santiago: Sur Chile, 1988.

García, Benito, «Al público», *Revista Médica de Santiago*, Tomo I, No. 1, octubre de 1856, p. 10.

Ghigliotto, Carlos, «Provisiones de agua potable de las ciudades y comunas», *Boletín Sanitario*, No. 1, 1927, pp. 39-42.

Góngora, Álvaro, *La prostitución en Santiago 1813-1931: visión de las élites*, Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1994.

Greed, Clara, *Introducing Town Planning*, Harlow: Longman Group UK, 1993.

Gross, Patricio, «Utopías haussmanianas y planes de transformación de Santiago», en Pedro Bannen (ed.), *Santiago de Chile: quince escritos y cien imágenes*, Santiago: ARQ, 1995, pp. 95-105.

Guadet, Julien y Charles Garnier, «Los deberes profesionales del arquitecto para consigo mismo, sus colegas, sus clientes y los contratistas», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 4, marzo de 1914, pp. 42-43.

Hall, Peter, *Cities of Tomorrow: an Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Oxford: Basil Blackwell, 1988.

Hidalgo, Rodrigo, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*, Santiago: Instituto de Geografía, Universidad de Chile, Centro de Investigaciones Diego Barrios Arana, 2005.

_____, «Los orígenes de las políticas de vivienda social en Chile: leyes, discursos y actores, 1843-1925», *Anuario de Estudios Urbanos*, 2000, sin número, pp. 15-52.

Ibarra, Macarena, «Hygiene and Public Health in Santiago de Chile's Urban Agenda, 1892–1927», *Planning Perspectives,* Vol. 31, No. 2, 2016, pp. 181-203.

Kraus, Jacob, *Proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso*, Santiago: Librería Inglesa de Hume y Cía., 1908.

Laborde, Miguel, *Medicina chilena en el siglo XX (reseña histórica)*, Santiago: Corporación farmacéutica Recalcine, 2002.

Ladd, Brian, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge: Harvard University Press, 1990.

Larraín Bravo, Ricardo, «Arquitectos é ingenieros», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, junio de 1913, pp. 7-8.

_____, «Proyecto de reglamento para la construcción del alcantarillado de Santiago de Chile», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año IV, No. 5, mayo de 1904, pp. 193-207.

Lazaeta, Ernesto, «Alcantarillado y saneamiento de Vallenar», *Anales del Instituto de Ingenieros*, No. 12, diciembre de 1924, pp. 460-480.

«Lei sobre pavimentación de las calles i aceras de la ciudad de Chillán i Vallenar», *Boletín de Higiene y Demografía*, Tomo III, No. 3, 1900, p. 63.

Mackenna Subercaseaux, Alberto, «Discurso del señor Intendente de Santiago, don Alberto Mackenna», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, mayo de 1922, pp. 20-22.

Mardones, Francisco, «Proyecto de ley de transformación de Santiago», *Anales del Instituto de Ingenieros de Santiago,* Año XXV, No. 10, 1925, pp. 505-522.

Mazzei, Ernesto, «¿Se debe reglamentar la prostitución?», *Revista Médica de Chile*, Vol. X, No. 11, mayo de 1882, pp. 406-411.

Millar, René, «El parlamentarismo chileno y su crisis (1891-1924)», en Óscar Godoy (ed.), *Cambio de régimen político*, Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1992, pp. 249-298.

Noé, Juan, «Condiciones sanitarias de los puertos del norte», *Revista de Medicina e Higiene Prácticas*, Tomo I, No. 9, 1913, pp. 865-871.

«Nuestros propósitos», *Revista de la Habitación*, Año I, No. 1, 1920, p. 3.

Páez, Pablo, «Valparaíso cuestionado: la ordenación de los flujos indeseables en el debate técnico del saneamiento de la ciudad, 1875-1905», *Bicentenario. Revista de Historia de Chile y América*, Vol. 15, No. 1, 2016, pp. 99-125.

_____, «La oportunidad de la destrucción en la urbanística moderna: planes y proyectos para la reconstrucción de Valparaíso tras el terremoto de 1906», tesis de Magíster en Desarrollo Urbano, Santiago: Pontificia Universidad Católica (PUC), 2008.

Parada, Jaime, «La profesión de ingeniero y los *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*. 1840-1927», en Rafael Sagredo (ed.), *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile. Ingeniería y sociedad 1889-1929*, Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2011, pp. ix-lxxvii.

Pinto, Carlos, *Proyecto de transformación definitiva de Santiago*, Santiago: El diario ilustrado, 1928.

Pissis, Luis, Santiago Montt, Pedro Rosselot, Luis Adan Molina, José Luis Coo *et al*., «Antecedentes», *Anales del Instituto de Injenieros de Santiago*, Tomo I, No. 1, 1888, pp. 13-14.

Puga, Federico, «Servicio de desinfección pública en los Andes», Tomo VII, 1901, pp. 76.

Rabinow, Paul (ed.), *French Modern. Norms and Forms of the Social Environment*, Chicago: University of Chicago Press, 1995.

República de Chile, Ley N° 2.203, «Que fija las disposiciones a que debera sujetarse la construcción de edificios, apertura, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles de la ciudad de Santiago», publicada en el *Diario Oficial*, 16 de septiembre de 1909, Santiago de Chile.

_____, Ley s/n, «Apertura i prolongacion de calles i paseos públicos en la ciudad de Santiago», publicada en el *Diario Oficial*, 25 de junio de 1874, Santiago de Chile.

Sánchez C., s/n, «Salubridad de Coquimbo. Informe», *Revista Chilena de Higiene*, Tomo VIII, 1902, pp. 231-236.

San Román, Francisco J., «El mapa geográfico del desierto y cordilleras de Atacama», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XXX, No. 8, 1890, pp. 237-341.

Schade Pohlenz, Alberto, «Conferencia del señor Alberto Schade P., Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos», *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, mayo de 1922, pp. 5-20.

Schneider, Germán, «El rol del médico», *Revista Médica de Chile,* Tomo I, No. 1, julio de 1872, pp. 5-8.

_____, «Prospecto», *Revista Médica de Chile,* Tomo I, No. 1, julio de 1872, pp. 1-4.

Simón, Raúl, «Inauguración de las nuevas obras del alcantarillado de Talcahuano», *Anales del Instituto de Ingenieros*, Año XXIV, No. 8, agosto de 1923, pp. 752-760.

Sutcliffe, Anthony, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford: Blackwell, 1981.

Swing, «Faltan espacios libres en Santiago», *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo*, No. 4, 1929, pp. 132-134.

«Transformación de Santiago», editorial de *El Mercurio*, *Revista de Arquitectura*, Año I, No. 1, mayo de 1922, pp. 22-24.

Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, *150 años de enseñanza de la arquitectura en la Universidad de Chile: 1849-1999*, Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 1999.

Valdés Valdés, Ismael, *La transformación de Santiago*, Santiago: Imprenta-Litografía Barcelona, 1917.

_____, *La modernización de las ciudades y la transformación de Santiago: conferencia dictada en la Biblioteca Nacional*, Santiago: Imprenta «La Ilustración», 1914.

Vera, Esperidión, «Habitaciones insalubres en los conventillos de Santiago. Memoria para optar al grado de licenciado en la Facultad de Medicina y Farmacia», *Boletín de Medicina Sociedad n° 2 Pedro Videla*, Año IV, Nos. 41 y 42, 1888, pp. 242-273.

Vergara Flores, Luis, «Colaboración: alcoholismo y degeneración», *Revista Médica de Chile*, Vol. XX, No. 3, marzo de 1892, pp. 81-113.

Vicuña Mackenna, Benjamín, *La transformación de Santiago*, Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, 1872.

Walter, Richard, *Politics and Urban Growth in Santiago, Chile, 1891-1941*, Stanford: Stanford University Press, 2005.

Ward, Stephen, *Planning the Twentieth-Century City: the Advanced Capitalist World*, Chichester: John Wiley & Sons, 2002.

Zárate, María Soledad, *Dar a luz en Chile, siglo XIX: de la «ciencia de hembra» a la ciencia obstétrica*, Santiago: Universidad Alberto Hurtado, 2006.

Ensanches y nuevos espacios de poder en la ciudad liberal: Ciudad de Guatemala, 1880-1920

Aerenlund, Consuelo de, *Voyage to an Unknown Land. The Saga from an Italian family from Lombardy to Guatemala*, EUA: Xlibris Corporation, 2016.

Anino, Juan, *La República de Guatemala, América Central: apuntes sobre su situación geográfica y política y datos acerca de sus riquezas agrícolas, comerciales e industriales y guía de la Ciudad de Guatemala*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1894.

Archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia, correspondencia política y comercial, política interior, Guatemala, 1897-1918, tomo I.

Archivo General de Centro América, No. 22068, B, Serie Fomento, 20 de marzo de 1930.

Aragón Ibarra, Magda, «El Estado de Guatemala y el trabajo cartográfico», *Ciencias Sociales y Humanidades*, No. 2, Vol. 2, Ciudad de Guatemala: 2015, pp. 51-64. Disponible en: http://digi2.usac.edu.gt/ojsrevistas/index.php/csh/article/view/132. Fecha de consulta: 11 de septiembre de 2017.

Batres Jáuregui, Antonio, *La América Central ante la historia: 1821-1921. Memorias de un siglo*, Guatemala: Marroquín hermanos, «Casa colorada», 1949.

_____, *Bosquejo de Guatemala en la América Central*, Nueva York: Imprenta de «Las Novedades», 1883.

Bascom Jones, J. (edit.), *El Libro Azul de Guatemala*, Nueva Orleans: Searcy & PFAFF, 1915.

Bochicchio, Luca, «La contribución italiana a la imagen monumental — escultórica y arquitectónica— de la Independencia en Honduras», *Kaypunku. Revista de Estudios Interdisciplinarios de Arte y Cultura*, No. 1, Vol. 2, Lima: 2015, pp. 13-29.

Caivano, Tommaso, *Guatemala. América Central*, Florencia: Tipografía de Salvador Landi, 1895.

Capello, Ernesto, *City at the Center of the World: Space, History, and Modernity in Quito*, Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2011.

Caplow, Theodore, *La ecología social de la Ciudad de Guatemala*, Guatemala: Editorial José de Pineda Ibarra, 1966.

Carolyn Hall y Héctor Pérez Brignoli (eds.), *Historical Atlas of Central America*, Norman: University of Oklahoma Press, 2003.

Carrera, Mynor, «La diosa Minerva como testigo de la Guatemala ideal en el imaginario liberal (1898-1920)», en Ethel García Burchard (coord.), *Imaginarios de la nación y la ciudadanía en Centroamérica*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2017, pp. 88-118.

Chocano, José Santos, *La ciudad arruinada. Guatemala de la Asunción 1776-1917*, Quezaltenango: Tipografía «La Industria», s.f.

Contreras R., J. Daniel, «La Reforma Liberal», en Jorge Luján y Alberto Herrarte (eds.), *Historia general de Guatemala. Desde la República Federal hasta 1898*, Guatemala: Asociación de Amigos del País, Fundación para la Cultura y el Desarrollo, 1995, tomo IV, pp. 173-192.

Coudroy de Lille, Laurent, «L'ensanche de población en Espagne: invention d'une pratique d'aménagement urbain (1840-1890)», tesis de doctorado en Geografía, París: Universidad de Paris X-Nanterre, 1994.

Durini, Pedro, *Ecuador monumental y sus obras hermanas en América*, Quito: P. M. Durini R, 1995.

Dym, Jordana, «Democratizing the Map: the Geo-body and National Cartography in Guatemala, 1821-2010», en James R. Akerman (ed.), *Decolonizing the Map Cartography from Colony to Nation*, Chicago: University of Chicago Press, 2017, pp. 160-204.

Estrada Paniagua, Felipe, «Municipios de la República, Guatemala capital», en Víctor Sánchez y Emilio Gómez (eds.), *Primer directorio de la capital y guía general de la República de Guatemala*, Guatemala: Tipografía «Sánchez y de Guise», 1894, pp. 544-553.

El Guatemalteco, No. 74, sábado 2 de marzo de 1929.

El Imparcial, jueves 17 de febrero de 1927.

F. L., *Notes on the Republic of Guatemala. Its Progress from 1871 to 1884, under the Administration of General J. Rufino Barrios,* Nueva Orleans: s.e., 1885.

Fiesta de Minerva. Clausura del año escolar de 1899, 29 de octubre de 1899, Guatemala: Tipografía Nacional, 1899.

Gellert, Gisela, *Ciudad de Guatemala. Factores determinantes en su desarrollo urbano (desde la fundación hasta la actualidad)*, Guatemala: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), 1995.

Gutiérrez Viñuales, Rodrigo, «Italia y la estatuaria pública en Iberoamérica. Algunos apuntes», en Mario Sartor (coord.), *América Latina y la cultura artística italiana. Un balance en el Bicentenario de la Independencia latinoamericana*, Buenos Aires: Istituto Italiano di Cultura, Buenos Aires, 2011, pp. 221-243.

Kirkpatrick, Michael D., «Optics and the Culture of Modernity in Guatemala City since the Liberal Reforms», tesis doctoral en Historia, Canadá: Universidad de Saskatchewan, 2013.

«Las fiestas de Minerva en Guatemala», *Diario de Centroamérica*, 30 de abril de 1901, p. 1.

Langenberg, Inge, «La estructura urbana en el cambio social en la Ciudad de Guatemala», en Stephen Webre (ed.), *La sociedad colonial en Guatemala: estudios regionales y locales*, La Antigua: Cirma, 1989, pp. 221-249.

Lefebvre, Henri, *The Production of Space*, trad. Donald Nicholson-Smith, Cambridge: Blackwell, 1991.

Ley Preliminar de Urbanismo No. 583, 8 de marzo de 1956.

Liano, Dante, *Dizionario biografico degli italiani in Centroamerica*, Milán: Vita e Pensiero, 2003.

Little-Siebold, Todd, «Guatemala y el anhelo de modernización: Estrada Cabrera y el desarrollo del Estado, 1898-1920», *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Vol. 2, No. 1, San José: 1994, pp. 24-41.

Luján Muñoz, Jorge, «Algunas reflexiones sobre acerca de las fiestas de Minerva, establecidas en Guatemala por el presidente Manuel Estrada Cabrera», en *Revista 33 Universidad del Valle de Guatemala*, Guatemala, 2016, pp. 18-27.

_____, *Síntesis de la arquitectura en Guatemala*, Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, 1972.

Marchi, Jacques, «Paul Decauville et le tourisme ferroviaire : un 'modèle Decauville'», *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2012 No. 42-43, París: 2012, pp. 233-251. Disponible en: http://rhcf.revues.org/1569 Fecha de consulta: 15 de septiembre de 2017.

McCreery, David, *Desarrollo económico y política nacional. El Ministerio de Fomento de Guatemala, 1871-1885*, Guatemala: Cirma, 1981.

Memoria de la Municipalidad de Guatemala, 1901, Guatemala: Tipografía Nacional, 1902.

Peláez Almengor, Oscar Guillermo «La tacita de plata y sus contrastes. La Ciudad de Guatemala, 1931-1944», en Paul Jaime Dosal y Oscar Peláez Almengor (eds.), *Jorge Ubico: dictadura, economía y «La Tacita de Plata»*, Guatemala: Ediciones Ceur-Usac, 1996, pp. 46-49.

Pérez Brignoli, Héctor, *A Brief History of Central America*, Berkeley: University of California Press, 1989.

Pierson Fils, P. J., *Catalogo ilustrado: lista oficial de recompensas de la Exposición Centro-Americana é Internacional, 1897*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1899.

Quesada Avendaño, Florencia. *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2011.

_____, «La ciudad como sujeto: la historia urbana cultural y la producción social del espacio», *Mesoamérica*, No. 52, Antigua, Guatemala: 2009, pp. 150-157.

_____, «Visions affines sur deux villes lointaines. La Ville de Guatemala et la ville de San José au Costa Rica, sous le regard des voyageurs (1825-1900) », memoria de D.E.A., París: Université Paris 1-Pantheón Sorbonne, 2000.

Recopilación de las Leyes de Guatemala, Guatemala: Imprenta de la Paz, 1869, tomo I.

Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala, 1871-1881, Guatemala: Tipografía «El Progreso», 1881.

Recopilación de las Leyes emitidas por el Gobierno Democrático de la República de Guatemala. Desde el 23 de junio de 1871 hasta el 30 de junio de 1881, Guatemala: Tipografía el Progreso, 1881.

Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1890, Guatemala: Tipografía y Encuadernación «El Modelo», 1890.

Recopilación de la Leyes de la República de Guatemala 1892-93, Guatemala: Encuadernación y Tipografía Nacional, 1894, tomo XI.

Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1894-95, Guatemala: Tipografía y Encuadernación «Nacional», 1894, tomo XI.

Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1894-95, Guatemala: Tipografía y Encuadernación Nacional, 1895, tomo XIII.

Recopilación de la Leyes de la República 1896-1897, Guatemala: Tipografía Nacional, 1908, tomo XV.

Recopilación de Leyes de la República de Guatemala 1897-98, Guatemala: Tipografía Nacional, 1908, tomo XVI.

Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1899-1900, Guatemala: Tipografía y Encuadernación de Arturo Siguerre & Co., 1909.

Recopilación de las Leyes de la República de Guatemala 1901-1902, Guatemala: Tipografía y Encuadernación de Arturo Siguerre & Co., 1908, tomo XX.

Rendón, Catherine, *Minerva y la Palma. El enigma de don Manuel*, Guatemala: Artemis Edinter, 2000.

Salvin, Caroline, *Un paraíso. Diarios guatemaltecos 1873-1874*, Vermont: Plumsock-Mesoamerican Studies, 2000.

Samper, Mario, «Café, trabajo y sociedad en Centroamérica, (1870-1930): una historia común y divergente», en Víctor Hugo Acuña (ed.), *Las Repúblicas Agroexportadoras (1870-1945). Historia general de Centroamérica*, Madrid: Sociedad Estatal del Quinto Centenario, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), 1993, tomo IV, pp. 11-106.

Santamaría Montero, Leonardo y Mauricio Oviedo Salazar, «Los hermanos Durini y las Casas de Corrección en Costa Rica», *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe*, No. 12, San José, 2015. Disponible en: http://dx.doi.org/10.15517/c.a..v12i2.21685 Fecha de consulta: 15 de junio de 2017.

Segreda, Gilda y Jorge Arriaga, «El proceso histórico en la formación urbana guatemalteca (1773-1944)», *Anuario de Estudios Centroamericanos*, No. 7, San José: 1981, pp. 43-70.

Spínola, Rafael, *Discurso pronunciado por Rafael Spínola en nombre del Gobierno al inaugurarse la primera Exposición Centro-Americana*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1897.

Stieber, Nancy, «Architectural History or Cultural History of the Built Environment», en Dana Arnold, Elvan Alta Ergut y Belgin Turan Özkaya (eds.), en *Rethinking Architectural Historiography*, Londres y Nueva York: Routledge, 2006, pp. 171-182.

Taracena Arriola, Arturo, «La arquitectura regional quetzalteca: una proposición de 'unidad cultural'», *Revista de Historia*, No. 13, Managua: Ihnca, 1999, pp. 63-70.

_____, «Liberalismo y poder político en Centroamérica (1870-1929)», en Víctor Hugo Acuña (ed.), *Historia general de Centroamérica. Las Repúblicas Agroexportadoras*, Madrid: Sociedad Estatal del Quinto Centenario, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), 1993, tomo IV, pp. 167-253.

Taracena, J. H. (ed.), *Guía de forasteros de Guatemala para el año de 1853*, Guatemala: s.e., s.f.

Uslenghi, Alejandra, *Latin America at the Fin-de-Siècle Universal Exhibitions Modern Cultures of Visuality*, Nueva York: Palgrave McMillan, 2016.

Villacorta, Antonio, *Monografía del Departamento de Guatemala*, Guatemala: Tipografía Nacional, 1926.

Wagner, Regina, *History of Coffee in Guatemala*, Bogotá: Villegas Editores, 2001.

Woodward, Ralph Lee, *Rafael Carrera y la creación de la República de Guatemala, 1821-1871*, Guatemala: Cirma, 2002.

Zilbermann de Luján, María Cristina, *Aspectos socioeconómicos del traslado de la Ciudad de Guatemala 1773-1783*, Guatemala: Serviprensa Centroamericana, 1987.

Miguel Ángel de Quevedo y la temprana ciudad verde. Propuestas visionarias para Ciudad de México (1870-1930)

Almandoz, Arturo, «Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960», *Iberoamericana*, Vol. VII, No. 27, 2007, pp. 59-78.

Bazat, Mílada, «La enseñanza y la práctica de la ingeniería durante el Porfiriato», *Historia Mexicana*, No. 3, 1984, pp. 254-297.

Benítez Centeno, Raúl, *Análisis demográfico de México*, México: UNAM, 1961.

Connolly, Priscilla, *El contratista de don Porfirio, obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México: Fondo de Cultura Económica (FCE), 1997.

Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la República*, Vol. 12, México: Imprenta del Comercio, 1912.

Engels, Friedrich, *The Condition of the Working-Class in England in 1844*, Londres: Allen & Unwin, 1892.

Forestier, Jean-Claude Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs* (1908), París: Librairie Eyrolles, 1997.

Foucault, Michel, «El ojo del poder», entrevista con Michel Foucault, en Jeremías Bentham, *El panóptico*, Barcelona: La Piqueta, 1980, pp. 3-26.

Illich, Iván, «The Dirt of Cities, the Aura of Cities, the Shell of the Dead, Utopia of an Odorless City», en Malcolm Miles, Tim Hall y Iain Borden (eds.) *The City Cultures Reader*, Londres y Nueva York: Routledge, 2004, pp. 249-252.

Morales, María Dolores, «La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos», en *Investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México. Cuadernos de Trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas*, México: UNAM, 1978, pp. 189-200.

Olmsted, Frederick Law, «Notes on the Plan of Franklin Park and Related Maters» (City of Boston Park Department, 1886), en Frederick Law Olmsted, *Civilizing American Cities. Writings on City Landscapes*, editado por S. B. Button, Nueva York: Da Capo Press, 1997, pp. 233-62.

Pani, Alberto J., *La Higiene en México*, México: Ballesc, 1916.

Pinkett, Harold T., *Gifford Pinchot: Private and Public Forester*, Urbana: University of Illinois Press, 1970.

Quevedo, Miguel Ángel de, *Relato de mi vida*, México: Edición particular, 1943.

_____, *Espacios libres y reservas forestales de las ciudades. Su adaptación a jardines, parques y lugares de juegos. Aplicación a la Ciudad de México*, México: Gomar y Busson, 1911.

_____, «La Junta Central de Bosques», *Revista Forestal Mexicana*, Año 1, No. 1, 1909, p. 8.

Rosen, George, *A History of Public Health*, Baltimore: Johns Hopkins, 1993.

Sachs, Wolfgang, *The Development Dictionary: A Guide to Knowledge as Power*, Londres y Nueva Jersey: Zed Books, 1992.

Schendel, Gordon, *Medicine in México: from Aztec Herbs to Betatrons*, Austin: UT Press, 1968.

Sociedad Mexicana de Arquitectos Mexicanos, *Anuario SAM 1922-1923*, México: Edición particular, 1923.

Controversias sobre el plan urbano: la trama inicial del urbanismo en Buenos Aires y Rosario (1923-35)

Armus, Diego, «La idea del verde en la ciudad moderna. Buenos Aires 1870-1940», *Entrepasados. Revista de Historia*, No. V, Vol. 10, Buenos Aires: 1996, pp. 9-22.

Bragos, Oscar, «La primera generación de planes reguladores en la Argentina: del arte urbano al urbanismo», en *Anais do V Seminário História da cidade e do urbanismo*, Campinas SP-Brasil, 1998.

_____, «La costruzione del consenso sul Piano regolatore come strumento urbanistico nella citte di Rosario degli anni venti», *Storia Urbana*, Vol. 21, No. 78, 1997, pp. 29-52.

_____, *El estado de las ideas en torno de un plan para Rosario, 1924-1934*, Rosario: Curdiur, 1992.

Carrasco, Benito, «Cómo debe estudiarse un plan de transformación urbana», *Revista Arquitectura*, No. 6, Buenos Aires: Sociedad de Arquitectos de Rosario, 1927, pp. 12-15.

Comisión de Estética Edilicia, *Plan Orgánico para la urbanización del municipio. El plano regulador y de reforma de la Capital Federal*, Buenos Aires: Intendencia Municipal, Talleres Peuser, 1925.

Della Paolera, Carlos María, «Enseñanza del Urbanismo. Método y programa», *Revista del Centro de Estudiantes de la Facultad de Ciencias Matemáticas*, No. 5, Rosario: segundo trimestre 1933, s. p.

_____. *Dos conferencias sobre urbanismo. Rosario y sus problemas urbanos*, Rosario: Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores Titulares de Rosario, 1928.

_____, «Contribution à l´étude d'un Plan d´aménagement, d´embellissement et d´extension de Buenos Aires. Étude sur la évolution de la ville», tesis inédita para optar al título de urbanista, París: Institut d'Urbanisme de Paris, 1927.

Della Paolera, Carlos María, Adolfo Farengo y Ángel Guido, *Plan Regulador y de Extensión*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1935.

«El ingeniero Farengo, en busca de popularidad, pretende dejar a Rosario sin la nueva estación», *Crítica de Rosario*, 24 de enero de 1927, p. 4.

«Exposición del Primer Congreso Argentino de Urbanismo en Buenos Aires en el mismo año 1935», en *Primer Congreso Argentino de Urbanismo*, Buenos Aires: Publicación oficial, 1937, 3 tomos.

Farengo, Adolfo, *Plan de reestructuración ferroviaria*, Rosario: Municipalidad de Rosario, 1928.

Fedele, Javier, *El río en la ciudad del plan. Urbanismo sobre las riberas de la pampa argentina, primera mitad del siglo XX,* Santa Fe: Ediciones UNL, 2011.

_____, *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952)*, tesis doctoral en línea, Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña, 2010. Disponible en: http://upcommons.upc.edu/handle/2117/93386. Fecha de consulta: 12 de diciembre de 2017.

Guido, Ángel, «La Maquinolatría de Le Corbusier», *Colegio de Arquitectos*, No. 2, Vol. 15, La Habana: febrero 1931, pp. 29-32.

_____, *La machinolatrie de Le Corbusier*, Rosario: s.e., 1930.

Hegemann, Werner, *Problemas urbanos de Rosario. Conferencias del urbanista Dr. W. Hegemann*, edición de Ángel González Theiler, Rosario: Publicación Oficial de la Municipalidad de Rosario, 1931.

_____, *Report on a City Plan for the Municipalities of Oakland and Berkeley*, Oakland, California: The Kelley-Davis Co. printers, 1915.

Hegemann, Werner y Elbert Peets, *The American Vitruvius: An. Architect's Handbook of Civic Art*, Nueva York: Book Publishing Co., 1922.

Lavedan, Pierre, *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, París: Laurens Éditeur, 1926.

Novick, Alicia, «The Notion of Urban Project from a Historical and Cultural Dimension. Proposals for the Costanera of Buenos Aires», en

11th International Planning History Society Conference, Barcelona: International Planning History Society (IPHS), 2004, 15 pp., disponible en: <http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/eng/en-pap.htm> Fecha de consulta: 12 de diciembre de 2017.

Novick, Alicia y Raúl Piccioni, «Carlos María della Paolera o la amnesia del urbanismo argentino», *Anales del Instituto de Arte Americano*, No. 29, Buenos Aires; IAA-UBA, 1993, pp. 77-100.

_____, «Carlos María della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina», *Serie Crítica*, No. 16, Buenos Aires: IAA-FADU/UBA, 1990, pp.1-26.

Oszlak, Oscar, *La formación del Estado argentino: orden, progreso y organización nacional*, Buenos Aires: Ariel, 2012.

Poëte, Marcel, *Introduction à l´urbanisme: l´évolution des villes*, París: Boivin, 1929.

Primer Congreso Argentino de la Habitación: Actas y Conclusiones, Buenos Aires: Museo Social Argentino, 1920.

Rigotti, Ana María, «Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960, tesis doctoral en línea, Rosario: Universidad Nacional de Rosario, 2005, disponible en: http://rephip.unr.edu.ar/bitstream/2133/3567/.../RIGOTTI%20Tesis%20para%20repositorio.pdf. Fecha de consulta: 12 de diciembre de 2017.

_____, «Guido», en Jorge Liernur y Fernando Aliata (eds.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires: Clarín Arquitectura, 2004, 6 tomos, tomo 3, pp. 130-137.

_____, «Il piano regolatore di Rosario fra la riforma civica e l'autonomia professionale», *Storia Urbana*, Vol. 21, No. 78, Milán, 1997, pp. 53-76.

«Urbanización de Rosario», editorial de *Arquitectura*, No. 10, Rosario: Sociedad de Arquitectos de Rosario, octubre 1927, p. 19.

Dois projetos para o Rio de Janeiro dos anos 1930. Antecedentes e repercussões

Agache, Alfred, *Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação, embelezamento,* Paris: Foyer Brésilien, 1930.

Benchimol, Jaime L., *Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

Del Brenna, Giovanna Rosso (org.), *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: INDEX, 1985.

Edmundo, Luiz, *O Rio de Janeiro do meu tempo*, Rio de Janeiro: Conquista, 1957, 2ª ed.

Guiheux, Alain, «El arquitecto del Universo.» en Jean Dethier y Alain Guiheux, (eds.), *Visiones urbanas. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*, Madrid: Electa, CCCB, 1994, pp. 290-292.

Hall, Peter, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

Le Corbusier, *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo*, Barcelona: Poseidón, 1979.

Lortier, André (ed.), *Paris s'exporte: architecture modèle ou modèles d'architectures*, Paris: Éditions du Pavillon de l'Arsenal-Picard, 1995.

Monteys, Xavier, *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*, Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña, Serbal, 1996.

Passos, Francisco Pereira, *Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: A Comissão, 1875.

Pereira, Margareth da Silva, «Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro», en Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro y Robert Pechman, R. (eds.), *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, pp. 363-376.

_____, *Rio de Janeiro: l'éphémère et la pérennité. Histoire de la Ville au XIXème siècle*, París: Ehess, 1988.

Pinheiro, Eloísa Petti, *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* (2002), Salvador: Edufba, 2011, 2ª ed.

Rocha, Oswaldo Porto, *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1995.

Santos, Paulo F., *Quatro séculos de arquitetura*, Rio de Janeiro: Instituto dos Arquitetos do Brasil, 1981.

Silva, Lúcia Helena Pereira da, *História do urbanismo no Rio de Janeiro: administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à ditadura Vargas*, Rio de Janeiro: e-papers, 2003.

_____, «A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil», en Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro y Robert Pechman, R. (eds.), *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, pp. 397-410.

Simões Júnior, José Geraldo, «Melhoramentos na área central de São Paulo: o caso da renovação da rua Líbero Badaró, 1911-1918», en Maria Cristina da Silva Leme (ed.), *Urbanismo no Brasil 1895-1965* (1999), Salvador: Edufba, 2005, 2ª ed., pp. 205-218.

Stuckenbruck, Denise, *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*, Rio de Janeiro: Obsservatório de Políticas Urbanas, IPPUR, FASE, 1996.

Resúmenes / *Abstracts* / *Resumos*

Introducción: aproximaciones historiográficas a las vísperas y cristalización del urbanismo

Arturo Almandoz
Universidad Simón Bolívar;
Pontificia Universidad Católica de Chile

Macarena Ibarra
Pontificia Universidad Católica de Chile

Resumen

Las prolongadas vísperas conducentes a la emergencia del urbanismo parecen ser tan importantes, en términos epistemológicos, como su propia cristalización, ocurrida esta en la primera década del siglo XX en Europa y hacia finales de los años veinte en varios países latinoamericanos. Si bien resulta imposible, en esta introducción, catalogar todos los autores y obras europeas y norteamericanas que han abordado ese proceso epistemológico, transcurrido a lo largo del siglo XIX y comienzos del XX, son distinguidos dos abordajes que, por pioneros, resultaron influyentes en la literatura internacional y de hecho lo son para este libro. El primero se articula alrededor de la noción de *pré-urbanisme*, introducida por Françoise Choay, la cual devino característica de la historiografía urbana francesa; mientras que el segundo abordaje, liderado por Anthony Sutcliffe, exploró los componentes prospectivos, institucionales y reformistas conducentes al *town planning* británico. Sobre esa base, se intenta en la segunda parte de la introducción dar algunas muestras de abordajes

comparativos o panorámicos de las vísperas del urbanismo en Latinoamérica, antes de cerrar con las orientaciones y peculiaridades de este libro.

Palabras clave: historiografía, preurbanismo, urbanismo, América Latina.

Introduction: Historiography Approaches to the Eves and Cristallyzation of Urban Planning

Abstract

The prolonged eves that led to the emergence of urban planning seem to be as important, in epistemological terms, as its own crystallization, which took place in the 1900s in Europe, and in the late 1920s in several Latin American countries. Even though is impossible, in this introduction, to catalogue all the authors and works from Europe and North America that have addressed such epistemological process – spanning along the nineteenth century and the early twentieth – two pioneering approaches, influential to both the international literature and this book, are singled out. The first one is articulated around Françoise Choay's notion of *pré-urbanisme*, which became characteristic of French urban historiography. Led by Anthony Sutcliffe, the second approach explored instead the prospective, institutional and reformist ingredients leading to the British town planning. On those grounds, some panoramic and comparative approaches to the eves of Latin American urbanism are sampled in the second part of this introduction, before closing with this book's orientations and peculiarities.

Keywords: historiography, pre-urbanism, urbanism, Latin America.

Introdução: aproximações historiográficas às vísperas e cristalização do urbanismo

As prolongadas vésperas que conduzem à emergência do urbanismo parecem ser tão importantes, em termos epistemológicos, como sua própria cristalização, a qual aconteceu na primeira década do século XX em Europa, e a finais dos anos vinte em vários países latino-americanos. Mesmo resultando impossível, nesta introdução, catalogar todos os autores e as obras europeias e norte-americanas que tem abordado esse processo epistemológico, acontecido ao longo do século dezenove e começos do vinte, duas abordagens são distinguidas, as quais resultaram influentes para a literatura internacional, como também para este livro. A primeira é articulada ao redor da noção de *pré-urbanisme*, introduzida por Françoise Choay, a qual tornou-se característica da historiografia urbana francesa; enquanto que a segunda abordagem, liderada por Anthony Sutcliffe, explorou componentes prospectivos, institucionais e reformistas que conduziram ao *town planning* britânico. Sobre essa base, na segunda parte da introdução intenta-se dar mostras das abordagens comparativas e panorâmicas das vésperas do urbanismo em Latino-américa, antes de fechar com orientações e peculiaridades deste livro.

Palavras-chave: historiografia, preurbanismo, urbanismo, América Latina.

La ciudad que no fue. Pioneros urbanistas en los debates de Santiago y otras ciudades chilenas, 1872-1929

Macarena Ibarra
Pontificia Universidad Católica de Chile

Resumen

Este capítulo se concentra en el período previo de la cristalización del urbanismo como una actividad profesional y pública, lapso que estuvo marcado por los intentos en resolver los problemas fundamentales de la salud pública y de la vivienda. Tales asuntos

fueron debatidos por diferentes profesionales que pasaron a constituirse como un grupo de pioneros urbanistas. Sobre la noción de «la ciudad que no fue» se examinan, por una parte, las iniciativas no materializadas y la manera en que la ciudad se imaginó, dando énfasis a debates parlamentarios y publicaciones especializadas como fuentes primarias. Por otra, se exponen aquellos primeros avances en materia institucional y normativa que hicieron madurar la discusión en que, en los años veinte, cristalizó la disciplina.

Palabras clave: urbanismo, Santiago de Chile, planes de transformación, pioneros.

The Imagined City. Pioneering Urban Planners in Debates about Santiago and other Chilen Cities, 1872-1929

Abstract

This chapter focuses on the period before town planning crystalized as a professional and public activity, time that was marked by the attempts to solve the critical issues of public health and social housing. These issues were debated by different professionals that appeared as pioneering urbanists. On the basis of the notion of «la ciudad que no fue», this paper examines, on the one hand, the unmaterialized initiatives and the way in which the city was imagined, taking Parliamentary papers and professional publications as main primary sources. On the other, it looks at the first institutional and regulatory achievements that contributed to a more mature discussion in which, by the 1920s, the discipline crystalized.

Keywords: town planning, Santiago de Chile, transformation plans, pioneers.

A cidade que não foi. Pioneros urbanistas em debates sobre Santiago e outras cidades chilenas, 1872-1929

Resumo

Este capítulo concentra-se no período anterior à cristalização do urbanismo como atividade profissional e pública, período marcado pelas tentativas de resolver os problemas fundamentais da saúde pública e habitação. Tais assuntos foram debatidos por diferentes profissionais que vieram a ser constituídos como um grupo de pioneiros urbanistas. Sobre a noção de «a cidade que não foi», examinam-se, por um lado, as iniciativas não materializadas e a forma como a cidade imaginou-se usando arquivos parlamentares e publicações profissionais como fontes primárias principais. Por outro lado, são expostos os primeiros avanços em matéria institucional e normativa que contribuem com certa maturidade ao estado da discussão que nos anos vinte cristalizou a disciplina.

Palavras-chave: urbanismo, Santiago de Chile, planos de transformação, pioneiros.

Ensanches y nuevos espacios de poder en la ciudad liberal: Ciudad de Guatemala, 1880-1920

Florencia Quesada
Universidad de Helsinki

Resumen

El objetivo central del artículo es analizar por qué y cómo se llevó a cabo la transformación del primer período de cambio urbano moderno en la Ciudad de Guatemala y el ensanche de la cuadrícula, centrado en la construcción de dos ejes de poder: uno al sur a finales del siglo XIX y otro al norte a inicios del siglo XX. Transformar la capital poscolonial fue de la mano con los ideales que promovían los liberales de crear un Estado funcional y una nación moderna. La impronta de tres dictadores, Justo Rufino Barrios (1873-85), José María Reina Barrios (1892-98) y Manuel Estrada Cabrera

(1898-1920), marcó y personalizó este primer período de transformación. Dentro del contexto político del positivismo y el liberalismo se analiza la capital, dando énfasis al espacio como una construcción de poder y como reflejo de los cambios políticos, socioeconómicos y culturales que se materializaron especialmente en los ensanches al sur y al norte en esta primera fase de un preurbanismo. Al mismo tiempo, se analizan las contradicciones y ambigüedades en el proceso de modernización urbana y el fin abrupto de la primera fase de crecimiento con los terremotos de 1917-18, que destruyeron a la capital guatemalteca.

Palabras clave: ensanches, transformación urbana, espacio, poder, liberalismo, Ciudad de Guatemala.

Expansions and New Spaces of Power in the Liberal City: Guatemala City, 1880-1920

Abstract

The main goal of the article is to analyze the first period of modern urban change in Guatemala City, through the analysis of the first growth of the Colonial gridiron and the construction of two new axes of power: one to the south by the late nineteenth century, and another to the north by the early twentieth. To transform the post-colonial city went hand in hand with the liberals' ideals of creating a functional state and a modern nation. The imprint of three dictators dominated the political and urban transformations in Guatemala: Justo Rufino Barrios (1873-85), José María Reina Barrios (1892-98) and Manuel Estrada Cabrera (1898-1920), each of which attempted to modify the general appearance of the city. Within the prevailing ideological and political context of positivism and liberalism, the city is examined as a seat of social power, and as the embodiment of a political, social, economic and cultural transformation that took shape especially in the growth of the city to the south and to the north, in this first phase of a pre-urbanism. At the same time, the article analyzes the contradictions and ambiguities

within the process of modernization and the abrupt end of the first phase of modern urban growth with the destruction of the capital during the earthquakes of 1917-18.

Keywords: urban change, space, power, Liberalism, Guatemala City.

Ensanches e novos espaços de poder na cidade liberal: Cidade de Guatemala, 1880-1920

Resumo

O objetivo central do artigo é analisar por que e como se conduziu a transformação do primeiro período de mudança urbana moderna na Cidade de Guatemala e o alargamento das *cuadrículas*, centrada na construção de dois eixos de poder: um no Sul, no final do século XIX e outro no Norte, no início do século XX. A transformação da capital pós-colonial ocorreu em conjunto com os ideais que os liberais promoviam de criar um estado funcional e uma nação moderna. Três governantes durante as suas administrações - Justo Rufino Barrios (1873-85), José María Reina Barrios (1892-98) e Manuel Estrada Cabrera (1898-1920) - marcaram e personalizaram este primeiro período de transformações. Dentro do contexto político do positivismo e liberalismo, se analisa a capital dando ênfase ao espaço como uma construção de poder e como reflexo das mudanças políticas, socioeconômicas e culturais que se materializaram especialmente nos *ensanches* ou subúrbios ao sul e norte nesta primeira fase do pré-urbanismo. Ao mesmo tempo, se analisam as contradições e ambiguidades no processo de modernização urbana e o fim abrupto da primeira fase de crescimento com os terremotos de 1917-18 que destruíram a capital guatemalteca.

Palavras-chave: mudança urbana, espaço, poder, liberalismo, Cidade de Guatemala.

Miguel Ángel de Quevedo y la temprana ciudad verde: propuestas visionarias para Ciudad de México (1870-1930)

Alfonso Valenzuela
Universidad Autónoma de Morelos

Resumen

El embellecimiento e higienización de las ciudades de principios del siglo veinte en América Latina no solo buscaban liberarse de las epidemias que aquejaban a buena parte de las capitales europeas y latinoamericanas, sino que las intervenciones materializaban también la imagen de progreso, situaban a la ciudad dentro de los estándares competitivos internacionales y enviaban un mensaje a la población local mediante la puesta en escena del poder del conocimiento. Educado en la École Polytechnique de París, Miguel Ángel de Quevedo desarrollaría una serie de propuestas visionarias para mejorar y preservar la calidad ambiental de la Ciudad de México, manteniendo contacto con eminentes especialistas como Louis Pasteur, Gifford Pinchot y Jean-Claude Forestier. Quevedo trabajó durante la mayor parte del Porfiriato (1876-1910) y hasta el gobierno del general Lázaro Cárdenas (1934-40), buscando materializar su visión de progreso que se traducía en una ciudad bella, sana y cómoda para sus habitantes.

Palabras clave: higienismo, visiones urbanas, modernidad, progreso, Ciudad de México, Miguel Ángel de Quevedo.

Miguel Angel de Quevedo and the Early Green City: Visionary Proposals for Mexico City (1870-1930)

Abstract

The sanitation and embellishment of Latin American cities intended not only to avoid the epidemics that hit European and Latin American capitals, but also aimed to display an image of progress, locating the city within international competitive standards

as well as sending a message and a *mise en scène* of the power of knowledge to the population. Educated at the École Polytechnique in Paris, Miguel Ángel de Quevedo would develop several visionary proposals to improve and preserve the environmental quality in Mexico City, keeping close contact with eminent specialists such as Louis Pasteur, Gifford Pinchot y Jean-Claude Forestier. Quevedo worked during most of the Porfiriato (1876-1910) and up to General Lázaro Cárdenas's administration (1934-40), looking to materialize his vision of progress, translated into a beautiful, healthy and comfortable city for its inhabitants.

Keywords: Hygienism, urban visions, modernity, progress, Mexico City, Miguel Ángel de Quevedo.

Miguel Ángel de Quevedo e a temprana cidade verde: propostas visionárias para a Cidade do México (1870-1930)

Resumo

O embelezamento e o saneamento das cidades do início do século XX na América Latina não só procuraram libertar-se das epidemias que afligiram uma grande parte das capitais européias e latino-americanas, mas as intervenções também materializaram a imagem do progresso, colocando a cidade dentro de padrões competitivos internacionais e enviando uma mensagem para a população local através da realização do poder do conhecimento. Educado na École Polytechnique de Paris, Miguel Ángel de Quevedo desenvolveria uma série de propostas visionárias para melhorar e preservar a qualidade ambiental da Cidade do México, mantendo contato com especialistas eminentes como Louis Pasteur, Gifford Pinchot e Jean-Claude Forestier. Quevedo trabalhou para a maioria do período Porfirista (1876-1910) e até o governo do general Lázaro Cárdenas (1934-40), buscando concretizar sua visão de progresso que resultou em uma cidade bonita, saudável e confortável para seus habitantes.

Palavras-chave: Higienismo, visões urbanas, modernidade, progresso, Cidade do México, Miguel Ángel de Quevedo.

Controversias sobre el plan urbano: la trama inicial del urbanismo en Buenos Aires y Rosario (1923-35)

Javier Fedele
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet)

Resumen

Con el crecimiento de los centros urbanos en Argentina, surgieron conflictos y debates sobre la organización del espacio de la ciudad. En la década de 1920 cristaliza el urbanismo, en el que las aspiraciones de distintos saberes buscaron sintetizar interpretaciones y soluciones para Buenos Aires y Rosario, principalmente. La necesidad de un plan urbano se instaló en el debate y fue la condición de posibilidad de una síntesis integral y totalizadora de diversas disciplinas de la que resultó el urbanismo. Como herramienta y meta de este, el plan articuló diversos valores. Primero, la ingeniería, en vista de los problemas de infraestructura y de logística económica como puertos y ferrocarriles; segundo, la sensibilidad higienista y paisajista en ascenso, manifiesta en la promoción de parques; en tercer lugar, las polémicas estéticas entre el academicismo, lo vernáculo y el racionalismo; y en cuarto, las versiones de las prioridades urbanas producidas por el gobierno democrático local. El urbanismo asumió esos cometidos e intentó regular el crecimiento urbano ante a los nuevos componentes físicos y dinámicas sociales incidentes en la configuración de la ciudad. Simultáneamente a este desarrollo, la nueva disciplina de planificación se insertó en las estructuras del gobierno local.

Palabras clave: urbanismo, ingeniería, paisajismo, arquitectura, plan.

Controversies over the Urban Plan: the Initial Plot of Urbanism in Buenos Aires and Rosario (1923-35)

Abstract

The growth of urban centers in Argentina produced conflicts and debates about the organization of the cities. Urban planning crystallized by the 1920s, in which the aspirations of different disciplines sought to synthesize interpretations and solutions mainly for Buenos Aires and Rosario. The need for an urban plan was installed in the debate and was the condition of possibility for a comprehensive and totalizing synthesis from which resulted urban planning. As a tool and goal of the urban planning, the plan articulated various values: firstly the engineering, in view of the problems of infrastructure and economic logistics, such as ports and railways. Secondly, the rising awareness about hygiene and landscape, manifested in the promotion of parks. Thirdly, the aesthetical polemics between academicism, the vernacular and rationalism; and fourthly, the versions of urban priorities produced by the local democratic government. Urban planning took on those tasks and tried to regulate urban growth in the face of the new physical components and social dynamics shaping the configuration of the city. Simultaneously to this development, the new discipline of planning tried to insert itself in local government structures.

Keywords: urban planning, engineering, landscaping, architecture, plan.

Controversias sobre o plano urbano: a trama inicial do urbanismo em Buenos Aires e Rosario (1923-35)

Resumo

Com o crescimento dos centros urbanos na Argentina, surgiram conflitos e debates sobre a organização do espaço da cidade. Na década dos anos 1920 emergiu o urbanismo, no qual as aspirações de diferentes conhecimentos procuraram sintetizar interpretações e

soluções para Buenos Aires e Rosário, principalmente. A necessidade dum plano urbano foi instalada no debate e foi condição de possibilidade de uma síntese abrangente e totalizadora de várias disciplinas das quais resultou o planejamento urbano. Como ferramenta e objetivo deste, o plano articulou múltiplos valores. Primeiro, a engenharia, em vista dos problemas de infraestrutura e logística econômica, como portos e ferrovias; em segundo lugar, a sensibilidade higienista e paisagista em ascensão, manifestada na promoção dos parques; em terceiro lugar, a polêmica estética entre o academicismo, o vernáculo e o racionalismo; e finalmente, as versões das prioridades urbanas produzidas pelo governo democrático local. O urbanismo assumiu essas tarefas e tentou de regular o crescimento urbano em face dos novos componentes físicos e das dinâmicas sociais que estavam configurando a cidade. Simultaneamente a esse desenvolvimento, a nova disciplina tentou de se inserir nas estruturas do governo local.

Palavras-chave: urbanismo, engenharia, paisagismo, arquitetura, plano.

Dois projetos para o Rio de Janeiro dos años 1930. Antecedentes e repercussões

Eloísa Petti Pinheiro
Universidade Federal da Bahía

Resumo

Em finais da década de 1920, Alfred Agache, arquiteto-urbanista francês, realiza um projeto de expansão, renovação e embelezamento para a cidade do Rio, segundo os princípios da Beaux-Arts, já com alguma influência do *city planning* americano. Ainda apresenta influência academicista com referência ao modelo haussmanniano, pois as avenidas que propõe Agache têm relação com aquelas referidas no plano de Burnham e Bennet para Chicago, considerado como uma reinterpretação de Haussmann e Paris, feita pelos norte-americanos. Por outro lado, Le Corbusier, arquiteto autodidata

que defende o «espírito novo», passa pelo Rio em 1929 e deixa o croqui de um projeto de ordenação para a cidade, baseado em quatro princípios fundamentais: o descongestionamento do centro da cidade; o aumento da densidade populacional; a ampliação dos meios de circulação; e a ampliação das áreas de parque. Seu projeto compõe-se de um viaduto-residência que cruza a malha urbana por cima das edificações existentes e que tem como jardim as encostas das montanhas e como panorama a Baía de Guanabara. Ao analisarmos com cuidado os dois projetos, as duas visões de cidade, podemos encontrar pontos que os aproximam e outros em que divergem. É muito importante a diferença da influência dos dois arquitetos sobre os arquitetos brasileiros. Enquanto os longos estudos, detalhados e ambiciosos, de Agache não os empolgam, os croquis de Le Corbusier têm uma grande repercussão entre os arquitetos e urbanistas locais.

Palavras-chave: urbanismo, Rio de Janeiro, arquitetura, projetos, planos.

Dos proyectos para el Río de Janeiro de los años treinta. Antecedentes y repercusiones

Resumen

A finales de la década de 1920, Alfred Agache, arquitecto-urbanista francés, realiza un proyecto de expansión, renovación y embellecimiento para la ciudad de Río, según los principios de Beaux-Arts, ya con alguna influencia del *city planning* americano. Todavía presenta referencias academicistas al modelo haussmanniano, pues las avenidas propuestas por Agache tienen relación con las referidas en el plan de Burnham y Bennet para Chicago, considerado como una reinterpretación de Haussmann y París hecha por los estadounidenses. Por otro lado, Le Corbusier, arquitecto autodidacta que defiende el «espíritu nuevo», pasa por Río en 1929, dejando un croquis de ordenación para la ciudad, basado en cuatro principios fundamentales: descongestionamiento del centro de la ciudad; aumento de la densidad poblacional; ampliación de los medios de

circulación; e incremento de las áreas de parque. El proyecto de Le Corbusier comprende un viaducto-residencia que cruza la malla urbana por encima de las edificaciones existentes, teniendo como jardín las laderas de las montañas y como panorama la bahía de Guanabara. Al analizar con cuidado los dos proyectos, podemos encontrar puntos que se aproximan y otros que divergen. También es muy importante la influencia diferente de los dos arquitectos sobre los profesionales brasileños. Mientras los largos estudios de Agache, detallados y ambiciosos, no nos resultan atractivos, los croquis de Le Corbusier tienen gran repercusión entre arquitectos y urbanistas locales.

Palabras clave: urbanismo, Río de Janeiro, arquitectura, proyectos, planos.

Two Projects for 1930s Rio de Janeiro. Antecedents and Repercussions

Abstract

By the late 1920s, Alfred Agache, a French architect and urbanist, elaborates a project of expansion, renewal and embellishment for Rio, according to Beaux-Arts principles, and already influenced by American city planning. It still shows academic references to the Haussmannian model, since the avenues proposed by Agache are related to those referred to by Burnham and Bennet for Chicago, which is considered a reinterpretation of Haussmann and Paris made by the Americans. On the other hand, Le Corbusier, a self-taught architect that advocates the «new spirit», stops by Rio and leaves a planning sketch for the city, based on four fundamental principles: decongesting the city centre; increasing the population's density; enlarging the means of circulation; and increasing park areas. Le Corbusier's project includes a viaduct-residence that crosses the urban network above extant buildings, having the mountain slopes as garden and the Guanabara Bay as panorama. By carefully analysing both projects, we can find convergent and divergent aspects. It is

also very important the influence of both architects over Brazilian professionals. While Agache's long, detailed and ambitious studies do not result attractive, Le Corbusier's sketches have great repercussion among local architects and urbanists.

Keywords: urbanism, Rio de Janeiro, architecture, projects, plans.

Reseñas de los autores

Arturo Almandoz Marte es urbanista *cum laude*, Universidad Simón Bolívar (USB, Caracas, 1982); Diploma de Técnico Urbanista, Instituto Nacional de Administración Pública (INAP, Madrid, 1988); Magíster en Filosofía, USB (1992); PhD por la Architectural Association School of Architecture, Open University (Londres, 1996); Posdoctorado por el Centro de Investigaciones Posdoctorales (Cipost), Universidad Central de Venezuela (UCV, Caracas, 2004). Profesor titular de la USB y titular adjunto de la Pontificia Universidad Católica (PUC) de Chile, Santiago. Además de 50 artículos en revistas y actas especializadas y 35 contribuciones en obras colectivas y enciclopedias, es autor o editor de 20 libros que han obtenido premios de la USB y el Municipal de Literatura (1998, 2004) en diferentes menciones investigativas, así como nacionales e internacionales. Destacan *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)* (1997; 2006); *La ciudad en el imaginario venezolano*, 4 tomos (2002-18); *Entre libros de historia urbana* (2008). Editor de *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950* (2002; 2010) y *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja* (2012). También ha publicado *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (2013; 2017) y *Modernization, Urbanization and Development in Latin America, 1900s-2000s* (2015; 2018). almandoz@usb.ve, aalmandoz@uc.cl

Javier Fedele Abatidaga es arquitecto por la Universidad Nacional del Litoral (UNL, Argentina), en 1993, y doctor arquitecto por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) en 2010. Máster Historia Arquitectura Ciudad, también por la UPC, en 2000, y Máster Patrimonio Urbano por la Universidad de Valladolid en 1998. Estancia posdoctoral en Universidad Católica de Chile en 2013. Investigador

independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet). Profesor adjunto ordinario y de Posgrado en la UNL en teoría e historia de la ciudad; profesor adjunto en Urbanismo en la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Profesor invitado en seminarios y conferencias en la UNR, Argentina; Barcelona (UPC, UAB, España); Salvador (UFBA, Brasil) y Zaragoza (Unizar, España). Director de proyectos de investigación y de tesis de doctorado y maestría. Autor de publicaciones en el campo de la historia del urbanismo y la ciudad, así como de estudios urbanos. Sus áreas de investigación se centran en los procesos urbanos desde los vínculos entre las formas arquitectónicas de la ciudad, la teoría política y la historia urbanística. Actualmente es subsecretario de Planeamiento de la ciudad de Rosario, Argentina. ddrassaness@gmail.com

Macarena Ibarra Alonso es licenciada en Historia (1998) y licenciada en Educación, profesora de Historia y Geografía (1999), Pontificia Universidad Católica (PUC) de Chile; MA University of Leeds (2001) y PhD, University of Cambridge (2005), Reino Unido; posdoctorado Universidad de Cambridge (Reino Unido) por Foundation for Urban and Regional Studies (2006) y en la PUC de Chile por Conicyt (2007-2010). Ha sido investigadora responsable y coinvestigadora de diversos fondos de investigación, nacionales y extranjeros, trabajo que ha resultado en diversos artículos y capítulos de libros tanto en el ámbito de la historia urbana y del urbanismo, como de los estudios del patrimonio. Entre sus últimas publicaciones destacan «Higiene y salud urbana en la mirada de médicos, arquitectos y urbanistas durante la primera mitad del siglo XX en Chile» (Santiago, 2016); «Hygiene and Public Health in Santiago de Chile´s Urban Agenda, 1892-1927» (Londres, 2015) y «Permanencias y cambios de la autenticidad. Monumentos, patrimonio y centros históricos en América Latina» (Santiago, 2016). Actualmente es investigadora responsable del Fondecyt Regular 1161669 «La ciudad que no fue. Revisión crítica de planes y proyectos de ciudades en la emergencia del urbanismo en Chile (1872-1929)». Profesora

asociada y jefa de postgrado, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, PUC. mibarraa@uc.cl

Eloisa Petti Pinheiro é graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1981), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA, 1992) e Doutora em Historia de la Arquitectura, Historia Urbana pela Universidad Politécnica de Cataluña (UPC, 1998). Realizou o Pós-Doutorado na UPC (2007-08). Professora Titular aposentada da UFBA, foi Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (2004-06) e coordenadora do MP-CECRE - Mestrado Profissional em Conservação e Restauração de Monumentos e Núcleos Históricos (2008-12). Atua na área de Arquitetura e Urbanismo, sendo suas áreas de interesse: História da Cidade e do Urbanismo, Memória Urbana, Núcleos Históricos, Intervenção Urbana, Expressão Gráfica, Iconografia e Forma Urbana. Entre outras publicações, é autora de *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)* (2002; 2011). epetti@ufba.br

Florencia Quesada Avendaño es doctora en Estudios Latinoamericanos por la Universidad de Helsinki (UH, 2007), DEA Université Paris 1-Sorbonne (2000); maestría en Historia de la Universidad de Costa Rica (1998). Actualmente es investigadora en el Helsinki Collegium for Advanced Studies, UH. Profesora adjunta en el Departamento de Estudios Políticos y Económicos y en el Departamento de Culturas del Mundo, ambos de la UH. Tiene más de veinte años de experiencia como investigadora en temas urbanos, tanto de historia como contemporáneos y de turismo sostenible en América Latina. Su último libro, *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930* (2011), obtuvo el premio Cleto González Víquez, otorgado por la Academia de Geografía e Historia de Costa Rica. Actualmente escribe su próximo libro sobre el proceso de cambio urbano en la Ciudad de Guatemala entre 1870 y 1930. Al mismo tiempo, forma parte del equipo interdisciplinario «FCITIES: Societal

security, environmental vulnerability and redistributive justice in fragile cities of the global South (Anja Nygren, 2016-2020)», que analiza las formas como las ciudades frágiles del Sur Global enfrentan diversos problemas urbanos. Quesada analiza el caso de la Ciudad de Guatemala, relacionado con la violencia y los riesgos medioambientales en comunidades en riesgo en colaboración con Perpendicular, Guatemala. florencia.quesada@helsinki.fi

Alfonso Valenzuela Aguilera es profesor de Planeación Urbana de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México. Ha realizado estancias de investigación como Fulbright Scholar en el Instituto de Tecnología de Massachusetts y como becario Guggenheim en la Universidad de California en Berkeley. Profesor invitado en la Universidad de Tokio y en el Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, ocupó la Cátedra Alfonso Reyes en el Instituto de Altos Estudios para América Latina de la Universidad de Paris Sorbonne y la Cátedra Matías Romero en la escuela LBJ de la Universidad de Texas en Austin. Dirige el Observatorio de Seguridad Humana y Cohesión Social y ha sido acreedor de distintos reconocimientos como el Premio INAH Francisco de la Maza a la mejor investigación sobre Conservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico 2015; la Bienal Iberoamericana de Arquitectura de Quito 2016 en publicaciones, y el Premio Internacional de Desarrollo Local 2017. Coordinador del libro *Ciudades seguras: espacio público, eficacia colectiva y control social del espacio* (2011), es autor de *Urbanistas y Visionarios: la planeación de la Ciudad de México en la primera mitad del siglo XX* (2014) y de *La construcción espacial del miedo* (2015). Investigador nacional en el Sistema Nacional de Investigadores de México (SNI–Nivel II). aval@uaem.mx

Índice de personajes históricos, autores y lugares

A

Adams, Thomas (1871-1940) 19
Agache, Donat-Alfred (1875-1959) 37, 181, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 206, 207, 208, 228, 229, 230, 242, 243, 244, 245
Albers, Gerd (1919-2015) 18
Alessandri Palma, Arturo (1868-1950) 42
Almandoz Marte, Arturo 5, 6, 7, 9, 10, 12, 22, 25, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 39, 40, 46, 48, 124, 209, 215, 225, 231, 247
Alphand, Adolphe (1817-1891) 131, 132, 146
Ashworth, William 19

B

Baer, James A. 27, 213
Balmaceda, José Manuel (1840-1891) 42
Bardet, Gaston (1907-1989) 12, 209
Barillas Bercián, Manuel Lisandro (1845-1907) 91, 92, 94, 95
Barrios, Justo Rufino (1835-1885) 37, 76, 82, 84, 85, 86, 91, 95, 99, 100, 105, 106, 222, 235, 236, 237
Barros Grez, Daniel (1834-1904) 52, 61, 216, 218
Batres Jáuregui, Antonio (1847-1929) 84, 109, 220
Baumeister, Reinhard (1833-1917) 14
Bauzá, Francisco de (1849-1899) 28
Beaurepaire Rohan, Henrique Pedro de (1812-1894) 186, 187, 190
Benchimol, Jaime L. 188, 228
Benevolo, Leonardo (1923-2017) 15, 16, 17, 210
Bennett, Edward H. (1874-1954) 202
Borghi, Achille 97
Bouvard, Joseph Antoine (1840-1920) 32, 152, 153, 154, 182, 210
Brunner, Karl H. (1887-1960) 31, 43, 48, 53, 69, 72, 209, 212
Burnham, Daniel Hudson (1846-1912) 182, 202, 242, 243, 244

C

Cabet, Étienne (1788-1856) 13
Calabi, Donatella 18
Calderón, Próspero (1862-1934) 93
Carlos III de España (1716-1788) 78
Carranza, Venustiano (1859-1921) 122
Carrasco, Benito Javier (1877-1958) 156, 158, 159, 226
Carvajal Miranda, Carlos (1872-1950) 48
Casanova, Domingo (1868-1940) 53, 216
Cendrars, Blaise (1887-1961) 197
Cerdá Suñer, Ildefonso (1815-1876) 40
Cerna y Cerna, Vicente (1815-1885) 79, 82

Cervantes, José María 80
Choay, Françoise (1925-) 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 28, 39, 40, 42, 210, 216, 231, 232, 233
Cirla, Antonio 99
Cody, Jeffrey 25, 210
Concha, Manuel (1834-1931) 44, 60
Contreras Elizondo, Carlos (1892-1970) 31, 84, 129, 214, 221
Corbalán Melgarejo, Ramón (1863-1935) 66
Corral Verdugo, Ramón (1854-1912) 120
Costa, Lúcio (1902-1998) 208
Coudroy de Lille, Laurent 88, 221
Coxhead, Ernest Albert (1863-1933) 64, 182
Creel Cuilty, Enrique C. (1854-1931) 120
Cruz, Oswaldo (1872-1917) 193

D

Dávila Boza, Ricardo (1850-1937) 58, 216
Dávila Carson, Roberto (1889-1971) 53, 54
Deformes Villegas, Enrique (1866-1920) 67
Díaz, Porfirio (1830-1915) 51, 122, 127, 130, 138, 140, 146
Doninelli, Antonio (1859-1956) 96
Donoso, Carlos 52, 53, 217
Durini Cáceres, Francisco Manuel (1880-1970) 96, 97, 99, 224

E

Eads, James Buchanan (1820-1887) 127
Edwards, Eduardo (1845-1918) 44, 72, 217
Estrada Cabrera, Manuel (1857-1924) 37, 76, 77, 86, 91, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 114, 116, 221, 222, 235, 236, 237

F

Farengo, Adolfo 161, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 171, 172, 174, 176, 177, 178, 227
Fedele Abatidaga, Javier 7, 32, 36, 37, 149, 210, 227, 240, 247
Ferrer, Pedro Lautaro (1869-1937) 67, 68
Fogliani, Giuseppe 190, 191
Fontaine, Luis Augusto (1872-1920) 109
Forestier, Jean-Claude Nicolas (1861-1930) 30, 32, 36, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 146, 157, 167, 210, 212, 225, 238, 239
Foucault, Michel (1926-1984) 11, 12, 136, 210, 225
Fourier, Charles (1772-1837) 13
Froli, Adriático (1858- s/f) 97, 99
Fustel de Coulanges, Numa Denys (1830-1889) 12

G

Galitti, Andrea 97
García Fernández, Benito 55
García Granados, Miguel (1809-1878) 82, 97, 98
Garnier, Tony (1869-1948) 13, 63, 217
Geddes, Patrick (1854-1932) 12, 19
Geisse, Guillermo 29, 210
Gomes, Marco Aurélio 29, 34, 211, 213
Gómez Flores, Emilio 93, 94, 95, 99
González de Cosío, Manuel (1836-1913) 127
González del Castillo, Hilarión (1869-1941)

69
Gordon, David 25, 122, 211, 226
Gropius, Walter (1863-1969) 13
Guidini 182
Guidini, Augusto (1853-1928) 182
Guido, Ángel Francisco (1896-1960) 37, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 176, 178, 227, 228

H

Hall, Peter (1932-2014) 21, 22, 23, 24, 25, 33, 34, 39, 40, 41, 86, 127, 202, 211, 217, 221, 225, 229
Hall, Thomas 21, 22, 23, 24, 25, 33, 34, 39, 40, 41, 86, 127, 202, 211, 217, 221, 225, 229
Hardoy, Jorge Enrique (1926-1993) 26, 29, 30, 211, 212, 213
Harouel, Jean-Louis (1944-) 14, 212
Haussmann, Georges E. barón (1809-1891) 17, 40, 46, 48, 132, 133, 146, 182, 188, 189, 202, 207, 215, 228, 242, 243, 244
Hegemann, Werner (1881-1936) 37, 151, 167, 169, 176, 227
Heiny, Anatolio 101
Hénard, Eugène (1849-1923) 183, 207
Horsfall, Thomas Coglan (1841-1932) 19
Howard, Ebenezer (1850-1928) 14, 19, 40
Humboldt, Alexander von (1769-1859) 139

I

Ibáñez del Campo, Carlos (1877-1960) 42
Ibarra Alonso, Macarena 5, 6, 7, 9, 28, 33, 36, 39, 42, 51, 78, 111, 212, 217, 220, 221, 231, 233, 248

J

Jardim, Jerônimo Rodrigues de Morais (1838-1916) 188

K

King, Anthony 23, 24, 33, 212
Koch, Robert (1842-1910) 121
Kraus, Jacob (1861-1951) 60, 217

L

Ladd, Brian (1957-) 39, 218
Lambert, Jacques (1891-s/f) 53
Laroche, Paul 128
Lavedan, Pierre (1885-1982) 12, 169, 212, 227
Le Corbusier (1887-1965, Charles Édouard Jeanneret) 13, 30, 37, 53, 151, 176, 182, 183, 197, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 211, 212, 213, 215, 227, 229, 242, 243, 244, 245
Léger, Fernand (1881-1955) 197
Liernur, Jorge Francisco (1946-) 30, 32, 34, 168, 212, 228
Limantour, José Yves (1854-1935) 120, 130
Little-Siebold, Todd 103, 112, 222
Liutti, Luigi 97
López, José 69
Luján Muñoz, Jorge (1938-) 78, 80, 84, 107, 108, 221, 222, 225

M

Macedo, Pablo (1851-1919) 120
Marín Vicuña, Santiago (1871-1936) 69
Mejía Pavony, Germán Rodrigo (1954-) 10, 26, 27, 33, 34, 213
Monteys, Xavier (1953-)

183, 203, 229
Montigny, Grandjean de (1776-1850) 184, 185, 190
Morris, William (1834-1896) 13, 14, 15
Morse, Richard (1922-2001) 26, 29, 30, 33, 211, 212, 213
Mumford, Lewis (1895-1990) 15, 22, 23, 213
Murillo, Adolfo (1840-1899) 67

N

Noel, Carlos Martín (1886-1941) 152

O

Olmsted, Frederick Law (1822-1903) 131, 132, 146, 226
Orrego Luco, Augusto Antonio (1849-1933) 71
Owen, Robert (1771-1858) 13
Oyarzun Philippi, Rodulfo (1895-1985) 30, 213

P

Pani, Alberto J. (1878-1955) 122, 123, 226
Paolera, Carlos della (1890-1960) 37, 151, 160, 166, 167, 168, 1 69, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 227, 228
Parker, Richard Barry (1867-1941) 182, 183
Parqueville, Boulard 103
Paschke, Teodoro 81, 90, 97
Pasteur, Louis (1822-1895) 36, 121, 126, 127, 128, 146, 238, 239
Pedro II de Brasil (1825-1891) 187, 197
Pereira da Silva, Margareth 196
Pereira Passos, Francisco (1836-1913) 181, 188, 190, 191, 192, 193, 202, 228
Picand, Leopoldo 128
Pinchot, Gifford (1865-1946) 137, 226, 238, 239
Pineo, Ronn (1954-) 27, 213
Pinto Durán, Carlos (1887- s/f) 47
Pirenne, Henri (1862-1935) 12
Poëte, Marcel (1866-1950) 168, 169, 228
Prado Júnior, Antônio (1880-1955) 197, 198
Prado, Paulo (1869-1943) 197, 198
Prata Soares, Alaor (1862-1964) 196
Prestes Maia, Francisco (1896-1965) 183
Proudhon, Pierre-Joseph (1809-1865) 13
Pschepiurca, Pablo (1953-) 30, 32, 34, 212
Puga Borne, Federico (1855-1935) 51, 52, 66
Pugibet, Ernesto (1853-1915) 128
Pugin, Augustus Welby (1812-1852) 13

Q

Quesada Avendaño, Florencia 7, 33, 37, 75, 77, 80, 89, 213, 223, 235, 249, 250
Quevedo, Miguel Ángel de (1859-1946) 7, 31, 36, 37, 119, 120, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 213, 225, 226, 238, 239, 240

R

Rabasa, Emilio (1856-1930) 120
Rabinow, Paul (1944-) 24, 39, 40, 214, 219
Ragon, Michel (1924-)

15, 16, 21, 22, 214
Reidy, Eduardo Affonso (1909-1964) 198, 208
Reina Barrios, José María (1854-1898) 76, 82, 85, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 112, 116, 235, 236, 237
Reis, José de Oliveira (1903-1994) 31, 210
Reyes Cotapos, Alejandro (1825-1844) 32, 214
Río Soto Aguilar, Alejandro del (1867-1939) 67
Rivera Maestre, Julián (1811-1879) 78, 79
Romero, José Luis (1905-1977) 26, 27, 210, 214, 250
Roosevelt, Theodore (1858-1919) 137
Rotival, Maurice (1892-1980) 31
Rousseau, Jean-Jacques (1712-1778) 125
Ruskin, John (1819-1900) 13

S

Salvin, Caroline (1838-1917) 81, 82, 224
Sampaio, Carlos (1866-1930) 31, 196, 212
Santa María Márquez de la Plata, Domingo Víctor (1854-1919) 69
Schade Pohlenz, Alberto (1882-1961) 46, 219
Schaedel, Richard Paul (1920-2005) 26, 29, 212, 213
Scobie, James R. (1929-1981) 29, 32, 214
Scotti, Desiderio 97
Sierra, Justo (1848-1912) 67, 120
Sierra, Lucas (1866-1937) 67, 120
Silva, Marcelino Ramos da (1844-1910) 182, 188, 196, 197, 206, 229
Sitte, Camillo (1843-1903) 14, 40, 210
Soria y Mata, Arturo (1844-1920) 48
Spínola, Rafael (1866-1901) 75, 106, 224
Stieber, Nancy 77, 224
Stuckenbruck, Denise Cabral 196, 197, 230
Sutcliffe, Anthony (1942-2011) 9, 11, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 33, 35, 39, 40, 214, 219, 231, 232, 233

T

Thiers, Édouard (1843-1890 127

U

Ubico Castañeda, Jorge (1878-1946) 117, 118, 223
Unwin, Raymond (1863-1940) 14, 19, 225
Urrutia Mendaza, Claudio (1857-1934) 85, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 111, 116
Uslenghi, Alejandra 100, 224

V

Valdés Valdés, Ismael (1859-1949) 45, 48, 60, 219
Valenzuela Aguilera, Alfonso 7, 31, 33, 36, 119, 215, 238, 250
Vela, Francisco (1859-1909 85, 110, 111
Vicuña Mackenna, Benjamín (1831-1886) 43, 44, 72, 220

W

Ward, Stephen (1948-) 9, 23, 24, 33, 39, 40, 215, 220
Weber, Max (1864-1920) 12
Wright, Gwendolyn (1946-) 24, 215

Índice de lugares

Adelaida 134
Alameda Central, Ciudad de México 140, 142
Alemania 53, 102
América 10, 12, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 40, 46, 50, 75, 81, 84, 87, 88, 90, 96, 97, 102, 108, 109, 112, 113, 115, 124, 146, 182, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 218, 220, 221, 222, 225, 232, 233, 238, 239, 247, 248, 249, 250
América Central 81, 84, 87, 90, 108, 109, 220, 221
Ámsterdam 49
Andes, los 58, 219
Antofagasta 54, 58, 62, 64, 217
Argelia 145
Argentina 26, 30, 31, 32, 37, 149, 151, 155, 168, 169, 177, 179, 212, 214, 226, 228, 240, 241, 247, 248
Atlántico 40
Austria 31, 40, 53, 209
Avenida Minerva (Simeón Cañas) 107, 110
Avenida Reforma 76
Baltimore 30, 122, 131, 211, 226
Barcelona 12, 40, 44, 48, 92, 134, 136, 156, 183, 187, 202, 204, 210, 216, 217, 219, 225, 227, 228, 229, 248
Bélgica 102
Berlín 123, 126, 139
Boston 131, 132, 135, 226
Brasil 28, 31, 32, 33, 34, 181, 182, 183, 184, 186, 195, 197, 198, 200, 201, 202, 207, 208, 210, 212, 226, 229, 248
Bruselas 48
Budapest 123
Buenos Aires 7, 12, 14, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 36, 68, 96, 1 34, 135, 149, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 165, 167, 168, 171, 175, 176, 177, 178, 182, 192, 203, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 222, 226, 227, 228, 240, 241, 242
Bulevar 15 de Septiembre, Ciudad de Guatemala 93
Bulevar 30 de Junio, Ciudad de Guatemala 76, 77, 82, 87, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 111
Campamento El Gallito, Ciudad de Guatemala 115
Campamento El Palomo, Ciudad de Guatemala 115
Campamento Gerona, Ciudad de Guatemala 115
Campamento La Recolección, Ciudad de Guatemala 115
Cantón Barillas, Ciudad de Guatemala 91, 92, 94, 95
Cantón Candelaria, Ciudad de Guatemala 31, 94, 212
Cantón Centro, Ciudad de Guatemala 26, 30, 43, 61, 75, 94, 101, 102, 103, 112, 115, 160, 162, 168, 169, 173, 175, 177, 189, 194, 195, 196, 198, 201, 204, 207, 209, 211, 215, 217, 218, 220, 223, 224, 227, 247
Cantón Elena, Ciudad de Guatemala 94
Cantón Exposición, Ciudad de Guatemala 68, 75, 87, 92, 94, 95, 100, 102, 103, 104, 106, 117, 123, 136, 138, 141, 169, 177, 223, 224, 227
Cantón Guarda Viejo (La Paz), Ciudad de Guatemala 91
Cantón Independencia, Ciudad de Guatemala 94, 96, 119, 123,

124, 142, 221, 222

Cantón Jocotenango, Ciudad de Guatemala 94, 105, 107, 108, 116
Cantón La Libertad, Ciudad de Guatemala 83
Cantón Las Charcas, Ciudad de Guatemala 91
Cantón popular Barrios, Ciudad de Guatemala 91
Cantón Tívoli, Ciudad de Guatemala 94
Caracas 12, 31, 32, 33, 40, 209, 213, 215, 247
Cementerio general, Ciudad de Guatemala 91
Chalet Urrutia, Ciudad de Guatemala 95
Chile 6, 9, 27, 28, 30, 31, 33, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 67, 68, 70, 72, 102, 182, 209, 210, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 231, 233, 234, 235, 247, 248, 260
Chillán 56, 218
Ciudad de Guatemala 7, 37, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 94, 95, 96, 98, 105, 108, 111, 115, 116, 117, 220, 221, 222, 223, 225, 235, 236, 249, 250
Ciudad de México 7, 31, 33, 119, 122, 123, 124, 128, 130, 136, 139, 140, 141, 144, 145, 213, 215, 225, 226, 238, 250
Colombia 102
Concepción 18, 40, 132, 147, 178
Cono Sur 34
Coquimbo 58, 62, 219
Costanera Sur, Buenos Aires 156
Cuba 29, 31, 212, 214
Curicó 50, 54, 58, 216
Duomo de Milán 49
España 6, 40, 53, 89, 93, 248
Estados Unidos 21, 25, 102, 137, 176
Europa 10, 21, 25, 30, 33, 49, 53, 113, 181, 195, 203, 205, 211, 213, 229, 231, 233, 249
Finca El Recreo, Ciudad de Guatemala 92
Francia 40, 53, 79, 87, 102, 104, 136, 167, 168, 171, 220
Fuerte San José, Ciudad de Guatemala 33, 59, 80, 83, 85, 86, 89, 97, 103, 107, 213, 221, 222, 223, 224, 249
Fuerte San Rafael de Matamoros, Ciudad de Guatemala 80
Gran Bretaña 20
Guatemala 7, 36, 37, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 235, 236, 237, 238, 249, 250
Harrisburgo 131
Hipódromo Condesa, Ciudad de México 136
Hipódromo del Norte, Ciudad de México 105
Hospital General, Ciudad de México 124
Hospital Psiquiátrico de La Castañeda, Ciudad de México 124
Hospital Salvador, Chile 29, 33, 34, 59, 76, 84, 181, 182, 183, 195, 211, 213, 221, 229, 248, 249
Hospital San Juan de Dios, Ciudad de Guatemala 91
Hospital San Vicente, Chile 59, 83

Inglaterra 20, 40, 102, 129, 134, 171
Iquique 50, 58, 64, 66, 216
Italia 53, 96, 97, 102, 106, 222
Juárez (colonia), Ciudad de México 136
La Habana 29, 33, 176, 214, 227
Latinoamérica 3, 5, 6, 10, 11, 15, 26, 27, 28, 34, 35, 37, 39, 214, 232
Letchworth 133
Lille 88, 146, 221
Lima 33, 96, 198, 214, 221
Londres 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 29, 31, 32, 48, 77, 92, 123, 127, 137, 143, 209, 210, 211, 212, 214, 215, 224, 225, 226, 247, 248
Manchester 129
Marrakech 134
Marsella 128
Mejillones 50
Mercado de Cerna (mercado Central), Ciudad de Guatemala 80
Mersey, río 129
México 7, 31, 32, 33, 36, 37, 85, 96, 102, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 136, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 213, 214, 215, 225, 226, 238, 239, 250
Montevideo 28
Nueva York 14, 15, 17, 23, 26, 32, 77, 84, 100, 107, 127, 131, 132, 176, 209, 210, 211, 213, 214, 221, 224, 225, 226, 227
Pabellón de Guatemala, Ciudad de Guatemala 92
Palacio Comunal, Boloña 49
Palacio La Reforma, Ciudad de Guatemala 98, 99, 100
París 11, 12, 14, 16, 17, 23, 30, 48, 49, 80, 87, 88, 92, 102, 123, 126, 129, 131, 132, 133, 134, 139, 143, 146, 151, 153, 157, 168, 169, 171, 209, 210, 212, 214, 221, 222, 223, 225, 227, 228, 229, 23 8, 243
Parque de Minerva, Ciudad de Guatemala 109
Parque Estrada Cabrera, Ciudad de Guatemala 37, 76, 77, 86, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 114, 116, 222, 235, 236, 237
Parque La Reforma, Ciudad de Guatemala 98, 99
Parque Obrero Balbuena, Ciudad de México 142
Pensilvania 137
Plaza de Armas, Ciudad de Guatemala 49, 80
Plaza de Armas, Santiago de Chile 49, 80
Plaza de Dam, Ámsterdam 49
Plaza de la Concordia, París 49
Plaza de los Vosgos, París 49
Plaza las Vizcaínas, Ciudad de México 141
Plaza San Pedro, Roma 49
Plaza Santo Domingo, Ciudad de México 140
Potrero de García, Ciudad de Guatemala 91
Puente Cal y Canto, Santiago de Chile 28
Puerto Barrios, Guatemala 86
Quintero 62
Quito 28, 33, 97, 212, 221, 250
Río de Janeiro 31, 33, 37, 243, 244
Roma 49, 96, 136
Rosario 7, 31, 32, 34, 36, 149, 150, 151, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 214, 226, 227, 228, 240, 241, 248
Rusia 102

Salvador de Bahía 33, 34, 211
San Antonio 50, 62
San José de Costa Rica 33
San Marco, Venecia 49
Santiago, Santiago de Chile 6, 7, 27, 28, 30, 31, 33, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 78, 182, 209, 210, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 233, 234, 235, 247, 248, 260
São Paulo 28, 31, 33, 36, 182, 183, 203, 210, 212, 213, 229
Séptima Avenida, Ciudad de Guatemala 93
Sociedad Económica de Amigos del País, Ciudad de Guatemala 79
Talca 50, 62
Talcahuano 61, 219
Taltal 58, 216
Teatro Carrera (teatro Colón), Ciudad de Guatemala 79
Templo de Minerva, Ciudad de Guatemala 77, 107, 108, 110, 111, 116
Valle de la Ermita, Guatemala 78, 105
Valle del Panchoy, Guatemala 105
Vallenar 56, 61, 218
Valparaíso 6, 49, 50, 53, 54, 56, 57, 60, 62, 65, 66, 70, 216, 217, 218
Venezuela 31, 32, 212, 213, 247
Veracruz 127, 146
Vichuquén 73
Viena 48, 53, 92, 123, 126, 187

Este libro se terminó de imprimir
en Santiago de Chile,

octubre de 2018

Teléfono: 22 22 38 100 / ril@rileditores.com

Se utilizó tecnología de última generación que reduce el impacto medioambiental, pues ocupa estrictamente el papel necesario para su producción, y se aplicaron altos estándares para la gestión y reciclaje de desechos en toda la cadena de producción.

INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

Este volumen reúne propuestas, debates y planes inclusivos y/o resultantes de imaginarios, pioneros y disciplinas, entreverados con la especialización profesional y las reformas institucionales y legales, tanto a nivel urbano como nacional. Iniciado con la década de 1870, cuando tuvieron lugar en varias ciudades las primeras reformas poscoloniales, el período es un tránsito entre los tempranos intentos por parte del Estado, pioneros y especialistas para hacer frente a los problemas urbanos; hasta la víspera o el momento mismo de la institucionalización del urbanismo, bien fuera desde los niveles locales o nacionales de la administración pública. Al tiempo que registrar antecedentes conducentes a la emergencia del urbanismo y la planificación, se intenta, en tanto objetivo adicional del volumen, colocar esos antecedentes del urbanismo latinoamericano en perspectiva con el desarrollo de la disciplina a nivel internacional. Tras una revisión historiográfica inicial de alcance internacional, cinco capítulos oscilan entre lo urbano y lo nacional dentro de las coordenadas temporales señaladas: pioneros urbanistas en debates de Santiago y otras ciudades chilenas; ensanches y nuevos espacios de poder en Ciudad de Guatemala; Miguel Ángel de Quevedo y las propuestas visionarias para Ciudad de México; controversias y trama inicial del urbanismo en Buenos Aires y Rosario; y las propuestas de Donat-Alfred Agache y Le Corbusier para Río de Janeiro en la década de 1930.

ISBN 978-956-01-0614-8

RiL editores