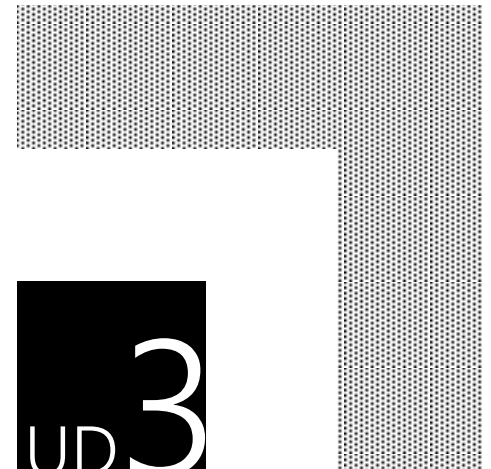


Material gráfico anexo
TP N°3

2025

Universidad Nacional de Córdoba
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Cátedra B
INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA
DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO



Universidad Nacional de Córdoba
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Cátedra B

INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO

Equipo docente 2025

Joaquín Emiliano Peralta	Profesor titular
Patricia Buguñá	Profesora adjunta (bajo licencia)
María Lorena Fernández	Profesora adjunta (suplente)
Silvia Costanzo	Profesora asistente
Ana Cecilia Gialluca	Profesora asistente
Florencia Martínez	Profesora asistente
Jimena Ramé	Profesora asistente
Alejandro Romanutti	Profesor asistente
María Inés Sciolla	Profesora asistente
M. Florencia Sosa	Profesora asistente
Jorge Vidal	Profesor asistente
Florencia Masino	Ayudante alumna
Juliana Asís	Adscripta egresada
Martín Ruiz	Adscripto egresado
Ariana Scaraffia Torazza	Adscripta estudiante

La presente selección de textos ha sido elaborada por la cátedra, para uso exclusivo de los alumnos de la carrera de arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba.

Córdoba, julio de 2025

Editor responsable: Joaquín Peralta e-mail joaquin.peralta.115@unc.edu.ar

Compilación y diagramación: M. Lorena Fernández. Sobre la base 2011 elaborada por J. Peralta y C. Terreno.

Presentación y revisión 2025: Joaquín Peralta.

Presentación

Esta selección de imágenes para la Unidad Didáctica 3, versión 2025, fue elaborada como material complementario correspondiente a la Tercera Larga Duración, según el criterio de periodización que propone la cátedra.

Tiene por función facilitar el acceso de los estudiantes a material gráfico, disponible en diversos soportes y fuentes, necesario para la realización del Trabajo Práctico Número 3.

Los casos son presentados en orden cronológico, para facilitar el acceso.

Contiene algunos de los ejemplos que se utilizarán para la aplicación práctica, en la tercera unidad didáctica del curso.

La selección de casos se basa en la comprensibilidad del ejemplo, su representatividad en relación a la cultura estudiada y su pertinencia temporal con respecto al tiempo histórico.

Cada caso de ambiente humano presentado es considerado como ejemplo clave, es decir aquél que contiene la información suficiente para comprender la forma en que una sociedad se apropió y transformó su territorio, que puede ser considerado representativo de otros asentamientos humanos de la misma época y cultura.

Esta selección está orientada a facilitar la comprensión por parte de un alumno inicial en la carrera. Se han seleccionado los ejemplos por su recurrencia en la bibliografía sobre historia de la arquitectura y la ciudad.

Se han agregado el caso paradigmático de la ciudad de La Plata, por la importancia relativa en Latinoamérica, y la peatonal de Córdoba, por la pertinencia como caso local.

No pretende aportar material original, ni sustituir la necesaria consulta de las fuentes originales, sino unificar criterios y formas de abordaje, y evitar la dispersión que produce en las etapas iniciales de la carrera el procesamiento de información proveniente de fuentes muy diversas.

Se presenta primero, como en las unidades anteriores, un conjunto de mapas sintéticos que informan de la situación territorial de la cultura estudiada, luego se ubica información que corresponde a la escala de lectura urbana, considerando toda la extensión de la ciudad, y, por último, un acercamiento a los espacios urbanos y sedes institucionales características de cada período.

Se consideró la reproductibilidad en blanco y negro, y la utilización indistinta en versión papel o digital. Se le agregan, en todos los casos, las fuentes de información utilizadas.

También se agregaron referencias gráficas escalares y posicionales de fácil comprensión.

El anexo gráfico debe usarse en forma complementaria a la guía de trabajos prácticos, las clases teóricas y los textos, provistos por la cátedra junto a la información bibliográfica o digital sugerida por los docentes.

Se agradece la señalización de errores, y sugerencias por parte del lector, con la intención de mejorar la calidad de los instrumentos puestos a disposición de nuestros alumnos.

Joaquín E. Peralta. Prof. Titular IHAUB.

ÍNDICE

EL AMBIENTE URBANO EN EL SIGLO XIX

Situación territorial	Página 05
La ciudad liberal inglesa	Página 06-07
Las utopías sociales	Página 08-10
Las reformas posliberales. París	Página 11-12
Las propuestas de nuevas ciudades. La plata	Página 13-24

EL AMBIENTE URBANO MODERNO. Siglo XX, hasta 1956

Proyecto Ciudad Industrial. Garnier	Página 25
La ciudad jardín. Howard	Página 26-27
Ville Radieuse. Le Corbusier	Página 28-29

EL AMBIENTE URBANO ACTUAL. Siglo XX desde 1956

Brasilia	Página 30-31
Rotterdam. Reconstrucción del centro	Página 32
Toulouse-le-Mirail	Página 33
Remodelación área peatonal Córdoba	Página 34

EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

SITUACIÓN TERRITORIAL

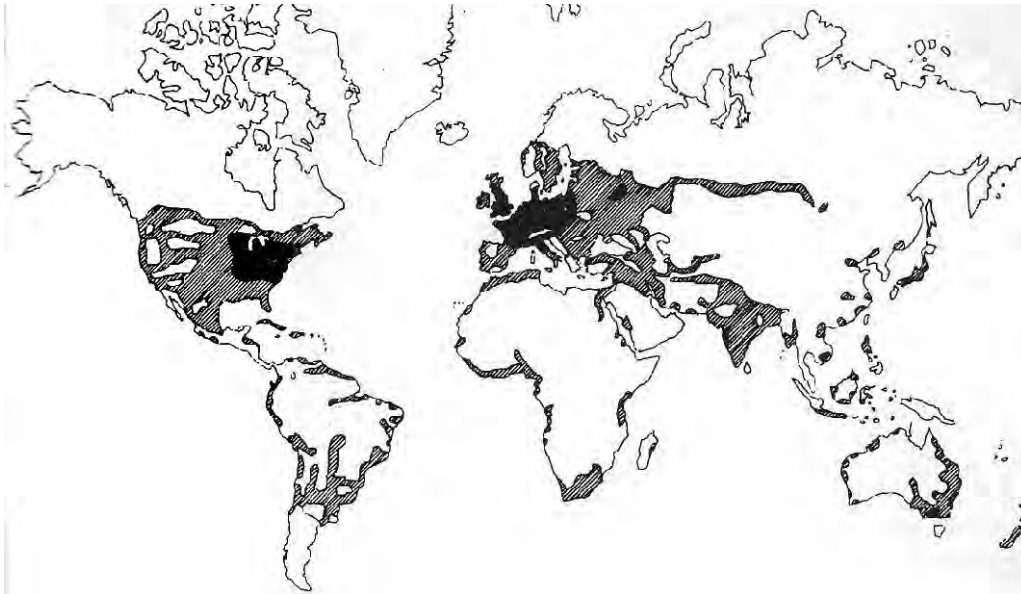
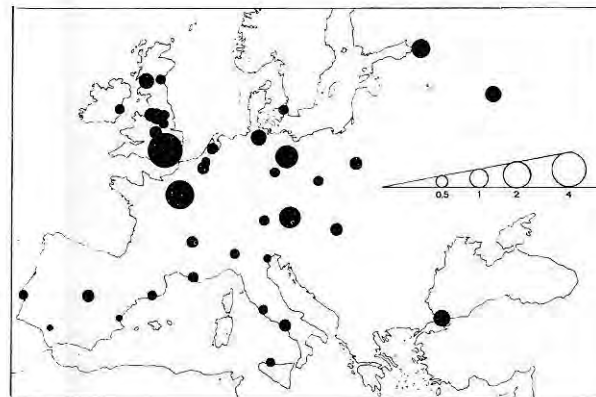
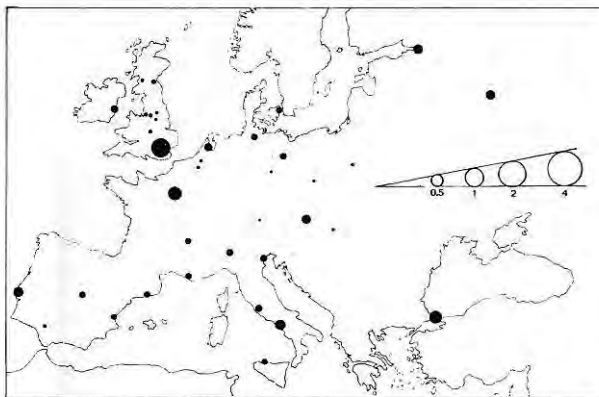


Fig. 1. El sistema económico mundial según Vidal de la Blanche: en negro, las áreas industrializadas; con sombreado de trazos, las zonas esencialmente suministradoras de materias primas; en blanco, las áreas de prevalente autoconsumo.

Fuente: SICA, Paolo. 1980. Historia del urbanismo. El siglo XIX. Vol. 1. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. 1981. pp. 25.



Figs. 2-3. Las dimensiones de los mayores centros urbanos europeos en 1800 y 1890 (esquema verificado sobre datos proporcionados por A. F. Weber).

Fuente: SICA, Paolo. 1980. Historia del urbanismo. El siglo XIX. Vol. 1. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. 1981. pp. 33.



EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

LA CIUDAD LIBERAL INGLESA Londres (Inglaterra)

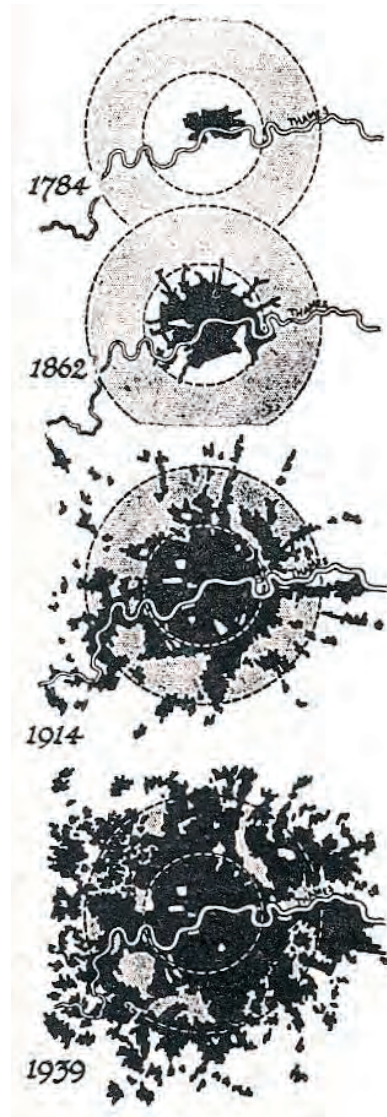


Fig. 4. Diagrama del crecimiento de Londres entre 1784 y 1939 (los círculos tienen, respectivamente, un diámetro de 10 y 20 millas).
Fuente: SICA, Paolo.1980. Historia del urbanismo. El siglo XIX. Vol.1. Instituto de Estudios de Administración Local . Madrid.1981. pp. 35.

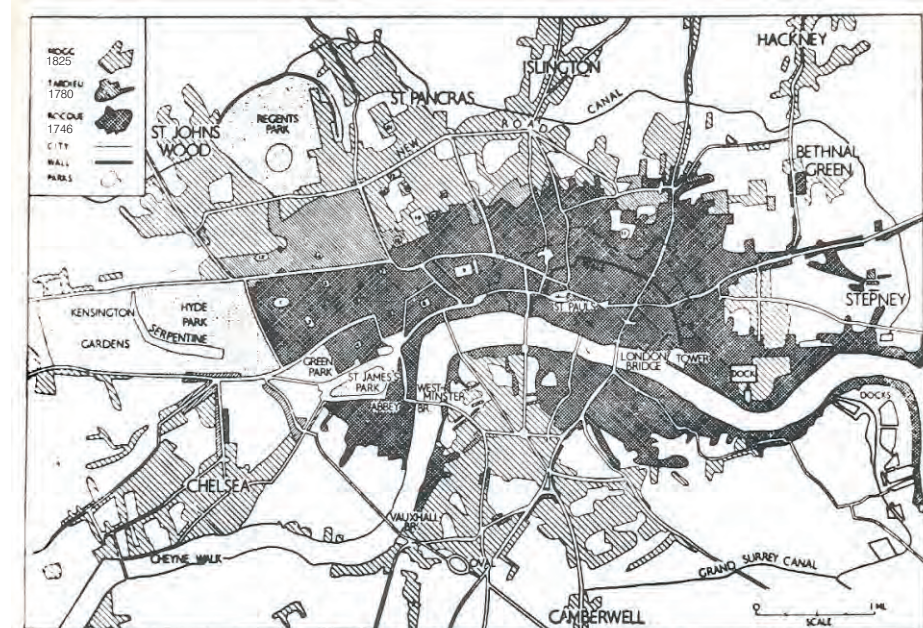
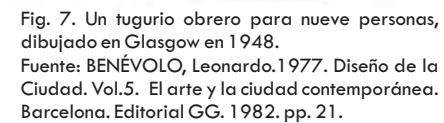
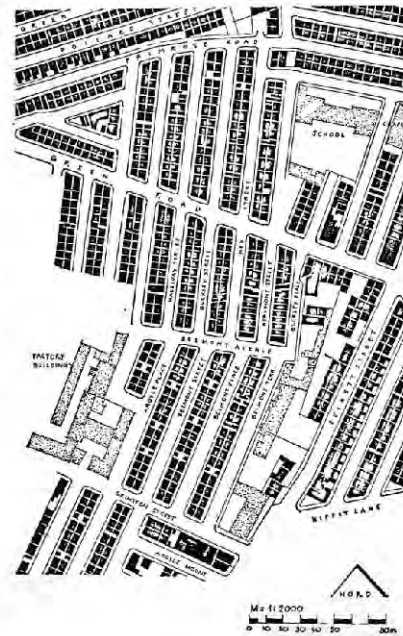
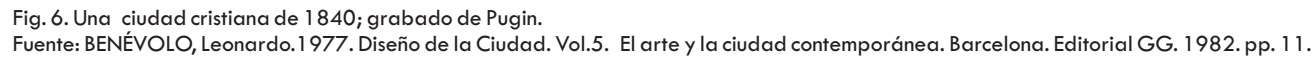


Fig. 5. El crecimiento de Londres entre 1746 y 1825.
Fuente: SICA, Paolo.1980. Historia del urbanismo. El siglo XIX. Vol.1. Instituto de Estudios de Administración Local . Madrid.1981. pp. 35.



LA CIUDAD LIBERAL INGLESA
Londres (Inglaterra)



EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

LAS UTOPIÁS SOCIALES

El Paralelogramo de Owen (1817-1820)



Fig. 10. Croquis y planta del Paralelogramo de Owen.

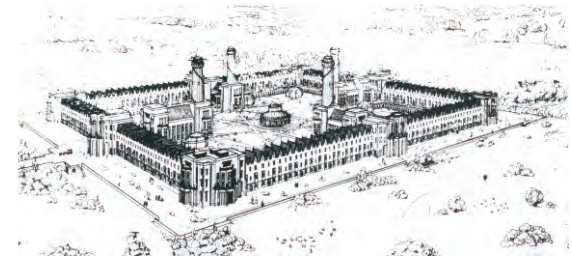


Fig. 11. La comunidad que debía construirse en Harmony, en Indiana, por iniciativa de Owen; dibujo publicado en 1825.

Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 27.

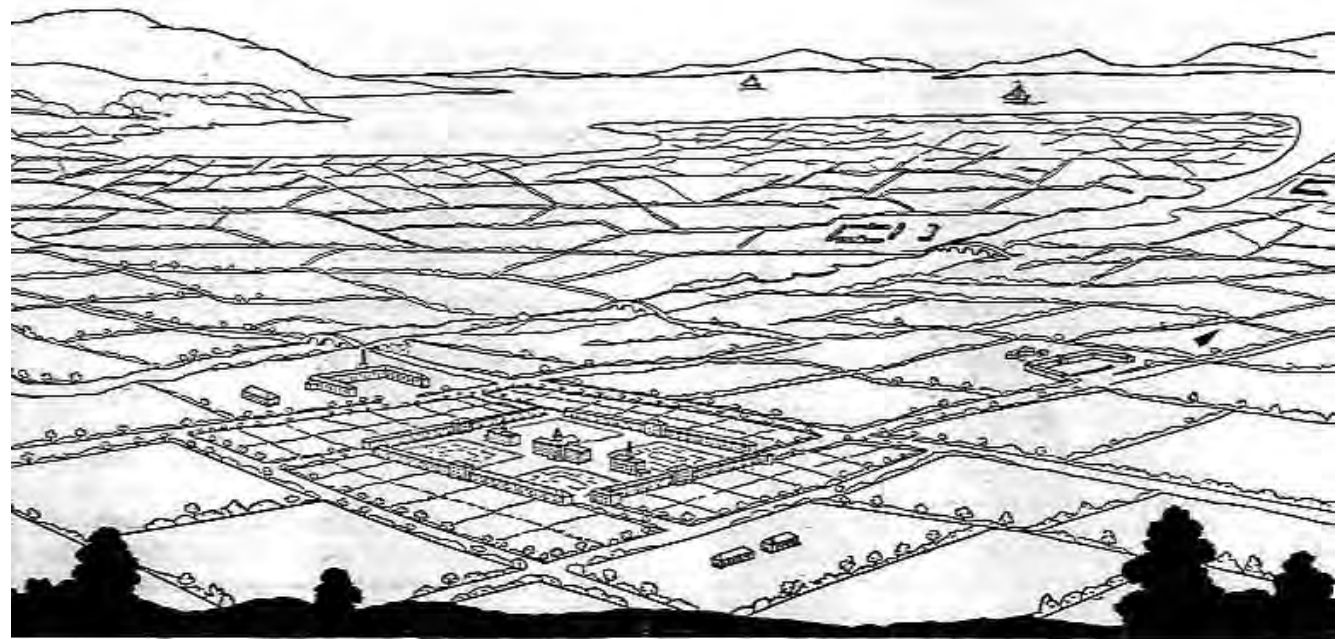


Fig. 12. Una "comunidad de armonía y cooperación"; que acompañaba el informe de Owen de 1817.

Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 26.



EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

LAS UTOPIÁS SOCIALES

El Falansterio de Fourier (c. 1841)

Referencias planta:

- L. Calle entre el falansterio y los edificios rurales
- P. Plaza de gala
- A. Patio de honor
- a, aa, oo. Patios-jardín de los cuerpos menores
- x, y, z, xx, yy, zz. Patios de los edificios rurales
- s, ss. Iglesia y sala de ópera.

Referencias sección:

- 1. Buhardilla, con las habitaciones de los huéspedes
- 2. Depósitos de agua
- 3. Apartamentos privados
- 4. Rue intérieure
- 5. Salas de reunión
- 6. Entresuelo, con los alojamientos para los niños
- 7. Planta Baja, con pasajes para carruajes
- 8. Pasarela cubierta

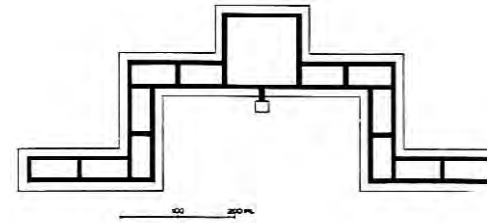
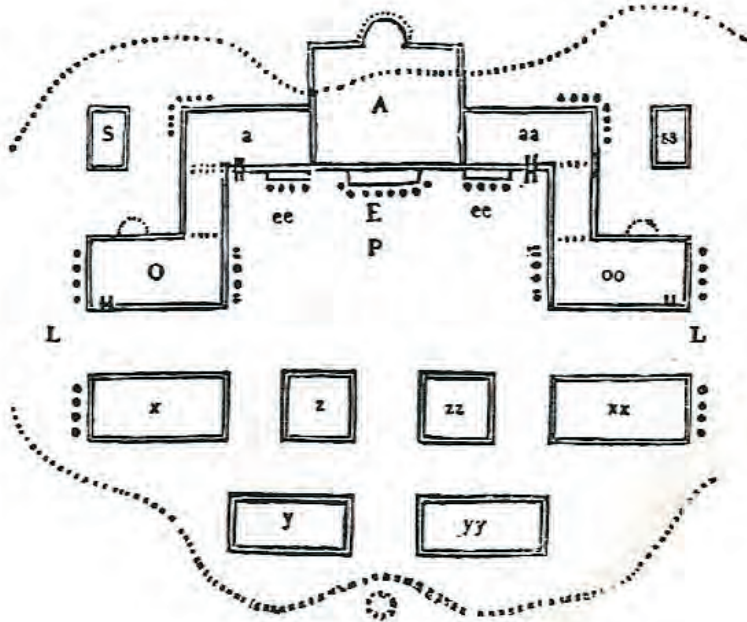


Fig.15. Planta esquemática del Falansterio de Fourier, obtenida de la descripción de 1841; en negro las calles interiores sobreelevadas.

Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. *Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea.* Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 28.

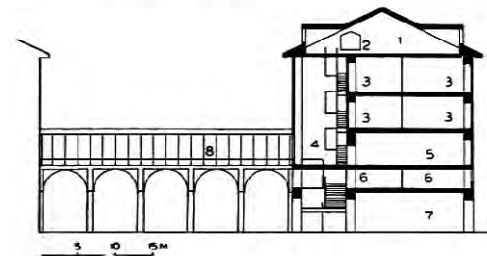


Fig.16. Sección esquemática del Falansterio de Fourier.

Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. *Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea.* Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 28.



Figs. 13-14. El falansterio de Fourier, en la ilustración contenida en *Le Nouveau monde industriel et sociétaire*; abajo, vista ideal de un falansterio organizado conforme a los principios de Fourier (1847).

Fuente: SICA, Paolo. 1980. *Historia del urbanismo. El siglo XIX. Vol.1.* Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local. 1981. pp. 1102.



EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

LAS UTOPIÁS SOCIALES

El Familisterio de Godin

Referencias Fig. 17:

- A. construcciones del Familisterio
- B guardería infantil
- C conjunto escolar con teatro
- D edificios accesorios (matadero, restaurante, café, salas de juego, cuadras, porquerizas, gallineros, estudios y laboratorios)
- E baños públicos y piscina cubierta
- F depósito de gas

Referencias Fig. 18:

- En la sección:
- A. sótano; B. patio; C. lucernario; D. viviendas; E. buhardillas.
 - a. cimientos; b-g. sótanos; h-i. conducciones de ventilación; k. galerías; l. puertas de las viviendas; m. canalones de desagüe; n. torreta de ventilación; o-s. distribución interior de las viviendas; t. galerías de las buhardillas.

En la planta:

- B. escaleras; C. galerías; D. viviendas; E-H. habitaciones de servicios.
- a. entrada; b-d. alacenas; c-o. habitaciones; p-u. habitaciones de servicios.

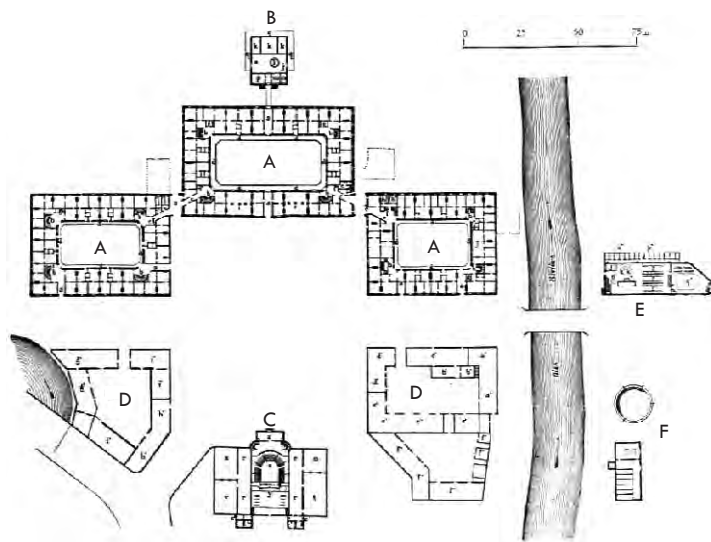


Fig. 17. Planta general del Familisterio de Guisa.

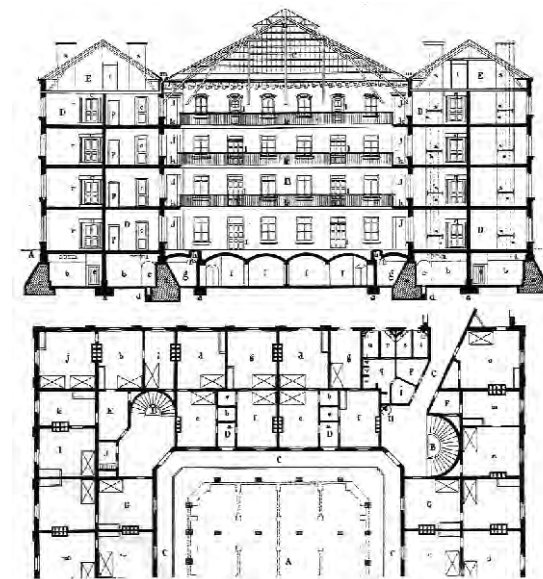


Fig. 18. Planta y sección del cuerpo central del Familisterio.



Fig. 19. Vista de pájaro del Familisterio; dibujo publicado por Godin en 1870.

Fuente Figs. 17-18-19: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 34-32 y 31 respectivamente.

EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

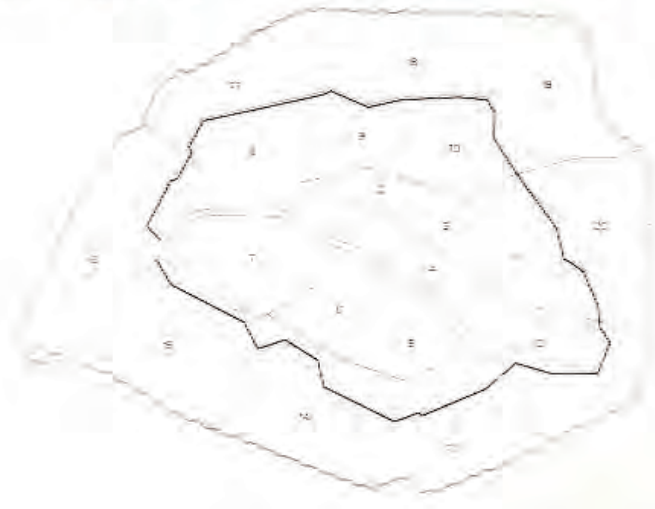
LAS REFORMAS POSLIBERALES Plan de Haussmann para París (1851-1870)



Fig. 20. Esquema de los grandes trabajos de Haussmann en París: en negro las nuevas calles, en líneas cruzadas los nuevos barrios, en líneas paralelas los dos grandes parques periféricos: el Bois de Boulogne (izquierda) y el Bois de Vincennes (derecha).

Fig. 21. La nueva división de París en 20 *arrondissements*; en negro, el antiguo límite municipal del siglo XVIII.

Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 59.



EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

LAS REFORMAS POSLIBERALES Plan de Haussmann para París (1851-1870)

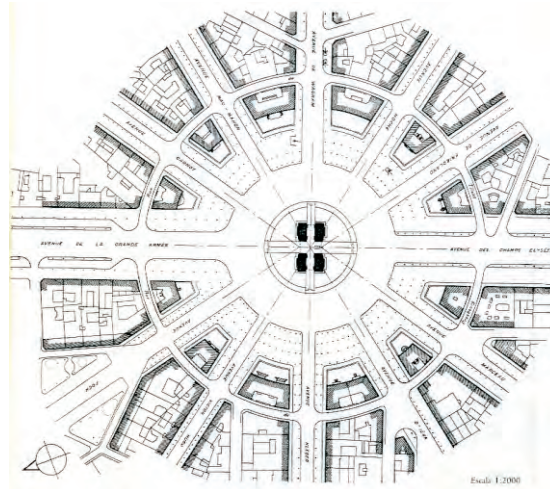


Fig. 22. Planta de la plaza de l'Etoile en París.

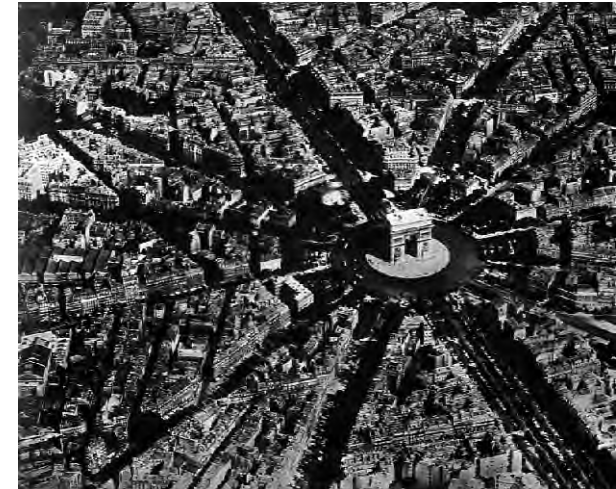


Fig. 23. Vista aérea de l'Etoile y del barrio que la rodea.

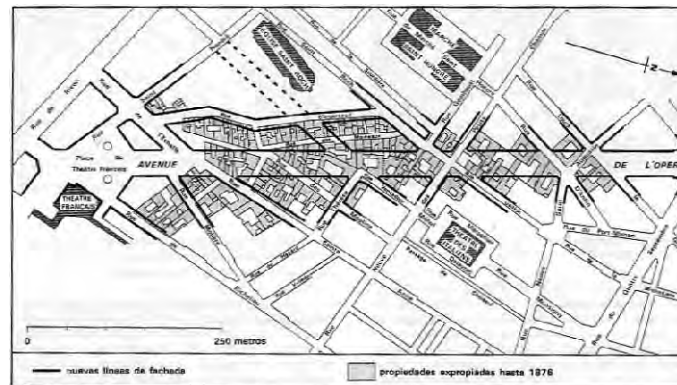


Fig. 24. Planta de la avenida de la Ópera, con la indicación de las nuevas líneas de fachada y de los terrenos expropiados conforme la ley de 1850.

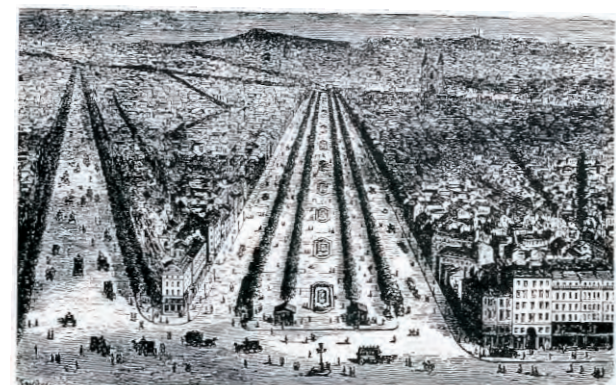


Fig. 25. Vista de pájaro del boulevard Richard Lenoir (1863).

Fuente Figs. 22-23-24-25: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp.74-75-56-58 respectivamente.



EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

PROPUESTAS DE NUEVAS CIUDADES

La Plata (Argentina)

Pedro Benoit (1882)

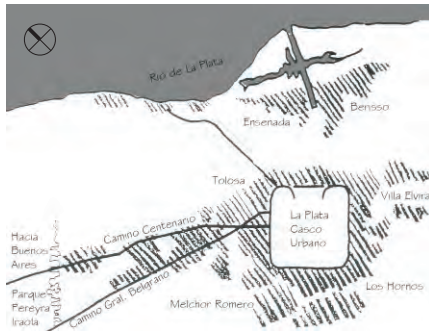


Fig. 26. La Plata. Situación.

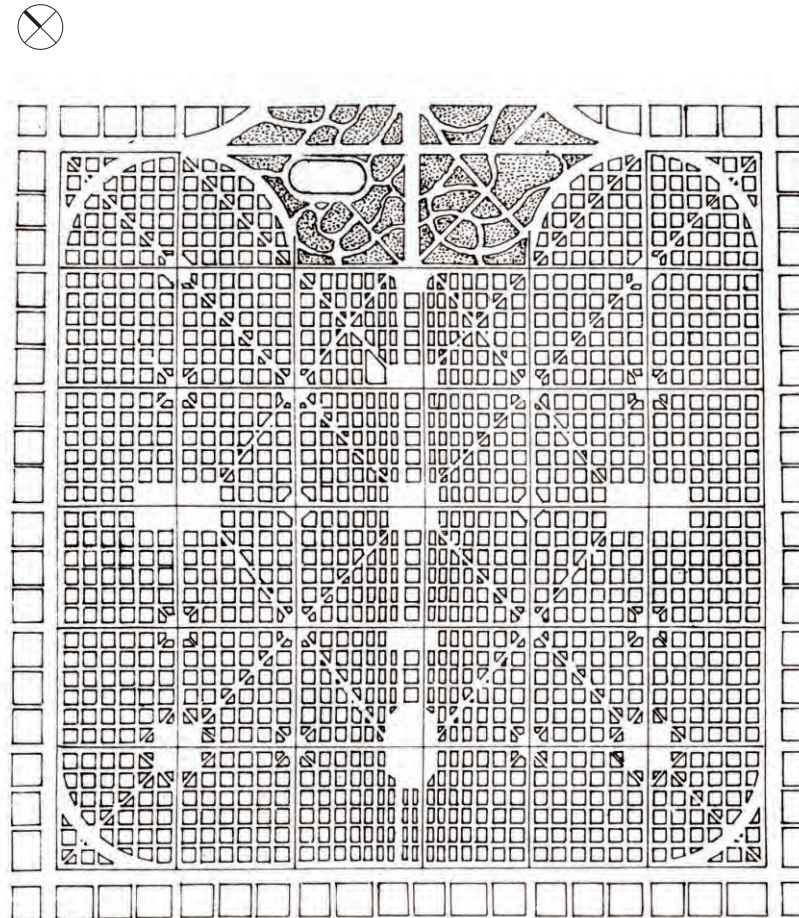


Fig. 27. Plano de la ciudad de La Plata, utilizado por Benoit en la Reseña Estadística y Descriptiva de 1885.

Fuente: NICOLINI, Alberto. La ciudad de La Plata en WAISMAN, Marina (coord. gral) et al. Documentos para una historia de la arquitectura argentina. Buenos Aires. Ediciones Summa. pp.94.

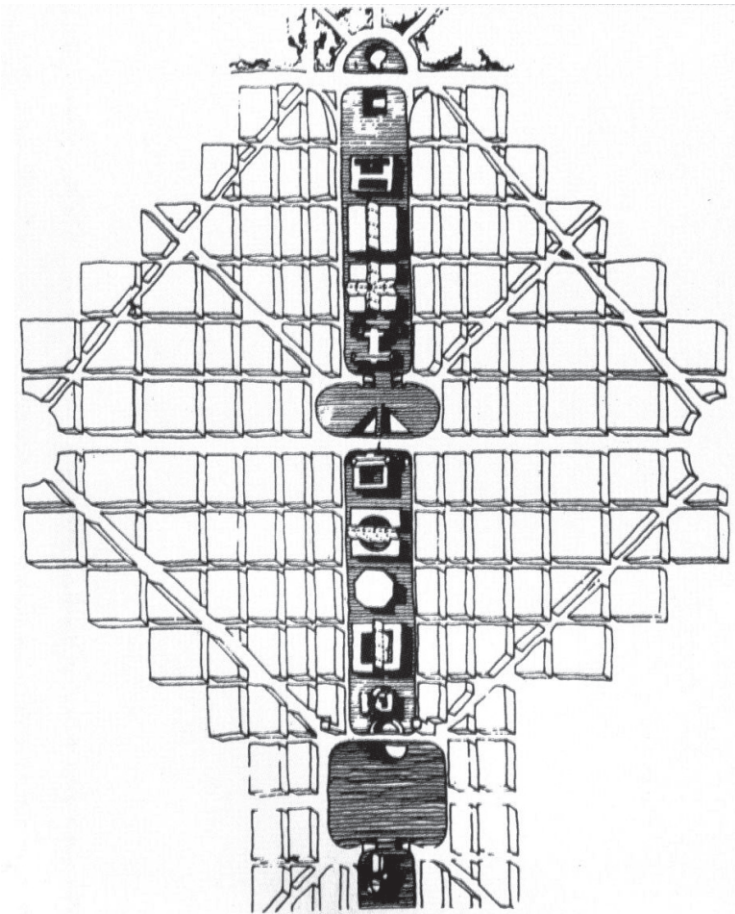
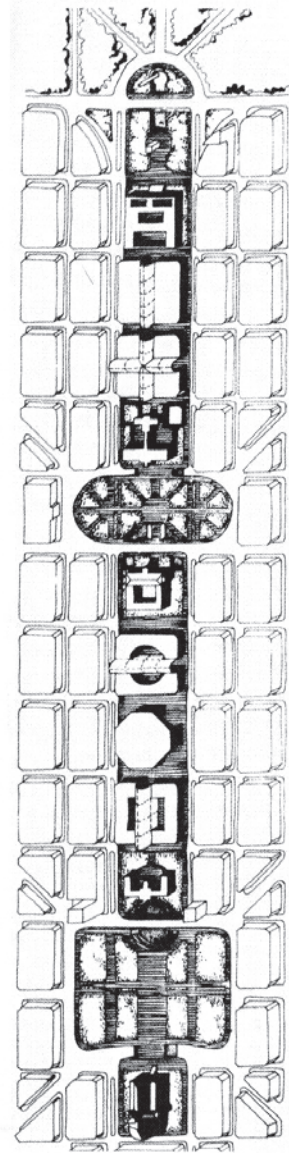


EL AMBIENTE URBANO EN EL SXIX

PROPUESTAS DE NUEVAS CIUDADES

La Plata (Argentina)

Pedro Benoit (1882)



Figs. 28-29. La Plata. Planimetrías del eje monumental.



SXIX LA PLATA

La Plata es un ejemplo relevante de ciudades de nueva fundación de actividad predominante terciaria. Creada como capital de la provincia de Buenos Aires una vez que se federalizó la ciudad de Buenos Aires como capital del país en 1880.

Antecedentes

La idea de un nuevo trazado ideal que reemplazara la tradicional cuadrícula española y generara “la ciudad del futuro” se vislumbró tempranamente en la ideología para modificar la traza urbana de Buenos Aires en 1828 con diagonales y plazas centrales. Otro interesante proyecto del comerciante inglés G. Micklejohn (1824) incluía un «New Town» de manzanas rectangulares construidas sobre el río. En ambos casos la ideología de este comerciante inglés es clara, pues teniendo todo el territorio a sus espaldas se desprende de él con una suerte de isla ficticia que la aproxima al centro emisor (Inglaterra) controlando un nuevo puerto como centro del poder económico.

También El proyecto de 1828 de Bevans para Buenos Aires, significaba la ruptura total del tejido urbano y sus diseños avanzaban hasta el proyecto de manzana con diagonal y estudio de los edificios esquineros, preanunciando los ensanches de las ciudades europeas.

En 1872 se trazará cerca de Buenos Aires el pueblo de Almirante Brown (hoy Adrogué) por parte de los arquitectos italianos Nicolás y José Canale, quienes resolvieron el diseño sobre la base de dos diagonales que se cortarían en la plaza principal del pueblo, incorporando a la vez la estación de ferrocarril recién instalado y proyectando simultáneamente el conjunto de los edificios públicos.

La repercusión de este trazado fue notable y fue premiado en la exposición continental de 1882, por lo cual no puede extrañarnos que en 1875 Felipe Senillosa (h) planteara la apertura de diagonales en Buenos Aires aludiendo a razones de embellecimiento urbano. El proyecto de Senillosa organizaba dos sistemas de diagonales, unas mayores y otras, menores con manzanas alargadas.

La propuesta

Con la fundamentación teórica de Juan Martín Burgos y la presencia de estos antecedentes, el trazado de La Plata concretó la imagen de la “nueva ciudad” burocrática para la generación liberal del 80.

Este modelo concebido como paradigmático, sin embargo, no hará fortuna en posteriores planificaciones recogiendo solamente, experiencias aisladas como Villa Alurralde en Tucumán (1888).

Como el modelo, la misma población de La Plata era predominantemente europea desde el principio, ya que un censo de 1885 nos indica la presencia de 10.809 italianos, 10.458 argentinos y 2.246 españoles además de los de otras nacionalidades.

El modelo norteamericano en lo político, el europeo en lo espacial-urbano eran los ejes de referencia con que la llamada generación del 80 trataría de resolver la dicotomía de la nueva capital que culminaría con la federalización de Buenos Aires y la fundación de La Plata.

Las ideas rectoras del nuevo diseño deben ubicarse en el eje monumental, la jerarquización de los edificios públicos como centros «monumentales», la presencia de vastas áreas verdes y la forestación de las calles, que en definitiva

Gutiérrez, Ramón (1992) *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica Ediciones cátedra 1992-Madrid*
Pag. 506-507



SXIX LA PLATA

Gutiérrez, Ramón (1992) *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica* Ediciones cátedra 1992-Madrid
Pag. 506-507

constituyen la fisonomía peculiar de la ciudad. Los principales edificios se construyeron después de sendos concursos internacionales, en que triunfaron proyectos alemanes y su eclecticismo llevó a viajeros a compararlos con el ensanche de Cerdá para Barcelona: "Cada uno de estos palacios con su jardín ocupa una hectárea y difieren en sí hasta constituir una especie de mosaico arquitectónico, como el ensanche de Barcelona en que se ve de todo, incluso el gótico y el asirio».

La definición de la traza de La Plata muestra los conceptos urbanísticos finiseculares, particularmente en la integración de las áreas de parque y la delimitación de los límites de crecimiento con la avenida de circunvalación.

La fuerza de su orientación, a medio rumbo obligó a modificar el diseño portuario mostrando el carácter dominante de lo «urbano-terciario» sobre los aspectos «funcionales-productivos». La ciudad fue concebida de todos modos entroncada al puerto de Ensenada que se comenzó en 1883 y concluyó cuatro años más tarde.

El ferrocarril nace con la ciudad y presta activa colaboración en la edificación de la misma y ya en 1884 se colocó una línea de tranvías que unía la nueva urbe con Barracas al sur en la periferia de Buenos Aires.

En lo referente a lo simbólico, la plaza central y los polos de referencia de la catedral y el municipio permiten verificar la continuidad de las ideas hispánicas aunque las superficies verdes (plazas, paseos, parques) llegaban casi a un 10 por 100 del tejido urbano, dimensión inconcebible para las antiguas trazas coloniales.

De todos modos la densidad de ocupación era baja, con solares de 10 por 60 metros, lo que permite establecer un «patrón ideal», de población de alrededor de 150.000 habitantes, según el modelo de los autores.

Otras ideas para una capital argentina

Junto a este tipo de diseño teórico concretado en la praxis urbanística no faltaron otras propuestas utópicas de ciudades "ideales" cargadas de connotaciones ideológicas. La imagen inglesa de «país chico y eficiente» (o de chico = eficiente si se quiere) pesó en numerosos ideólogos del liberalismo americano: Domingo Faustino Sarmiento quien planteó la antinomia dialéctica de «civilización» (Europa) o «barbarie» (América) fue capaz, no sólo de negar los hombres que la integraban, sino también el propio territorio.

Al proponer en 1850 la Creación de una ciudad, «Argirópolis», ubicada como capital de los Estados Unidos del Río de la Plata, la localizaba en la isla Martín García y afirmaba «el interior, al oeste de la pampa, se muere, de muerte natural, está lejos, muy lejos de la costa, donde el comercio europeo enriquece y agranda ciudades, puebla desiertos, crea poder y desenvuelve civilización».

La elección de una isla para capital de uno de los territorios más extensos del continente, pone a las claras la mentalidad insularista y negadora de su propia circunstancia espacial.

Aquí radica una de las contradicciones esenciales del pensamiento positivista y liberal decimonónico que identifica «ciudad» con «civilización». Desde esta óptica el planteo sarmientino es atacado por Juan Bautista Alberdi "quien valora claramente el papel del sector agropecuario y de la sociedad rural como, parte indisoluble de una misma realidad social y cultural articulada con la urbana.

Para Sarmiento, la isla de Martín García cumplía mejor los requisitos que Washington para Estados Unidos en atención, su ubicación estratégica, sin atisbar lo imprescindible de las comunicaciones con un territorio vastísimo. La falta de vinculación con este territorio era la articulación comercial con las potencias hegemónicas.



LA CIUDAD DE LA PLATA

Buenos Aires, Capital de la República

La ciudad de Buenos Aires, desde su fundación en el primer siglo de la dominación hispánica, había ido ocupando lentamente un papel importante dentro del conjunto de las ciudades situadas en la cuenca del Río de la Plata. Cuando la geopolítica de los reyes borbones la colocó a la cabeza del Virreinato, acabó por concederle legalmente el poder político que ya no abandonaría en los hechos, a pesar de todas las vicisitudes de la guerra de la independencia y de la anarquía posterior. Pero fue necesario llegar hasta 1853 para que la Constitución la designara oficialmente como Capital de la Nación ya 1880 para que, por fin, la Legislatura de la provincia de Buenos Aires cediera el territorio del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires para Capital de la República.

La coyuntura, política favorable se presentó cuando, afianzado el presidente Avellaneda luego de los sucesos revolucionarios de junio de 1880, pudo simultáneamente probar la inconveniencia de que coexistieran en la misma ciudad las autoridades nacionales y las provinciales y, por otra parte, someter el poder de la Legislatura de la provincia mediante la intervención y el posterior llamado a elecciones. En su mensaje ala nueva Legislatura, Avellaneda le decía que la capitalización de Buenos Aires era una simple ratificación de un hecho histórico cuyo desconocimiento había sido causa de todos los trastornos políticos pasados. La opinión contraria, expresada en la Cámara de Diputados por el Dr. Alem, argumentaba que con esa solución lo que se conseguiría sería entregar al gobierno nacional la ciudad que reunía la mayor suma de elementos de poder, facilitando el acceso de gobiernos tan fuertes que ahogarían a los pueblos y debilitando, simultáneamente, a la única provincia capaz de impedirlo que era la de Buenos Aires.

La Plata, Capital de la Provincia

Hasta 1880 el gran problema geopolítico sin resolverse había sido el de la Capital de la República. A partir de esa fecha el problema fue transferido a la provincia de Buenos Aires, la que, huérfana de la ciudad que había sido su foco político, económico, social y cultural durante siglos, debió ponerse a pensar dónde alojar en forma inmediata, por lo menos, a sus autoridades políticas.

La provincia, hacia el '80 (censo de 1881), reunía la mayor parte del poder económico nacional: el 70% de las rentas generales del Estado, el 75 % del comercio y el 69 % de la producción. Su medio millón de habitantes estaba disperso en extensos latifundios dedicados a la economía pecuaria y concentrados en centros muy poco poblados, de los cuales los más importantes eran: San Nicolás con 10 mil habitantes, Chivilcoy con 8 mil, Mercedes y Pergamino con 6 mil y Azul, Dolores y Lobos con 5 mil.

La ya mencionada coyuntura del '80 parece haber reunido en un plan político al presidente saliente Avellaneda, al presidente electo Roca -ambos tucumanos- y al que iba a ser electo gobernador de la Provincia poco después y asumiría la tarea de la nueva capital con una convicción, una energía y una capacidad poco comunes:

Dardo Rocha. Por la correspondencia que hubo entre ellos no cabe dudar de la estrecha amistad de Rocha con ambos presidentes, por lo que es verosímil pensar en un acuerdo, por aquel año, para asegurarse recíprocamente la entrega de la ciudad de Buenos Aires a la Nación y el apoyo de esta para concretar la erección de la nueva capital de la

SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag. 93-96



SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag. 93-96

provincia. Así, al menos, resultaría humanamente explicable la prodigiosa celeridad con que Rocha, gobernador desde el 1 de mayo de 1881, logró colocar la piedra fundamental, de la ciudad el 19 de noviembre de 1882 e instalar los poderes públicos el 15 de abril de 1884.

En el papel que debía jugar la nueva capital incidió siempre el deseo de los hombres de la provincia, muchas veces manifestado abiertamente en los debates parlamentarios, de tomarse una revancha contra la Nación por el "despojo" de que habían sido objeto, poniendo para ello en juego los abundantes recursos de la pampa bonaerense. Al hacerse cargo del gobierno, Rocha habla de la "nueva Buenos Aires" y, cuando ya está decidido el sitio, manifiesta: "Ni por asomo se ha pensado en un mero centro político y administrativo"... "La nueva ciudad... estará en el primer puerto de la República, destinado a producir una gran revolución económica".

El ideólogo en quien se apoyaron los hombres de acción del '80 para la doble solución de las capitales fue otro hombre del interior: el tucumano Juan Bautista Alberdi, quien sostenía la tesis de que la capital de un estado no puede ser otra ciudad que aquella que reúna la mayor cantidad de elementos de poder económico y, por lo tanto, debe ser simultáneamente centro administrativo y gran mercado.

Apenas ungido gobernador el 1 de mayo de 1881, Rocha produjo tres decretos fundamentales: nombró la comisión que estudiaría comparativamente algunos de los lugares posibles en que debería establecerse la nueva capital, llamó a concurso internacional para los planos de seis edificios públicos y encomendó al Departamento de Ingenieros proyectar varios planos de una nueva ciudad y, además, planos y presupuestos de otros doce edificios públicos.

Del modo como fueron planteadas las encomiendas se desprende el, para nosotros, singular método de diseño urbano, consistente en encargar simultáneamente, a distintos equipos de políticos y técnicos sin conexión entre sí, la selección del lugar, la traza de la ciudad, y la definición de los principales edificios públicos.

La Comisión encargada de estudiar los diversos lugares posibles se expidió cinco meses después. Las pautas fijadas por el ejecutivo estaban referidos al terreno, aguas, comunicaciones con el exterior e interior del país, facilidad para realizar obras y ventajas e inconvenientes para la administración. La comisión propuso, en primer término, Campana, Lomas de la Ensenada y Zárate; en segundo lugar, Quilmes, Olivos, San Fernando, Mercedes y Moreno.

Dardo Rocha fue descartando uno tras otro los lugares posibles para arribar a la solución lógica: "Un lugar en que radicar una ciudad que no esté muy lejos de Buenos Aires ni muy próximo tampoco; que puedan ser desviadas hacia él las corrientes comerciales con provechos positivos; que ocupe un lugar central con relación a la Provincia y que no le falte ninguna condición natural para una gran agrupación urbana solo la encontraremos... entre el límite que separa Barracas al Sud, de Quilmes y el Río Salado. ...y basta mirar la carta de la Provincia para que la solución se nos ofrezca patente y con una tradición científica y política que la ratifica y la anuncia de tiempo atrás. ...las tierras altas de la Ensenada, en la vecindad del puerto, es el sitio más aparente para fundar la Capital de la provincia".

El puerto natural de la ensenada de Barragán era conocido y utilizado desde la época de dominio español, pero solo en 1823 se pensó acondicionarlo y utilizarlo para llegada, carga y descarga de los barcos de ultramar, trasbordando a balandras que comunicarían con Buenos Aires. La originalidad de la generación del '80 consistió en combinar el magnífico puerto natural con la capital administrativa que necesitaba la provincia.

Varios proyectos de ley indispensables para la realización de la nueva capital fueron preparados de inmediato por el gobernador; se referían a distribución y venta de las tierras; premios y franquicias para los pobladores iniciales, obligatoriedad de residencia para los funcionarios, reglamentaciones de edificación, etcétera.



La traza urbana

El 7 de mayo de 1881 el Departamento de Ingenieros había recibido el encargo de proyectar varios planos de una nueva ciudad. El 19 de mayo del año siguiente elevó

"el plano de la traza de la nueva capital de la provincia" acompañado de un informe descriptivo en tres folios. Se conserva el informe, la traza se ha perdido.

Y este no es el único misterio asociado a la "invención" de la ciudad. Las otras grandes incógnitas son la autoría de la traza, el texto exacto del acta de fundación y el nombre del autor de la designación: "La Plata"; en este último caso la hipótesis más verosímil y más romántica sería la que la adjudica a José Hernández -el creador del Martín Fierro-, senador informante de un proyecto en el que aparece, en abril de 1882, el nombre de la ciudad por primera vez.

El Departamento de Ingenieros produjo la traza; se trataba de un equipo técnico y las contribuciones pudieron haber sido muchas. La tradición directa le atribuye la responsabilidad principal al ingeniero y arquitecto Pedro Benoit (h) (1836-1897), primer Director, de Obras Públicas de La Plata.

Las pautas de proyecto que había fijado el ejecutivo eran totalmente genéricas: conformidad con el trazado de las ciudades más modernas, compatibilidad con el clima, las costumbres y comodidad de los habitantes, higiene, belleza de sus calles y plazas, posibilidades de ensanche y consideración de los medios financieros disponibles. El problema así planteado carecía de condicionamientos que hoy juzgamos indispensables: la cantidad de habitantes y el sitio.

Sin embargo existían, de hecho, algunas pautas. El ejecutivo pensaba en una ciudad que debería alcanzar el tamaño de Buenos Aires, la quería moderna a tal punto que Rocha había comprado un Atlas editado en París en 1880 en el cual había anotado: "...para estudiar los planos de las principales ciudades del mundo y con estos conocimientos determinar el de La Plata. ..." En esta y en otras publicaciones de la época abundaban los bulevares, las avenidas en diagonal, las plazas en asterisco, etcétera.

Los antecedentes de diseños urbanos vinculados con el proyecto definitivo, es decir los que podríamos llamar anteproyectos, son varios, entre ellos el Plano de la ciudad Atlántida, capital de la Provincia de Buenos Aires", que se conserva en el Museo Dardo Rocha ya cuyo pie, manuscrito, se lee: "Borrador del proyecto de ciudad capital prop. del ing. José Rodrigo"; sin escala, parece sin embargo, una versión reducida y estructurada sobre múltiplos de cuatro del plano del Departamento de Ingenieros; el número de manzanas, rectangulares aquí, también es considerablemente menor. En el Archivo del actual Ministerio de Obras Públicas se conservan dos aguadas, supuestamente anteproyectos dibujados por el propio Departamento de Ingenieros, que muestran dos variantes de ciudades rectangulares con triple sistema de avenidas: ortogonales, diagonales y anulares; en ambos casos el foco de la composición es una gran plaza rectangular a la que convergen dieciocho avenidas; pero la plaza es foco, no centro, está desplazada hacia uno de los lados mayores del rectángulo insinuando la proyección del eje de simetría hacia los canales y el puerto. Ya se dijo que la traza original del 19 de mayo de 1882 no se conservó; la que utilizamos como base para el análisis tiene la ventaja de ser la que describió el propio Benoit en la Reseña Estadística y Descriptiva de 1885. Consiste, en primer lugar, en un sistema modular ortogonal cuyo elemento es la "manzana" cuadrada de 120 metros de lado; dicho módulo se repite 6 por 6 veces, definiendo así un nuevo cuadrado de 36 manzanas; entre las manzanas corren calles de 18 metros de ancho; el cuadrado de 36 manzanas se repite -a su vez- 6 por 6 veces completando el gran cuadrado total de la ciudad cuya superficie teórica es igual a 36 por 36 manzanas, es decir 1.296 manzanas. Al sistema modular

SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag. 93-96



SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag. 93-96

de asentamiento se le superponen dos sistemas conectivos de circulación rápida: el primero es una red ortogonal de 6 por 6 avenidas que separa los módulos intermedios de 36 manzanas; el segundo, girado 45° respecto del anterior, está formado por las dos diagonales del gran cuadrado y seis diagonales menores trazadas, sin duda, para acelerar las comunicaciones en la zona central de 16 secciones. La simetría de dos ejes propia del cuadrado quedó desnivelada por la ubicación del parque que ocupa algo más de dos secciones en el lado que mira al río; por ello el eje de simetría NE-SO, se prolonga, a través del parque, hacia el puerto. Este eje es eje monumental y no circulatorio; no está ocupado por una avenida como hubiera correspondido en el esquema teórico sino por una hilera de manzanas en las que se ubicaron los edificios más significativos. A los lados del gran eje edilicio corren dos avenidas que se unen al llegar al parque. A derecha e izquierda de estas avenidas se trazaron manzanas de solo 60 metros de ancho; las manzanas subsiguientes aumentan progresivamente su ancho de diez en diez metros hasta llegar a 120. Benoit justificó esta organización especial del eje central diciendo que se colocan así los edificios públicos "...para que al mismo tiempo que con los demás proyectados en los bulevares que cortan perpendicularmente a estos, se distribuyera la población en varias direcciones, evitando así la aglomeración de edificios en un mismo punto".

El límite no puede ser más preciso: la avenida de circunvalación de 100 metros de ancho más allá se extienden las quintas, las chacras y los hornos. La orientación rigurosa a medio rumbo de la malla modular provocó en el proyecto del puerto la necesidad de quebrar la dirección de los canales que, ya en el río, son perpendiculares a la línea de costa.

Zonificación

La relación puerto-ciudad estuvo desde el primer momento casi determinada por la ubicación relativa de la Ensenada y de las Lomas altas; la extensión que media entre ambos, ubicada en zona baja, fue pensada como extensión futura del Dock. Las obras del puerto comenzaron en 1883, y el 15 de mayo de 1887 arribó el primer núcleo de pasajeros de ultramar procedente de Montevideo. El diseñador y promotor de las obras fue el ingeniero holandés Juan Abel Waldorp.

Las comunicaciones merecieron seria preocupación desde el primer momento; en 1882 se construyó el primer ramal entre Ensenada y la estación La Plata (hoy Tolosa); de allí una línea "Decauville" a vapor, llevaba pasajeros y encomiendas hasta la Estación Central en Avenida 7 y calle 48. En 1884 se encargó el estudio y la traza de un camino de 50 metros de ancho que uniera directamente Barracas al Sud con La Plata. Para esa época funcionaba ya la primera línea de "tramways" que recorría 20 kilómetros con 18 coches transportando 30.000 pasajeros al mes.

Los módulos intermedios de la traza, de 36 manzanas cada uno, constituyen las "secciones" de la ciudad.

El centro geométrico de la traza es la "Plaza municipal" y, del mismo modo que en las ciudades creadas durante el dominio español, los dos edificios significativos que allí se ubican son la Catedral y la Municipalidad. Sobre el eje monumental, a mitad de la distancia al parque, está la "Plaza provincial". El eje se desarrolla entre bulevares a lo largo de 13 cuadras, continuándose en el parque; los edificios públicos están concentrados en 4 secciones a ambos lados del eje.

La Avenida 7, definida desde el principio como eje transversal administrativo-bancario, adquirió una importancia considerable llegando hasta hoy como la principal vía de circulación vehicular. En el cruce de la Avenida 7 y el eje monumental se situó la "Plaza Provincial" que contiene la Casa de Gobierno y la Legislatura



SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag. 93-96

provinciales y la vieja "Estación Central", hoy oficina de Correos. Del listado de más de 20 edificios públicos ubicados en esas cuatro secciones obtenemos una clara idea del "centro" de aquella época. El parque ocupa el 6 % de la superficie total. El resto de los espacios verdes consiste en 23 plazas de 7 formas distintas pero todas ellas ubicadas con exactitud en los cruces de las avenidas ortogonales.

Las superficies libres, plazas, parques y paseos, ocupan el 9,4% de la superficie total. Para 1939 los porcentajes para Buenos Aires, Córdoba y Rosario eran 4 %, 1,7 % y 0,9 % respectivamente. Si para esa misma fecha calculamos los metros cuadrados de superficie libre por habitante encontramos para La Plata, Buenos Aires, Rosario y Córdoba, en ese orden: 15m², 3m², 3m² y 1,3m².

La superficie destinada para edificación estaba fraccionada en solares de 600 m² y, en el caso de manzanas regulares, los solares medían 10 por 60. En un cálculo estimativo con una densidad muy baja a razón de una familia de 6 integrantes por solar, llegaríamos a la conclusión de que la capacidad media de población de la ciudad que deben haber imaginado los fundadores debió oscilar alrededor de los 150.000 habitantes.

La edificación particular antes de 1884 se había dispersado en 12 de las 34 secciones, pero en 1884 solo se construía en 8. Para fines del año siguiente había edificios particulares en 21 secciones y su total era de 3859. En cuanto al pico de concentración, parece desplazarse hacia el sur con el epicentro alrededor de la plaza de los poderes provinciales.

Crecimiento y crisis

El aumento poblacional de los primeros tiempos es el mejor indicio del éxito de la iniciativa de Dardo Rocha. En los dos primeros años el crecimiento anual fue del

60 %, estabilizándose en los años hasta 1890 alrededor del 25% anual. En ese año se produjo la gran crisis nacional que provocó en la ciudad un despoblamiento de magnitud considerable: de 65.610 habitantes en 1890 hasta 60.991 en 1895. Aun así, en ese año la ciudad de La Plata era la tercera por su población, después de Buenos Aires y Rosario.

En cuanto a la composición, se puede verificar una serie de consecuencias lógicas del hecho de tratarse de una ciudad recién fundada: en 1884, el 65% de la población estaba constituido por varones entre los 15 y los 50 años y el 84 % del total eran varones; estos porcentajes bajan al 50 % y 68 % respectivamente al año siguiente. Resulta evidente la incidencia de la población vinculada con las obras públicas al comienzo, de la instalación.

Otra cifra es significativa: en 1884, del total de la población trabajadora, el 47 % pertenece a actividades de la construcción.

El peso del componente extranjero tanto en lo poblacional como en la industria y en el comercio podemos comprobarlo a través de algunas cifras: en marzo de 1884 el 78 % de la población de La Plata era extranjera y de ella el 44 % italianos. En cuanto a la industria y el comercio, el censo de 1909 nos descubre un 83 % del capital de las tasas comerciales pertenecientes a extranjeros y un 64 % en el caso de los establecimientos industriales.

Las obras del puerto iniciadas tardíamente sufrieron de lleno las consecuencias de la crisis del '90. Por otra parte, era evidente que aunque el presidente Roca hubiera prometido todo su apoyo a la iniciativa del gobernador Rocha, los intereses de Buenos Aires no iban a permitir que el nuevo puerto "desviara hacia él las corrientes comerciales" como había afirmado Rocha en su mensaje del 14 de marzo de 1882. La contraofensiva se inició en el mismo año de 1882 con el comienzo del moderno Puerto Madero, culminó con la crisis de Baring provocada precisamente por los contratistas que habían construido las instalaciones portuarias de Buenos Aires y concluyó, simbólicamente, con la



SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag. 93-96

compra del puerto de La Plata por la Nación, en 1904.

Los edificios públicos

Las bases del concurso internacional sitúan con precisión los edificios dentro de manzanas de 120 metros de lado. El criterio subyacente es el de su tratamiento como imponentes volúmenes complejos rodeados del suficiente espacio para la contemplación. La traza de la ciudad les adjudica lugares de preferencia en frente de plazas, flanqueados por bulevares o por arboleda, como en los alrededores del Museo. Las perspectivas son majestuosas y los edificios heterogéneos se enfrentan en un diálogo de estilos disímiles. Casi todo el repertorio de la Historia está presente: el dórico en la Necrópolis, el jónico en la Legislatura, el corintio en el Museo, el gótico en la catedral, el renacimiento francés en la Casa de Gobierno, el rococó en el Pabellón de la Música de la plaza San Martín.

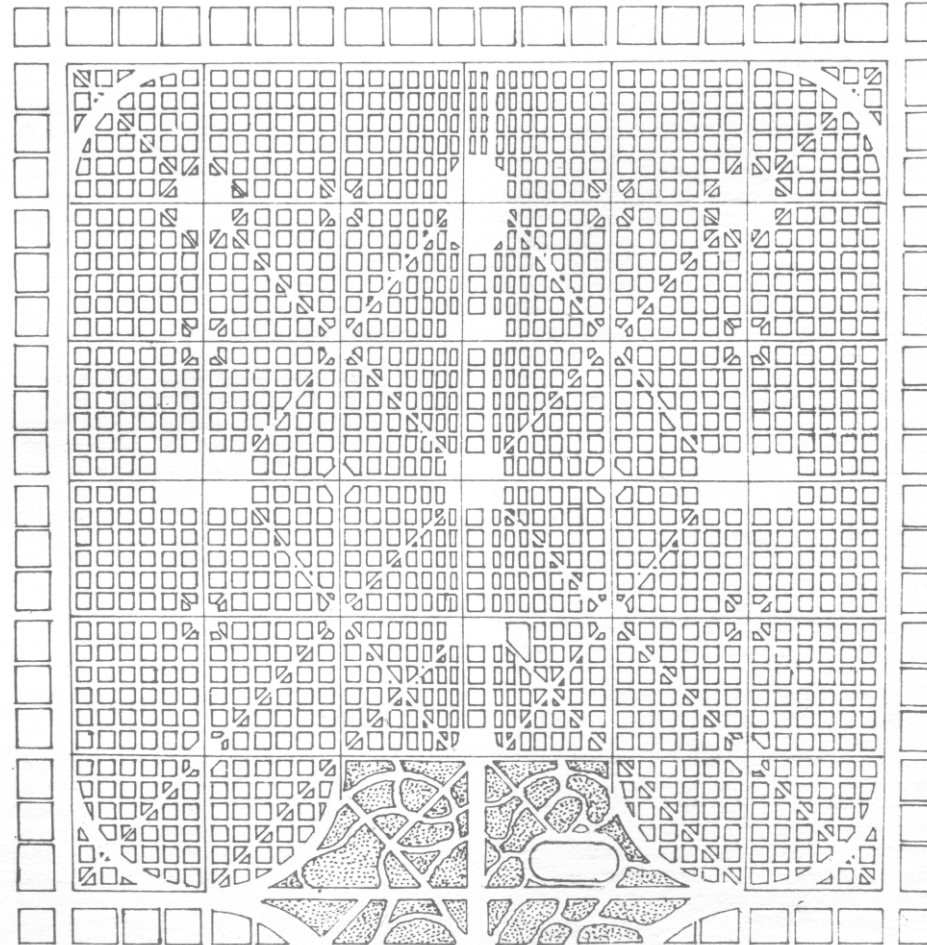
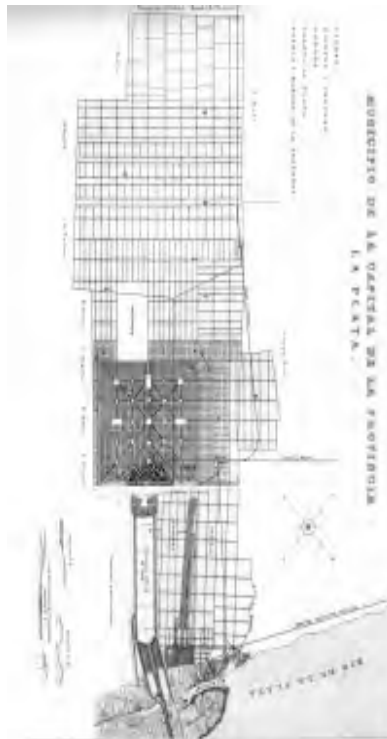
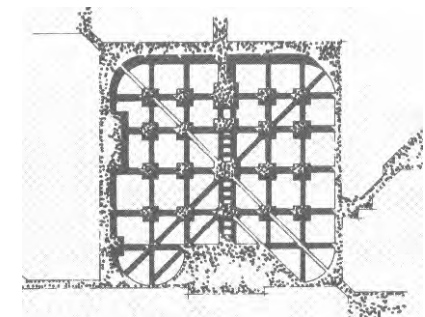
Se trata de la obra colectiva de una pléyade de técnicos extranjeros o argentinos de primera generación. El caso, más ajeno a lo local es el de los arquitectos Heine y Hiigemann, autores del proyecto premiado de la Legislatura; y Stiers, autor del de la Municipalidad, los tres residentes de Hannover.

La generación liberal que resolvió el problema de las dos capitales en dos años, creía en el "Progreso" y consideraba que progreso, civilización y crecimiento de población eran sinónimos. De ahí que, por medio de la inmigración, "inventara" la capital de la primera provincia argentina haciendo de ella una ciudad extranjera gobernada por una minoría argentina. Hoy, a casi 100 años de su fundación, La Plata es una ciudad que, si bien no logró cumplir el sueño de transformarse en la "nueva Buenos Aires", es la quinta de las capitales del país en orden a su importancia poblacional, sigue "funcionando" urbanísticamente sin problemas de tránsito, con un buen margen de superficie urbana fácilmente densificable y sin ningún tipo de apremio quirúrgico como los que aquejan a la mayoría de las grandes y las medianas ciudades del mundo.

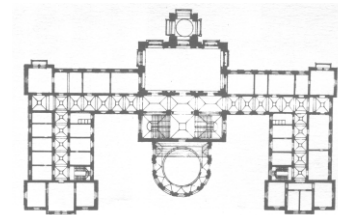
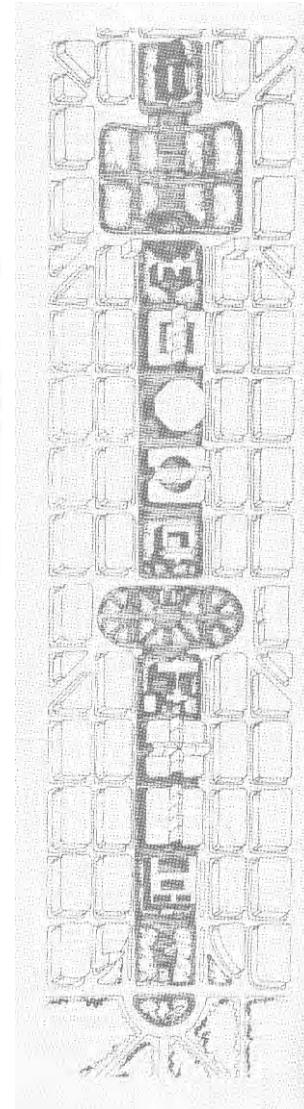
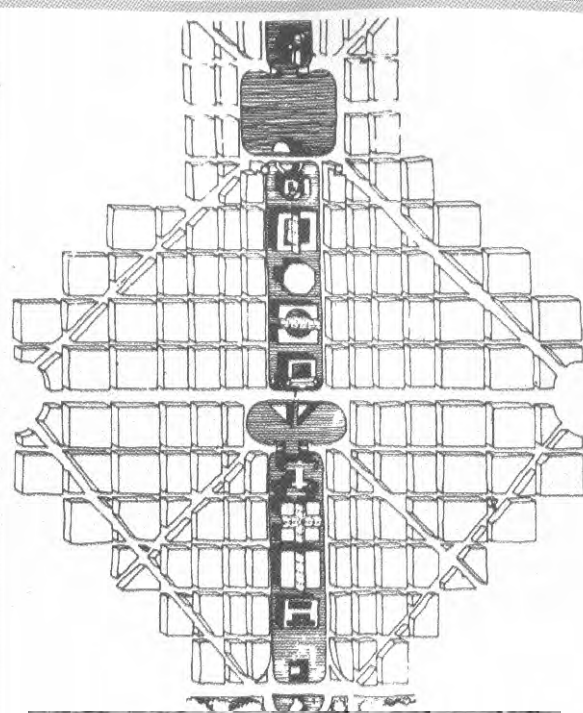
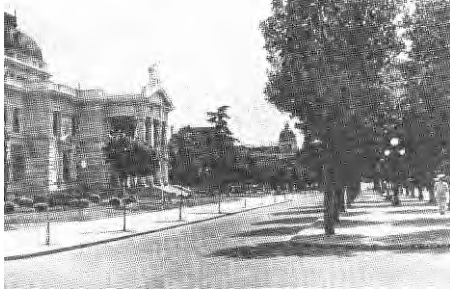


SXIX LA PLATA

Nicolini, Alberto (1991) en "Documentos para una historia de la arquitectura argentina". Waisman, Marina- Coordinadora. Ediciones Summa S.A. Argentina
Pag.93-96



SXIX LA PLATA



EL AMBIENTE URBANO MODERNO S XX hasta 1956

LAS TEORÍAS DE LOS PIONEROS Ciudad Industrial. Tony Garnier (c.1904).

Cuando Garnier se propuso el objetivo teórico de diseñar una ciudad moderna, realizó un esquema que no tenía en cuenta la simetría monumental ni las vistas panorámicas. El plan, que data de 1901 a 1904, consistió en una idea que hizo época y que restablecía el principio del crecimiento lineal a lo largo de una arteria principal de tránsito y basado firmemente en los requisitos de vivienda y trabajo.

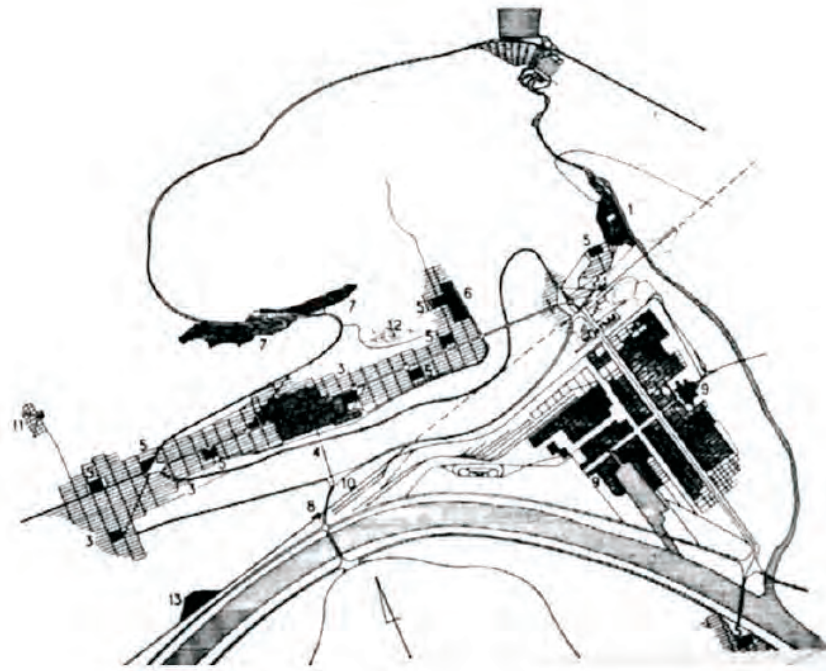
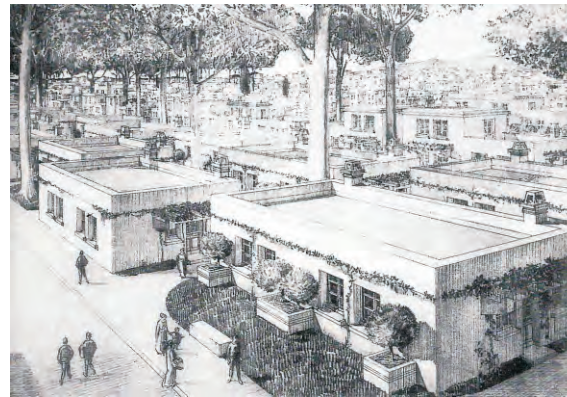


Fig. 30. Esquema de la cité industrielle de Tony Garnier.

1. Ciudad antigua.
2. Estación central.
3. Barrios residenciales.
4. Centro de la ciudad.
5. Escuelas primarias.
6. Agrupación de escuelas profesionales.
7. Establecimientos sanitarios.
8. Estación de la ciudad.
9. Complejo industrial.
10. Estación de la fábrica.
11. Cementerio.
12. Viejo castillo y parque público.
13. Mataderos.

Fuente: MONTANER, Josep María. Tony Garnier: la anticipación de la ciudad industrial. *Annals d'architecture* N° 4, 1987.



Figs. 31-32. T. Garnier, la Cité Industrielle, vista del centro urbano y de un barrio residencial.

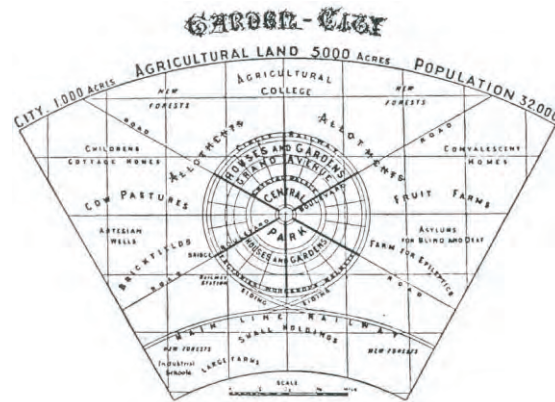
Fuente: GRAVAGNUOLO, Benedetto. *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*. Akal. Madrid. 1998.



EL AMBIENTE URBANO MODERNO S XX hasta 1956

LAS TEORÍAS DE LOS PIONEROS Ciudad Jardín. E. Howard (1899).

Uno de los reformistas sociales del siglo XIX, Ebenezer Howard, publicó en 1899 un libro, *To-morrow*, donde defiende los principios correctos que definen el desarrollo de una ciudad: campo abierto en la cercanía y medios de comunicación rápidos. Sus nuevas ciudades, que debían tener 32.000 habitantes cada una, estaban diseñadas para combinar las ventajas de la vida urbana y las de la vida rural y habrían de ubicarse cerca de otros centros urbanos en existencia, conectadas por arterias principales radiales.



Nº 5.
DIAGRAM
ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE
OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY
EVER NEAR AT HAND, AND RAPID
COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.

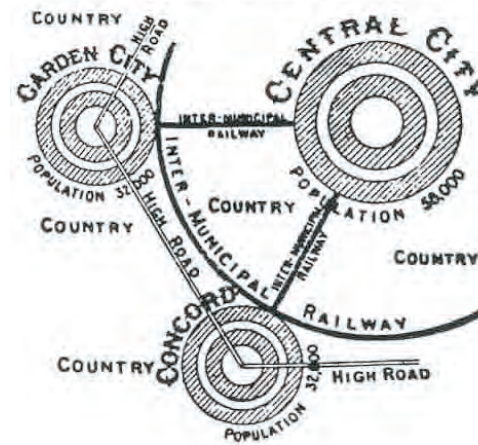


Fig. 33. E. Howard, diagramas de la Garden City.

Fig. 34. Ilustración del principio correcto de expansión de la ciudad. Fuente: GRAVAGNUOLO, Benedetto. Historia del urbanismo en Europa 1750-1960. Akal. Madrid.1998.

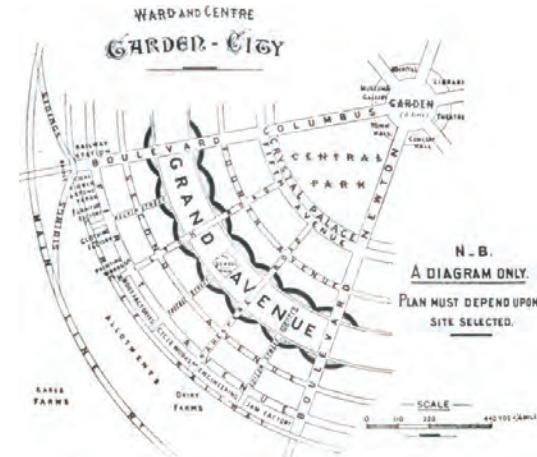


Fig. 35. El esquema teórico de la ciudad jardín publicado en el libro de Howard de 1899. Fuente: BENÉVOLO, Leonardo.1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 186.

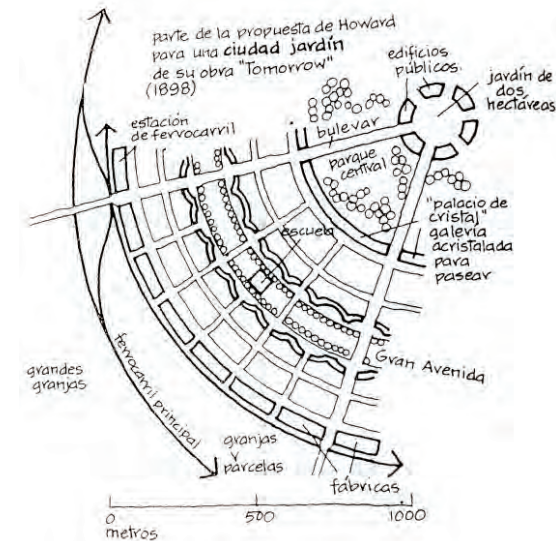


Fig. 36. Esquema síntesis de la Ciudad Jardín. Fuente: RISEBERO, Bill. Historia dibujada de la arquitectura occidental. Madrid: Editorial Hermann Blume, 1982.

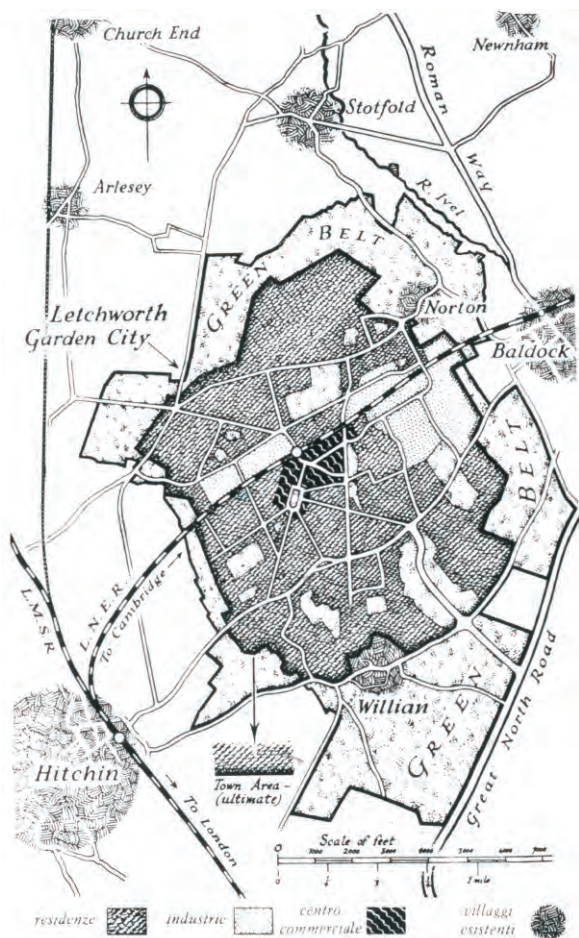


Fig. 37. Planta de la primera ciudad-jardín, Letchworth, fundada en 1902. Fuente: BENÉVOLO, Leonardo.1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 186.

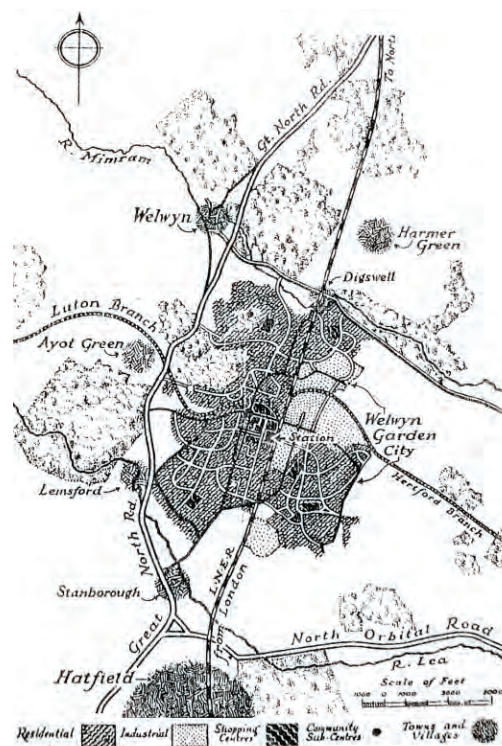


Fig . 38. La antigua y la nueva Welwyn, con la red de transportes (1919).



Fig. 39. Welwyn. Esquema de un barrio. Fuente Figs. 38-39: GRAVAGNUOLO, Benedetto. Historia del urbanismo en Europa 1750-1960. Akal. Madrid.1998.

EL AMBIENTE URBANO MODERNO S XX hasta 1956

LAS TEORÍAS DE LOS PIONEROS Ciudad Jardín. E. Howard (1899).

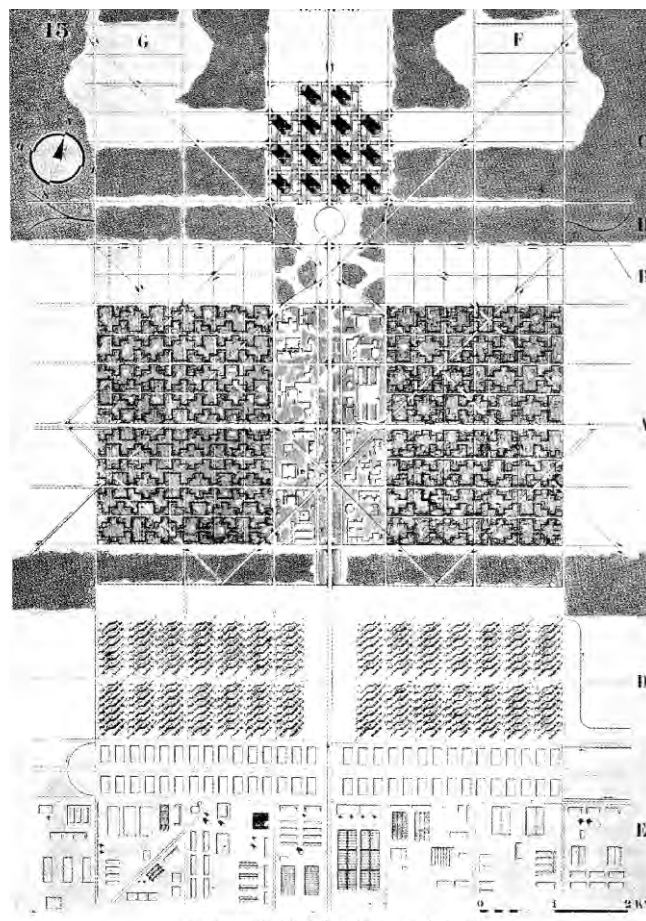
La Asociación para la Ciudad Jardín, promocionada por Howard en 1898, realiza en los alrededores de Londres dos ciudades nuevas: Letchworth en 1902 y Welwyn en 1919.



EL AMBIENTE URBANO MODERNO S XX hasta 1956

LAS TEORÍAS DEL M. MODERNO Ville Radieuse. Le Corbusier (1930-33).

La Ville Radieuse, que debía de ser la propuesta de Le Corbusier para Moscú, se basaba en el principio de: "descongestionar el centro, aumentar su densidad, desarrollar los medios de transportes, incrementar el número de parques y espacios abiertos". Toma los elementos de la Ville contemporaine, de 1922 pero eliminando la disposición jerárquica de la sociedad, proponiendo un sistema espacial "igualitario"



A. Vivienda - B. Albergues y embajadas - C. Ciudad de negocios - D. Industria - E. Industria pesada (entre los dos almacenes generales y los muelles) - F, G, Núcleo satelital con características especiales (ej. ciudad estudiantil, centro de gobierno, etc.); H, estación ferroviaria y aeropuerto.

Fig. 40. La planimetría de la Ville Radieuse. 15ª lámina de estudio.
Fuente: GRAVAGNUOLO, Benedetto. Historia del urbanismo en Europa 1750-1960. Akal. Madrid.1998.

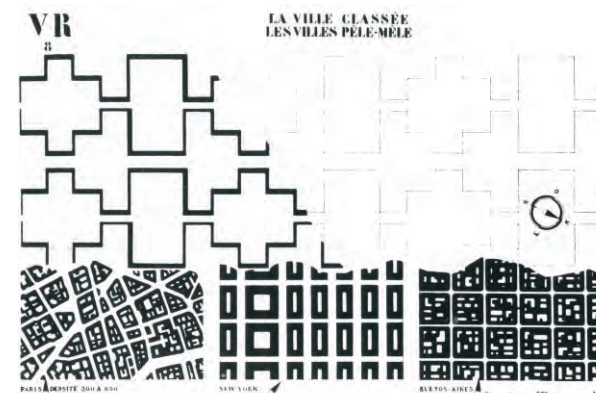


Fig. 41. El tejido de la cité radieuse de Le Corbusier parangonado a los de París, Nueva York y Buenos Aires.

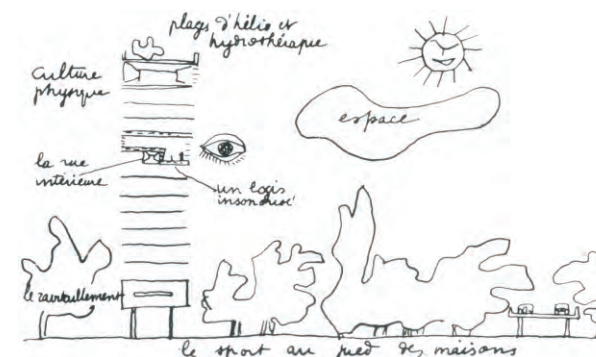
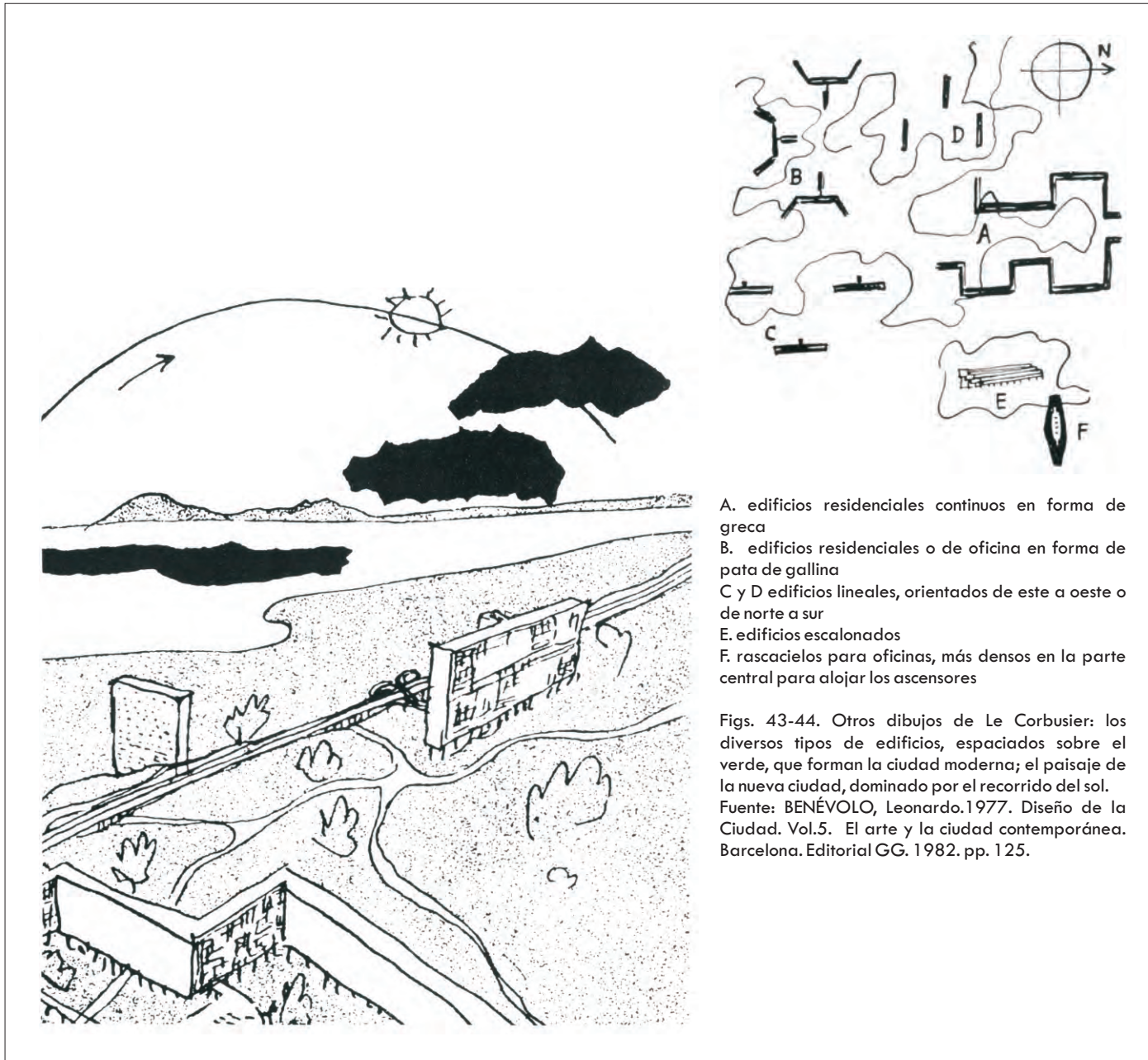


Fig. 42. Sección de uno de los edificios de la cité radieuse. Cada vivienda se asoma directamente al verde y al cielo; las calles para los automóviles pasan sobrelevadas, sin causar molestias a los peatones.

Fuente Figs. 41-42: BENÉVOLO, Leonardo.1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 124.



EL AMBIENTE URBANO MODERNO SXX hasta 1956

LAS TEORÍAS DEL M. MODERNO
Ville Radieuse. Le Corbusier (1933).

- A. edificios residenciales continuos en forma de greca
- B. edificios residenciales o de oficina en forma de pata de gallina
- C y D edificios lineales, orientados de este a oeste o de norte a sur
- E. edificios escalonados
- F. rascacielos para oficinas, más densos en la parte central para alojar los ascensores

Figs. 43-44. Otros dibujos de Le Corbusier: los diversos tipos de edificios, espaciados sobre el verde, que forman la ciudad moderna; el paisaje de la nueva ciudad, dominado por el recorrido del sol.
Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 125.



EL AMBIENTE URBANO ACTUAL

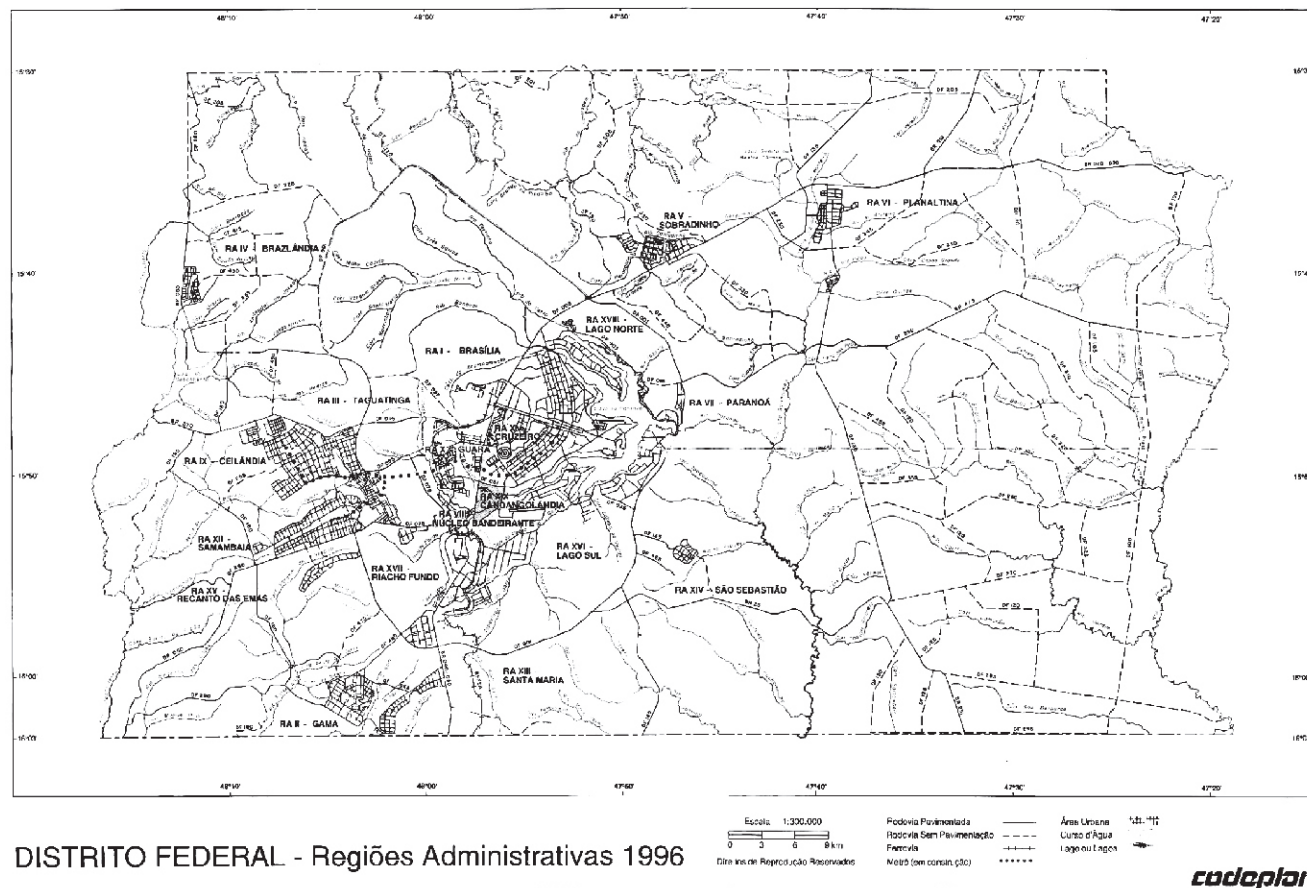
SXX desde 1956

LAS NUEVAS CIUDADES

Brasília. L. Costa/O. Niemeyer.

Brasília fue construida con el fin de ser la nueva capital de Brasil. La idea era transferir la capital federal ubicada en la costa al interior del país. Brasil previamente tenía dos ciudades capitales: Río de Janeiro y Salvador de Bahía. Al trasladar la capital al interior, el gobierno pretendía ayudar a poblar aquella zona del país. Gente de toda la nación, especialmente de la Región Nordeste de Brasil, fue contratada para la construcción de la ciudad. Brasília es conocida internacionalmente por haber aplicado los principios establecidos en la Carta de Atenas de 1933.

El primer paso para la construcción de una nueva capital en el interior del país fue la selección de la ubicación de la nueva ciudad en la primera Constitución republicana de 1891 en el siglo XIX, pero fue hasta 1960, que la ciudad fue inaugurada, en gran parte gracias al apoyo otorgado por el presidente Juscelino Kubitschek. Lúcio Costa ganó el concurso y fue el principal urbanista de la ciudad. Oscar Niemeyer, un amigo cercano de Lúcio, fue el principal arquitecto de la mayoría de los edificios públicos y Roberto Burle Marx fue el diseñador de paisaje.



DISTRITO FEDERAL - Regiões Administrativas 1996

Fig. 45. Regiones Administrativas de Distrito Federal, Brasília, 1996. Crédito: Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central - Codeplan. Fuente: http://209.15.138.224/brazil_mapas/m_brasilia_plano_piloto.htm.



EL AMBIENTE URBANO ACTUAL

SXX desde 1956

LAS NUEVAS CIUDADES

Brasilia. L. Costa/O. Niemeyer.

Es uno de los ejemplos de aplicación de los principios del CIAM a una nueva ciudad.

La capital de Brasil es construida a partir de 1957, según un proyecto de Lucio Costa y Oscar Niemeyer, discípulos de Le Corbusier.

Se estructura según dos ejes gigantescos que se cruzan en pleno corazón de la ciudad. El eje corto alberga los edificios institucionales, configurando una avenida grandiosa al estilo de la Ville Radieuse. El otro más largo y algo curvo, ordena las supermanzanas, las que en conjunto de a cuatro constituyen las unidades vecinales con viviendas en altura alrededor de un centro libre semipúblico. El equipamiento se sitúa entre las supermanzanas.

Brasilia es una ciudad a escala simbólico monumental solo vivible desde el automóvil, poco adecuada como lugar de encuentro social.

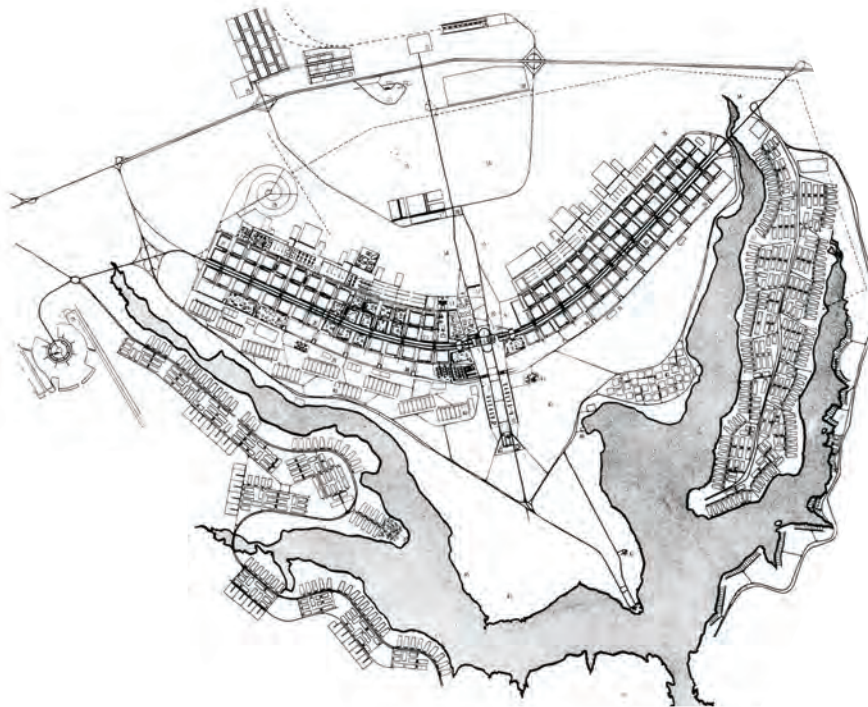
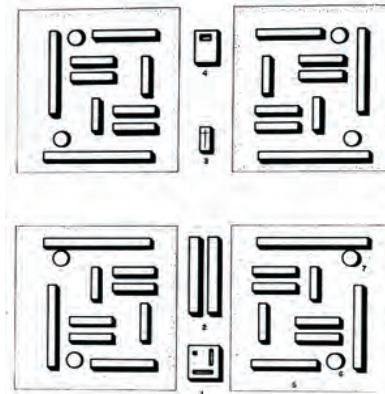


Fig. 46. Propuesta de Lucio Costa para Brasilia.



- Los servicios comunes:
1. cine
 2. tiendas
 3. iglesia
 4. escuela al aire libre
 5. parque
 6. escuela
 7. guardería



Figs. 47-48. Las unidades de habitación (supercuadras) en Brasilia. Cada supercuadra comprende 2.500-3.000 habitantes, y cuatro supercuadras forman una unidad más completa de 10.000-12.000 habitantes.

Fuente: BENÉVOLO, Leonardo. 1977. Diseño de la Ciudad. Vol.5. El arte y la ciudad contemporánea. Barcelona. Editorial GG. 1982. pp. 154.



EL AMBIENTE URBANO ACTUAL

SXX desde 1956

LAS CRITICAS AL URB. MODERNO

La reacción del Team X.

Rotterdam. Reconstrucción del centro urbano (1949-1953).
Calle LIJNBAAN.
Jo van den Broek y Jacob B. Bakema

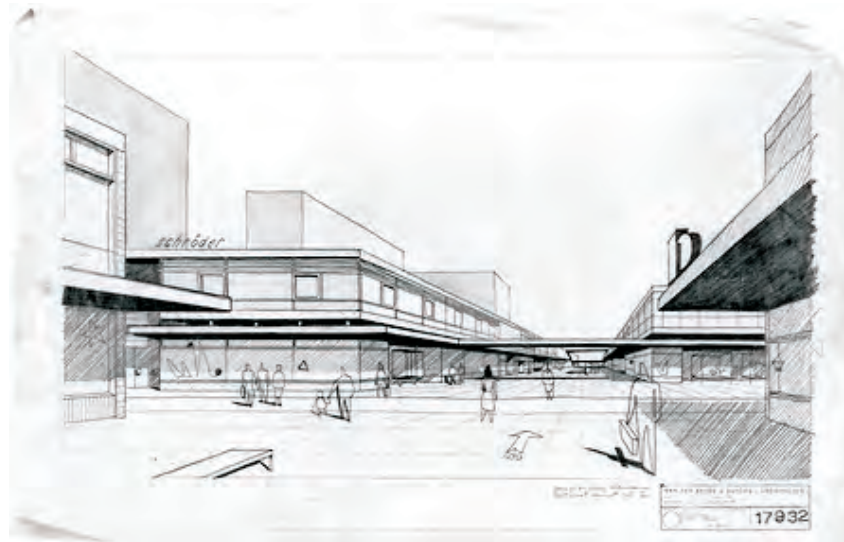


Fig. 49. Rotterdam. Croquis de la propuesta para la reconstrucción del centro histórico.



Fig. 50. Rotterdam. Propuesta para la reconstrucción del centro histórico.

Figs. 51-52. Rotterdam antes de la Segunda Guerra Mundial.
Figs. 53-54. Rotterdam después de los bombardeos de 1940.



Fig. 51



Fig. 52



Fig. 53



Fig. 54





Fig. 55. Toulouse Le Mirail. Ubicación respecto de la ciudad existente.

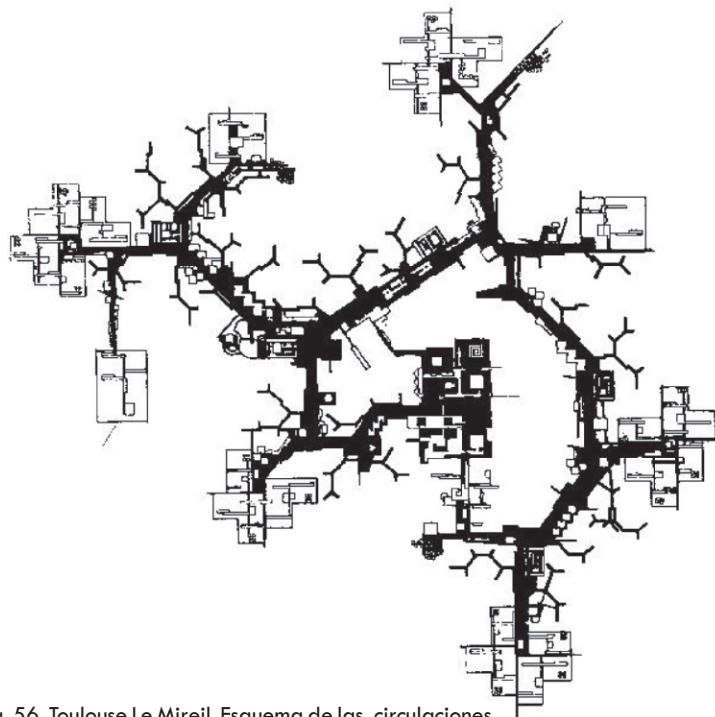


Fig. 56. Toulouse Le Mireil. Esquema de las circulaciones.

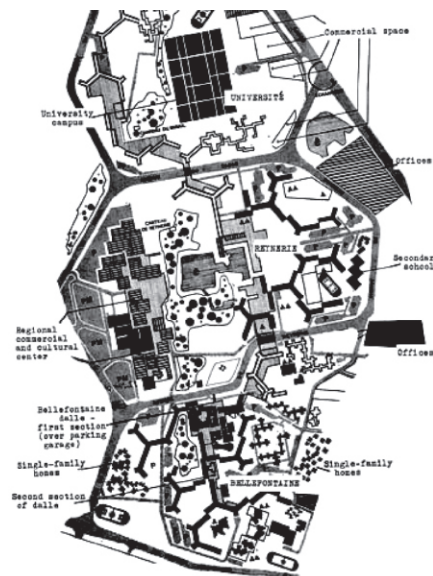


Fig. 57. Toulouse Le Mirail. Plano de sectores: Université, Reynerie y Bellefontaine.



Fig. 58. Toulouse Le Mireil. Una vista aérea de la sección Bellefontaine de Le Mirail.

EL AMBIENTE URBANO ACTUAL SXX desde 1956

LAS CRITICAS AL URB. MODERNO

La reacción del Team X

Toulouse Le Mirail (1962-1972)

Autores: Candilis/ Josic/ Woods



EL AMBIENTE URBANO ACTUAL

SXX desde 1956

LAS CRITICAS AL URB. MODERNO
La recuperación de los centros
históricos
Peatonal de Córdoba.
Remodelación y ampliación
Arq. Miguel Ángel Roca 1979-80

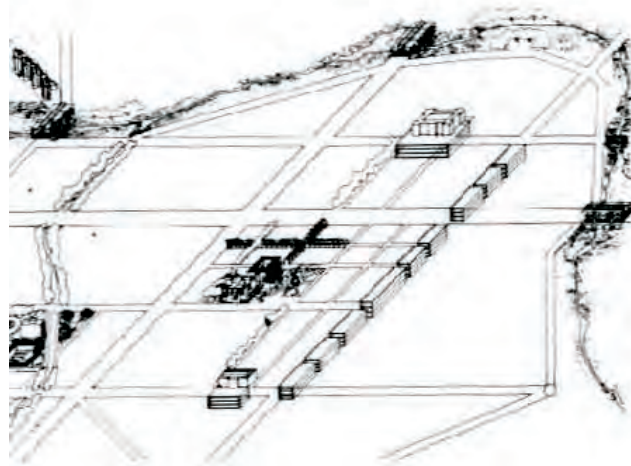


Fig. 59. Perspectiva axonométrica del área céntrica de Córdoba.

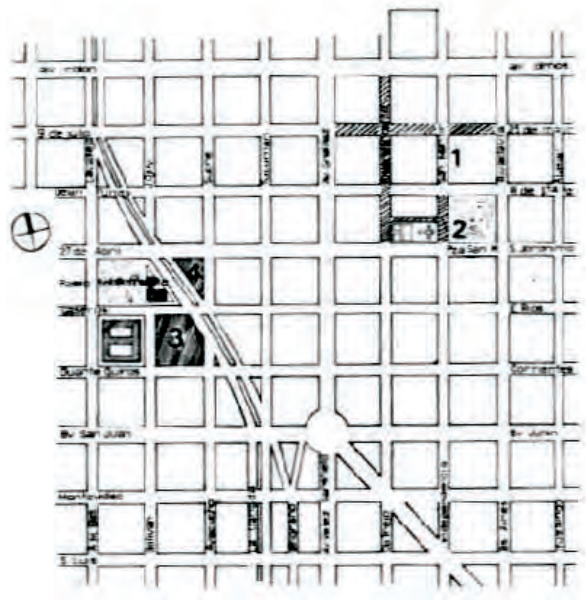


Fig. 60. Planta del área céntrica de Córdoba. 1. Área peatonal.

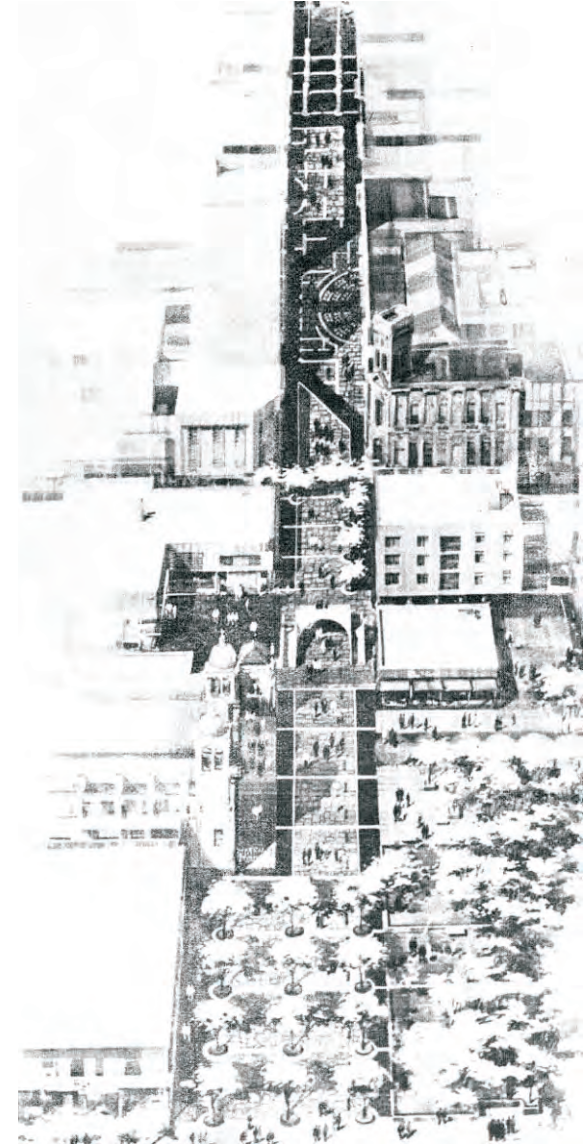


Fig. 61. Perspectiva del área peatonal.

