Associação Ibero-americana de História Urbana

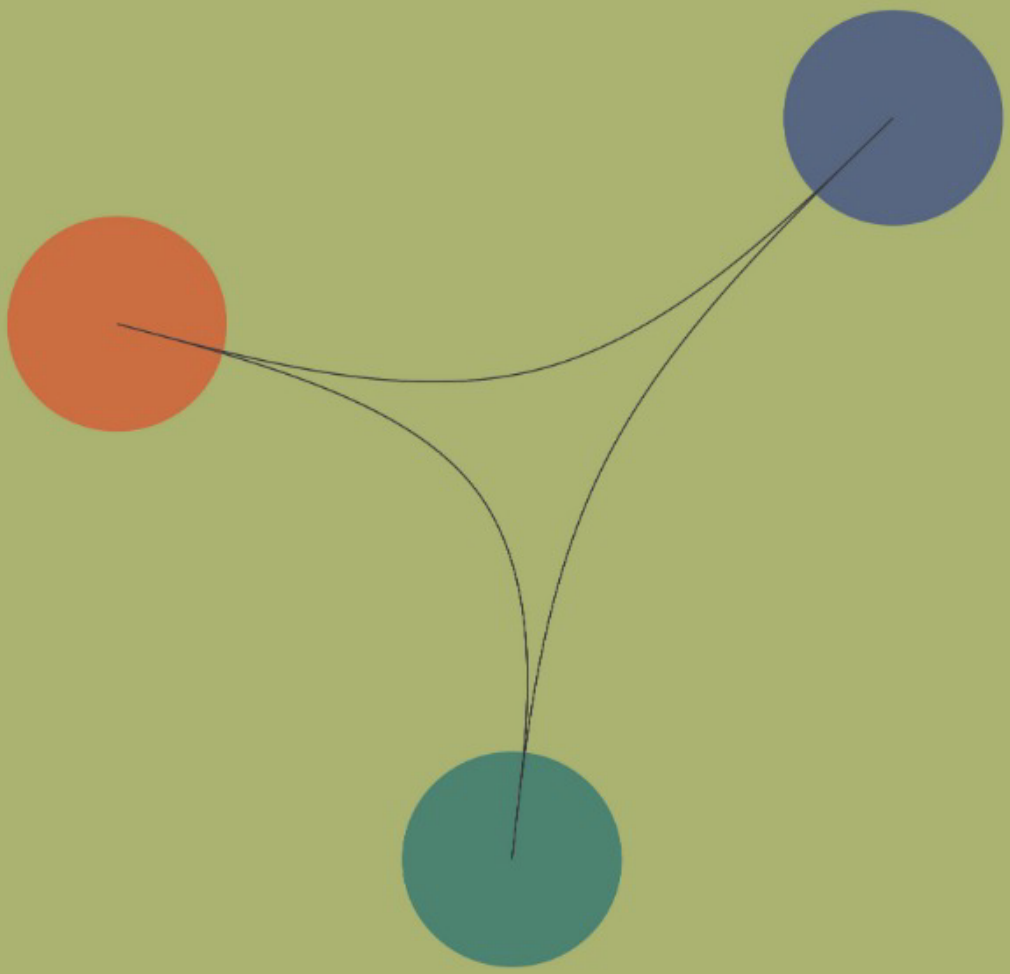
aihu

Asociación Iberoamericana de Historia Urbana

ANAIS CIHU

Anais dos Congressos Ibero-americanos de História Urbana

ISSN



ANAIS CIHU

Anais dos Congressos Ibero-americanos de História Urbana

©2016, Asociacao Ibero-americana de Historia Urbana

23-25
noviembre de 2016
Santiago de Chile

Atas do Primeiro Congresso Ibero-Americano de História Urbana

aihu
Associação Ibero-americana de História Urbana

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
UNIVERSIDAD DE CHILE

Centro UC
Patrimonio Cultural

CONICYT
Gobierno de Chile
Fondecyt
Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico

Realizado con el aporte de Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de Universidad de Chile y Vicerrectoría de Investigación de Pontificia Universidad Católica de Chile.

Fondecyt Regular Nº 1151372
Investigador Responsable **Rodrigo Booth.**

23-25
noviembre de 2016
Santiago de Chile

Actas Primer Congreso

Iberoamericano de Historia Urbana

Ciudades en el tiempo: infraestructuras, territorios, patrimonio

Realizado con el aporte de Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de Universidad de Chile y Vicerrectoría de Investigación de Pontificia Universidad Católica de Chile.

Fondecyt Regular N° 1151372
Investigador Responsable **Rodrigo Booth.**

Actas Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana

©2016, Asociación Iberoamericana de Historia Urbana

Secretarios Generales de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana: Josianne Cerasoli, Rodrigo de Faria

Coordinadores Generales del Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana: Rodrigo Booth, Macarena Cortés

Comité organizador: Rodrigo Booth, Josianne Cerasoli, Macarena Cortés, Rodrigo de Faria, Emanuel Giannotti, Juan Camilo Pardo, Amarí Peliowski, Elvira Pérez, José Rosas

Comité científico: Enrique Aliste, Arturo Almandoz, Diego Armus, Antonio Bandeirinha, Stella Bresciani, Sarah Feldman, José Luis Gómez Ordóñez, Adrián Gorelik, Mark Healey, Georg Leidenberger, Cristina Leme, Alicia Novick, Antonio Pizza, Ana María Rigotti, Carlos Sambricio, Horacio Torrent

Editores: Amarí Peliowski, Rodrigo Booth, Emanuel Giannotti

Diseño: Dirección de Extensión Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile
Dirección de Arte: Alicia San Martín
Equipo de Diseño: Roberto Doussang, Francisco González

ÍNDICE

MESA Nº 1 9

Música y ciudad: seis casos sudamericanos en las postrimerías del período colonial.

MESA Nº 2 20

DEL PRE-URBANISMO AL URBANISMO EN LATINOAMÉRICA, 1870-1930. Propuestas, debates y pioneros.

MESA Nº 3 85

El turismo y la producción de espacios urbanos en Iberoamérica. La historia de las ciudades turísticas.

MESA Nº 4 143

Historia urbana e Historia ambiental: Temas y tendencias en el estudio de la urbanización y el medio ambiente de ciudades iberoamericanas.

MESA Nº 5 152

La ciudad impresa: presencia del urbanismo latinoamericano en las publicaciones periódicas del siglo XX.

MESA Nº 6 214

Urbanização e desenvolvimento nos anos sessenta.

MESA Nº 7 298

Urbanismo e política nos anos sessenta: permanências, rupturas, tensões no planejamento, Brasil e América Latina.

MESA Nº 8 322

La construcción del gran arquitecto o urbanista. Perspectivas críticas de la escritura biográfica.

MESA Nº 9 382

Cultura, arquitetura e cidade na América Latina (1945-1980).

MESA Nº 10 422

Patrimonios difíciles: violencias del pasado en la ciudad de hoy.

MESA Nº 11 438

Procesos de suburbanización en las ciudades Latinoamericanas.

MESA Nº 12 487

Habitar la ciudad: normas, profesiones y oficios en el Cono Sur (siglo XIX y XX).

MESA Nº 13 488

Paisajes urbanos del desarrollismo: Los grandes conjuntos de vivienda social en América Latina.

MESA Nº 14 508

Patrimônio industrial ferroviário: a construção de memórias a partir do território.

MESA Nº 15 547

Operaciones y equipamientos de salubridad urbana en la modernizacion de la ciudad latinoamericana.

MESA Nº 16 629

Los monumentos de los centenarios como prisma de las transformaciones urbanas y la construcción de identidades nacionales en América Latina.

MESA Nº 17 641

Da passagem ao ato – Sintomas da cidadela.

MESA Nº 18 680

Cultura, tiempo y subjetividad: poéticas, narrativas e imaginarios urbanos de la vida cotidia-na.

MESA Nº 19 726

Vivienda social, ciudad e identidades de clase en Argentina y Brasil 1930-1960. Una mirada historiográfica.

MESA Nº 20 756

A Cidade e as Arquitecturas da Cultura.

MESA Nº 21 824

Vilas, cidades e território. Diversas escalas de intervenção no Brasil dos séculos XVIII e XIX.

MESA Nº 22 883

Estado, agentes y prácticas en el Urbanismo iberoamericano del siglo XX.

MESA Nº 23 962

Novos olhares e instrumentos de apreensão do patrimônio edificado: experiências no Brasil e em Portugal.

MESA Nº 24 1036

El urbanismo bajo las dictaduras en el siglo XX.

MESA Nº 25 1084

Infraestructuras, redes y flujos en la configuración de las ciudades iberoamericanas modernas (S. XIX-XX).

MESA Nº 26 1124

ESPACIOS COLECTIVOS QUE "HACEN CIUDAD". Arquitectura y ciudad en Iberoamérica siglo XX.

MESA Nº 27 1166

La Arquitectura de Vivienda Social en la Ciudad Latinoamericana.

MESA Nº 28 1223

La construcción de la ciudad en el siglo XX. Proyectos de vivienda social en América Latina.

MESA Nº 29 1276

Agua y patrimonio hidráulico urbano en Iberoamérica.

MESA Nº 30 1314

Cultura técnica, modernização e territórios em construção: estudos e aportes metodológicos em história urbana da Argentina, do Brasil e da Espanha.

MESA Nº 31 1374

Historiografía del urbanismo iberoamericano.

MESA Nº 32 1405

Ríos Urbanos: proyectos, prácticas, representaciones.

MESA Nº 33 1457

El gobierno urbano en grandes centros urbanos americanos durante el siglo XVIII.

MESA Nº 34 1510

Urbanismo e política nos anos sessenta: permanências, rupturas, tensões em instituições de planejamento.

MESA Nº 35 1551

A construção do espaço urbano carioca por meio do embate (Rio de Janeiro, final do século XIX e início do XX).

MESA Nº 36 1560

La ordenación del territorio en América, al alba de las independencias.

MESA Nº 1

Música y ciudad: seis casos sudamericanos en las postrimerías del período colonial.

COORDINADORES

ALEJANDRO VERA

averamus@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile

CLARISA EUGENIA PEDROTTI

clarisapedrotti@gmail.com

Universidad Nacional de Córdoba (Argentina)

BANDAS CIVIS: SONS E PRÁTICAS MUSICAIS QUE PERCORREM A CIDADE.

KARINA BARRA GOMES E SIMONNE TEIXEIRA

Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro - UENF

gomes.karina@gmail.com e simonne@pq.cnpq.br

RESUMEN: Pesquisa busca investigar as relações estabelecidas entre música, músicos, bandas civis e comunidade que interagiam no fim do século XIX em Campos dos Goytacazes (Rio de Janeiro - Brasil). Trabalho tem como objetivo compreender os vínculos musicais e sociais que se estabeleciam entre músicos, corporações musicais e sociedade, além de identificar a circulação de gêneros musicais da época no meio urbano e no interior. Jornais, livros, dissertações e artigos são utilizados como referências bibliográficas. Assim como o Rio de Janeiro era considerado uma "usina de sons" no século XIX, Campos dos Goytacazes possuiu uma efervecência cultural na época em virtude do *boom* no setor açucareiro que acabou atraindo companhias artísticas da Europa para compor o cenário cultural urbano. A modinha foi um gênero que se fez presente nas casas populares, nas de classe média e nas mais nobres, abrilhantando os saraus. As bandas de música do século XVII foram formadas por escravos das fazendas que produziam o batuque das senzalas. Alguns escravos das cidades, que também eram barbeiros, tocavam a "música de barbeiros" e transmitiam seu estilo musical aos brancos e mestiços da baixa classe média urbana. Esses se encarregavam de animar as festas nas casas onde não chegava o piano e um *status* social mais elevado. Músicos tocavam em teatros, rodas de choro, carnavais, em chopes e cafés-cantantes, onde era possível ouvir sons de pianos, violões e vozes. Os portugueses, os holandeses que se instalaram em Pernambuco, os italianos que vieram ao Brasil para trabalhar na lavoura cafeeira paulista, os imigrantes alemães, também foram os responsáveis pelo estabelecimento da tradição das bandas em terras brasileiras, no século XIX. Bandas se apresentavam em acontecimentos sociais, festividades e comemorações patrióticas, constituindo formas de manifestações populares significativas. Sua atuação se efetivava nos coretos, praças, festas públicas, religiosas, bailes, procissões, carnavais, entre outros.

PALABRAS CLAVE: Música urbana. Bandas civis. Representações Sociais. Memória. Campos dos Goytacazes.

Reflexões feitas durante pesquisa de doutorado compõem este artigo sobre as bandas civis de Campos dos Goytacazes, cidade localizada ao Norte do estado do Rio de Janeiro (Brasil). As representações sociais produzidas pelas bandas têm sido estabelecidas sobre seu espaço como um lugar permanente de produção de cultura, memória e identidade entre seus músicos desde o século XIX, embora já existissem outras práticas musicais presentes nesse território quando ele era Vila de São Salvador de Campos dos Goytacazes, no século XVI. As corporações musicais, ainda hoje, preservam um patrimônio cultural e uma tradição viva, na cidade.

As bandas civis se desenvolveram, no Brasil, com a vinda de D. João VI e de sua corte, em 1808, para a cidade do Rio de Janeiro[1], e se distinguiram em bandas civis e militares. As militares se vincularam às forças armadas, cujo repertório era de hinos-marchas, dobrados, trechos de música clássica e motivos de música popular[2]; as civis possuíam escravos, ex-escravos, chorões, operários e passaram ocupar lugares de destaque na cidade, como praças, circos, leilões, coretos, festas populares, campanhas políticas, bailes e procissões.

Em Campos dos Goytacazes, as liras, como são reconhecidas, corporações musicais ou sociedades de Euterpe[3], tocavam tanto para a elite, quanto para as camadas mais desprivilegiadas da sociedade, contribuindo para o "abrasileiramento"[4] das danças e gêneros europeus que chegaram no Brasil no século XIX (a polca, a valsa, o *schottish*, a mazurca e a quadrilha). Representavam uma das poucas oportunidades que a população tinha de ouvir música.

Entende-se que "uma representação social é uma forma de saber prático que liga um sujeito a um objeto"[5]. No caso das liras, os saberes práticos surgem junto dos seus integrantes e a comunidade que as aprecia, estreitando os vínculos entre os músicos e a própria banda.

Fazem parte desses saberes o repertório da música brasileira da segunda metade do século XIX e início do XX[6], as tradições nas festas religiosas e procissões, as práticas sociais e musicais nas ruas e salões pelas retretas, as relações intergrupais, as experiências, as memórias partilhadas e o ensino musical transmitido nas sedes, de geração a geração.

Os estudos de representação social mantêm relações significativas com as práticas sócio-culturais. "De fato, todas as correntes no campo das representações afirmam a importância de se levar

---

1 André Diniz, *O Rio Musical de Anacleto de Medeiros: a vida, a obra e o tempo de um mestre do choro*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2007, p.54.

2 José Ramos Tinhorão, *Música Popular: um tema em debate*, São Paulo, Ed. 34, 1997.

3 Euterpe significa musa da dança (Antônio Houaiss; Mauro de Salles Villar, *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro: Objetiva, 2001, p.1276). Para Olinto, ela é a deusa da música e da poesia lírica. (Antônio Olinto, *Minidicionário Antônio Olinto da Língua Portuguesa,* São Paulo, Moderna: 2001, p.221).

4 Diniz, op. cit., p.55.

5 Denise Jodelet, Représentacion sociale: phénomènes, concept et théorie. In: S. MOSCOVICI (Org.). *Psychologie Sociale*, Paris: PUF, 1984, pp.357-378.

6 Além dos já mencionados, apontamos o dobrado, o maxixe, o frevo, choro, tango brasileiro e o baião.

em conta as práticas de uma dada população ou conjunto social"[7]. O princípio da "relevância cultural" é levado em consideração quando se estuda práticas sócio-culturais em representações sociais. Como a atuação das bandas civis foi e ainda está atrelada a certas práticas sócio-culturais na cidade, consideramos a relevância cultural de sua atuação no contexto urbano.

As liras construíram representações que foram se adequando a um fenômeno sociocultural centenário. Elas se espalharam pela cultura, instituições, ruas, escolas, museus, festas populares, praças, comemorações civis, desfiles patrióticos, portas de lojas, carnavais, coretos e festas de santos. Chegaram a participar da campanha abolicionista e da campanha republicana, no século XIX; tocavam para políticos, para o povo e para a igreja. Costuraram, portanto, práticas sociais e culturais, comunicações interpessoais e de massa, pensamentos individuais e coletivos, se apresentando em movimento constante e em várias instâncias da interação social.

As representações que unem os músicos às bandas podem ser consideradas os saberes efetivamente praticados, vivenciados e detectados em seu comportamento e comunicação no ambiente das sedes, no convívio durante os ensaios, nas aulas de música e apresentações, bem como na interação dos músicos com o seu público. Daí a importância de fazer a correspondência entre a memória e o pensamento social dos músicos (as representações que são formadas) e as práticas sociais das bandas civis campistas.

A seguir, nos dispomos a elucidar uma brecha do passado cultural brasileiro, abordando a música como linguagem artística que teve participação no processo colonial, ao mesmo tempo em que apontamos algumas manifestações musicais de Campos dos Goytacazes, quando ela era uma pequena vila e a maior parte das atividades ocorria nas fazendas. Após ser elevada à categoria de cidade, no século XIX, a vida urbana foi se organizando e junto dela, surgiam as liras.

Música colonial no Brasil e na Vila de São Salvador de Campos dos Goytacazes

Se entende como música colonial no Brasil aquela produzida no período de 1500 à 1822. De um modo geral, esta referência – "musica no Brasil colonial" – não define um tipo, estilo ou padrão, mas sim o conjunto de música praticada em um contexto geográfico e cronológico específico[8]. Neste contexto, se inclui toda música produzida considerando as origens indígena, africana e europeia. No entanto, este passado musical foi por muitos anos desconhecido, até que Curt Lange, renomado musicólogo, em 1944, realiza importante estudo sobre compositores do século

7 Celso Pereira Sá, *A construção do Objeto de Pesquisa em Representações Sociais,* Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998, p.43.

8 José Geraldo V. de Moraes & Elias Thomé Saliba. História e música no Brasil. São Paulo: Alameda, 2010, p.37.

XVIII, em Minas Gerais[9]. A partir de então, começa a haver, no Brasil, um interesse pela história musical do país.

O período colonial foi marcado pelo encontro de culturas diferentes. Deste encontro[10], surgiram duas categorias de música que se diferenciavam pela função: a música tradicional, representada pelos indígenas, africanos e europeus, de produção não profissional, e, uma música de caráter europeu, produzida por músicos profissionais, principalmente para o teatro e instituições religiosas. A categoria tradicional sobreviveu e foi reconhecida como folclórica ou popular no século XIX, e a segunda como erudita ou artística, no século XX[11]. O canto português ou a música instrumental profana ocorriam somente nos lares, estando reservados às capelas o apuro musical[12].

O som sempre esteve relacionado à edificação religiosa, não sendo diferente no Brasil[13]. Os padres jesuítas foram os primeiros a realizar anotações sobre os cantos e musicalidade indígena como forma de cooptação e controle. No bojo do processo colonial, os jesuítas inseriram comemorações nas festividades e, nos autos religiosos, cantigas e teatro, de maneira que se tornou comum celebrar, com os índios, tudo o que se relacionava com a igreja.

Em toda América Latina, os jesuítas fizeram largo uso da música como estratégia de catequese, principalmente em relação às crianças indígenas. Se inseriram por toda a América Latina e Brasil. Ainda no século XVI, se instalaram em Campo Limpo, próximo à Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes, lugar que passou a se chamar Fazenda Solar do Colégio. A fazenda possuía grande extensão e reunia inúmeros escravos africanos para os trabalhos no engenho que ali foi estabelecido.

O Colégio foi, também, cenário de muitas festividades. Quando houve a visita do Ouvidor Geral Dr. Manuel da Costa Mimoso, em 1730, ao Colégio, o povo dos arredores participou de sua recepção. Os escravos apregoavam as cavalhadas[14]. Na praça defronte ao edifício principal estavam as senzalas entre a extravagância da burguesia rural, as roupas da terra dos negros e os olhares indígenas.

Os charameleiros, músicos que tocavam charamela, participavam das festividades com trombetas, danças de negros e índios, cavaleiros com porta-estandartes. O Colégio tinha um órgão e, nesta ocasião em que o Ouvidor Geral esteve hospedado na fazenda, foi cantado um *Te*

---

9 Moraes e Saliba, op. cit., p.36.

10 Moraes e Saliba, op. cit., p.37.

11 *Ibid.*

12 Mario de Andrade, *Pequena História da Música*, São Paulo: Livraria Martins Editora, 6ª edição, s/d, p.165.

13 Andrade, op.cit., pp.163-164.

14 "Desfile e duelo de lanças e espadas entre cavalheiros vestidos de vermelho e azul, representando as lutas entre cristãos e mouros durante a ocupação da Península Ibérica" (Dourado, op.cit. p.73).

Deum[15]. O som do órgão escapava do templo para o portal, janelas, terraço e chegava até a praça do solar[16]. Este exemplo oferecido por Lamego[17] explicita a centralidade da música nas práticas religiosas e comemorativas da sociedade colonial brasileira.

No âmbito rural também surgiram ritmos e estilos relacionados à música tradicional, como, a Mana-Chica, presente na região Norte Fluminense com algumas variações, como a Mana-Joana e a Mana-Chica do Caboio. A Mana-Chica é considerada[18] um baile popular da área rural brasileira.

Siqueira[19]aponta as dificuldades que os historiadores e folcloristas enfrentam ao tentar encontrar fontes de música do período dos engenhos. Às canções de engenho foi dada pouca importância e a escassez de registros da época revela esta realidade. Mas a tradição deixou registros importantes sobre os cantos de trabalho relacionados às diferentes etapas do trabalho no engenho. No transporte da cana para o engenho cantavam o tangedor, o cevador e o bagaceiro; "na casa da caldeira, o fornalheiro, o mestre, o batedor... Quem não cantava assobiava. Como se vê, a música predominava em todos os setores, abundantemente"[20].

As liras entraram na cena urbana em torno da segunda metade do século XIX, dentro do processo de modernização da cidade e continuam vivas no seu cotidiano cultural, construindo representações sociais, práticas musicais, memórias e identidades. Até o momento, nossa intenção foi observar aquelas que podem ser consideradas as primeiras notícias sobre a presença da música no entorno da incipiente Vila de São Salvador de Campos dos Goytacazes.

De vila à cidade: música urbana, memórias e representações sociais das liras

O panorama musical de Campos dos Goytacazes se teceu, primeiramente, no tecido rural da planície. Depois, nos acontecimentos da vida urbana, favorecendo a construção de identidades e memórias que se entreteciam nas dinâmicas sociais citadinas. O retorno ao período colonial se aplica com o objetivo de compreendermos a forma como foram se costurando as tradições musicais na zona rural, que se fundiam, também, com a miscigenação de culturas diferenciadas.

---

15 Signfica um cântico de louvor a Santo Ambrósio e surgiu no século IV. Geralmente é usado em procissões e festas, segundo o costume da liturgia católica. (Dourado, op. cit., p.326).

16 Alberto Lamego, "O Solar do Colégio", *Revista do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional*, Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1938, nº2, p.33-34.

17 *Ibid.*

18 Renato Almeida, *História da Música Brasileira*, Rio de Janeiro: F. Briguiet & Comp. Editores, 1942, p.296.

19 José Siqueira, "A música brasileira no cyclo da Canna de Assucar", *A semana*, Campos dos Goytacazes: 9 de set. de 1939, p.1.

20 *Ibid.*

A formação de Campos dos Goytacazes esteve marcada por disputas ao longo dos séculos XVI e XVIII, pela posse das terras. O gado e os escravos eram as principais riquezas. As terras se concentravam nas mãos de umas poucas famílias e das ordens religiosas; além dos jesuítas, estavam os beneditinos. O centro destas disputas era a região chamada de baixada, onde se encontrava o Colégio Jesuíta, configurando-se, portanto, em uma ocupação rural, mas com intenso movimento, já que a maior parte da população colonial se concentrava nesta região. A atividade econômica predominante era a criação de gado, embora houvesse uma produção agrícola diversificada.

A vila estava, até finais do século XVIII, reduzida a um entreposto comercial, facilitado por sua localização às margens do rio Paraíba do Sul. Possuía poucas ruas e tinha pouca importância, já que a maior parte da população se concentrava na zona rural. Ao final do século XVIII, a pecuária começou a ser substituída pela atividade agro-açucareira, à raiz do declínio da produção de açúcar no Recôncavo da Guanabara, que anteriormente abastecia a cidade do Rio de Janeiro.

O crescimento do mercado mineiro de gado equino e bovino foi acentuado pela transferência da capital da colônia da cidade de Salvador para a do Rio de Janeiro, em 1808. Em meados do século XIX, a atividade do açúcar já havia suplantado completamente a pecuária.

O pleno desenvolvimento da indústria açucareira favoreceu o crescimento da vila que, em 1835, foi elevada à condição de cidade. Teve início o deslocamento das famílias mais abastadas para a incipiente cidade, onde começaram a surgir as primeiras casas de características urbanas e os palacetes de gosto eclético. O crescimento da economia impulsionou, também, um aumento no fluxo de migrantes que aportavam na região, gerando a necessidade de expansão da malha viária de comunicação. A construção do canal Campos-Macaé e a instalação do primeiro engenho a vapor na região, no ano de 1877, favoreceu à economia regional, impulsionando o crescimento urbano da região, principalmente Campos dos Goytacazes.

Esse crescimento urbano disseminou a necessidade de uma vida social mais plena. A cidade foi se organizando, surgiram os teatros – Theatro Campista (1832), o Theatro São Salvador (1845), o Theatro Empyreo Dramático (1874) e o Cine Teatro Trianon (1921) – que movimentavam sua vida cultural. Como parte desse processo, começaram a aparecer as bandas civis, que contribuíram para a ocupação dos espaços urbanos, participando da vida social da cidade. A música era parte importante da intensa vida cultural dos concertos, bailes, recitais lítero-musicais, operetas, zarzuelas, teatros, serenatas, bailes carnavalescos, mas também nas ruas, coretos, praças e usinas de cana-de açúcar. Havia o trânsito tanto da música erudita, quanto da música popular.

No século XIX, a cidade possuía orquestras, corporações musicais e instrumentistas de nível musical elevado, bem como músicos que eram amadores e trabalhadores comuns, que se agrupavam não nas orquestras, mas nas liras. Os jornais da época mostravam que a cidade era visitada por artistas e companhias musicais estrangeiras que a ela se dirigiam para se apresentar com frequência.

Uma orquestra chamada Corporação Musical foi fundada em 1847[21], assim como as "bandas de barbeiros", que perduraram até 1878. Essas últimas eram compostas por escravos que também exerciam a profissão de barbeiros e se apresentavam nas festas de São João, santa Cecília[22] e nas festas nacionais. O ano de 1878 marcou a última apresentação da música dos barbeiros, durante a inauguração da Usina São João[23].

Além das "bandas de barbeiros", havia outros conjuntos musicais compostos por músicos de elevado apuro musical, como a Sociedade Philarmônica de Campos (1855), a Sociedade Musical Instrução e Recreio (1856-58), a Banda Phil'Euterpe[24] (1856), a Sociedade Recreio Musical (1860), a Sociedade de Euterpe (1861) e a Sociedade Philarmônica (1861), que fez suas exibições no Teatro São Salvador[25].

Importante observar que essas sociedades musicais tinham um perfil e um repertório erudito, pois em sua maioria, eram compostas por músicos profissionais. Durante o período de efervecência cultural da cidade, advindo com o *boom* da sua economia, havia maestros, cantores, pianistas, compositores italianos e franceses que, além de se apresentarem nas óperas, teatros e igrejas, também lecionavam canto e piano.

A Corporação Musical Santa Cecília tinha elevada consideração na sociedade da época e registra-se que suas reuniões ocorriam na igreja do Terço. Algumas vezes, a própria corporação se intitulava "Devoção de Santa Cecília", segundo Sousa, o que esclarece como era forte a própria devoção dos músicos à padroeira. A regência da banda, entre 1876 e 1886, pertenceu ao violinista Francisco das Chagas, pai de Juca Chagas, regente de duas bandas que mencionaremos adiante.

Sousa[26] afirma que os campistas sempre foram amantes da música e que em cada rua se ouvia o som de pianos. Enquanto nos solares e palacetes urbanos ecoavam os festejos e celebrações com músicas, duas liras da cidade participavam da campanha abolicionista: a Sociedade Musical Lira de Apolo e a Sociedade Musical Lira Conspiradora.

A Lira de Apolo teve seu surgimento em 1870 e seus primeiros músicos eram operários, camponeses, marceneiros e pedreiros. Os próprios músicos construíram a sede da lira com pedras que buscaram no rio da cidade e com os trilhos que apanhavam da rede ferroviária. No seu acervo encontramos uma lista de presença do ano de 1894, onde constava a assinatura de onze músicos que haviam tocado no Theatro São Salvador. A dimensão social festiva era algo que envolvia músicos e comunidade, privilegiava um convívio entre ambos.

---

21 Horácio Sousa, *Cyclo Áureo: história do primeiro centenário de Campos (1835-1935),* Itaperuna, RJ: Damadá, 1985, 2º ed., p.247.

22 Santa Cecília era a padroeira da música e tinha uma forte representação para os músicos da época *(Ibid*).

23 Sousa, op. cit., p. 248.

24 Esta banda se transformou em orquestra em 1906, segundo Sousa (p.247).

25 Sousa, op. cit., p. 248.

26 Sousa, op. cit., p.247.

O nascimento da Lira de Conspiradora se deu em 1882 e se deu em torno de uma manifestação dos músicos que pertenciam a Banda Nossa Senhora da Conceição. Esta segunda banda preservava um sentido religioso que se uniu a uma mentalidade escravocrata que havia na cidade, contra a qual, membros da sociedade campista, tais como Luiz Carlos de Lacerda e Nilo Peçanha, se levantaram.

Essa insatisfação de alguns músicos com o sentido de acomodação religiosa os levaram ao rompimento e a se unirem para formar outra lira que tivesse um perfil de luta contra a mentalidade vinculada à religiosidade e escravidão locais. Essa foi a razão pela qual esse grupo de músicos fundou a Sociedade Musical Lira Conspiradora, em 1882. Ao lado de três líderes abolicionistas, a Lira Conspiradora incorporou-se na "luta do povo pela abolição da escravidão e outros movimentos populares"[27], uma vez que não foi possível uma conciliação.

O jornal *A notícia*[28] menciona que a cerimônia de fundação da Lira Conspiradora foi uma festiva solenidade, com a expressiva presença de figuras atuantes do movimento abolicionista. Posteriormente, a banda "participou ativamente das campanhas da implantação da República (...)" que se deu em 1822, ao lado de Nilo Peçanha, Pedro Tavares e Antônio Melo.

Torna-se importante reconhecer que os músicos das bandas civis sempre foram pessoas que pertenceram às camadas mais simples da sociedade. Como pessoas desprovidas de recursos e *status*, viam, nas liras, uma oportunidade de se inserirem nos acontecimentos festivos da sociedade, tanto nas comemorações da elite, quanto nas praças e ruas do centro da cidade, onde sempre se apresentavam.

A busca dos músicos pelo fazer musical no âmbito urbano nos sugere, desde o século XIX, a construção de uma identidade própria, de uma afirmação de si mesmos como atores sociais. Isso pode significar uma busca, ainda que inconsciente, pela preservação de suas memórias compartilhadas no convívio comunitário nas sedes, na interação social do grupo, nos ensaios e tocatas[29]. As memórias individuais ao serem socializadas compõem parte da memória da cidade, a qual, portanto, entendemos como coletiva, por envolver a solidariedade, a intersubjetividade e o compartilhar de ideias, sons, práticas e vivências pessoais.

Segundo Abreu, "a memória urbana é hoje um elemento fundamental da constituição da identidade de um lugar"[30]. Para compreendermos como se efetivou a construção da memória urbana, obtendo como objeto de estudo as liras, é necessário entender a ligação que se estabeleceu entre o espaço da banda e o período temporal. Por isso, o compartilhar da memória individual

---

27 Discurso pronunciado pelo presidente do Instituto Campista de Literatura na retreta comemorativa de 1º de agosto de 1882, do primeiro centenário da Sociedade Musical Lira Conspiradora, em 2 de agosto de 1982.

28 Jornal A Notícia, de 25 de março de 1973.

29 Tocatas também são chamadas de retretas ou funções que a banda faz.

30 Maurício de Almeida Abreu, *Sobre a memória das cidades*, Revista Território, ano III, nº4, jan/jun 1998, p.10.

através das experiências, das práticas musicais e sociais nas retretas, nas comemorações para a elite ou para o povo, pode contribuir para a recuperação da memória das cidades. A importância desse resgate para a identidade de um lugar é inquestionável.

Como as bandas civis têm resistido ao tempo vivas, isso pode significar que as memórias individuais dos músicos vêm sendo compartilhadas ao longo do tempo. Daí a dimensão social da memória[31]. As memórias coletivas são formadas a partir das lembranças construídas socialmente, dotadas de um caráter familiar e grupal, que foram compartilhadas coletivamente e podem apontar representações sociais, pois se encontram no universo das práticas sociais e do pensamento humano.

Parte da memória compartilhada dos músicos das liras ultrapassou os limites do passado, reteve dele aquilo que está vivo hoje e, por sua vez, vive ainda na consciência dos músicos. Se assim não fosse, as liras teriam desaparecido. A sua resistência como um mecanismo de afirmação de identidade, não faz com que o presente da cidade se oponha ao seu passado, mas ao contrário, que ele dê continuidade ao que se viveu em determinados lugares e espaços da cidade.

Le Goff[32] já afirmava que a memória coletiva tinha interesse em conhecimentos práticos, técnicos, de saber profissional e a relacionava a estruturação social dos ofícios e às corporações. Por um bom período, os grupos de músicos e algumas bandas eram chamados de corporações e o sentido destas permanece, nas bandas, até hoje.

Corporação tem o mesmo significado que guilda[33] tinha na Antiguidade. Dourado[34] a entende como uma sociedade de músicos que defendia os mesmos interesses em relação aos trabalhos musicais em ofícios religiosos e festas da cidade. Eles monopolizavam ou dividiam, por locais, as apresentações musicais, sem que um grupo invadisse a área do outro grupo. Cada grupo arregimentava seus integrantes, mas expulsava quem infringisse as normas estabelecidas por consenso ou a disciplina interna da sociedade.

Podemos fazer alusão, ainda, às bandas que sobreviveram nas imediações das usinas da cidade. As usinas, como lugar central da produção que acolhiam em seu entorno a população trabalhadora, também abrigou bandas civis. Lamego observa que desde o período colonial os engenhos abrigavam festejos, como aqueles realizados no Colégio jesuíta, com torneios coloridos pelos estandartes, com tropas e charamelas[35].

Interessante notar que essa tradição vinculada aos engenhos se manteve no século XX. A família

---

31 Maurice Halbwachs, *A memória coletiva*, São Paulo: Vértice, 1990.

32 Jacques Le Goff, *Memória,* Enciclipédia Einaudi, vol.1, p.12, s/d.

33 Associação de músicos surgida na Idade Média que funcionava como agrupamento não - oficial de músicos (Dourado, op. cit., p.191).

34 Dourado, op. cit., p.152.

35 Lamego, op. cit., pp. 21-41.

Pereira Pinto, donos da Usina Santa Maria, mantinha três bandas até os anos 1970: uma no Patronato São José, outra na Igreja da Lapa e outra no distrito de Santa Maria, vinculada a Usina da localidade. A Usina São José, no distrito de Goytacazes, também tinha uma banda para seus funcionários, a Lira São José, desde os primórdios do século XX, que hoje resiste viva com os filhos dos ex-funcionários falecidos que aprenderam música na lira. Apesar da usina não mais existir, a banda ainda preserva a tradição da lira, se apresentado em festas locais. A usina do distrito de Tócos, ainda ativa, também possui a Banda Nossa Senhora da Penha vinculada a ela, mantida, hoje, pelos funcionários.

A princípio do século XX, alguns usineiros praticavam a filantropia provendo orfanatos na cidade. Tanto o Patronato São José, que abrigava meninos, quanto o Orfanato de meninas da Igreja da Lapa (antigo seminário de padres, no século XVI) acolhiam crianças e adolescentes pobres dando-lhes, também, ensino musical. Curioso observar que a mesma prática que os padres jesuítas tiveram de prover ensino de música para índios, os usineiros, posteriormente, também o fizeram, através das bandas civis, com os seus funcionários e os meninos e meninas órfãs da cidade.

Nos arquivos da Sociedade Musical Operários Campistas, encontramos fotos de crianças negras tocando na banda do patronato. Também foi possível encontrar entre os músicos da Lira de Apollo o José Primo, filho do maestro da banda do Patronato e da Usina Santa Maria. A Banda do Patronato São José foi regida por José Primo, pai de José Primo Filho, músico atual da Lira de Apolo.

Além das bandas mencionadas, sobrevive a Associação Musical Lira Guarany, na área urbana. Nos distritos perduram a Sociedade Musical Euterpe Sebastianense, a Banda de Santo Amaro e a Sociedade Musical Nossa Senhora das Dores, que seguem a tradição de se apresentarem nas festas populares tradicionais de santos.

As festas religiosas nos distritos e no perímetro urbano demonstravam o vínculo das liras com a igreja, que sempre apoiou sua atuação no meio urbano e no interior. A presença das liras era marcante em procissões e, ainda hoje, nos aponta a forte vinculação entre a banda e a comunidade local. Dificilmente haverá uma procissão na cidade, nos dias atuais, sem contar com a presença de uma banda executando hinos e acompanhando as imagens dos santos.

Para um músico de banda é importante participar desses festejos. Essa prática cultural representa para ele um prestígio social, um compromisso com a comunidade e a afirmação da identidade da banda que se confirma a cada festa. Cada lira com sua história, suas memórias, sua identidade e suas representações sociais vem preservando as tradições do passado colonial campista, que se propagam através dos sons que percorrem a cidade.

MESA Nº 2

DEL PRE-URBANISMO AL URBANISMO EN LATINOAMÉRICA, 1870-1930. Propuestas, debates y pioneros.

COORDINADORES

ARTURO ALMANDOZ MARTE

almandoz@usb.ve

Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas

MACARENA IBARRA ALONSO

mibarraa@uc.cl

Universidad Católica de Chile

DEL *PRÉ-URBANISME DE CHOAY AL TOWN PLANNING DE SUTCLIFFE:* COMPONENTES EPISTEMOLÓGICOS Y ABORDAJES HISTORIOGRÁFICOS.

ARTURO ALMANDOZ

Universidad Simón Bolívar (USB), Caracas

almandoz@usb.ve

RESUMEN: Desde que Françoise Choay lo acuñara en su libro *L'urbanisme, utopies et réalités* (1965), el "pre-urbanismo" pasó a connotar, en la historiografía disciplinar, el conjunto de imaginarios artísticos, debates intelectuales, propuestas de visionarios y discursos pre-especializados que apuntalaron no sólo la cristalización del urbanismo en Europa durante la primera década del siglo XX, sino también orientaron modelos en lustros subsiguientes. Sin importar cuán cara fue a la historiografía francesa, esa aproximación permaneció desconocida en la tradición británica iniciada con H. Dyos y continuada por Anthony Sutcliffe y Peter Hall, entre otros. El recorrido que éstos hicieron en sus obras de la víspera disciplinar explica y fundamenta la emergencia del urbanismo catalogando componentes epistemológicos que sustentaron la acción oficial en *town planning*, de la salud pública a la vivienda obrera. Emblemática en este sentido es la reconstrucción comparativa del corpus administrativo y profesional de la planificación de la era industrial lograda por Sutcliffe en *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914* (1981), donde se enfatiza importancia epistemológica e historiográfica que tuvieron para el urbanismo y la planificación la difusión y el intercambio de adelantos e ideas clave entre esos países; a saber: la reforma habitacional y la expansión suburbana en Gran Bretaña, el *Städtebau* y el plan integral en Alemania, el diseño urbano monumental en Francia, y el sistema de parques norteamericano, entre otros componentes. Todo ello en el marco de exposiciones y congresos que, como la del Royal Institute of British Architects (RIBA) en 1910, permitieron articular un movimiento internacional de urbanismo. Tomando entonces los abordajes de Choay y Sutcliffe como pivotes, la ponencia intenta hacer una revisión epistemológica e historiográfica del tránsito del pre-urbanismo al urbanismo, que al revisar literatura internacional, ayude asimismo a encuadrar y categorizar la emergencia de la disciplina en el contexto latinoamericano.

Las dicotomías de Choay: peculiaridades y difusión[1]

1. En la así llamada primera historiografía urbana francesa, la preocupación por la historia del arte urbano preindustrial y el urbanismo como disciplina técnica asomó en obras de Marcel Pöete,[2] Pierre Lavedan[3] 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 pesquisa por la "formación discursiva", en el sentido epistemológico conferido por Michel 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] Esa es la obra donde la historiadora francesa desarrolló los períodos de "pre-urbanismo" y "urbanismo", entrecruzados con los modelos "progresista" y "culturalista", los cuales se hicieron famosos en la historiografía urbanística latina en tanto categorías de agrupación de los análisis y propuestas de diversos pensadores, filántropos y especialistas que se habían ocupado de 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, la obra de Choay tuvo el inmenso mérito de agrupar, por vez primera, a pensadores diversos que se habían ocupado a lo largo del siglo XIX del problema de la ciudad industrial y de la estructura y significación de sus relaciones sociales, reuniendo "el conjunto de sus reflexiones y propuestas bajo el concepto de 'pre-urbanismo'".[9] En vista de la diversidad y

---

1 Me apoyo 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, 2008, pp. 129-132.

2 Marcel, Poëte, *Introduzione all'urbanistica. La città antica* (1929), trad. Mario Zocca, Turín : Giulio Einaudi editor, 1958.

3 Pierre Lavedan, *Qu'est-ce que l'Urbanisme. Introduction à l'Histoire de l'Urbanisme,* París : Henri Laurens, 1926.

4 Gaston Bardet, *Naissance et méconnaissance de l'Urbanisme*, París: SABRI, 1951 ; Gaston Bardet, *El urbanismo* (1945), trad. Luis Diego Pedreira, Buenos Aires: Eudeba, 1967.

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

6 Almandoz, *op. cit*., pp. 41-61.

7 Michel Foucault, *L'archéologie du savoir* (1969), París: Gallimard, 1992.

8 Françoise Choay, *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.

9 Choay, *El urbanismo…*, p. 12.

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 que se orientaban "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.[10]

Aunque cada modelo está reforzado por un conjunto de características que no podemos reproducir aquí, puede decirse que esa actitud ante el futuro es la que determina, para Choay, el "pre-urbanismo 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 "pre-urbanismo 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, Choay contrapone las propuestas "culturalistas" de Camillo Sitte, Ebenezer Howard y Raymond Unwin, entre otros.

2. 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 que respecta 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 por nostalgia, sino buscando depurar el diseño victoriano, tal como lo comprendió sir Nikolaus Pevsner, en sus interpretaciones sobre los orígenes del movimiento moderno.[11] 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 frente al diseño ingenieril preconizado por Reinhard Baumeister para la renovación urbana de las ciudades industriales.[12]

Además de haberse convertido en modélicas dentro de la historiografía francesa - tal como

10 *bid*., p. 20.

11 Nikolaus Pevsner, *Esquema de la arquitectura europea* (1957), trad. René Taylor, Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1988, pp. 391-392.

12 George R. Collins y Christiane Crasemann Collins, *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, Nueva York: Rizzoli, 1986, p. 69.

lo ilustraron posteriores interpretaciones sobre el período de entre siglos, como la *Histoire de l'urbanisme* de Jean-Louis Harouel,[13] o la *Histoire de la France urbaine* en la que colaboró la misma Choay[14] - las categorías de progresismo y culturalismo han tenido gran repercusión en contextos latinos. Desde el punto de vista urbanístico, me atrevo a decir que 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, más conocido en Latinoamérica quizás por su historiografía arquitectónica.[15]

Si bien reconocida por Anthony Sutcliffe como expresión muy acabada de la tendencia "utopista", poca influencia parece 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 la planificación en leyes y reglamentos.[16] 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.[17] Por pasar allí revista a los 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, creo que esa obra temprana debe ser vista como complemento de lo que la historiadora desarrolló en su clásico sobre *El urbanismo,* más centrado en las fases y vertientes ya identificadas del pensamiento y el reformismo urbanos.

Planning history en Sutcliffe: comparatismo y transferencia

3. Además de las naturales barreras idiomáticas, el relativo diálogo de sordos entre los medios latino y anglosajón se debe entonces 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 parece haber estado centrada en el problema del "control público de la tierra", mientras que la arquitectura es vista como parte del "desarrollo" privado; creo que

---

13 Jean-Louis Harouel, *Histoire de l'urbanisme*, París: Presses Universitaires de France, 1981.

14 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*, Paris: Seuil, 1983, tomo IV, pp. 158-271.

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

16 Anthony Sutcliffe, "British town planning and the historian", en Sutcliffe, Anthony (ed.), *British Town Planning. The Formative Years*. Trowbridge: Leicester University Press, St Martin's Press, 1981, pp. 6, 13. En una de sus bibliografías comentadas, 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", lo que convertía la de Benevolo en "antítesis de la mayoría de las interpretaciones británicas y estadounidenses". Anthony Sutcliffe, *The History of Urban and Regional Planning: an Annotated Bibliography*, Londres: Mansell, 1981, p. 21.

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

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 teoría en general, la tradición inglesa de la *planning history* se ha abocado, como resaltara el mismo Sutcliffe, 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.[18]

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 aquél es abordado comparativamente, como lo hizo él de manera pionera para los cuatro países de la primera industrialización:

> "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.[19]

Como ejemplo de la transferencia irradiada desde Gran Bretaña, Sutcliffe hizo posteriormente un balance 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

---

18 Anthony Sutcliffe, "The British Historian's Contribution to the Understanding of Urban and Regional Planning", en *Planning History*, v. 25, n. 1: International Planning History Society (IPHS), 2003, pp. 21-28.

19 Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*, Oxford: Blackwell, 1981, p. ix (mi traducción).

"iconos" del planeamiento, tales como los de 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, liderada por la IPHS, dirigida a promover el estudio de la "difusión internacional" del urbanismo.[20] Particularmente creo que esta última área es la mayor repercusión y el rasgo más distintivo ofrecidos por la historiografía británica, al buscar establecer los *itinerarios* de las *ideas urbanas* a través de Europa occidental y Estados Unidos en tanto polos generadores del urbanismo moderno, describiendo a la vez cómo estas ideas han sido exportadas a otras regiones del mundo.

Ideas que viajaron con sir Peter Hall

4. En tanto pesquisa típicamente anglosajona, esa búsqueda por la difusión internacional de las ideas urbanísticas resulta evidente en la revisión histórica que Peter Hall ofreciera 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.[21] Por cierto, a lo largo de los vectores de esas transferencias se entrecruzan y desdibujan de nuevo los límites de los supuestos "pre-urbanismo" 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", plantea el geógrafo dos claves historiográficas relacionadas con lo que he llamado el "determinismo decimonónico" de Choay o de Michel Ragon,[22] heredado de la primera historiografía francesa y de Lewis Mumford.[23] Tal relación teleológica aparece ahora más orientada a entender el tema de la transferencia y difusión internacionales 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. Ésta es una de esas afirmaciones que son terriblemente poco originales, pero son desesperadamente importantes: muchas de

20 Sutcliffe, "The British…".

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

22 Michel Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes* (1971-1978), París: Casterman, 1991, tomo 2, p. 65.

23 Almandoz, *Entre libros…*, pp. 129-135.

> 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 sólo 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".[24]

La identificación y el seguimiento de los itinerarios y las mutaciones de esas ideas clave – búsqueda epistemológica que insisto en considerar característica de la historiografía urbanística inglesa – implica, entre otros riesgos explicitados por Hall en la introducción, 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.[25]

Ello se evidenció, diez años después de *Cities of Tomorrow*, en otra obra capital: *Cities in Civilization*, de 1998, en la que 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 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 de Mumford.[26] 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

---

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

25 *Ibid*., pp. 5-7.

26 Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, Londres: Secker and Warburg, 1938; *The City in History. Its Origins, its Transformations, and its Prospects*, Nueva York: Harcourt, Brace & World, 1961.

> 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".[27]

5. El tema de la transferencia internacional de ideas y modelos urbanísticos entre los siglos XIX y XX, tan caro a la historiografía británica, 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 los 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.[28]

Por su parte, Ward 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" que dio inicio a la difusión (dominación económica, política, etc.). De esta manera, al comparar las aproximaciones y variables de tres autores que le han antecedido – Hall, Sutcliffe y King – Ward dio al mismo tiempo una guía de los énfasis de la historiografía británica con respecto a este tema.

> "Así, la narrativa de Peter Hall, aunque reconociendo el rol de la estructura y el contexto, es en buena medida una de grandes hombres con grandes ideas que se diseminaron debido a la potencia del mensaje y al carisma y energía de aquéllos que las llevaron. Por contraste, la explicación de Anthony King se apoya mucho más en la hegemonía global del capitalismo occidental, exportando su concepción de planificación tanto en la era colonial como post-colonial. Entre estos dos, el recuento de Sutcliffe sobre la emergencia del urbanismo en las grandes potencias de finales del siglo diecinueve reconoce tanto las grandes fuerzas impersonales como a los visionarios carismáticos. Sin embargo, Sutcliffe enfatiza el rol críticamente intermediario de los reformistas y medios profesionales de expertos, donde las ideas importadas fueron destiladas en prácticas localmente relevantes".[29]

---

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

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

29 Stephen V. Ward, *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*. Chichester: Wiley, 2002 (mi traducción).

No se quiere decir con esta referencia final, 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[30] y Paul Rabinow[31] sobre la exportación del urbanismo francés a las antiguas colonias y protectorados; el de Thomas Hall[32] sobre los modelos urbanísticos en las capitales europeas del siglo XIX; así como los de Jeffrey Cody[33] sobre la internacionalización de la arquitectura y la planificación norteamericanas y de David Gordon[34] sobre los modelos de capitales del siglo XX. Simplemente se quiere enfatizar que, a diferencia del utopismo del pre-urbanismo, fue el medio británico pionero en la pesquisa de la articulación internacional del *town planning*, no sólo a través de los procesos de transferencia de ideas y modelos, sino también de las reformas institucionales y legales, publicaciones y eventos especializados en los que pudo cementarse, epistemológica y profesionalmente, el discurso resultante de la nueva práctica y disciplina urbanísticas.

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

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

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

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

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

BOGOTÁ Y LA DEFINICIÓN DEL PERÍMETRO URBANIZABLE, 1914-1932.

LUIS CARLOS COLÓN LLAMAS

Universidad Nacional de Colombia

lccolonl@unal.edu.co

RESUMEN: La definición de un perímetro urbanizable para Bogotá fue una de las primeras medidas adoptadas para intentar controlar la extensión de la ciudad. Una expansión sin precedentes se inició de manera acelerada desde la década de 1910, a partir de las parcelaciones de terrenos suburbanos destinados principalmente para la construcción de vivienda de bajos ingresos. Sin embargo, el modo por el cual la administración de la ciudad dio lugar a una normativa de regulación y a una institucionalidad encargada del control urbanístico fue lento y accidentado, en función de un proceso de urbanización en permanente cambio. La ponencia se propone revisar la relación entre un mercado de suelo urbano en consolidación y las normas que intentaban regular el crecimiento de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX, así como los papeles que desempeñaron actores públicos y privados en este proceso. Sostiene que la sucesiva definición de un perímetro para la zona urbanizable y otros instrumentos orientados al control de la extensión de la ciudad, en la práctica contribuyeron a incentivarla. En primer término se definirán las características del crecimiento urbano en este periodo, en segundo lugar se revisarán cuáles fueron las medidas adoptadas por el gobierno municipal para el control de este crecimiento. Por último, se explicará por qué estas medidas no sólo no fueron efectivas en su propósito, sino por qué en algunos casos fueron contraproducentes.

El mercado de tierras y el crecimiento de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX

Al igual que en otras ciudades latinoamericanas, en Bogotá las autoridades municipales se vieron enfrentadas al reto de controlar un explosivo crecimiento urbano a partir de las primeras décadas del siglo XX. Las dificultades para controlar el crecimiento de la ciudad estuvieron estrechamente relacionadas con el desarrollo y consolidación de un mercado de tierras urbanas destinado principalmente para vivienda y con los roles que desempeñaron los diferentes actores implicados.

En las tres primeras décadas del siglo XX la construcción de urbanizaciones en los alrededores de Bogotá, en su mayoría dispersas en relación con la ciudad tradicional señalaron una nueva dinámica de crecimiento ajena hasta ese momento a su forma de desarrollo (Figura 1). Buena parte de estos nuevos barrios estuvieron orientados a suplir la creciente necesidad de vivienda para una población de bajos ingresos, que en diferentes medios pero particularmente en los informes de la administración municipal, se había señalado desde la última década del siglo XIX como una necesidad imperativa para mejorar la higiene de la ciudad en general.

Las diferencias en las distintas zonas para el abastecimiento de agua, la facilidad en la construcción de drenajes, la cercanía a los medios de transporte disponibles, la distancia del centro de la ciudad y otros aspectos similares definieron un mercado de rangos de precios variables. El progresivo deslinde de estas zonas con el propósito de incorporarlas como suelo urbano debió generar *zonas de privilegio*[1] definidas por los bordes de las vías o los caminos que vinculaban el centro de la ciudad con Chapinero o los pueblos circunvecinos, que seguramente se convirtieron en una fuerte presión para la incorporación de los terrenos libres aún sin urbanizar.

Los diferentes actores que participaron en este proceso contribuyeron a estimularlo de una u otra manera. En primer término estaban los propietarios de grandes extensiones de tierra interesados, en el largo plazo, en incorporar su propiedad como suelo urbano, quienes podían vender pequeñas parcelas a desarrolladores o compañías que deseaban urbanizarlas, las que se encargaban de iniciar el proceso de parcelación, promoción, venta, solicitud de permisos y todo lo necesario para llevar a cabo el negocio. Por otra parte estaban los urbanizadores, quienes iniciaban el proceso ya descrito y se beneficiaban de las grandes diferencias de precios de un suelo rural barato vendido como suelo urbano. Los compradores podían ser de dos tipos: los que lo hacían por necesidad con la intención de construir una vivienda y aquellos que adquirían varios predios con propósito especulativo y los dejaban usualmente sin construir, en espera de que se valorizara el sector en función de las obras realizadas por los habitantes o el municipio. El comportamiento de este mercado determinó un patrón de crecimiento disperso de la ciudad y de distribución de la población sobre el cual intervino la administración municipal con el propósito de regularlo.

---

1 Aquellas zonas que por su posición privilegiada en relación con inversiones previas pueden manejar rentas adicionales. David Harvey, "Land Rent under Capitalism", en *The Urban Experience*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 1989. pp. 90-108, p, 102.

1. Controlar el crecimiento urbano

Un paso necesario en la consolidación de este mercado fue la intervención de la municipalidad en el control del crecimiento de la ciudad. La administración municipal intervino de diferentes maneras en este proceso que ya amenazaba con adquirir proporciones alarmantes para mediados de la década de 1920.[2] La normativa reguladora, el plan de ensanche, los mecanismos fiscales y la intervención directa en la provisión de vivienda fueron las principales formas control del proceso de urbanización por parte del estado.

Mecanismos normativos

La legislación municipal osciló entre normas para el control de la urbanización y aquellas para estimular el desarrollo que, por lo general, enmendaban o derogaban algunas consideraciones hechas en las primeras. En este sentido la normativa de comienzos del siglo XX fue reformada varias veces con el propósito de adaptarla al desarrollo creciente de la ciudad.[3]

Una de las primeras medidas restrictivas fue la definición en 1914 del primer perímetro urbanizable de la ciudad hasta el cual se podían extender los servicios públicos urbanos. La norma determinó adicionalmente el modo como se debía prolongar la trama de vías de la ciudad existente hasta el nuevo perímetro por urbanizar.[4] En adelante, las medidas dirigidas a limitar la urbanización tenían el propósito de ordenar el crecimiento de la ciudad de manera compacta, de forma que las redes de servicios públicos pudieran extenderse sin grandes costos.

Pero la falta de una dependencia que se encargara de revisar y armonizar esta normativa dio lugar a que el conjunto fuera ambiguo y algunas veces contradictorio. Esto favoreció que en paralelo a la normativa de regulación se produjera una normativa de *excepción* que aprobó varios de los barrios en los que se comenzaron a vender predios desde comienzos del siglo XX. Esta normativa de excepción fue la que, según los técnicos encargados de expedir las licencias en la época, abrió la posibilidad para que en lo sucesivo se asumiera la norma con una gran flexibilidad.

Para 1934, el recién creado Departamento de Urbanismo, dirigido por Karl Brunner, optó por una reglamentación específica para 21 urbanizaciones acordada con los propietarios, así como por

---

2 En 1923, el Director de Obras Públicas publicó una lista de 29 barrios realizados hasta esa fecha en los que, según él, en ninguno se habían cumplido las disposiciones municipales. Para el funcionario estaba claro que no era un problema de descuido de la administración sino que en algunos casos había sido favorecido por ésta. Informe de la Dirección de Obras Públicas Municipales. 1923. En: Registro Municipal, 31 de marzo, 7, 12, 20, 27 de abril y 4 de mayo de 1923.

3 Entre las principales reformas del Acuerdo 10 de 1902 figuran las siguientes: Acuerdo 7 de 1913, por el cual se reforma el número 10 de 1902; Acuerdo 6 de 1914, por el cual se dictan reglas de urbanización; Acuerdo 28 de 1916, por el cual se derogan el artículo 6º del Acuerdo número 6 de 1914 y el Acuerdo número 32 del mismo año…; Acuerdo 28 de 1922, por el cual se derogan los Acuerdos 7 de 1913 y 34 de 1916 y los artículos 11, 12 y 14 del Acuerdo 6 de 1914, y se modifican el artículo 4 del Acuerdo 30 de 1911 y el Acuerdo 10 de 1902; Acuerdo 58 de 1923, por el cual se dicta una disposición en el ramo de urbanización (Bogotá futuro).

4 Acuerdo 6 de 1914, por el cual se dictan reglas de urbanización.

una armonización de la reglamentación existente, lo que evidencia una vez más la adaptación de la norma a los procesos de urbanización de carácter privado en curso.[5]

El plan de ensanche Bogotá – Futuro

En 1925 se aprobó el plan de ensanche de la ciudad –Bogotá-Futuro. Este plano definió no sólo la forma en que debía crecer la ciudad sino que estableció un nuevo perímetro urbanizable. El plano proponía la ampliación de las 700 hectáreas existentes para la fecha en 5300 hectáreas adicionales. Si bien el plano contemplaba los principales aspectos relacionados con el diseño del espacio, como el número de barrios, tipos de calles, plazas y parques, no tenía en cuenta otros aspectos como la propiedad de la tierra o las redes de servicios de acueducto, alcantarillado, líneas de tranvía, energía eléctrica, etc.[6]

El Acuerdo aprobatorio del plano de Bogotá-Futuro determinaba que el urbanizador debía construir el alcantarillado y ceder por escritura pública al municipio las calles, plazas y parques públicos que incluyera el proyecto.[7] Cuando se revisan los planos de los diferentes momentos del desarrollo de la ciudad, se puede constatar que muy pocas urbanizaciones trataron de ajustarse estrictamente al plano de Bogotá-Futuro, pero también es posible ver las dificultades que debieron tener para ello. Si se cruzan los límites de propiedad de la tierra, con los ríos y la red existente de caminos se puede constatar que para muchos urbanizadores no era conveniente ajustarse al plano, no sólo porque los factores mencionados no favorecían una parcelación eficiente, sino porque su propiedad iba a estar atravesada por las calles de diferentes anchos definidas por el plano y, en algunos casos, con la exigencia de ceder gratuitamente espacios adicionales para las plazas o edificaciones públicas, con lo cual el área de venta se podía reducir sensiblemente.

Mecanismos fiscales

Los mecanismos fiscales para intervenir en el control de la urbanización de la ciudad se podrían dividir en los siguientes: a) Impuestos a solares no edificados dentro del perímetro urbano con el propósito de evitar los grandes vacíos al interior de la ciudad y, de alguna manera, su expansión; b) Impuestos de valorización sobre obras públicas. Estos mecanismos encarecían la propiedad y probablemente ocasionaban escasez de suelo barato con lo cual estimulaba el crecimiento. c) Exención de impuestos para predios de poco valor. Orientado a favorecer a propietarios de bajos recursos, fue en realidad un instrumento utilizado por los urbanizadores para definir los tamaños de los predios de las urbanizaciones y su valor, con el propósito de mantener los predios que vendían en el rango de los exentos de impuestos.[8]

---

5 Ver: Departamento Municipal de Urbanismo, *Construcciones y urbanizaciones. Disposiciones vigentes en la ciudad de Bogotá*. Bogotá: Imprenta Municipal, 1934. Ver adicionalmente: Acuerdo 48 de 1934, por el cual se reglamentan las urbanizaciones en la ciudad.

6 Ver: Enrique Uribe Ramírez, "Bogotá Futuro", en *Revista Técnica de Obras Públicas de Cundinamarca*, Vol. 1, Nº2, 1924.

7 Acuerdo 74 de 1925, por el cual se adopta el plano de "Bogotá futuro" y dictan algunas medidas necesarias a su desarrollo.

8 Ley 25/1921. Crea impuesto de valorización.

La intervención estatal en la vivienda

Otro de los aspectos en los que se propuso incidir el Estado para controlar el proceso de urbanización fue el de la vivienda, particularmente el de la vivienda obrera. En 1918 el gobierno nacional ordenó que los municipios que tuvieran más de 15.000 habitantes debían destinar el 2% de sus rentas y contribuciones a la construcción de habitaciones higiénicas para la "clase proletaria". En este marco, el Concejo de Bogotá, un año después, aprobó un acuerdo entre el gobierno nacional y el Municipio para la compra de lotes y la edificación de habitaciones. Mediante este acuerdo se creó la Junta de Habitaciones para Obreros que tenía como obligación adquirir predios y construir viviendas obreras, para lo cual el Municipio se obligaba a proveer los servicios públicos de acueducto y alumbrado para dichas viviendas.[9] La gestión estatal logró construir entre 1918 y 1942 un total de 791 viviendas, un número que, frente a las necesidades reales, era absolutamente insuficiente y que dejó un gran margen de actuación para los promotores privados.[10]

A raíz de la crisis económica mundial de finales de la década de 1920, los arrendatarios de las viviendas construidas por la municipalidad como los compradores de predios en urbanizaciones privadas se atrasaron en sus pagos. La creación en 1932 del Instituto de Acción Social tenía como objeto intervenir en el conflicto entre los obreros compradores de predios que se habían atrasado en sus cuotas y las compañías urbanizadoras.[11] El año siguiente, el director del Instituto de Acción Social hacía un balance de la situación. Según el informe, se habían estudiado 77 urbanizaciones que representaban cerca de un millón y medio de varas cuadradas (equivalente

---

Ac. 84/1928. Exime de impuestos a fincas de menos de mil pesos.
Ac. 22/1929. Tasas de impuesto predial. Exime fincas de menos de mil pesos.
Ac. 14/1931. Aumenta a mil quinientos pesos el valor de las fincas exentas de impuesto predial.
PDA 230/1930. Fomenta casas de vecindad, exime de impuestos.
Ordenanza 30/1935. Impuesto a solares no edificados dentro del perímetro.
Ley 195/1936. Aumenta hasta el 8x1000 el impuesto predial de predios no edificados.
Ac. 24/1936. Impuesto de valorización para las obras del IV Centenario.
Ac. 11/1937. Establece un impuesto de valorización para el desarrollo de ciertas obras.???
Ver la Ley 113 de 1937
Ac. 22/1940. Establece sobretasas a predios no edificados.

9 Ver: Ley 46 de 1918 y Acuerdo 37 de 1919.

10 Wigberto Castañeda Hernández, Bogotá: industria y trabajadores. 1900-1942. Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Sociología. Tesis. 1988., p.102.

11 En la discusión del proyecto de acuerdo se sugirió incluir una aclaración para que la norma se restringiera a aquellas urbanizaciones cuyo planeamiento y desarrollo hubieran sido aprobados por la Secretaría de Obras Públicas, pero no fue incluida en el acuerdo definitivo. El documento anexo al expediente con el relato del caso de un obrero y con una carta de un Juzgado Municipal en el que se menciona que los casos de lanzamiento registrados ese año superaban los 1700 dan una idea más aproximada de cuál era la situación en la que intervenía el Municipio. Comparar el Proyecto de Acuerdo 509 de 1932: "Por medio del cual se crea el Instituto de Acción Social" con el Acuerdo 61 de 1932, por el cual se crea el "Instituto de Acción Social de Bogotá", se dicta una disposición sobre seguro de vida para los servidores municipales y se vota una partida para el regalo de Año Nuevo del soldado.

a 1.254.000 metros cuadrados), de las cuales se debía un poco más de la mitad de su valor total.[12] El Instituto se encargó de comprar la deuda a las compañías urbanizadoras acreedoras.[13] Otras entidades municipales actuaron en esta misma línea. En 1935 la Junta Administradora de las Empresas Públicas Municipales decidió otorgar auxilios y préstamos a sus empleados para que 'adquirieran', 'mejoraran' o 'libertaran' sus casas de habitación.[14] Todas estas medidas, si bien resolvieron temporalmente una difícil situación social, estimularon la continuación del negocio especulativo.

2. Las medidas de control y el mercado de tierras

La rápida expansión de la ciudad y la forma en la que se llevó a cabo se explica, en parte, por la interacción del mercado de tierras y las acciones del estado para el control del proceso de urbanización. El mercado de tierras adquirió rápidamente un carácter especulativo impulsado por la extensión de las redes de servicios y la progresiva consolidación de los nuevos barrios que se integraban al espacio urbano.[15]

El orden en el que se dio el proceso fue determinante del carácter que adquirió. La venta de predios fue, en la mayoría de los casos, anterior a las obras de urbanización. La municipalidad dejó en manos de los urbanizadores privados las obras de servicios básicos como andenes, vías, alcantarillado y acueducto. En este proceso las diferentes dependencias de la administración municipal cumplían un papel de supervisión y control que no fue muy efectivo, lo cual dio lugar a que los urbanizadores con frecuencia incumplieran su deber de construir las obras mínimas de infraestructura o lo hicieran de forma muy precaria. De esta manera, los predios se podían vender a precios al alcance de la población de más bajos ingresos. Desde mediados de la década de 1920, la administración municipal tuvo que asumir por su cuenta las obras de pavimentación, alcantarillado y acueducto de muchos de los barrios en los que los urbanizadores habían incumplido.

En lo sucesivo, una de las principales tareas del Municipio y uno de los principales rubros del presupuesto municipal fue el de construcción de las redes de servicios públicos, especialmente de alcantarillado y pavimentación[16] (Cuadro 1 y Gráfico 1). Conforme se iban ampliando las

---

12 Ver: Guillermo Nanneti C., El Instituto de Acción Social. En: Registro Municipal, 30 de noviembre de 1933.

13 Ver el debate que se llevó a cabo en el Concejo sobre el desempeño del Instituto de Acción Social algunos años después de creado: Acta nº74 de 1937-1939. Sesión ordinaria del día martes 22 de noviembre de 1938, en *Anales del Concejo*, 25 de noviembre de 1938. pp.335-338.

14 Ver: Acuerdo 12 de 1935, por el cual se decreta y reglamenta una ayuda a los empleados y obreros para que adquieran, mejoren o liberten sus casas de habitación, en *Anales del Concejo*, 22 de noviembre de 1935.

15 Harvey sostiene que: "En la economía capitalista contemporánea la renta ha llegado también a confundirse con el interés sobre el capital y, como resultado, los incrementos en el valor de la renta se han hecho tan importantes para la evolución del capitalismo como los incrementos en el volumen de la producción." David Harvey, *Urbanismo y desigualdad social*, Madrid: Siglo XXI Editores, 1977, p. 200.

16 En el presupuesto de 1938, los barrios obreros incluidos en el presupuesto de obras públicas en los rubros de alcantarillado y pavimentación fueron los siguientes (49 en total): Acevedo Tejada, Alfonso López, Barrios

redes de servicios, la posibilidad de incluir nuevos terrenos al proceso de urbanización se hacía más viable y la valorización de los terrenos que recibían los beneficios de los servicios municipales fomentaba el negocio especulativo.

Cuadro 1

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1937	1938 (1)
TOTAL OBRAS PUBLICAS	142.638,61	300.005,42	1.896.547,23	1.592.960,00	1.104.510,00	245.460,00	191.840,00	649.781,86	856.440,00	734.119,53	990.600,00	2.233.953,35	4.264.630,00
TOTAL PRESUPUESTO	5.294.213,36	4.056.952,46	4.109.643,03	4.426.381,35	4.257.166,45	2.398.264,13	1.437.078,71	3.008.610,17	2.482.970,63	2.522.243,37	3.041.474,82	4.687.899,58	9.744.031,03
Alcantarillado y pavimentación	25.000,00	15.000,00	800.000,00	800.000,00	800.000,00	65.000,00	79.400,00	90.000,00	16.140,00	16.140,00	540.000,00	397.050,00	545.000,00
% del alcantarillado del presupuesto de obras publicas	13,0	5,0	42,2	50,2	72,4	26,5	20,0	13,9	1,9	2,2	54,5	17,8	12,8
% del presupuesto de obras públicas del total	3,0	7,4	44,0	36,0	25,9	10,2	21,7	17,1	34,5	29,1	32,6	47,7	43,8

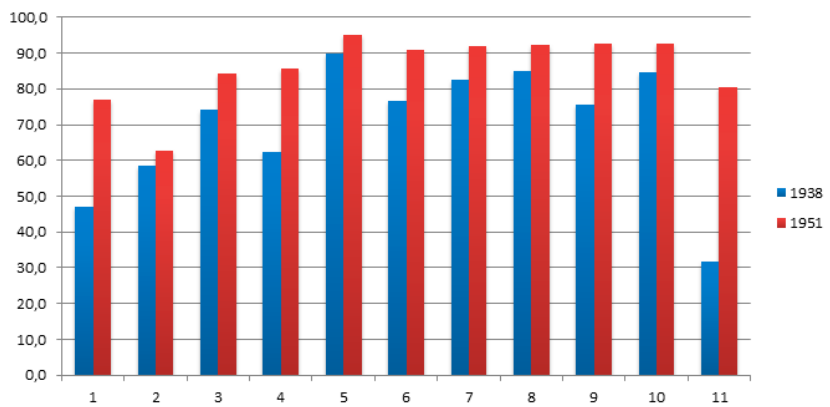
Fuentes: Acuerdo 59 de 1924, Acuerdo 98 de 1925, Acuerdo 76 de 1926, Acuerdo 82 de 1927, Acuerdo 88 de 1928, Acuerdo 46 de 1929, Acuerdo 16 de 1930, Acuerdo 61 de 1931, Acuerdo 59 de 1932, Acuerdo 53 de 1933, Acuerdo 47 de 1934, Acuerdo 67 de 1936, Acuerdo 55 de 1937.

*Entre 1926 y 1928 se hizo efectivo un auxilio otorgado por la Gobernación de Cundinamarca y la Nación para obras de acueducto y pavimentación, según la Ordenanza 16 de 1926 y la Ley 12 de 1926.

(1) Presupuesto ordinario y extraordinario con motivo de las obras del IV Centenario.

Presupuestos municipales de obras públicas, 1925-1938.

Gráfico 1



Cobertura de servicios (acueducto, alcantarillado, energía eléctrica) según zonas censales. 1938-1951.

Unidos del Norte, Barrocolorado, Belén, Bravo Páez, Chiquinquirá (La Concordia), Colombia, Egipto, El Guavio, Gaitán, Girardot, Independencia, La Floresta y la Huerfanita, La Paz, La Paz (Paseo Bolívar), La Providencia, Las Aguas, Las Cruces, Las Granjas, Las Margaritas o Cundinamarca, Las Mercedes del Norte, Las Quintas, Libertadores, Lourdes, Nordeste, Olaya Herrera, Parque Nacional, Perseverancia, Primero de Mayo, Puente Aranda, Quinta Camacho, Restrepo (1 y 2a sección), Ricaurte, Río Negro, Rosario, Sáenz, Samper Mendoza, San Cristóbal, San Fernando, San Isidro, Santa Ana, Santa Inés, Santa Lucía, Santa Sofía, Santander, Seminario, Sur América, Veinte de Julio. Ver: Acuerdo 55 de 1937.

La acelerada expansión de la ciudad y el patrón de urbanización, cada vez más disperso, pueden ser explicados en parte por un fenómeno de *escasez artificial* que fue definida por varios actores.[17] En primer lugar por quienes especularon con la compra de predios en los nuevos barrios para venderlos cuando las mejoras de los vecinos y de la municipalidad en materia de infraestructura y servicios hubieran incrementado su valor. Por otra parte, las medidas restrictivas adoptadas por la administración municipal (fijación de un perímetro urbano e impuestos a predios vacantes) que pretendían regular la construcción de la ciudad, debieron encarecer el suelo urbano y periurbano, lo que impulsó la urbanización de terrenos cada vez más lejanos con el propósito de proveer suelos baratos a una población de escasos recursos en aumento. En esencia, las medidas de control del crecimiento físico de la ciudad resultaron ser contraproducentes.[18] La definición del perímetro urbano, como de las demás medidas coercitivas, se dio en medio de fuertes tensiones sociales y presiones por parte de los diferentes grupos de actores (propietarios de la tierra, habitantes de los barrios obreros, urbanizadores, concejales y técnicos de la administración) en defensa de intereses muy diversos.

17 Harvey sostiene que en un mercado la escasez no surge naturalmente, está definida socialmente. Harvey, *Urbanismo…*, p. 144 y ss.

18 "El crecimiento pueder ser moderado, pero si controlamos el crecimiento físico sin controlar nada más que eso, el resultado será el de exacerbar la escasez". Harvey, *Urbanismo …*, p. 201.

INICIATIVAS Y PROYECTOS DE TRANSFORMACIÓN DE CIUDADES EN VÍSPERAS DEL URBANISMO EN CHILE: ENTRE EL PARLAMENTO Y EL EJECUTIVO[1].

MACARENA IBARRA

Pontificia Universidad Católica de Chile.

mibarraa@uc.cl

RESUMEN: En vísperas de la emergencia del urbanismo en Chile como quehacer especializado y público, diversos proyectos urbanos fueron propuestos para ciudades chilenas. Para el caso de la capital, al menos doce proyectos fueron discutidos y solo dos de ellos fueron aprobados, en 1874 y en 1909. Pese a que sólo algunos llegaron a discutirse en el Parlamento, estos proyectos impulsaron un debate político y profesional fundamental en la etapa previa a la consolidación del urbanismo en Chile.

¿En qué medida su autoría fue municipal, correspondió a círculos profesionales o, incluso, a miembros del Parlamento? ¿Qué temas fueron privilegiados? La historiografía ha reconocido que esos planes se caracterizaron por un academicismo francés, aunque otros incorporaron ideas de la ciudad lineal o de la ciudad jardín, por ejemplo, pero ¿cuáles fueron las preocupaciones de médicos, de arquitectos e ingenieros, que plasmaron esos debates y que forjaron el desarrollo de una actividad que, hacia fines de la década de 1920, se haría profesional?

Discutidos en medio de un sistema político en el que el parlamento tenía la potestad de aprobar los planes urbanos, y que solo al final del periodo, con el cambio constitucional de 1925, se devolvieron las iniciativas de aprobación de planes de urbanismo al Ministerio de Obras Públicas, con consulta a las municipalidades, estos proyectos constituyen algunos de los componentes de aquel "pre-urbanismo". De ahí que la ponencia se proponga revisar aspectos de los debates parlamentarios y profesionales de aquellos proyectos, como una valiosa y poco examinada fuente para conocer las propuestas urbanas y recabar las discusiones en su dimensión nacional en un periodo poco estudiado desde este abordaje, y en la historiografía urbanística en general.

1 Esta ponencia se inscribe en el proyecto Fondecyt regular num. 1161669, "La ciudad que no fue. Revisión crítica de planes y proyectos de ciudades en la emergencia del urbanismo en Chile (1872-1929)."

1. La ciudad que no fue

Autores como Peter Hall, Brian Ladd, Paul Rabinow, Stephen Ward y Anthony Suttcliffe,[2] consideran "la ciudad que no fue", examinando los debates y las demandas urbanas hasta la cristalización de la disciplina. Mientras Sutcliffe ha estudiado los antecedentes del urbanismo moderno, Hall ha abordado el surgimiento del urbanismo como movimiento intelectual que, a fines del siglo XIX, reaccionó frente a los problemas que había generado la ciudad industrial. La visión de Françoise Choay[3] es la que ha predominado en Latinoamérica, especialmente con la periodización y los modelos propuestos en su ya clásico *L'urbanisme: Utopies et réalites* (1965).

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, pero no su origen. Entre ellas se cuentan las propuestas de Ildefonso Cerdá Suñer (1815-1876), en España; de Ebenezer Howard (1850-1928), en Inglaterra; de Georges-Eugène Barón Haussmann (1809-1891), en Francia; y de Camille Sitte, en Austria,[4] cuyos textos pioneros nutrirían el periodo formativo de la disciplina a nivel internacional. Pero las iniciativas del siglo XIX, no eran aún urbanismo; éste requería de ciertos procesos de regulación y de política.

Aquel periodo 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 empujó 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 periodo, 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 en tanto implicancias sociales, trayectoria que Rabinow ha denominado "del moralismo al bienestar".[8]

---

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, *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.

3 Françoise Choay, *El urbanismo: utopías y realidades*, Barcelona: Lumen, 1970.

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.

"La ciudad que no fue" 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.

El inicio y el final del periodo en estudio, identificado como "preurbanismo", estuvo marcado por el sistema presidencial -1872-1891 y 1925-1929-, mientras que entre 1891 y 1925 el sistema fue parlamentario. 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 que 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. Existentes 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 en el sistema parlamentario, el proyecto de ser aprobado por las dos Cámaras, debía ser aprobado por el Presidente de la República.

Más allá del Parlamento o del Ejecutivo, la revisión de planes no aprobados, también confirma la creciente atención por parte del Estado a la cuestión social y a los problemas urbanos. Por tanto, son propuestas claves para comprender los actores políticos y sociales de ese denominado "pre-urbanismo" que, al cristalizarse, aparecía como un mecanismo que permitía asegurar el cumplimiento de derechos sociales bajo la tutela del Estado. Entre las virtudes que, según 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] lo que 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 (1886-1891), de Arturo Alessandri (1920-1925) y de Carlos Ibáñez (1927-1931), avanzaron en diferentes frentes: la puesta en marcha de una modernización del Estado, la promoción de leyes sociales y de cambios institucionales, respectivamente.[13]

---

9 Hall, *op. cit*., p. 37 y p.79.

10 René Millar, "El parlamentarismo chileno y su crisis (1891-1924)" en Óscar Godoy (Ed.), *Cambio de régimen político,* Santiago: Eds. Universidad Católica de Chile, p.280.

11 Millar, *op. cit*., p. 253.

12 Millar, *op. cit*., p. 254.

13 Richard Walter, *Politics and urban growth in Santiago, Chile, 1891-1941*, Stanford: Stanford University Press, 2005.

Considerando la categoría de Choay, la "ciudad que no fue" coincide con aquel "pre-urbanismo", periodo 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 coincidieron con la emergencia de los dos antecedentes fundamentales del urbanismo: el problema de la higiene urbana y el de la vivienda social. De hecho, la administración sanitaria, creada a partir de 1890, y la primera ley de habitaciones obreras de 1906, de carácter supranacional, confirman que estos asuntos fueron más que una preocupación y que, paulatinamente, el Estado los tomó como parte de su quehacer. Pero los avances legislativos en materia de higiene y de salud pública, así como de vivienda, no eran suficientes para completar un marco normativo y una institucionalidad que cristalizara la profesión, proceso que ocurriría a partir de 1929.

"La ciudad que no fue" contribuye a comprender 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, 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 y el momento en torno al Centenario. Hasta ahora, la historiografía del urbanismo en Chile arranca en el año 1929 con el hito de la creación de la Sección de Urbanismo, en el Ministerio de Fomento. Los meritorios estudios de revisión del urbanismo chileno se concentran en el periodo que inicia con la estadía del experto austríaco Karl Brunner y que coincide 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 fue".

2. Los planes de transformación

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. La discusión fue levantada en el Senado por el liberal Alejandro Reyes y la redacción del proyecto concluyó en la Ley de "Apertura i prolongación de calles i paseos públicos en la ciudad de Santiago", de 25 de junio de 1874. 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. La iniciativa de Concha tuvo también el mérito de ser el origen de la ley de 1909 (número Ley 2.203), la que 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 reemplazó a la de 1874.

La úinica propuesta del periodo que coincidió con las ideas de la ley de 1909 fue el elaborado por el alcalde Ismael Valdés Vergara quien, en 1915, propuso un plan de transformación de la ciudad colonial sobre la base del ensanche de las calles. Pero el relativo fracaso de la mencionada ley estimuló aún más el debate. En 1911, el mismo Ismael Valdés Valdés, promotor 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 Junta de Transformación, como consejo técnico encargado de asumir las facultades antes municipales y convertir el tema urbano en un asunto de Estado. La creación de la Junta de Transformación, al alero de la propuesta de 1912, marcó un momento de inflexión en el movimiento, que derivaría en el urbanismo como actividad pública. De acuerdo a tal iniciativa, incluso la figura del Presidente de la República, tenía la potestad de velar por el crecimiento urbano.

También contribuyó en el avance hacia una institucionalidad independiente, la propuesta que, en 1912 presentó al Congreso la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) mientras denominaba a la Junta "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.[14] En una línea similar, el debate avanzaba hacia una propuesta más colectiva como lo consignó el proyecto de 1918, cuyo mandante fue la 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.

Casi al final del periodo, en 1928, el periodista Carlos Pinto Durán publicó un proyecto que tituló "Transformación Definitiva de Santiago".[15] En éste, criticó la falta de comunicación que existía 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"- según señalaba.[16] Se trataba del último plan propuesto para

14 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, PUC, Santiago: 2016.*

15 Carlos Pinto, *Proyecto de transformación definitiva de Santiago*, Santiago: El diario ilustrado, 1928.

16 Pinto en Correa, *op. cit*., p.152.

la transformación de la capital, antes de la llegada de Brunner, y su autor señaló que muchas causas habían obstruido la aprobación de estos planes 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".'[17]

No puede dejarse de mencionar el proyecto presentado en 1909 por el ingeniero y arquitecto Carlos Carvajal, quien, inspirado en la ideas de ciudad lineal de Soria y Mata en Madrid, propuso un plan de transformación excepcional, en tanto la mayoría de los proyectos se relacionaron al lenguaje académico proveniente del urbanismo de tradición francesa.[18] 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*,[19] plan que incluía a Paris, 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.

De este modo, los planes e iniciativas, independiente de su aprobación, informan sobre la ciudad que se debatió y, los referentes que respaldaron sus 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 en su conexión con el resto de la ciudad. De hecho, la relación de los centros con las periferias es un aspecto de interés en un momento en que se avanzaba hacia la visualización de la ciudad como un todo. Por último, la revisión de estas iniciativas, permite identificar a los principales actores que fueron parte de ese movimiento de "pre-urbanistas" antes de la cristalización de la disciplina.

3. Los círculos profesionales

Impulsados por autoridades municipales, miembros del Congreso o círculos profesionales, los planes de transformación de ciudades contaron con el evidente respaldo de un saber disciplinar, conocimiento técnico y datos de ingenieros, arquitectos y médicos. Más que intelectual, el pre-urbanismo fue un movimiento derivado de discusiones que estos profesionales registraron en publicaciones especializadas. De un universo de 42 revistas y boletines de ingenieros, arquitectos y médicos, catastrados para este periodo, lideraron las publicaciones relativas a medicina e higiene con 32 números, seguidas muy por detrás por ingeniería y arquitectura, con sólo seis y cuatro, respectivamente.

---

17 Pinto, *op.cit.*, p. 15.

18 Arturo Almandoz, "Urbanization and Urbanism in Latin America: From Haussmann to CIAM", en Arturo Almandoz (ed.), *Planning Latin America's capital cities, 1850-1950*, London: Routledge, 2002, pp. 29-30.

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

La publicación de revistas de ingeniería se inició en el país en el año 1888, por el Instituto de Injenieros de Santiago de Chile, el cual posteriormente se conoció como Instituto de Injenieros de Chile. Los Anales, órgano oficial del Instituto, destacan como fuente relevante dado su importante trayectoria y la periodicidad de sus publicaciones hasta 1956. Otras revistas circularon durante periodos más breves, tal como fue el caso de la Revista de Ingeniería y Arquitectura, publicación oficial del Instituto de Ingenieros y Arquitectos de Valparaíso –entre los años 1913 y 1915,- o la Revista Concreto, entre los años 1918 y 1920.

La declaración del primer número de los Anales es significativa en tanto destacaba que instituciones como la de Injenieros de Santiago tenían 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 (…) Los que hoy forman parte de ella interpretan sus sentimientos i demuestran el deseo de verla realizada i produciendo sus efectos, enviando los antecedentes a todos los ingenieros que residen en Chile i pidiendo la cooperación, no tan solo de ellos, sino que también de todos los que amen el progreso, tengan la simpatía por las ciencias profesionales y deseen ver implantada en el país una profesión que se defina por su originalidad i por los beneficios que presta.[20]

Tal cometido tuvo que ver con el desarrollo de las ciudades. Así lo confirman los tópicos de discusión de los Anales, los que además de cuestiones institucionales y disciplinares, como la mejora del plan de estudios de la carrera de ingeniería o el quehacer público del Instituto, puso atención en obras públicas y proyectos para la instalación de servicios como agua potable y alcantarillado a lo largo del territorio nacional y el uso de diferentes materiales y tecnologías en la construcción y su industria. Y pese que, excepcionalmente, en los 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, la publicación puso, en general, atención en la ciudad de Valparaíso, seguido de estudios referidos a Santiago.

De esta Sociedad participaron importantes ingenieros chilenos como Manuel Concha, quien había sido autor del plan de 1894, e Ismael Valdés Valdés, a cargo de la propuesta de 1917. Asimismo, participaron extranjeros, como Jacob Kraus, participante activo del Proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso.[21] La importancia de los ingenieros en el debate fue confirmada por

---

20 Luis Pissis, et. al., "Antecedentes" en Anales del Instituto de Injenieros de Santiago, n°1, Santiago: El Instituto, 1888, pp. 13-14.

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

los senadores que, al aprobarse la ley de 1909, consideraron que eran los ingenieros quienes contaban con los conocimientos necesarios para aportar en estos debates de transformación.[22]

Al iniciar el siglo XX, los arquitectos también impulsaron iniciativas. La propuesta de ciudad lineal del arquitecto Carlos Carvajal había sido presentada en el Primer Congreso Científico Panamericano, entre diciembre de 1908 y enero de 1909. La Sociedad Central de Arquitectos (SCA), en el proyecto de 1912, tuvo como figura central al profesor de Arquitectura de la Universidad Católica, Emile Jequier, aun cuando recibió la aprobación del Instituto de Ingenieros e incluso del Consejo Nacional de Bellas Artes.[23] Además, 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.

Las propuestas de la SCA, en 1912 y en 1923, confirman la importancia de la disciplina en el debate. El arquitecto Alberto Schade lo presentó en el Segundo Congreso Panamericano de Arquitectos, reunido en Santiago en 1923, momento en el que 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."[24]

A diferencia de las revistas de ingeniería, las publicaciones relacionadas a la arquitectura que recogieron estos debates iniciaron su impresión ya avanzado el siglo XX y estuvieron a cargo de instituciones estatales como el Consejo Superior de Habitaciones Obreras y de sociedades disciplinares como la Asociación de Arquitectos de Chile y la SCA. Aun cuando fueron de más corta vida, las revistas de arquitectura del periodo, contaron con relevantes contenidos respecto de los proyectos de transformación de las ciudades. La Revista de la Habitación (1920-1927) 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 primera 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 naturaliza y la importancia que tiene en el conjunto de las necesidades populares, es éste 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.[25]

---

22 Correa, *op. cit*.

23 Correa, *op. cit*. p. 92.

24 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.

25 Editorial, "Nuestros propósitos", en *Revista de la Habitación*, n°1, Santiago: Cervantes, 1920, p.3.

Otras publicaciones, tal como la *Revista de Arquitectura* (1922), *El Arquitecto* (1924-1927) y *Revista de Arquitectura y Arte Decorativo* (1928-1931), centraron su atención en las discusiones sobre la transformación de ciudades. 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 (ciudad jardín y 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, tuvieron un sesgo centralista, concentrando gran parte de su interés en Santiago y Valparaíso.

Por su parte, 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 y Centros de Estudiantes, 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". Las publicaciones médicas son las que entregan mayor información en cuanto al diagnóstico y soluciones de problemas locales. Así, en la editorial de *La Crónica Médica*, órgano oficial de la Sociedad Médica de Concepción, se señalaba

> Es indudable que la sociedad médica de Concepción está destinada a prestar importantes servicios, no solo bajo el punto de vista social, acercando relaciones entre colegas, sino científicamente, desarrollando el caudal de conocimientos. Los médicos de provincia, alejados del movimiento científico concentrado en nuestro país solo en Santiago, necesitan del establecimiento de estas Sociedades, único germen de trabajo, único estímulo para la dilatación de conocimientos teóricos (…) Modesto al principio, sus páginas llevarán las relaciones no solo de enfermedades raras u originales que de tarde en tarde se presentan a la observación del médico, sino de enfermedades comunes, frecuentes en todas partes, pero cuya importancia existe en las modificaciones que sabe imprimir el clima, la constitución y el temperamento locales.[26]

Además de resolver casos clínicos específicos, parte importante de las publicaciones médicas se concentraron en referentes de infraestructura hospitalaria, sus características arquitectónicas y ubicación, y en el estudio de enfermedades sociales y su relación con el entorno familiar y laboral. Desde esta perspectiva es que 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 apalear 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"[27] , "Habitaciones

26 Nicanor Allende, "Dos palabras", en *La Crónica Médica*, n°1, Concepción: Esmeralda, 1893, pp. 2-3.

27 "Lei sobre pavimentación de las calles i aceras de la ciudad de Chillán i Vallenar", en Boletín de Higiene y Demografía, n°3, Santiago: Imprenta Cervantes, 1900, Tomo III, p. 63.

insalubres en los conventillos de Santiago. Memoria para optar al grado de licenciado en la Facultad de Medicina y Farmacia",[28] "Provisiones de agua potable de las ciudades y comunas",[29] "Condiciones sanitarias de los puertos del norte",[30] entre otros.

Pese a que 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 periodo, se desarrollaron fuera del ámbito parlamentario. De un total de 400 parlamentarios, en un universo de 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.[31]

Ingenieros, arquitectos y médicos, coincidieron con las temáticas urgentes y con la necesidad de organizar las ciudades chilenas y sus debates nutrieron la discusión parlamentaria durante el periodo 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.

4. Propuestas, debates y pioneros en otras ciudades chilenas

Se ha señalado que para el periodo que arranca de las propuestas de Benjamín Vicuña Mackenna para Santiago (1872) y hasta la emergencia del urbanismo como asunto de Estado en Chile (1929), el urbanismo aun no era relevante como política pública, lo que se evidencia, en parte, en la no aprobación de planes y proyectos y de la carencia de un marco normativo que amparara transformaciones profundas. No obstante, los planes 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 que se debatieron en el periodo que precedió a la cristalización del urbanismo en Chile. Aquellos debates permiten recoger dos de las más importantes reivindicaciones del periodo en estudio –la salud pública y la vivienda-, las que al concebirse como asunto político y pasar a manos del Estado, constituyen el más importante antecedente del naciente urbanismo chileno.

Si bien la historiografía se ha concentrado en Santiago, y Talca ha sido considerado un importante referente, en paralelo a la aprobación de la ley de 1874, otras ciudades del país, como Curicó (1875) y Valparaíso (1876), también iniciaban la elaboración de mandatos para su transformación.

---

28 Esperidión Vera, "Habitaciones insalubres en los conventillos de Santiago. Memoria para optar al grado de licenciado en la Facultad de Medicina y Farmacia", en Boletín de Medicina Sociedad *n°*2 Pedro Videla, n°41 y 42, Santiago: Imprenta de "La Época", 1888, Año IV, pp. 242-273.

29 Carlos Ghigliotto, "Provisiones de agua potable de las ciudades y comunas", en Boletín Sanitario, n°1, Santiago: Editorial Nascimento, 1927, pp. 39-42.

30 Dr. Juan Noé, "Condiciones sanitarias de los puertos del norte", en Revista de Medicina e Higiene Prácticas, n°9, Valparaíso: Carrasco y Jiménez, 1913, Tomo I, pp. 865-871.

31 www.bcn.cl-historiapolitica.bcn.cl/resenas_parlamentarias

Las ciudades-puerto acapararon parte importante del debate político. En 1883 fue impulsado el Reglamento sobre ensanche y rectificación de las calles de Iquique (1883) por el Intendente por Tarapacá Francisco Vergara Valdés y la Junta Municipal del puerto[32], mientras se discutieron propuestas para San Antonio y Concepción. También acaparó 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.

Pese a los aislados esfuerzos de figuras como el Alcalde Edwards respecto de la ley de expropiación, el marco institucional y legal era, en general, aun inapropiado para la tarea de desarrollar cambios profundos en las ciudades chilenas.[33] El desarrollo del urbanismo tuvo un punto de inflexión con la normativa en tanto respaldo del quehacer como actividad profesional y política. Según Almandoz, mientras que en Europa el proceso tuvo más que ver con las reformas institucionales y la promulgación de actas y leyes, en ciudades del nuevo mundo, "los certificados de nacimiento del urbanismo parecen ser los planes urbanos".[34]

Así, a pesar de la movida agenda política relacionada 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, ya existían al menos once 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, moción que entonces no fue considerada pero que pone en evidencia que la idea de regularizar había sido puesta en la agenda, al menos cinco décadas antes de 1929. [35]

---

32 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 desde documentos escritos. La fuente del último (1927), es la siguiente: Comisión de Puertos, *Proyecto del Puerto de Iquique: memoria*. Santiago: Imprenta y Librería Artes y Letras, 1927.

33 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.

34 Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Santiago: Ediciones UC, 2013.

35 Biblioteca del Congreso Nacional, Actas año 1873, 41° sesión 27/11, pp. 611-2.

AUSCULTAR Y PROYECTAR LAS NUEVAS HERRAMIENTAS DE COMPRENSIÓN DE LA CIUDAD MODERNA: EL CASO DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN TÚNEL DE CINTURA EN LA CIUDAD PUERTO DE VALPARAÍSO, 1876–1906.

PABLO PÁEZ G.

Universidad de las Américas

pablopaezg@gmail.com

RESUMEN: La comunicación tiene como objetivo analizar la representación de los problemas urbanos de la ciudad de Valparaíso de entre siglo tomando como eje el debate técnico y social respecto de la construcción del denominado *Túnel de Cintura*: un proyecto de ingeniería ideado como la solución efectiva al problema de las inundaciones invernales que afectaban a la parte baja de la ciudad.

Se busca destacar la voz de los ingenieros y médicos higienistas en la discusión en torno al desagüe de las aguas lluvia y residuales. En esta problemática urbana, los profesionales actuaron como verdaderos pre-urbanistas, que en el ejercicio de la auscultación y proyección del entorno construido, intentaron materializar el ideal de una *ciudad moderna*.

En torno al proyecto del *Túnel de Cintura* se entrecruzaban dos anhelos imperativos de la elite porteña. En primer lugar, dominar el entorno natural, consolidando a la tecnología como solución de los problemas urbanos y, en segundo lugar, resguardar el orden social, pues era la parte baja de la ciudad, más acomodada y consolidada, la que se veía amenazada por las aguas que bajaban de la parte alta, más pobre y precaria.

En síntesis, se reconsidera el valor interpretativo que los debates técnicos tienen para la historia cultural urbana. Especialmente, la posibilidad que ofrecen para develar el contenido simbólico de algunos elementos presentes en la representación de la ciudad desde el ámbito de ciertos saberes, como lo fueron el higienismo y la ingeniería del periodo.

1. La extensión progresiva de la ciudad hacia los cerros y el mar provocó, hacia fines del siglo XIX, una serie de problemas urbanos que abarcó toda la zona baja de la ciudad conocida como *el plan*.

La causa de estos problemas radicaba en la evacuación de las aguas lluvia que descendían desde los cerros que rodeaban la bahía y escurrían hasta el mar por las quebradas y cauces que atravesaban la planta urbana de la ciudad. A lo largo de este circuito acontecía que la pendiente de las quebradas favorecía la erosión de las laderas, pero el desnivel de los cauces era insuficiente para arrastrar los sedimentos. Esta nefasta conjunción fue la razón de las continuas inundaciones que afectaron anualmente a la localidad.

Frente a la necesidad de encontrar una solución efectiva, las autoridades locales se vieron enfrentadas a la disyuntiva de resolver el problema optando por la reconstrucción de los cauces dispuestos a lo largo de la ciudad o contener los sedimentos a la altura de las quebradas.

Las autoridades locales optaron por normar los cortes y terraplenes que se realizaban en la parte alta de la ciudad y así evitar que las alcantarillas de la parte baja se cegaran.[1] Atendiendo a esta situación, la Alcaldía decidió traspasar a los particulares el costo de las obras de mitigación por la extracción de materiales. Sin embargo, si se considera el sinnúmero de ordenanzas y decretos municipales dictados respecto a esta materia durante el periodo analizado, resulta evidente la imposibilidad práctica que existió de normar estas actividades y, por lo tanto, de evitar el peligro de las inundaciones.

Se decidió entonces abovedar los cauces y quebradas. Decisión que no estuvo exenta de dificultades, pues se produjo un nuevo y más grave problema. En 1875 se registró por primera vez un aluvión de lodo que descendió por la quebrada del Circo y cubrió toda la plaza de la Victoria, el paseo público más importante de la ciudad. El hecho se había producido por la destrucción del cauce abovedado a raíz del aumento de la presión en su interior ocasionada por la obstrucción del ducto con desperdicios domésticos depositados en su tramo superior. A partir de este incidente, las autoridades locales comprendieron el peligro latente que representaban los cauces abovedados que bajaban por las quebradas desde lo alto. Y si bien el abovedamiento de las quebradas se apreciaba como una obra de avance y progreso significativo para la ciudad, especialmente desde el punto de vista de la higiene ambiental, las autoridades comprendieron que estas obras necesitarían de una continua y costosa mantención si querían evitar que una imprevisión en los cerros afectara a todo el vecindario de la parte baja de la ciudad.

Los aluviones aumentaron con el paso de los años. En 1904, el aluvión de la quebrada de San Francisco inspiró a la prensa para señalar que la ciudad fue sumida en *"un mar de fango y lodo* [que] *a continuar por más tiempo, hubiera forzosamente concluido con toda ella…"*. De suerte que las aguas habían convertido las calles en *"inmundos e insalvables lodazales"*.[2]

---

1 Decreto Intendencia de Valparaíso, 4 de mayo 1874, en Fidel Barra et al., *Recopilación de las disposiciones vigentes en el territorio de Valparaíso sobre administración local*, Valparaíso, Litografía e Imprenta Sudamericana, 1902, pp. 632 – 633

2 *Sucesos*, "Actualidad porteña, el último temporal", n° 93, junio 3, 1904

La reiteración sucesiva de las inundaciones conjugó, por una parte, la crítica ciudadana contra la labor de las autoridades municipales, pues eran ellas las encargadas de mantener limpios y operativos los cauces de la ciudad; por otra, la preocupación por el hecho, calificado como indignante por algunos sectores, que tras cada inundación se desbordaban por las principales avenidas todas *"las glorias y perfumes de los cerros"*[3], que eran habitados por la población más pobre de la ciudad.

Algunas voces concluían que era la esencia de la localidad la que estaba en peligro. Como cualquier otra ciudad comercial, los cronistas porteños celebraban el infatigable movimiento de Valparaíso que le embellecía y animaba. Por ello, a los vecinos les resultaba especialmente insoportable que bastara una lluvia para que el *valle del paraíso* se convirtiera en una ciudad intransitable, donde todo quedaba cubierto de lodo. Acostumbrados al ritmo frenético de la circulación de bienes y personas, los porteños lamentaban que a consecuencia de los temporales se aletargara durante días el movimiento del comercio y la vida social.

Por lo demás, cubierta de lodo y desperdicios *"arrancados de entre los enmarañados vericuetos de los cerros"*[4], la ciudad presentaba, a los ojos de sus habitantes, un paisaje de miseria y devastación que no se correspondía con la pretendida *"Perla del Pacífico"* o *"London del Pacífico"*, como algunos gustaban referirse a ella. Existía una preocupación especial por lo que podían juzgar de ellos los extranjeros que pertenecían *"a países donde las autoridades saben cumplir con los deberes de saneamiento, limpieza e higienización"*.[5] Hay que destacar que como primer puerto de la nación, la ciudad disfrutaba de un animado intercambio internacional que consolidó, especialmente entre su elite, un marcado sello cosmopolita. Los grupos sociales más acomodados y las capas medias que compartieron los gustos y modos propios de la vida burguesa, manifestaron con mayor vehemencia su molestia por tener que ver y oler *"las barbaridades bajadas de los cerros"*[6] pues, a su juicio, era inhabitable una ciudad donde solían verse las plazas y las calles principales cubiertas de lodazales donde flotaban *"…los utensilios que el aluvión ha arrancado de las casuchas pobres"*.[7] En una sociedad en la que su elite disfrutaba de los beneficios del comercio internacional y que conocía los adelantos urbanos alcanzados por las principales ciudades del mundo, parecía del todo justificado que la prensa local, que actuaba como difusor de esas ideas, se cuestionara si *"¿podrá darse una ciudad más abandonada y sucia que Valparaíso?"*.[8]

Desde el punto de vista de la elite porteña el problema radicaba en que, a pesar de la iniciativa de sus habitantes y de las entradas que producía su economía, la ciudad llevaba más de un cuarto de siglo esperando que se realizaran las obras necesarias para solucionar el problema de las inundaciones de forma definitiva.

---

3 *Sucesos*, "Actualidad porteña, el primer aguacero", n° 90, mayo 13, 1904

4 *Ibid.*

5 *Sucesos*, "Actualidad porteña, el gran temporal de la semana", n° 154, agosto 4, 1905

6 *Sucesos*, "Por esas calles", n° 148, junio 23, 1905

7 *El Mercurio*, Valparaíso, "Las inundaciones de Valparaíso", miércoles 24 de junio, 1904

8 *El Mercurio*, Valparaíso, "Los pavimentos de Valparaíso", sábado 13 de enero, 1906

2. En 1906 el Gobierno Central autorizó los fondos para realizar las obras de saneamiento de Valparaíso. La confianza manifestada frente a la realización de esta obra permite apreciar la importancia que la sociedad porteña comenzó a otorgarle a las obras civiles y el valor que la tecnología adquirió en la solución de los problemas urbanos.

Frente a los desafíos impuestos por la naturaleza al entorno construido, cobró cada vez más importancia la voz especializada de los ingenieros y médicos higienistas. Sus argumentos definieron el universo de significaciones que la opinión pública porteña produjo respecto a las inundaciones y las consecuencias para la ciudad.

De suerte que si la prensa escrita denunciaba que los temporales convertían a la ciudad en *"una gran posa de légamo infeccioso…"*,[9] esa representación del problema recogía aspectos de la teoría de la higiene urbana elaborada por los especialistas del periodo. Esos postulados, a medio camino entre la vieja teoría miasmática y la microbiología moderna, establecían que las materias descompuestas producían los miasmas donde se multiplicaban los gérmenes de las enfermedades infecciosas. Por lo tanto, fue en base a estos supuestos que la prensa local denunció el estado que presentaba la ciudad luego de cada inundación. En la práctica, esto significó que existía una coherencia entre las distintas voces que daban forma a la representación de los problemas del entorno urbano.

A grandes rasgos, puede afirmarse que los médicos higienistas y los ingenieros nacionales conocían bien los postulados teóricos del higienismo moderno de la época. Atendiendo a estos descubrimientos promovieron la necesidad de dotar a las ciudades con agua potable, alcantarillado y suelos depurados para reducir la altísima tasa de mortalidad urbana que presentaba el país. Los médicos higienistas coincidían con los ingenieros en la necesidad de que esas obras se debían complementar con el ensanche y pavimentación de las calles y la canalización de los cursos de agua al interior de las ciudades.[10]

En su conjunto, estas obras formaban parte de una agenda común de transformación de la ciudad que los especialistas nacionales compartían con sus símiles de Europa, Estados Unidos y Latinoamérica. Cada uno de ellos, en su ejercicio profesional, buscaba auscultar y proyectar idealmente una *ciudad moderna* en sus realidades locales. Para el caso específico del puerto de Valparaíso, los médicos higienistas e ingenieros habían llegado a la conclusión de que la ciudad, pese a contar con un clima benigno, sufría la propagación de las enfermedades infecciosas por culpa de las inmundicias acumuladas en las *"mortíferas quebradas"*.[11]

Pese a que el uso indistinto de los términos *"cauce"* y *"desagüe"* para designar la infraestructura municipal dispuesta para evacuar las aguas lluvia lleva a confusión, lo cierto es que la ciudad

---

9 *Sucesos*, "Actualidad porteña, el primer temporal de invierno", n° 144, 26 de mayo, 1905

10 Delfín Guevara, "Estudios practicados en Europa durante los años 1902 – 1903", en Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, Santiago, año IV, n° 10, octubre 15, 1904, pp. 454

11 *El Mercurio*, Valparaíso, "Una ciudad insoportable. El estado de Valparaíso", domingo 7 de mayo, 1905

contaba con una compañía privada de desagüe; pero el problema de la descarga de los residuos domiciliarios se mantuvo por mucho tiempo ligada al funcionamiento de los acueductos municipales, aun cuando se tratase de una infraestructura diferente de los colectores de la *Valparaíso Drainage Company*. Dicho lo anterior, es necesario recalcar que ahí radica el fondo del problema. Pues, si todos los años se acusaba la ineficacia del sistema de desagües, esa preocupación recogía mucho más que la denuncia por la dificultad de desaguar las aguas lluvia. La esencia del problema radicaba en que esas aguas de lluvia descendían hacia *el plan* desde los cerros, que era una zona urbana que no estaba servida por la compañía privada de desagües. Todos los años la estación de lluvias revivía el temor de una inundación que esparciera el lodo y las basuras bajadas desde lo alto.

A juicio de los médicos higienistas, la distribución topográfica de la población afectaba las condiciones higiénicas. El subsuelo del *plan* se impregnaba con las materias que bajaban desde los cerros. Y si bien la parte baja de la ciudad contaba con *"todos los medios y comodidades que suministra el progreso moderno al bienestar y a la vida en las ciudades"*, se veía afectada por las emanaciones *mefíticas* de los cauces que desaguaban a los cerros. Por el contrario, la población de la parte alta de la ciudad vivía en casas hacinadas y sin desagües, *"respirando las emanaciones que se desprenden de tanta aglomeración y de las aguas inmundas que corren por los barrancos y cauces, a donde se arrojan no sólo las materias excrementicias, sino todo lo que puede podrirse y llenar el aire de miasmas"*.[12]

De esta forma, la insalubridad de la parte baja de la ciudad resultaba de la impregnación del subsuelo; por eso Wenceslao Díaz creía que *"las epidemias de Valparaíso siempre han estado en los cerros"*. Agregando que la población de la planicie siempre estaría amenazada desde lo alto, *"con sus derrumbes, con sus aguas corrompidas, con los miasmas que exhala una población sucia e indigente, en la cual todas las afecciones epidémicas, infecciosas y contagiosas encuentran un terreno preparado para prender, desarrollarse y extenderse al resto de la población"*.[13]

Sobre este punto resultan ilustrativas las preocupaciones del médico Daniel Carvallo, quien en el marco de la epidemia de Viruelas de 1905, se preocupó de recorrer las aguas que bajaban por las Quebradas de Pocuro, Litre y Cañas. Su objetivo era denunciar que esas aguas cargadas de inmundicias se desbordaban por las calles del barrio del Almendral hasta la plaza de la Victoria, donde se unían con las aguas desbordadas de los cauces de Freire, Rodríguez, Las Heras y Edwards, inundando de esta forma la tercera parte del *plan*. En el verano, el torrente de esos cauces y esteros se estancaba antes de llegar al mar, infectando los alrededores y

12 Wenceslao Díaz, *Memoria de la Comisión Directiva del Servicio Sanitario del Cólera presentada al señor Ministro del Interior por el Dr. Wenceslao Díaz Presidente de la Comisión, 1887 – 1888*, Santiago, Imprenta Nacional, 1888, pp. 105 - 109

13 Díaz, *op. cit.*, 138 - 140

transformándolas en *"un laboratorio de cultivo de los gérmenes infecciosos que como las Viruelas y la alfombrilla se desarrollaron para diezmar la población"*.[14]

A juicio de los médicos higienistas no cabía duda respecto a la distribución geográfica de las epidemias. En 1906 el médico José Grossi señaló que la epidemia de Viruela se había desarrollado en los cerros, donde existía mayor miseria y falta de higiene. En cambio, *el plan* había resultado más beneficiado, salvo en la zona donde abundaban los conventillos; por esa razón advertía que los tugurios eran el origen de *"todas las epidemias… todas las degeneraciones… todos los crímenes."*[15]

Complementariamente, existía plena coherencia entre las visiones de los médicos y los ingenieros. Alejandro Bertrand, ex Director de Obras Públicas y uno de los ingenieros más destacado del país, consideraba que los diversos proyectos presentados para evitar las inundaciones de Valparaíso debían estudiar el saneamiento de los cerros, pues estos eran el *"foco de las epidemias en Valparaíso y la causa, por su mala condición sanitaria, de que la ciudad tenga una mortalidad muy alta"*. A su juicio, a pesar de que la zona baja de la ciudad contaba con un sistema de desagües domiciliarios, los cerros infestaban *el plan*.[16] No existía otro remedio que el saneamiento general para evitar que toda la ciudad se cubriera con el fango de las inundaciones.

3. Respecto del saneamiento de Valparaíso es importante destacar que los constantes daños ocasionados por las inundaciones inspiraron en los ingenieros porteños y foráneos una plétora de proyectos de ingeniería que buscaba solucionar el problema. Los desafíos impuestos por la naturaleza desde fines del siglo XIX inspiraron una verdadera cultura de la tecnología.

El proyecto base sobre el cual se desarrolló el debate técnico del saneamiento de la ciudad databa de 1888 y fue elaborado por la Dirección de Obras Municipales. Consistía en construir un túnel colector de 3,550 m de longitud que atravesaba el fondo de todas las quebradas entre la Quebrada de la Aguada y la Quebrada de las Habas, capturando sus aguas mediante dieciocho bocatomas que se cubrirían con rejillas para evitar la introducción de elementos sólidos en el interior del acueducto. El túnel desembocaría al poniente del Fuerte Esmeralda, al sur de la bahía, lejos de la costa urbanizada y de las labores portuarias.

Sobre la base de este proyecto de un túnel colector se presentaron posteriormente dos reestudios con catorce años de diferencia. El primero de ellos, elaborado por los ingenieros porteños Jorge S. Lyon e Ismael Rengifo en 1891[17], y el segundo en 1905, por el ingeniero holandés Gerardo van

---

14 Daniel Carvallo, *Memoria presentada al señor Intendente de Valparaíso don Joaquín Fernández Blanco por el Dr. Daniel Carvallo Secretario del Consejo Departamental de higiene i Director de los Servicios Sanitarios durante la epidemia*, Valparaíso, Imprenta y Litografía Gustavo Widmann, 1906 pp. 62, 63

15 *Ibid.*

16 *El Mercurio*, Valparaíso, "Saneamiento de Valparaíso, opinión del Sr. Bertrand", domingo 15 de julio, 1906

17 Jorge S. Lyon, Ismael Rengifo, *Proyectos de desagüe general de la ciudad de Valparaíso*, Valparaíso, Imprenta y Litografía Inglesa, 1891, pp. 4 - 14

M. Broekman[18], quien se encontraba en el país trabajando como consultor técnico de las obras de alcantarillado de la ciudad de Santiago. Entre los años 1904 y 1906 se produjo un intenso debate técnico en el que terciaron los principales especialistas de Valparaíso y el país para decidir cuál de los dos proyectos era el adecuado para alcanzar el saneamiento de la ciudad puerto.

Como contexto de este debate cabe mencionar que en el invierno de 1906, por tercer año consecutivo, la ciudad se encontraba cubierta de fango y arena, con sus cauces rotos, sus pavimentos destrozados y muchas de sus calles convertidas en el lecho de agua putrefacta. Sin embargo, y pese a los daños, el escenario era más alentador; la razón se hallaba en que el Gobierno Central se había comprometido a realizar las obras necesarias para evitar futuras calamidades. El compromiso se había alcanzado un año antes cuando, aprovechando la visita a la ciudad del Presidente de la República Germán Riesco, un grupo de caracterizados vecinos se reunieron con él solicitándole la pronta realización de las obras de saneamiento general de la ciudad adoptando alguno de los dos proyectos formulados sobre la materia.[19] El éxito de esta gestión se vio ratificada con la promulgación, en febrero de 1906, de la Ley n° 1835, que autorizaba licitar públicamente las obras de defensa de Valparaíso contra las inundaciones y los trabajos de alcantarillado de diversas ciudades del país por un monto total de £1.500,000. Las obras de defensa de Valparaíso se ejecutarían en base al proyecto Lyon – Rengifo o Broekman que se presentaría al ministerio del Interior para ser aprobado por el Presidente de la República.[20]

Para resolver la disyuntiva, el Gobierno Central nombró una comisión técnica asesora que evacuó su informe en marzo de 1906. Sin embargo, y al no ser concluyente, el Ejecutivo se vio en la necesidad de exigir un segundo informe en agosto de aquel año para atender las observaciones formuladas en la Cámara de Senadores respecto de los proyectos en disputas. En líneas generales, la comisión asesora concluyó que no era necesario realizar nuevos estudios para formarse un concepto cabal sobre la eficacia comparada de ambos proyectos y si bien ninguno pasaba de ser el diseño de una idea, y no un proyecto acabado, era preferible la solución propuesta por Broekman. Las razones esgrimidas por la comisión de saneamiento apuntaban a que el proyecto Broekman, aunque necesitaba estudios más largos que el proyecto Lyon - Rengifo, era preferible por ser más económico, menos peligroso y de realización más fácil y rápida.[21]

Cabe inquirir por qué la comisión de 1906 optaba por el proyecto de Broekman y desechaba el proyecto Lyon - Rengifo, desestimando las conclusiones de dos comisiones gubernamentales

---

18 Gerardo Van M. Broekman, *Saneamiento de Valparaíso*, Santiago, Imprenta y Litografía Universo, 1905, pp. 13, 14

19 *El Mercurio*, Valparaíso, "La reunión en 'El Mercurio'. Conferencia con S.E.", sábado 5 de agosto, 1905.

20 República de Chile, El empréstito por £1.500.000 se destina a contratar en licitación pública el alcantarillado de las ciudades de Talca y Concepción, y el mejoramiento y provisión de agua potable de diversas localidades. En Valparaíso los recursos se destinan a las obras de defensa contra las inundaciones.

21 *El Mercurio*, Valparaíso, "El saneamiento de Valparaíso, nuevo interesante informe", sábado 4 de agosto, 1906

anteriores que se habían inclinado favorablemente en recomendar el proyecto de los ingenieros porteños, que contaba además con la aprobación del gobierno local.

Hacia 1906 los criterios de decisión habían cambiado. Un ejemplo de aquello se puede apreciar en las conclusiones del ingeniero Alejandro Bertrand, quien consideraba que convenía buscar una solución definitiva que no sólo fuese un medio para evitar las inundaciones, sino que, además, constituyera una obra de mejoramiento general que aumentara el bienestar de los cerros.[22] Comenzaba a esgrimirse que el proyecto Lyon - Rengifo comprendía obras que sólo resolvían el problema de las inundaciones y la conducción de las arenas que bajaban de los cerros. En tanto, en consideración del costo de las obras, convenía buscar una solución que fuera a la vez útil para otras necesidades de la ciudad.[23]

Las ideas del ingeniero Gerardo van M. Broekman apuntaban a que en las ciudades modernas se aceptaba el sistema unitario de desagüe para las aguas servidas y pluviales. Y si bien en Valparaíso existía un sistema privado de evacuación de las aguas servidas, la canalización subterránea de los cursos de agua que atravesaban la ciudad se contaminaban con las materias infectas de la parte alta. Por esta razón, era oportuno completar el sistema de desagües conjuntamente con una solución al problema de las aguas de lluvia aprovechando la infraestructura existente.[24]

En respuesta a este cambio de criterio, el ingeniero Jorge S. Lyon esgrimió que el objetivo original del encargo fue evitar las inundaciones. Así lo había establecido la Dirección de Obras Municipales en 1888, al concluir que era imposible impedir que las materias arrastradas por las lluvias hasta el fondo de las quebradas pudieran retenerse en los cerros, porque ese material procedía principalmente de la zona que se encontraban en vía de transformación urbana y, por lo tanto, exigía la remoción de tierra para modificar el terreno y abrir caminos. El túnel colector permitiría proyectar las quebradas hasta fuera de la bahía como una quebrada transversal que interceptaba a las quebradas longitudinales que bajaban hasta el plan.[25]

A juicio de Lyon, ningún proyecto ideado para evitar las inundaciones había intentado sanear los cerros porque eran dos cosas distintas. Argumentaba que la Valparaíso Drainage Company tenía la obligación de ejecutar el saneamiento de los cerros. Consideraba que el Estado no tenía derecho de inmiscuirse en esa concesión privada.[26]

Pese a las cavilaciones técnicas que embargaban al gobierno central, la urgencia de las obras

---

22 *El Mercurio*, Valparaíso, "La situación de Valparaíso. Reportaje al Director General de Obras Públicas", miércoles 20 de julio, 1904

23 *El Mercurio*, Valparaíso, "Las inundaciones de Valparaíso", martes 23 de mayo, 1905

24 Van M. Broekman, *Saneamiento de…*, pp. 13, 14

25 Jorge S. Lyon, "Inundaciones de Valparaíso", en *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, vol. V, n° 10, octubre 15, 1905, pp. 419 - 432

26 *El Mercurio*, Valparaíso, "Saneamiento de Valparaíso, una rectificación de Don Jorge S. Lyon", martes 17 de julio, 1906

era innegable. Los porteños podían congratularse de que habían logrado colocar la urgencia de sus necesidades locales en la agenda nacional. El propio ministro del Interior, Manuel Salinas, consideraba que *"no es posible que Valparaíso, a pesar de la benignidad de su clima y de tener alcantarillas, figure entre las ciudades que registran cifras más altas de mortalidad en el mundo"*. En este sentido, se había logrado instalar la idea fuerza en el debate nacional del saneamiento de Valparaíso y, especialmente, que los cauces constituían un foco permanente de infección, pues en los cerros no existían desagües y las quebradas eran depósitos de inmundicias.[27]

Sin alcanzar un acuerdo en el Congreso, el proyecto de ley para autorizar los trabajos quedó detenido. En ambas cámaras existían defensores y detractores de cada proyecto. La labor de la comisión técnica nombrada por el Gobierno Central, tampoco facilitó la decisión, pues no se pronunció decididamente por ninguno de los dos proyectos, al considerar que ambos eran insuficientes para contratar obras. De esta manera, la ciudad quedaba nuevamente amenazada, como todos los años, a sufrir la inundación de aguas, arena y fango.[28]

27 *El Mercurio*, Valparaíso, "Los problemas de Valparaíso, juzgados por el ministro del interior", domingo 5 de agosto, 1906

28 *El Mercurio*, Valparaíso, "El saneamiento de Valparaíso", lunes 28 de mayo, 1906

DOIS PROJETOS PARA O RIO DE JANEIRO DOS ANOS 1930[1].

ELOÍSA PETTI PINHEIRO

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia

epetti@ufba.br, eloisapetti@gmail.com

RESUMEN: 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 e outro é Le Corbusier,

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.

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)*, 2. Ed., Salvador: EDUFBA, 2011.

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 (1902-1906) 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 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.

De 1906 a 1930

A evolução urbana do Rio no período 1906-1930 é o reflexo das contradições do sistema político-econômico do País. O Governo Federal e o do Distrito Federal[2], 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 feitas distintas propostas para intervir na estrutura urbana do Rio, mas poucas são realizadas.

2 O Rio é a capital do Brasil até 1960.

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. [3]

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 (1920-1922), com o desmonte do Morro do Castelo, são elaborados quatro projetos[4] 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 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, 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[5], o fato de que Agache se instale no Brasil é importante para a consolidação definitiva do Urbanismo, que aos poucos se desenha no Brasil, como um novo campo do saber e do poder.

---

3 Denise Stuckenbruck, *O Rio de Janeiro em questão: o Plano Agache e o ideário reformista dos anos 20.* Rio de Janeiro: Obs. Pol. Urb.: IPPUR: FASE, 1996, p. 22.

4 Os projetos são de: Costa Moreira; Adamczky; Engenheiros Eugênio L. Franco e Augusto F. Ramos; Cortez e Bhruns. Lúcia Helena Pereira da Silva, "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, p. 409, nota 2.

5 Stuckenbruck, *op. cit.*, p. 25.

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.

Duas ideias muito distintas

1. 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. 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.

Após finalizar o desmonte do Morro do Castelo, decide-se fazer um plano para reordenar a cidade. O urbanista escolhido é o francês Alfred Agache, que é contratado em 1927 para proferir no Brasil uma série de conferências sobre Urbanismo, e 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.

Agache[6] 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.

---

6 Sua equipe é formada pelos Arquitetos E. de Groer e W. Palanchon para as questões de urbanismo; Engenheiro A. Duffieux para as de saneamento; e Engenheiro-arquiteto Arnaldo Gladosch para as relativas às instalações industriais. Junto à sua equipe francesa encontramos jovens arquitetos da Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro: D. Albuquerque, Afonso Reidy, Santos Maya, Atílio Corrêa Lima, M. Barroso e H. Pelagion.

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. Neles 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.

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.

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 mais bem 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. Seu projeto baseia-se na

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[7]. 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*

7 Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX,* Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996, p. 190.

-, 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.

2. O projeto de Le Corbusier

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.

Le Corbusier começa sua viagem de visita a Buenos Aires em finais de 1929, e abandona o projeto de uma nova cidade 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."[8]

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. [9]

---

8 Alan Guiheux, "El arquitecto del Universo." en J. Dethier y A. Guiheux, (eds.), *Visiones urbanas. Europa 1870-1993. La ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*, Madrid: Electa; CCCB, 1994, p. 290.

9 Xavier Monteys, *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier,* Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña; Serbal, 1996, p. 14.

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 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. [10]

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.

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. [11]

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.

---

10 Le Corbusier, *Precisiones respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo,* Barcelona: Poseidon, 1979, p. 266.

11 *Ibid*., p.269.

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. [12]

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.

Entre Agache e Le Corbusier

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 antiga.

---

12 Margareth da Silva Pereira, "Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro", en Ribeiro y Pechman (eds.), *op. cit.*, p. 372.

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. [13]

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.

13 *Ibid.*, pp. 370-371.

ENSANCHES, EXPOSICIONES, MINERVAS Y TERREMOTOS. LA PRIMERA FASE DE CAMBIO URBANO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA (1880-1920).

FLORENCIA QUESADA AVENDAÑO

Universidad de Helsinki

florencia.quesada@helsinki.fi

RESUMEN: El objetivo central de la ponencia es analizar el primer período de cambio urbano en la Ciudad de Guatemala a finales del siglo XIX. Transformar la capital poscolonial fue de la mano con los ideales liberales de construir un Estado funcional y una nación moderna. La impronta de tres dictadores en la escena política de Guatemala marcaron profundamente este primer período de transformación urbano: Justo Rufino Barrios (1873-1885), José María Reyna Barrios (1892-1898) y Manuel Estrada Cabrera (1898-1920).

Dentro del contexto político del positivismo y el liberalismo, se analiza a la capital guatemalteca dando énfasis al espacio como una construcción de poder y como reflejo de los cambios políticos, socio-económicos y culturales que se materializaron en los nuevos espacios urbanos. Desde su fundación, la Ciudad de Guatemala ha estado íntimamente ligada a los terremotos, como en 1917-18 cuando la ciudad literalmente cayó en pedazos. Los terremotos, además de interrumpir abruptamente el primer período de cambio urbano, eventualmente desencadenaron también la caída del dictador Estrada Cabrera en 1920.

La investigación analiza las relaciones entre los ideales urbanos, los valores culturales y la acción política. Los principales objetivos de la ponencia son: a) estudiar como las elites liberales y principales dictadores intentaron transformar el espacio urbano en la Ciudad de Guatemala; b) analizar cuál fue el modelo de la ciudad y los proyectos que pusieron en práctica, que ayudaron a legitimizar sus regímenes autoritarios; c) examinar las consecuencias del terremoto de 1917-18 en la primera fase de crecimiento urbano moderno. La ponencia se basa en fuentes primarias tales como: memorias, actas municipales, regulaciones urbanas, periódicos, revistas ilustradas, mapas y planos, y fotografías, entre otros.

PALABRAS CLAVE: Ciudad de Guatemala, ensanches, cambio urbano, liberalismo, dictaduras.

Los liberales y la primera fase de crecimiento urbano moderno

Hacia 1871 se inició un nuevo período político en la historia de Guatemala. Miguel García Granados y Justo Rufino Barrios, lideraron la llamada Revolución Liberal tras la muerte del líder conservador Rafael Carrera. Barrios instauró una serie de reformas que redujeron el poder de la Iglesia Católica y promovieron la privatización de la tierra. Los nuevos ideales políticos y económicos estuvieron guiados bajo los principios de "orden y progreso", un discurso de racionalidad e individualismo, que significaron un nuevo período de crecimiento urbano en la Ciudad de Guatemala.

En la imagen se sintetizan de manera gráfica los ideales liberales. El escudo de Guatemala en la cúspide "irradia electricidad" a través de su ave nacional, el quetzal. Abajo, sus máximos líderes Justo Rufino Barrios, José María Reina Barrios y Manuel Estrada Cabrera, promotores del progreso representado por el ferrocarril, las vías del tren y el edificio de Correos y Telégrafos. Tres símbolos, tres presidentes, entrelazados con sus ideales "civilizadores".

La exitosa producción cafetalera entre 1870 y 1890 inyectó de capital y permitió la introducción de nuevos servicios básicos, infraestructura y medios de comunicación y transporte. Para transitar por la vías del progreso, según los liberales, fue requisito la consolidación de un Estado fuerte que redirigiera los caminos del país. Y por ello, se abocaron a construir los ferrocarriles para conectar la capital con los puertos para la exportación del café hacia los mercados europeos. El General Barrios inauguró la primera línea del ferrocarril al Pacífico a inicios de la década de 1880, y en 1908 Estrada Cabrera, hacia el Atlántico.[1]

También se promovió la construcción de telégrafos, servicios de correos, teléfonos, puentes y carreteras. En la Ciudad de Guatemala se inauguró un tranvía urbano jalado primero por tracción animal y luego por el sistema Decauville.

La creación del Ministerio de Fomento fue central para coordinar y promover la construcción de nueva infraestructura y servicios que entró en funciones en 1872, dándole poderes supervisores en los ramos de correos y telégrafos, ferrocarriles y comunicaciones, inmigración y exposiciones, expropiaciones, obras y monumentos públicos, apertura y mantenimiento de caminos, entre otros.[2] En 1873, se fundó la Escuela Politécnica para la formación de militares y profesionales en las carreras de diversas ingenierías, arquitectura, telegrafista, entre otros. Algunos de ellos tuvieron una labor destacaba en el crecimiento y ampliación de la ciudad como los casos de los ingenieros Claudio Urrutia y Francisco Vela.

Otras de las medidas que tuvieron un considerable impacto en la ciudad, fueron la expropiación

---

1 Steven Palmer, *A liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica, 1870-1900,* Ph. D. Thesis, Columbia University, 1990, p.133.

2 David McCreery, *Desarrollo Económico y Política Nacional. El Ministerio de Fomento de Guatemala, 1871-1885,* Guatemala, CIRMA, 1981, pp. 18-19.

de los bienes de la iglesia y la aprobación de la ley de redención de censos en 1877. [3] Con la ley de redención de censos, la municipalidad 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 gobierno central. Al mismo tiempo, se abolió el censo enfitéutico que quitó las tierras comunales a los indígenas y ladinos, y consolidó los grandes latifundios.[4] La consolidación de los "bienes de manos muertas" de la Iglesia, fue el capital base para la fundación del Banco Nacional de Guatemala.[5] En 1877 se fundó el Registro de la Propiedad Inmueble para el registro legal de la propiedad privada.

El historiador y abogado guatemalteco Antonio Batres Jáuregui, se refiere a ese proceso de transición y a los ideales liberales, que según Batres fueron la fuente de luz que llegaba a la ciudad, ante los aciágos y oscuros días de la herencia colonial:

> "Antes de la revolución de 1871, que dio vida al país, se descubría ciertamente en la capital de Guatemala un monacal funerario tinte: al acompasado y monótono son de la campana de algún monasterio...Pero *el progreso y la civilización se hicieron luz*; la Administración actual presidida por el general Barrios extirpó abusos, echó por tierra históricos anacronismos, y plantó el estandarte de las modernas ideas en aquella hermosa tierra. Allí, donde una turba de monjes tenía los más espléndidos edificios; …allí resuena hoy la voz del trabajo, allí se dejan ver el maestro que enseña, los obreros de la civilización manejando el telégrafo, o despachando al comercio la correspondencia, que así se han sabido utilizar los espaciosos edificios de legendarios y tradicionales conventos."[6]

Para Batres, el progreso, había llenado con su luz los antiguos espacios urbanos del poder eclesiástico, como los conventos y monasterios, símbolos arquitectónicos del pasado y sinónimos de atraso colonial, pero que ahora expropiados y ocupados por nuevas instituciones modernas les daban una nueva función civilizadora. Por ejemplo, el Convento de la Recolección se convirtió en la Escuela Politécnica y la Orden de San Francisco en la Oficina de Correos y Telégrafos. La luz y el progreso, ahora estaban representados por los avances tecnológicos, los telégrafos y el correo, como símbolos *par excellence* del progreso decimonónico.

---

3 Las propiedades expropiadas pertenecían a los Jesuitas, Franciscanos, Recoletos, Dominicos, Capuchinos, Mercederios y Filipinos y a las Ordenes de San Felipe de Nery y San Vicente de Paul. Gilda Segrega y Jorge Arriaga, "El proceso histórico en la formación urbana Guatemalteca (1773-1944)", *Anuario de Estudios Centroamericanos,* n. 7, 43-70, 1981, p. 53, Gellert, *op.cit.,* p. 55.

4 Segreda y Arriaga, *op.cit.,* p. 54

5 J. Daniel Contreras R, "La Reforma Liberal", en Jorge Luján y Alberto Herrarte (eds.), *Historia General de Guatemala. Tomo IV. Desde la República Federal hasta 1898,* Guatemala: Asociación de Amigos del País, Fundación para la Cultura y el Desarrollo, 1995, p. 178.

6 Antonio Bátres, *Bosquejo de la Guatemala en la América Central,* New York: Imprenta de "las Novedades", 1883, p. 15. El subrayado es mío.

Como bien se ha estudiado para muchas ciudades latinoamericanas como México, Río de Janeiro, y San José, los deseos de las elites gobernantes por modificar la fisonomía y el funcionamiento de la ciudad a finales del siglo XIX, no sólo se originaron en el deseo de embellecerla e higienizarla, sino que la ciudad fue también utilizada como un medio de legitimación política, como en Guatemala. Las obras de infraestructura y transformación de de mayor importancia, se llevaron a cabo por medio del gobierno central y por la iniciativa de Reina Barrios y Estrada Cabrera, que reflejaron la construcción de un espacio de poder para legitimar sus régimenes, mientras que la municipalidad quedó en un segundo plano, como ejecutora de las directrices estatales.[7] La mayor cantidad de recursos nacionales, empréstitos extranjeros e inversión se dirigieron a la construcción de obras públicas, edificios, exposición nacional, monumentos históricos muy congruente con la centralización política y económica que promovían los liberales.

Los primeros ensanches, la Exposición Centroamericana y la estructuración de un nuevo espacio de poder

Fue hasta las últimas décadas del siglo XIX, cuando se inció la primera fase de crecimiento urbano moderno o el llamado "ensanchamiento", en la Ciudad de Guatemala. No obstante, como bien señala Gisela Gellert, es necesario ver este primer período de urbanización de manera cauta ya que el crecimiento fue "conforme a su tradicional patrón de centro funcional de una sociedad agraria-comercial" y no se tradujo en un gran aumento de la población.[8]

La vieja división colonial que hasta entonces regía en la ciudad –dividida en barrios– fue suplantada por una nueva subdivisión administrativa de trece "cantones".[9] La ciudad comenzó a extenderse en varias direcciones, se lotificaron terrenos para sectores de clase media-baja al sur-oeste y oeste de la ciudad, como el caso de Elena, Barrios, Barillas, La Paz y Libertad, que albergaron, muchos de ellos, la población que se ocupó de las obras de modernización de la ciudad, este crecimiento se llevó a cabo todavía dentro del área urbana planeada en 1776.[10]

En 1879 Justo Rufino Barrios, mandó a construir el Hipódromo del Norte. Un camino que conducía hasta el hipódromo atravesó el pueblo de Jocotenango y por decreto presidencial se incorporó a este pueblo de indígenas como un barrio más de la ciudad. La medida despojó a los indígenas de sus ejidos y terrenos comunales. Las tierras privatizadas, supuestamente financiarían un Colegio para la "civilización de los indígenas", pero éste nunca se construyó. La medida, allanó el camino para los proyectos de Estrada Cabrera a inicios del siglo XX.

---

7 Gisela Gellert, *Ciudad de Guatemala. Factores determinantes en su desarrollo urbano (desde la fundación hasta la actualidad),* Guatemala, FLACSO, 1995, p. 55.

8 Gellert, *op.cit.*, pp. 48-49.

9 Theodore, Caplow, *La Ecología Social de la Ciudad de Guatemala*, Guatemala, Editorial "José de Pineda Ibarra", 1966, p.30, Gellert, *op.cit.,* p.56.

10 Gellert, *op.cit.*, pp.309-311.

Desde 1890, se había fundado el Cantón Exposición al sur de la Ciudad de Guatemala, en la finca estatal de "El Recreo". El Cantón Exposición, promovido durante la presidencia de Manuel Lisandro Barillas (1885-1992), fue creado en 1890 para ubicar el Pabellón de Guatemala que se había presentado en la Exposición Mundial de París en 1889. Pero, Reina Barrios, quién sucedió a Barillas, decretó en 1894 la celebración de la Exposición Centroamericana –a la manera de las Exposiciones Universales en boga en ese período–, que se inauguró en 1897.

Para llevar a cabo una parte del ensanche, Reina Barrios decretó en 1894 la expropiación de la finca Tívoli. El plano de la ciudad de ese mismo año, diseñado por Claudio Urrutia y Emilio Gómez Flores, es por ende la conjunción de esos deseos presidenciales para la estructuración y planificación, al menos en el papel de la celebración de la Exposición y la transformación de la zona, bajo nuevos cánones urbanísticos, inspirados en los centros de la modernidad europea. El proyecto significó la estructuración del primer ensanche planificado a finales del siglo XIX, que podría también ser visto como la materialización conmemorativa en el espacio urbano a las glorias liberales. Y que tuvo como novedad, el diseño en forma de diagonales, como se aprecia en el plano de 1894. Aunque el proyecto original en diagonales no llegó construirse en su totalidad, sólo en un sector del cantón Exposición. También se planeó el Parque La Reforma y la construcción de un segundo hipódromo al sur de la ciudad.

Este ensanche creó un nuevo espacio público y de poder que se fue estructurando a lo largo del siglo XIX e inicios del XX. El bulevar se convirtió en el escaparate y guía iconográfica del reciente glorioso pasado liberal donde se construyeron los monumentos a los ídolos liberales, promovido por el sobrino de Barrios, Reina Barrios y que luego terminó de estructurarse con Estrada Cabrera (más no de poblarse). Por supuesto, el mismo nombre del bulevar conmemoró la entrada triunfal del ejército liberal a la Ciudad de Guatemala en 1871. El bulevar diseñado por Urrutia junto a un grupo de ingenieros extranjeros estuvo formado por cuatro calles (dos vías para vehículos o carruajes y dos para peatones) con un ancho que varió entre 21 hasta casi 40 metros en diferentes puntos de la vía.[11] Paralelo al bulevar se construyó la sétima avenida. Debido a la topografía de la Ciudad de Guatemala, rodeada de barrancos, estos fueron obstáculos naturales en el crecimiento de los ensanches que limitaron y definieron la forma y dirección de la expansión urbana.

Al inicio del bulevar se inauguró –claro está– el día 30 de junio de 1896, el primer monumento que se colocó en el bulevar del mismo nombre, al héroe de la Revolución Liberal Miguel García Granados. A lo largo del bulevar se construyeron algunos edificios representativos de las instituciones promovidas por los liberales y que antes se habían ubicado temporalmente en los edificios religiosos confiscados a la iglesia, como la Escuela Politécnica, que se observa en el extremo izquierdo de la fotografía. Y se construyó el Edificio de la Exposición Centroamericana que luego se convirtió en el Asilo Estrada Cabrera.

---

11 José Danilo Cifuentes López, *Las esculturas de la Avenida Reforma como medio de identidad histórica guatemalteca*, Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, 2013, p. 18.

Al final del bulevar se construyó el Palacio de la Reforma. El monumento y edificio diseñados por Durini, estaba compuesto por un monumento ecuestre con la figura del héroe liberal Justo Rufino Barrios, que se derrumbó en los terremotos de 1917-1918.

El fin del gobierno de Reina Barrios en 1898, –que terminó trágicamente con su asesinato– se debió entre muchas otras razones a su corrupción y despilfarro de los recursos públicos, (como la celebración de la Exposición Centroamericana que fue un rotundo fracaso y que tuvo un pésimo manejo de las finanzas públicas). Junto con la caída de los precios del café a finales del siglo XIX, llevaron al país a una compleja crisis económica y política. 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 cuántas líneas, la situación política y económica catastrófica que vivía el país:

> "Él ha consagrado recursos considerables al embellecimiento de la Capital, trazado grandes paseos, construido edificios suntuosos, cuya utilidad, quizás, 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 en 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 pro lo 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 la malversación de toda especie cometida en todos los niveles de la escala social y que, sobrevino en el momento de la baja del café, la increíble depreciación económica fue suficiente para provocar una crisis que ha llevado a Guatemala a la ruina…"[12]

El cónsul francés subraya como las ambiciones de Reina Barrios de pretender emular a las grandes metrópolis modernas europeas con la construcción de la Exposición Centroamérica, fue sin lugar a dudas uno de los mayores fracasos financieros de su administración.

Minervas, Estrada Cabrera y el ensanche hacia el norte

El otro gran eje de expansión o ensanche, pero esta vez al norte de la ciudad se llevó a cabo durante la dictadura de Estrada Cabrera (1898-1920). En él se desplegó parte de su proyecto político y educativo y su culto a la Diosa Minerva. Si los liberales glorificaron a sus héroes,

12 Archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia, Correspondencia política y comercial, Política interior, Guatemala, 1897-1918, Tomo 1, folios 29,36, fols. 31 y 31v.

Estrada Cabrera se abocó a la diosa Minerva (que según la mitología romana era la diosa de la sabiduría, las artes y la guerra) y a su propia persona y a dejar su traza en la zona norte de la ciudad, y que benefició principalmente a las clases altas urbanas. Estrada Cabrera decretó la celebración de las fiestas Minervalias desde 1898 y rebautizó a la vía –que se iniciaba de la antigua plaza de Jocotenango– como la Avenida de Minerva, que se comenzó a construir hacia 1901. La antigua plaza de Jocotenango se transformó y renombró como Parque Estrada Cabrera (hoy Parque Morazán).

A inicios del siglo XX se construyeron mansiones a lo largo la vía y algunos consulados extranjeros. Al mismo tiempo, Estrada Cabrera comisionó al ingeniero Francisco Vela para realizar el diseño de los jardines, lo que dio origen a la construcción del Mapa en Relieve de Guatemala (un modelo en miniatura de geografía de toda la república).[13]

Al final de la avenida y como se aprecia en la tarjeta postal se construyó el Templo de Minerva en 1901 (el más grande de todo el país, de un total de alrededor de 50 templos que se construyeron en toda Guatemala).[14] La idea de la celebración de las fiestas de Minerva provino de su ministro Rafael Spínola. Las fiestas clausuraban el ciclo escolar y tenía como objetivo premiar la excelencia a docentes y a alumnos. Las Minervalias, se fueron sofisticando con el tiempo convirtiéndose en un acto de sociabilidad urbana muy esperado. También fueron un instrumento de propaganda del gobierno, que quería promoverse, tanto al interior del país como en el extranjero, como un gobierno culto y educado, aunque fuera sólo una fachada.[15] Como señala Mynor Carrera, las fiestas de Minerva fueron el escenario donde los liberales –y especialmente Estrada Cabrera– representaron sus ideales de patria, progreso y civilización, y donde paralelamente se promovieron los nuevos deportes modernos (introducción del fútbol, ciclismo y varias disciplinas del atletismo) y se creó una nueva cultura urbana.[16]

El desplome de la primera fase de crecimiento 1917-18 y la caída de Estrada Cabrera

En diciembre de 1917, un terremoto destruyó la Ciudad de Guatemala. Las réplicas que continuaron con gran fuerza en enero de 1918, literalmente tiraron por tierra a la ciudad. La tragedia coincidió con una prolongada crisis económica, que se acentuó con la caída de los precios del café y que provocó el aumento de las desigualdades sociales y la pobreza, factores

13 Magda Aragón Ibarra. "El Estado de Guatemala y el trabajo cartográfico", en *Ciencias Sociales y Humanidades* Número 2, Volumen 2, 2015, pp. 59-60.

14 Mynor Carrera Mejía,"Las Fiestas de Minerva en Guatemala, 1899-1919: El ansia de progreso y de civilización de los liberales", Ponencia presentada en el *VI Congreso Centroamericano de Historia*, Panamá, 22-26.7.2002. Disponible en http://carlosvalenti.org/media/PDF/CAR-02-1998.pdf. [Fecha de consulta: 15 de setiembre de 2016].

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

16 Carrera, *op.cit.,* pp. 11-12.

que unidos al desgaste y corrupción de la dictadura desembocaron en un levantamiento popular. Tan sólo tres años después del terremoto no sólo cayeron las casas sino también la dictadura de Estrada Cabrera. La inestabilidad política en la década de 1920 repercutió negativamente en la reconstrucción de la ciudad. En el Censo de 1921, un 43% de los antiguos edificios seguían siendo barracas.[17] La reconstrucción de la ciudad tomó más de una década y un alto porcentaje de la población permaneció viviendo en los campamentos instalados después del terremoto (se construyeron 14 campamentos y la población de bajos recursos vivía en 10 de ellos).

Conclusiones preliminares

Una de las características notables en el caso del pre-urbanismo en la Ciudad de Guatemala entre 1870 y 1920, es que se caracterizó por una serie de ensanches que por primera vez rebasaron los límites poscoloniales y crearon los primeros barrios para sectores medios y bajos. No obstante, el grueso de la inversión se concentró en dos ensanches –sur y norte–, que fueron de la mano con las aspiraciones de los dictadores de perpetuar sus intereses políticos en el espacio urbano y que privilegiaron especialmente a las clases adineradas.

El Estado, tuvo un papel protagónico en este proceso, y la Municipalidad de Guatemala (con pocos recursos por la pérdida de sus ingresos después de las reformas liberales) tuvo más bien un papel secundario en esta primera fase de modernización, y se convirtió en un ejecutor de los proyectos y deseos de los dictadores de turno. Algunos proyectos exitosos como la construcción del ferrocarril (al Pacífico y luego al Atlántico) y los tranvías (que nunca fueron eléctricos sino principalmente de tracción animal) y la construcción de nueva infraestructura para las principales instituciones liberales, cambiaron las formas de organización y comunicaciones en la ciudad.

No obstante, por un lado, se invirtieron millonarias sumas para la construcción de una Exposición Centroamericana, un total fracaso financiero, para las fiestas y monumentos de Minerva, pero no se construyeron muchos servicios básicos modernos. A lo largo de todo el período, las calles y avenidas de la Ciudad se inundaban y la solución fue la instalación de puentes provisionales que estuvieron en uso durante todo el período, como se denota en la caricatura de Cipriani.

Los terremotos de 1917-18 fueron el golpe de gracia, que tiraron por tierra la primera fase moderna de crecimiento urbano y retardaron aún más el cambio urbano. Los sectores populares fueron sin lugar a dudas los perdedores en este proceso, ya que por la falta de recursos y ayuda del Estado, continuaron viviendo en campamentos ubicados en diferentes puntos de la ciudad, aún 10 años después del terremoto.

17 Gellert, *op.cit*, p.

EL BOSQUE EN LA CIUDAD: LOS ORÍGENES DE LA PLANEACIÓN AMBIENTAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO (1870-1930).

ALFONSO VALENZUELA AGUILERA

Universidad Autónoma del Estado de Morelos

aval@uaem.mx

RESUMEN: El embellecimiento y la higienización de las ciudades de principios del siglo veinte en América Latina no solo buscaban liberarse de las epidemias que aquejaban buena parte de las capitales europeas y latinoamericanas, sino que las intervenciones materializaban 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. Se analiza la participación de Miguel Ángel de Quevedo, urbanista, ingeniero y ambientalista que desarrolló una serie de propuestas visionarias para conservar, mejorar y potenciar las calidad ambiental de la ciudad. Las nacientes metrópolis se convirtieron en una de las principales herramientas de modernización mediante la utilización de modelos internacionales mediante los cuales Quevedo buscó establecer a la planificación ambiental como una disciplina en México. El trabajo concluye que a pesar de un período de intensa agitación social y política, Quevedo se destaca como uno de los líderes ambientalistas inscritos dentro del proceso de modernización de la ciudad de México, en colaboración con diferentes grupos de poder, al tiempo que demostró el éxito de la transferencia de ideas urbanísticas para posicionar a los países a escala global.

PALABRAS CLAVE: Higienismo; visiones urbanas; modernidad; progreso, Ciudad de México.

El Higienismo y su proyecto de ciudad

"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 […]"[1].

El discurso inaugural pronunciado por Miguel Ángel de Quevedo en la Exposición de Higiene durante las fiestas del Centenario en 1910 marcaría el respaldo del grupo de tecnócratas conocidos como "los Científicos" a las políticas higienistas impulsadas durante el periodo conocido como Porfiriato (1877-1911). Durante el gobierno de Porfirio Díaz, la dictadura aseguró una economía estable que auguraba el acceso de la Ciudad de México al circuito económico de clase mundial. Sin embargo, la disparidad en ingresos así como la inequidad social solo fortalecieron un sistema socioeconómico dual: el desarrollo de punta de distintos sectores de la ciudad en contraste con el resto del territorio marginal y subordinado a los núcleos productivos de las élites en el poder. Antes del estallido de la revolución en 1910, los ejercicios de planeación estuvieron caracterizados por un sistema de decisiones jerárquico, la legitimación política de los planes por un grupo homogéneo de "expertos" técnicos así como por un grupo internacional de empresarios capitalistas que ejercieron un liderazgo dentro de la transformación de la ciudad. El espíritu pionero de Quevedo impulsaría la materialización de la ciudad moderna en donde la ciencia y la tecnología serían el vehículo para alcanzar una mejor calidad de vida para la población en general.

La concepción de la modernidad urbana viene sustentada en imágenes de progreso. Como apunta Giles Deleuze[2] en su análisis sobre las imágenes y los conceptos, la teoría se concibe generalmente como un ejercicio distinto de la práctica, siendo que en realidad, la primera define los conceptos sobre los que se sustenta y articula la segunda. Podemos ver por ejemplo, que aun en caso de que creadores de las distintas disciplinas no se identifiquen con planteamientos teóricos de manera explícita, queda de manifiesto en su obra un entendimiento de dichas teorías. Esta comprensión puede ser incipiente o sofisticada, y sin embargo es inherente a toda actividad humana, dado que se encuentra necesariamente inmersa en un sistema de referencia mayor (epistemológico, cognitivo o relacional). Dicho lo cual, es necesario destacar que, no obstante la aparente distinción entre las dos dimensiones, la teoría ha podido distanciarse del mundo de la cotidianidad práctica para desarrollar en cambio conceptos de carácter abstracto, sintético y por así decirlo, universal. Es a partir de dichas condiciones que los modelos urbanos tienden hacia un estado ideal, a veces inalcanzable, pero invaluable por permitir la definición de nuevas direcciones y paradigmas.

---

1 Miguel Ángel de Quevedo, "Espacios libres y reservas forestales de las ciudades. Su adaptación a jardines, parques y lugares de juego. Aplicación a la Ciudad de México", en *Boletín Oficial del Consejo de Gobierno del Distrito Federal*, 8 de septiembre, México, 1911, p.32.

2 Gilles Deleuze, *La imagen-movimiento: Estudios sobre cine 1*. Barcelona: Paidós Comunicación, 1984.

Es importante para efectos de una introducción, plantear que los urbanistas que incidieron en la modernización de la capital mexicana tendrían distintas maneras de aproximarse a los modelos, teorías y utopías: algunos desarrollando planteamientos teóricos de manera más estructurada, mientras que otros utilizarían su misma obra como pronunciamiento, propuesta conceptual o definición de principios de lo que serían los nuevos modelos urbanos de la modernidad del siglo veinte[3]. A éste respecto, es el lingüista suizo Ferdinand de Saussure quien propone la existencia de una estructura orgánica en cuyo interior se establecen relaciones múltiples entre los elementos constitutivos, actuando en las distintas dimensiones[4]. Trasladando dichos conceptos al constructo urbano podemos inferir que la estructura de la Ciudad de México refleja estas distintas dimensiones tanto formales como sociales, estéticas y económicas, funcionales y políticas. Por tanto los modelos espaciales contienen en sí mismos significados intrínsecos a su estructura, la cual refleja no sólo las decisiones adoptadas sino que de la misma manera revelan las omisiones realizadas, las prioridades escogidas y la población beneficiada por la acción de dichas políticas.

Durante el Porfiriato la Ciudad de México buscaba convertirse en una plataforma de visibilidad mundial para lo cual debía hacer patente el control gubernamental del entorno urbano mediante el registro de focos infecciosos y condiciones sanitarias que evitaran la propagación de enfermedades. En dicho periodo los higienistas argumentaban que las enfermedades eran causadas por aire contaminado (miasmas), producto de animales putrefactos, desechos, heces, y suelos contaminados. Sin embargo, ya para la segunda mitad del siglo diecinueve empezó a cobrar fuerza la teoría de gérmenes y microbios que se popularizó a partir de las investigaciones de Louis Pasteur y Robert Koch. En México las políticas de salud e higiene adquirieron un carácter de inmediatez para los distintos gobiernos de la primera mitad del siglo veinte, pero en particular para el de Porfirio Díaz.

El recién creado Consejo Superior de Salubridad tendría como funciones principales las de identificar y diagnosticar las áreas de la ciudad que presentaran condiciones insalubres para después emitir recomendaciones remediales sobre la situación existente. Durante el Porfiriato la ciencia adquirió nuevos matices como sustento de las políticas urbanas y proyectos de infraestructura, directamente traducidos como signos del progreso nacional. Dicho sustento sería provisto por los ingenieros, quienes siguiendo el prestigio derivado del desarrollo tecnológico como transformador de las capitales europeas, estaban listos para emprender la transformación territorial a gran escala de sus capitales[5]. Después de las prestigiosas conferencias internacionales de higiene que reunieron a los mayores expertos de clase mundial y celebradas en Londres (1884), Viena (1887), Berlín (1888), París (1889) y Budapest (1894), México realizaría su

3 Arturo Almandoz, "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960", *Iberoamericana*, VII, 27 59-78., 2007, p.72

4 Ferdinand de Saussure, *Cours de Linguistique Générale*. Paris, Payot, 1972, p.22.

5 Mílada Bazánt, "La enseñanza y la práctica de la ingeniería durante el Porfiriato", en *Historia Mexicana* 3, 254-297, 1984, p.277.

Exposición de Higiene durante los festejos del Centenario de la Independencia, justamente en el mes de septiembre. La exposición tendría un carácter didáctico sobre los logros obtenidos en los últimos cien años en materia de salubridad e higiene, los cuales legitimaban el lema de "orden y progreso" del régimen Porfirista, haciendo énfasis en los nuevos espacios de confinamiento como el Hospital General, la Cárcel y el Hospital Psiquiátrico de La Castañeda.

En la conferencia pronunciada por el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo en la Exposición de Higiene de 1910 en la Ciudad de México, en su calidad de Vocal del Consejo Superior de Salubridad y Jefe del Departamento de Bosques del Distrito Federal destacaba de manera enfática que "El ser humano necesita del aire para su existencia y para conservar su salud" (Quevedo, 1943:11), sobre lo que se construiría su discurso sobre la necesidad de espacios abiertos en la ciudad. Quevedo aprovecharía dicha exposición para destacar los beneficios que tendrían la creación de espacios libres como garantes de la salud e higiene de los habitantes. Si bien la teoría basada en los gérmenes se aceptaba 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 sólo respondía a la intención de establecer un área de conservación natural, sino también 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 estaría en la creación de parques y reservas forestales que asegurarían la provisión de aire limpio en la ciudad, emulando las condiciones de salud de los habitantes del campo. A éste respecto, Quevedo citaba la visión de Jean-Jacques Rousseau en el sentido de que las grandes aglomeraciones urbanas afectaban no solo la salud de sus habitantes, sino que también recalcaba que "[…] mientras más se agrupan los individuos, más se corrompen" (Quevedo, 201: 6). Tanto Quevedo como Rousseau se referían a la corrupción física como moral del individuo, es decir, enfermedades del cuerpo como del alma. Las preocupaciones de Quevedo tuvieron como origen la capacidad del entorno por mermar la salud de los ciudadanos, no sólo causándole afecciones respiratorias, 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 enajenados"[6] .

La ciudad de México creció de manera vertiginosa durante el Porfiriato, de modo que mientras que en 1858 la ciudad ocupaba un área de 8.5 kilómetros cuadrados, para 1910 casi quintuplicó su extensión alcanzando cerca de 40.5 kilómetros cuadrados, al tiempo que la población urbana pasaba de 200,000 habitantes a 471,000 en el mismo periodo[7]. Este crecimiento impactó en las

6 Quevedo, "Espacios libres …", p.8

7 María Dolores Morales, "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: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1974, p.16.

condiciones de vida de la población, y sin embargo durante el Porfiriato la solución a cuestiones de salud pública fueron enmarcadas dentro del marco de la educación, la ciencia y la tecnología, de modo tal que las contradicciones sociales creadas de manera estructural al sistema económico y del proyecto de modernización pasaran a segundo término.

Ordenamiento territorial y las políticas de salubridad

Las cuestiones de ordenamiento del territorio, obra pública e incluso de moralidad y orden público fueron observadas bajo la lente del Higienismo, el cual justificó las políticas, programas, proyectos y acciones específicas sin ser cuestionadas o puestas en duda ante la fuerte vinculación con el bien común. Otra influencia importante dentro de la visión higienista de Miguel Ángel de Quevedo fue su relación con el eminente doctor Louis Pasteur, quien en su visita a la Escuela de Puentes y Calzadas de París le comentó de manera personal la manera como un sistema de atarjeas o conductos cerrados podrían transportar los deshechos y evitar la propagación de los microbios. Pasteur lo instruyó además acerca de las ventajas de la ingeniería sanitaria en un país como México, expuesto en sus regiones tropicales a mortíferas enfermedades como el vómito negro y el paludismo. Pasteur para entonces tenía el reconocimiento de la comunidad científica internacional, pues había ya descubierto vacunas eficaces desconocidas hasta entonces e identificado a los microbios como objetivos de la esterilización. 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 insalubres. Quevedo proyectó, siguiendo los planteamientos de Eads y Thiers, la construcción del dique rompeolas en el Noroeste del puerto con el fin de proteger la bahía contra las corrientes, empleando la experiencia adquirida en sus prácticas en la construcción de los diques franceses. Sin embargo, al morir el dueño de la compañía constructora a cargo del proyecto, las obras del puerto se detuvieron aunado esto a la fuerte oposición pública.

Quevedo se trasladaría a la ciudad de México para ampliar sus horizontes laborales y empezar a relacionarse con empresarios franceses y españoles de importancia como sería Ernesto Pugibert, dueño de la fábrica de cigarros "El Buen Tono". Pugibert le encomendó la ampliación de dicha fábrica para lo cual Quevedo aplicaría sus criterios higienistas reflejados en la instalación de los baños de damas, a los que "[…] se obligó a entrar diariamente a todas las obreras para su aseo, aplicado mis conocimientos en ingeniería sanitaria que me inspiró mi profesor el gran [Louis] Pasteur"[8]. Es interesante observar la manera como Quevedo generalmente utilizaba el marco de referencia higienista y sanitario en todos los ámbitos del ejercicio de su profesión, desde la construcción de diques, puertos, vías férreas, hasta las propuestas de planeación urbana, lo cual serviría incluso como argumento técnico para eventuales decisiones que rebasaban dicho ámbito.

8 Miguel Ángel de Quevedo, *Relato de mi vida,* México: Edición del autor, 1943, p.37.

çQuevedo asistió en 1900 al Congreso Científico sobre los Problemas de Urbanismo e Higiene Urbana en la ciudad de París, el cual tuvo relevancia internacional al discutirse los posibles impactos que tendría la introducción de nuevos sistemas de transporte, concluyendo que esta política probablemente se traduciría en migraciones masivas de la población rural hacia la ciudad, previéndose su crecimiento en varios millones de habitantes. En dicho congreso se resolvió que las ciudades deberían tener jardines o parques públicos en proporción no menor del 15% de área urbana para evitar que fuesen insalubres. En dicho viaje, Quevedo aprovecharía también para visitar las Fábrica de Hilados y Tejidos de Manchester, Inglaterra (que utilizaban maquinarias similares a las fábricas de Orizaba) y donde también le impactó la contaminación del río Mersey causada por la descarga de aguas negras provenientes de las mismas industrias.

De regreso en México, Quevedo sería nombrado Regidor de Aguas Públicas en el Ayuntamiento de la Ciudad de México y desde dicha plataforma impulsaría la reforestación de la ciudad, así como la creación de jardines, parques y arboledas para poder lograr así alcanzar el 15% de la superficie de áreas verdes acordando en el congreso referido.

Jean Claude Nicholas Forestier y el modelo de sistema de parques

Jean Claude Forestier (1861-1930) fue el mentor directo de Quevedo y en los escritos de éste último se hace patente un enfoque compartido con respecto al mejoramiento de la higiene, la moral y la calidad de vida. Otro factor fundamental dentro del 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 por que la distribución fuera lo más ágil y equitativa sobre el territorio. Lo que pareciera una racionalidad basada en el sentido común, se demostró como una verdadera posición política en los años subsecuentes, ya que el territorio habría sido ocupado por los grupos de poder dentro de la estructura socioeconómica, bajo una lógica de mercado o bien de equilibrio de fuerzas político-territoriales.

Forestier fue miembro fundador de instituciones tutelares dentro de la escuela Francesa de Urbanismo, pero fue su libro Grandes Ciudades y Sistemas de Parques (1908) 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 puesto en marcha por Frederick Law Olmsted en las ciudades de Boston, Nueva York, Baltimore y Harrisburgo, en donde exalta tanto sus virtudes de higiene como de salud pública. Olmsted refería en un reporte sobre su intervención en Boston: "Los 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"[9].

9 Frederick Law Olmsted, "Notes on the Plan of Franklin Park and Related Maters", City of Boston. Park Department, 1886, compilado en Olmsted F.L. (Editado por S.B. Sutton). *Civilizing American Cities. Writing on City Landscapes*. New York: Da Capo Press, 1997, p.243.

Cabe destacar que dentro de la formación de Forestier, un momento clave se dio al ser invitado a colaborar con Adolphe Alphand (1817-1891) 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 Paris, nada menos que durante la transformación de la capital francesa dirigida por el Barón de Haussmann. Forestier tenía un alto concepto de Alphande y siempre le sugería 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 Paris ha cometido un error al detener el buen camino que llevaba y no llevar más lejos el sistema de embellecimiento, de aireación, de no preveer que su desarrollo continuo exigiría un desarrollo paralelo de sus espacios abiertos, sus parques y sus paseos"[10]. Además de compartir la visón de sus tutores, Forestier impulsó una visión unitaria criticando el mantenimiento de las antiguas fortificaciones como límites territoriales, defendiendo en cambio que las comunas adyacentes a la ciudad formaran parte de la aglomeración urbana de Paris y sugería para ello la formación 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 mismo riesgos de contagio moral y físico"[11]. Forestier reconocía que en la planeación de ciudades norteamericanas y europeas se habían comprendido a cabalidad los elementos de belleza e higiene, sin embargo, consideraba que dichos planes resultaban siempre incompletos al no articularse tanto con un plan de conjunto como con un plan especial de espacios interiores y exteriores a corto y mediano plazo, es decir, por un sistema de parques. Forestier tenía una visión amplia sobre el impacto de los espacios abiertos en las ciudades, incluyendo los beneficios económicos del mejoramiento del entorno.

En 1923, Forestier sería contratado como consultor en Buenos Aires la idea del sistema de parques y reconocía la influencia del movimiento de la "ciudad jardín" en el retorno a la naturaleza, en este caso promoviendo la creación de parques, jardines y áreas de juego infantiles no solo por sus efectos positivos en la salud sino también por su potencial para incidir en la valorización del precio del suelo. No obstante, en las primeras décadas del siglo veinte un modelo urbano de corte europeo empezó a desarrollarse cuando las "colonias" residenciales comenzaron a establecerse alrededor de espacios públicos, servicios y modernas infraestructuras. Las colonias Roma, Juárez, Hipódromo Condesa y Santa María la rivera se construyeron a partir de inversiones de capitales internacionales (ingleses y norteamericanos), compañías que aprovecharon los incentivos gubernamentales para la provisión de licencias y condonación de impuestos dirigidos a impulsar los desarrollos inmobiliarios.

Miguel Ángel de Quevedo cultivó una amistad duradera con Forestier, además de citar su influencia en los importantes foros a los que era invitado. Mientras que Quevedo abogaba por la generación de condiciones de higiene y sanidad adecuadas, Forestier iría todavía más lejos

10 Jean Claude Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*, B. Leclerc y S. Tarrago (eds.), Paris: Norma, 1997 [1908], p.49.

11 Forestier, *op. cit.*, p.50.

al proponer la prevención de riesgos de contaminación física y moral a través de los espacios abiertos. En ése mismo sentido, la asociación de los riesgos de contaminación con la ciudad se pueden trazar, siguiendo a Foucault, en la Francia de finales del siglo dieciocho, "en donde la Arquitectura comienza a estar ligada a los problemas de población, de salud, de urbanismo […]"[12].

En el caso del México de principios del siglo veinte, el Higienismo imperante revelaba una racionalidad positivista en el cual el territorio era un organismo sujeto a padecer afecciones sujetas a tratamiento (analogía médica), mientras que las contradicciones espaciales no se vinculaban con las condiciones estructurales del sistema socioeconómico vigente.

Conclusiones: la construcción de una modernidad

Las utopías urbanas buscaban que sus modelos transformaran a la sociedad en su conjunto, mientras que sectores ligados al capital trataban de legitimarse mediante el proyecto programático del positivismo, después del cientifismo, y más tarde el modernismo. 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 y mejorar las condiciones de vida y calidad del entorno para el ciudadano común. Mediante el desarrollo e incorporación de distintas tecnologías urbanas, ambientales o constrictivas, Quevedo impulsó el mejoramiento de las condiciones de salubridad pero también trató de materializar la poderosa idea de la modernización que se basa en extender el beneficio de los avances técnico y científicos a la mayor cantidad de gente posible. Si bien para lograr sus objetivos Quevedo tuvo que negociar con la clase política que tenía distintas agendas 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.

Estos proyectos contribuirían en el establecimiento de las bases de transformación urbana que tuvieron lugar tanto en la capital como en las ciudades en el interior de la República mexicana, sustentadas en la utopía de la ciudad racional, higiénica y moderna. Como derivado de las tradiciones utópicas clásicas, el modernismo atribuyó al entorno construido capacidades como motor del cambio social, que en el ámbito urbano significó privilegiar la intervención sobre los elementos físicos del tejido urbano. La modernidad urbana transformó la mentalidad de sus artífices antes que el entorno construido; es decir, más allá del éxito que pudieran haber tenido las intervenciones urbanas, sería la idea misma que sustenta el modelo, la fórmula o la estrategia la que podría resolver los problemas humanos de manera multidimensional, eficaz y sostenida. En un origen, la modernidad se dio a la búsqueda de una piedra filosofal materializada en instrumentos objetivos y racionales que armonizaran las demandas históricas, complejas e

12 Michel Foucault, "Space, Knowledge and Power", entrevista con Paul Rabinow, en *Skyline*, marzo de 1982, p.4.

incluso contradictorias y antagónicas. Sin embargo, esta panacea no resultaría cierta aun cuando cumplió con dos objetivos: el primero sería el establecerse como una estructura de referencia que permitiría beneficiar a grupos específicos manteniendo la estructura socioeconómica vigente; y en segundo lugar serviría para reproducir la idea de que este tipo de instrumento era el único y más eficiente medio para racionalizar el gasto público convirtiéndolo en un paradigma universal, trascendente, absoluto e ineludible.

MESA Nº 3

El turismo y la producción de espacios urbanos en Iberoamérica. La historia de las ciudades turísticas.

COORDINADORES

MELINA PIGLIA

pigliamelina@gmail.com

CEHIS-INHUS, Universidad Nacional de Mar del Plata-Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Argentina)

VALÉRIA LIMA GUIMARÃES

valeria@turismo.uff.br

Histur, Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (UFF) (Rio de Janeiro, Brasil)

PATRIMÔNIO AEROPORTUÁRIO E TURISMO NO BRASIL: ELEMENTOS PARA O ESTUDO DA HISTÓRIA DE CIDADES TURÍSTICAS.

THIAGO ALLIS; RAFAEL CASTRO; CARLA FRAGA

Universidade de São Paulo (USP); Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (CEFET/RJ), campus Petrópolis; Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).

thiagoallis@usp.br; contato@profrafaelcastro.com; carla.fraga@unirio.br

RESUMEN: Os aspectos simbólicos dos aeródromos na formação das identidades urbanas em períodos históricos são pouco explorados na literatura sobre o desenvolvimento do turismo em cidades. Para além de sua funcionalidade, alguns aeroportos brasileiros apresentam uma carga simbólica e sutilezas que sustentam relações de afetividade, orgulho nacional, lutas sociais etc, expressos em elementos da arquitetura, relevância dos arquitetos projetistas, da trajetória de personalidades nacionais que lhes dão nome, da ocorrência de fatos históricos, da toponímia local ou regional, dentre outros. Ao mesmo tempo que encerram tecnologia, modernidade e fluxos de pessoas, mercadorias e ideias, os aeroportos também podem ser sustentáculo de identidades locais, pelos vários significados impregnados na sua existência física ou simbólica e associados ao processo de formação urbana, entendidas no bojo das "aeromobilidades". Para este trabalho, foram selecionados três aeroportos (Congonhas, em São Paulo; Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e Pampulha, em Belo Horizonte), que, apesar de terem boa parte de suas funções substituídas por outros mais novos, amplos e modernos, ainda seguem operando (principalmente pela conveniência de localização). Porém, mais que isso, são aeroportos que acompanharam o processo de formação urbana das cidades – qualificadas de distintas formas como cidades turísticas, sendo depositários de elementos materiais e imateriais que lhes conferem um peso patrimonial importante na compreensão da história das cidades, da aviação e do turismo. No intuito de se identificarem e compreenderem os significados destes aeroportos em distintos períodos, foram feitas pesquisas documentais websites de jornais brasileiros, com atenção a temas e ênfases tratados pela imprensa. Assim, o estudo dos aeroportos por suas nuances patrimoniais representa esforços para a valorização das memórias urbanas, bem como oportunidades para o planejamento e gestão de destinos e aeroportos através do marketing, notadamente o *branding* de aeroportos e destinos.

Introdução

Lançado em 1936, "Retrato vertical do Brasil", de Raul de Polillo, colunista da Folha da Manhã, traz relatos entusiasmados sobre o desenvolvimento inicial da aviação no país, a partir de experiências de viagem em um "Clipper" da PanAir, por 11.000 quilômetros. De maneira ufanista, o cronista atribui um papel civilizador à aviação, acreditando na sua capacidade de fazer frente aos desafios de um país rural e periférico na geopolítica do entre-guerras: "No dia em que se aeromentalizar o povo brasileiro, e que, por consequência, fatores de todo gênero, e até de ordem estética, apurem a sua sensibilidade, a choupana desaparecerá, a casa de lama seca será substituída, e o gosto de viver será maior"[1].

Na evolução destes sistemas aéreos, toda a "aeromentalidade" que se desenvolveu ao longo do século XX no mundo e no Brasil dependeu da concretude das estruturas, como forma de construção de significados . Sem dúvida, os aeroportos têm um papel preponderante neste processo.

No transporte aéreo, o aeroporto é o terminal de embarque e desembarque de passageiros e cargas. Para além de sua função ordinária, estes podem apresentar carga simbólica inclusive para o turismo. O Brasil, país de dimensões continentais, apresenta mais de cinco mil municípios.,. Assim, através de uma política de regionalização do turismo desde a criação do Ministério do Turismo em 2003, e a identificação de destinos indutores do turismo[2] e regiões turísticas[3], o transporte aéreo tem um pilar relevante para o desenvolvimento desta atividade no país[4].

Geralmente, os destinos indutores do turismo no país apresentam a oferta do modo aéreo[5], já que aeroportos podem se constituir como importantes portões de entrada que são "vistos de um modo geral como pontos principais de entrada/saída dentro ou fora de um sistema de transporte nacional ou regional"[6] para o fluxo turístico.

---

1 Raul de Polillo, *Retrato vertical do Brasil*, Rio de Janeiro: Cia. Brasil Editora, 1936, p. 185.

2 Brasil, *Índice de competitividade do turismo nacional:* destinos indutores do desenvolvimento turístico regional / Coordenação Luiz Gustavo Medeiros Barbosa. Brasília/DF: SEBRAE, 2014.

3 Brasil, "Categorização dos municípios das regiões turísticas do mapa do turismo brasileiro", 2016. Disponível em http://www.turismo.gov.br/sem-categoria/5854-categorização-dos-munic%C3%ADpios-das-regiões-tur%C3%ADsticas-do-mapa-do-turismo-brasileiro.htmlBrasil, "Categorização dos municípios das regiões turísticas do mapa do turismo brasileiro", 2016. Disponível em http://www.turismo.gov.br/sem-categoria/5854-categorização-dos-munic%C3%ADpios-das-regiões-tur%C3%ADsticas-do-mapa-do-turismo-brasileiro.html [Acesso em 19 de agosto de 2016].

4 Brasil, "Plano Nacional de Turismo 2007/2010", 2007. Disponível em http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/plano_nacional_turismo_2007_2010.pdf [Acesso em 19 de agosto de 2016].

5 Brasil, 2014, *op. cit*.

6 Guilherme Lohmann e Rafael Castro, "Transportes e Desenvolvimento de Destinos Turísticos", In: Guilherme Lohmann et al (orgs.), *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2013, p. 15.

No presente estudo foram selecionados três aeroportos brasileiros que estão localizados em cidades que são destinos indutores do turismo de acordo com a política nacional de turismo vigente e influenciadores de regiões turísticas, a saber: (1) Aeroporto de Congonhas, na cidade de São Paulo/SP; (2) Aeroporto Santos Dumont, na cidade do Rio de Janeiro/RJ; (3) Aeroporto da Pampulha/Carlos Drummond de Andrade, na cidade de Belo Horizonte/MG. A próxima seção é sobre a interface entre aeroportos, cidades e turismo.

2. Aeroportos, Cidades e Turismo

O patrimônio aeroportuário e sua relação com o turismo no Brasil a partir de elementos para o estudo da história de cidades turísticas pode ser vertido em várias direções.

2.1. Aeromobilidades, Patrimônio Cultural Urbano e o Turismo

Aeroportos, por seus elementos históricos e constitutivos, estes podem fazer parte do patrimônio cultural urbano e influenciar as dinâmicas turísticas de uma cidade para além de ser um portal de entrada ou um nó (hub) numa rede de transportes. Urry (2009) propõe uma periodização geral para a compreensão dos aeroportos - e outras partes dos "sistemas aéreos" - numa "nova (des)ordem global": no primeiro estágio, no início do século XX, os "campos de aviação" representavam "lugares de espetáculo, geração de recordes e *voyeurismo*", inclusive pela aventura e o risco que a rotina da aviação impunha; nas décadas que se seguem, *pari passu* com a evolução tecnológica dos aviões, os aeroportos, agora "estruturas complexas e integradas, com desenho futurista", assumem um papel de transporte mais acentuado, com o "crescimento das interconexões entre diferentes meios de transporte"; e, por fim, em tempos mais recentes, o típico aeroporto comercial emerge à condição de "hub global", convertendo-se em espaços para "viagens de massa"[7].

Assim, ao mesmo tempo que estas estruturas se complexificam e ampliam seu escopo de influência (econômica, espacial, logística etc.), as relações entre as cidades e os aeroportos também podem se refazer. Se, de um lado, os mega-aeroportos globais consolidam-se como artefatos de pujança e poder - não sem agregar marcas de arquitetos famosos e renomados globalmente -, de outro, as reminiscências da aviação talvez ainda resistem nas vivências e nos espaços da aviação contemporânea - particularmente nos aeroportos antigos e ainda operantes. Ou seja, mantendo suas funções primárias, alguns aeroportos continuam a ensejar um conjunto de expressões de aeromobilidades que, de várias maneiras, compõem a experiência de viagem.

Neste trabalho, tratamos turismo em sua acepção mais ampla, em que pesem as viagens por seu ímpeto inicial. Assim, conforme se ampliam, as rotinas das viagens de avião encerram

7 John Urry, "Aeromobilities and the global". In: Saulo Cwerner et al, *Aeromobilities*, Nova Iorque: Routledge, 2009, p. 26-27.

elementos de grande relevância para a compreensão da atividade turística como um todo - tanto na perspectiva do viajante, quanto na construção de imagens das destinações.

2.2. *Branding* de Aeroportos e Destinos Turísticos

O *branding* é uma estratégia de marketing que vem sendo utilizada em maior escala pelos aeroportos nos últimos 20 anos[8], tendo em vista os processos de desregulamentação do transporte aéreo ao redor do mundo e o consequente acirramento da competitividade no setor[9]. Assim, pode-se afirmar que tem havido uma mudança no paradigma da percepção dos passageiros em relação aos aeroportos: de espaços com longas filas, funcionários despreparados, banheiros sujos e nenhuma diversão para locais altamente orientados para a prestação de serviços onde a excelência é o objetivo principal. É neste contexto que os aeroportos têm investido no desenvolvimento de marcas fortes e estratégicas[10].

O *branding*, puramente como uma estratégia oriunda das escolas de administração e marketing, é entendido como um processo disciplinado no qual se constrói a consciência por uma marca e se aumenta a fidelidade dos clientes[11]. A forma na qual os aeroportos desenvolvem suas marcas, porém, é um tanto quanto complexa, uma vez que este processo envolve a participação de diferentes *stakeholders*, cada um com representações potencialmente diferentes das suas próprias marcas[12], tais como as empresas aéreas e os estabelecimentos comerciais, por exemplo. Neste sentido, autores como Paternoster[13] e Schroepfer[14] enfatizam que estratégias de *branding* integradas com os demais *stakeholders* são fundamentais para a criação de pontos de contato que gerem experiências memoráveis nos terminais.

A marca de um aeroporto está diretamente relacionada ao produto aeroportuário, sendo representada por componentes tangíveis e intangíveis[15]. Ela pode ser entendida ainda como a soma total das experiências vividas pelos consumidores em um aeroporto[16], o que demonstra que o *branding* de um aeroporto é composto por diversos elementos. Vale ressaltar que entende-

8 John Shobha, "Airport branding is here to stay", *The times of India*, New Delhi, Índia, 2007.

9 Anne Graham, *Managing Airports:* an international perspective, 3a. Ed. Oxford: Elsevier, 2008.

10 Joanne Paternoster, "Great Expectations", *Airport World*, 2012. Disponível em http://www.airport-world.com/item/1916-great-expectations. Acesso em 05 de setembro de 2016.

11 Alina Wheeler, *Designing brand identity:* an essential guide for the whole branding team, 4ª. Ed., New Jersey: John Wiley & Sons, Inc., 2013.

12 Rafael Castro, Guilherme Lohmann, "Airport Branding: content analysis of vision statements", *Research in Transportation Business and Management*, v. 10, p. 4-14, 2014.

13 Joanne Paternoster, "Excellent airport customer service meets successful branding strategy", *Airport Management*, v. 2 (3), p. 218-226.

14 J. Scroepfer, "Experience branding: what is it like to experience your brand?", 2001. Disponível em: http://www.businesshive.com/images/EXPERIENCE_BRANDING.doc. Acesso em 05 de setembro de 2016.

15 Nigel Halpern, Anne Graham, *Airport Marketing*, Londres e Nova Iorque: Routledge, 2013.

16 Joanne Paternoster, 2008, *op. cit.*

se por clientes dos aeroportos não somente os passageiros das empresas aéreas, mas toda a comunidade aeroportuária, além de acompanhantes e visitantes. As estratégias de *branding* aeroportuário devem incluir os seguintes elementos[17]: 1) seleção de estabelecimentos de alimentos e bebidas; 2) seleção dos pontos de venda das áreas comerciais; 3) estratégias de precificação das áreas comerciais; 4) projeto arquitetônico e layout; 5) seleção de obras de arte; 6) serviços, entretenimento e amenidades; 7) capital humano; 8) logotipos e *slogans*.

Quando se trata de aeroportos como portões de entrada de cidades ou regiões turísticas, porém, discute-se a importância da inserção de aspectos locais e/ou regionais aos elementos do *branding* a fim de lhe conferir identidade e promover senso de lugar[18]. Castro[19] chegou a definir o que chamou de "*branding* turístico de aeroportos" como "um conjunto de ações disciplinadas visando a construção de consciência e identidade da marca de um aeroporto por meio da inclusão de elementos locais que proporcionem senso de lugar e experiências turísticas memoráveis aos passageiros e visitantes".

3. Apresentação e discussões:

3.1. Aeroporto de Congonhas em São Paulo (SP):

O projeto e a construção do Aeroporto de Congonhas - inicialmente chamado de "campo de Congonhas" ou "campo da VASP", que foi sua usuária quase exclusiva no início - emerge como alternativa ao Campo de Marte, localizado às margens do Rio Tietê. Tanto pelas constantes enchentes, quanto pela sua sobrecarga, aquele aeroporto foi substituído por Congonhas, inaugurado em 1936. Nas duas primeiras décadas de existência, o aeroporto de Congonhas era tratado como uma empreitada visionária, localizado na "periferia" da cidade, mas com a expectativa de que se tornasse um dos "melhores do Brasil")[20]. O Quadro 1 apresenta alguns dados e fatos por décadas.

---

17 Ivan Tse, *An empirical study of airport branding at selected Canadian international airports*, Trabalho de conclusão de curso de MBA. University of Calgary, Canadá, 2009.

18 Future Brand, "Country Brand Index 2008: insights, findings and country index", 2008. Disponível em: http://www.futurebrand.com. Acesso em 05 de setembro de 2016.

19 Rafael Castro, *Branding de aeroportos como ferramenta de promoção de destinos turísticos*, Dissertação de Mestrado, Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2015.

20 Folha da Noite "Visitaram o aeroporto de São Paulo os engenheiros pernambucanos, ora em visita a São Paulo". 1938. Disponível em: http://acervo.folha.uol.com.br, Acesso em 20 de setembro de 2016.

Quadro 1. Aeroporto de Congonhas (SP):

Décadas	Alguns dados e fatos
1930	1936 - Inauguração da pista do aeroporto
1940	1946 - Assinatura de contrato de concessão entre União e Estado de São Paulo, para a gestão estadual do Aeroporto de Congonhas
1950	1950 - Abertura de pista do novo projeto, permitindo operações de maiores aviões
	1954 - Inauguração dos Pavilhão de Autoridades
	1955 - Inauguração do Terminal de Passageiros, projeto de Hernani do Val Penteado
1960	1968 - Criação da Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional (CCPAI)
1970	1970-1972 - Ampliação da Ala Internacional
1980	1981 - Entrega da administração de Congonhas de S. Paulo (DAESP) para a União (Infraero)
1990	1991 - Cessão de operação dos Electra II Lockhead
	1996 - Acidente aéreo com Fokker 100 da TAM (99 mortos)
	1996 - Implantação do sistema de "slots"
	2003 - Acidente aéreo com avião da TAM (199 mortos)
2000	2005 - Inauguração do edifício-garagem
2010 -	2012 - Tombamento do Aeroporto de Congonhas pelo CONPRESP

Fonte: Mello[21]; INFRAERO[22]; CONPRESP[23].

A propósito destas funções alternativas do terminal, Congonhas consolidou-se como "espaço de lazer e utilidade" nas décadas de 1950 e 1960, quando a cidade ainda não contava com uma

21 Letícia Bandeira de Mello, *Aeroporto de Congonhas, Terminal de Passageiros*: histórias de construção. São Paulo: Premio, 2006.

22 INFRAERO, "Aeroporto de São Paulo/Congonhas", 2016a. Disponível em: http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/sao-paulo/aeroporto-de-sao-paulo-congonhas.html. Acesso em 19 de agosto de 2016.

23 CONPRESP, "Resolução 20/ CONPRESP/ 2011", 2011. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/20_11_1331334005.pdf. Acesso em 20 de agosto de 2016.

rede de serviços variada. Além de ter o único café 24 horas da cidade, "Congonhas também era um programa das famílias, que além do restaurante, frequentavam as 'prainhas' para assistir aos pousos e decolagens"[24]. A despeito de sua magnitude, até o presente, o aeroporto não está conectado ao sistema de transporte público sobre trilhos, apesar de as obras da Linha 17-Ouro do Metrô estarem em curso há vários anos.

3.2. Aeroporto Santos Dumont no Rio de Janeiro (RJ)

Nos anos 1930, a cidade do Rio de Janeiro como Distrito Federal necessitava de um aeroporto que estivesse em consonância com o seu papel para o Brasil, ou seja, evocando os valores do que era moderno. Inicialmente foram identificadas duas áreas propícias à implantação de um aeroporto (1) a Ponta do Calabouço (onde já atracavam os hidroaviões) e (2) Manguinhos, que recebia aeronaves em pouso e decolagem. A primeira ideia ganhou forma e em 1936 foi aberto o primeiro aeroporto civil do país, inclusive para aparelhos de maior porte[25].

Identificou-se a partir de indicações de páginas e matérias digitalizadas no link do website Acervo do Jornal O Globo as seguintes manchetes "Vamos ter um optimo aeroporto!" de 8 de dezembro de 1934 que nos pareceu referente a este aeroporto. Em 20 de outubro de 1936 tem uma placa indicando "Aeroporto Santos Dumont"[26]. Vale ressaltar, que o urbanista francês Alfred Agache também foi o idealizador do Aeroporto na década de 1930[27]. O Quadro 2 reúne alguns dados e fatos para análises e discussões pretendidas:

Quadro 2. Aeroporto Santos Dumont (RJ)

Décadas	Alguns dados e fatos
1930	1936 - Inauguração do primeiro aeroporto civil do país (inclusive para equipamentos de maior porte).
	1937 - Iniciado o concurso para Estação Central de Passageiros. O projeto ganhador foi o dos irmãos Marcelo e Milton Roberto.

24 Letícia Bandeira de Mello, *op. cit*, p. 64.

25 INFRAERO, "Aeroporto do Rio de Janeiro/Santos Dumont", 2016b. Disponível em: http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-do-rio-de-janeiro-santos-dumont/. Acesso em 09 de setembro de 2016.

26 Acervo O Globo, "Aeroporto Santos Dumont é inaugurado na Ponta do Calabouço, em 1936", 2013. Disponível em: http://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/aeroporto-santos-dumont-inaugurado-na-ponta-do-calabouco-em-1936-8891113. Acesso em 13 de setembro de 2016.

27 O Globo, *op. cit*.

1940	1945 - Inauguração da Estação Central de Passageiros, com linguagem arquitetônica moderna. Saguão central envidraçado com vistas para a pista de pouso e o panorama da Baía de Guanabara.
	1947 - Painel lateral de Paulo Werneck sobre a história da aviação, tendo como figura central Albert Santos Dumont.
1950	1951 - Inauguração de dois painéis: (1) Os primórdios da aviação; (2) Aviação Moderna de Cadmo Fausto. 1959 - Foi criada a ponte aérea entre este aeroporto e o de Congonhas (SP) num acordo entre as companhias aérea, onde qualquer bilhete valia em qualquer companhia.
1980	1987 - Começa a ser administrado pela Infraero.
1990	1998 - Em 13 de fevereiro, houve um incêndio, sendo o aeroporto reaberto em no ano seguinte. Em 1998 o prédio original foi tombado pelo INEPAC.
2000	2007 - Foi inaugurado um moderno terminal de embarque, sendo que o projeto do novo terminal é do arquiteto Sérgio Jardim.
2010	2016 - Sistema de veículo leve sobre trilhos - VLT Carioca interliga o Aeroporto com a zona portuária e a área central da cidade, bem como a Rodoviária Novo Rio.

Fonte: INFRAERO[28]; INEPAC[29]; Casa Vogue[30]; Torres[31]; VLT Carioca[32]; Coelho[33]; O Globo[34]

É evidente que o Quadro 2 não cobre todas as relações possíveis entre o aeroporto e a cidade, mas indica alguns elementos, que podem ser analisados a luz do *branding* e das aeromobilidades, a saber: (1) o nome do aeroporto se referir a Alberto Santos Dumont, considerado como um dos precursores da aviação; (2) a arquitetura modernista dos irmãos Marcelo e Milton Roberto; (3) algumas obras de arte que conectam a aviação e a cidade pelo viés histórico; (4) a atual interligação entre os modos de transportes ferroviário (pelo VLT) e aéreo, como uma visão contemporânea de intermodalidade.

28 INFRAERO, 2016b, *op. cit.*, p. 8.

29 INEPAC, "Estação de passageiros Aeroporto Santos Dumont", 2016. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/279. Acesso em 13 de setembro de 2016.

30 Casa Vogue, "A arte pública de Paulo Werneck", 2015. Disponível em: http://casavogue.globo.com/MostrasExpos/Arte/noticia/2015/01/arte-publica-de-paulo-werneck.html. Acesso em 13 de setembro de 2016.

31 Sergio Torres, "Santos Dumont deve reabrir neste mês", Jornal Folha de São Paulo, 1998. DIsponível em: http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff09069816.htm. Acesso em 13 de setembro de 2016.

32 VLT Carioca, 2016. disponível em: http://www.vltrio.com.br/. Acesso em 13 de setembro de 2016.

33 Patrícia Ingrid de Souza Coelho, *A importância da localização aeroportuária na qualidade do ar – o caso da expansão do Aeroporto Santos Dumont na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado, Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2006.

34 O Globo, *op. cit.*, p. 7.

A partir deste recorte analisado (Quadro 2) nos parece que a ideia "de estar a frente de seu tempo" ser uma das que mais se sobressaem na história urbana que conectam cidade e este aeroporto. Estratégias de *branding* podem ser empreendidas nesta direção indo além da valorização de apenas um elemento, mas do conjunto de elementos que colocam a cidade do Rio de Janeiro como vanguardista dentro do contexto regional do turismo.

3.3. Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha - Carlos Drummond de Andrade em Belo Horizonte (MG)

A relação deste aeroporto com a cidade é muito expressiva, pois até 1984 foi único de aviação regular na capital mineira. Do ponto de vista do turismo, percebe-se que o Aeroporto da Pampulha era, inclusive, tido como um atrativo turístico da cidade. Na matéria "Os bons passeios da Capital Mineira"[35], publicada no caderno de turismo da Folha de São Paulo em 1982, recomenda-se ao turista que visita Belo Horizonte: "[...] um passeio ao consagradouro da barragem da lagoa ou ficar esperando a descida de aviões no aeroporto, logo junto à barragem, quando as aeronaves mergulham a alguns metros acima da cabeça das pessoas".

Entre avanços e retrocessos, em 2002 o Aeroporto da Pampulha bateu o recorde com mais de 3 milhões de passageiros transportados. Contudo, agora está na contramão dos terminais aéreos mais movimentados do país, diferente do que ocorre com os aeroportos Santos Dumont (RJ) e Congonhas (SP), que permanecem competitivos. Grande parte do fluxo tem sido direcionado para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves / Confins - o número de passageiros embarcados somado aos desembarcados pelo transporte aéreo regular no ano de 2015 foram: no Aeroporto da Pampulha (MG) 503.411; no Aeroporto Santos Dumont (RJ) 9.561.615, e no Aeroporto de Congonhas (SP) 19.040.206, comprovando a diferença de fluxos entre os aeroportos[36] .

Parte dos argumentos se resume à restrição de crescimento pela indisponibilidade de espaço que há no entorno do Aeroporto da Pampulha (MG), já que este está numa área mais central da cidade, além de toda a política de expansão da cidade em direção à região norte (vide transferência da sede do Governo do Estado de Minas Gerais para a Cidade Administrativa localizada nesta zona do município em 2010). A seguir, o Quadro 3 ilustra dados e fatos para análises e discussões preliminares:

35 Folha de São Paulo, *Os bons passeios da capital mineira*, 03 de setembro de 1982, São Paulo/SP, p. 30.

36 INFRAERO, "Estatísticas", 2016c. Disponível em: http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatisticas/estatisticas.html. Acesso em 13 de setembro de 2016.

Quadro 3. Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha - Carlos Drummond de Andrade (MG):

Décadas	Alguns dados e fatos
1930	1933 - Inauguração do aeroporto com objetivo de atender aos voos do Correio Aéreo Militar.
	1937 - Inauguração da rota comercial Belo Horizonte - Rio - Belo Horizonte operada pela Panair do Brasil.
1940	1941 - Transferido para a Força Aérea Brasileira após a criação do Ministério da Aeronáutica.
	1943 - Pista é ampliada e concretada.
1950	1953 - Pista é novamente ampliada e recebe balizamento noturno.
1960	1961 - Além de um novo aumento da pista, entre em funcionamento um novo pátio de manobras para receber aeronaves de grande porte e os futuros jatos.
1970	1973 - O aeroporto passa a ser administrado pela estatal Infraero.
1980	1984 - Inauguração do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, Confins, o que fez com que 95% do movimento de passageiros fosse direcionado para este novo aeroporto.
1990	1990 - É introduzido as aeronaves a jato ligando este aeroporto à outras capitais do Brasil, o que gera uma maior procura por este aeroporto por conta de sua localização mais central.
2000	2002 - Registrou mais de 3 milhões de passageiros, batendo seu recorde.
	2002 – O aeroporto recebeu o complemento em seu nome e passou a ser chamado definitivamente de Aeroporto de Belo Horizonte/ Pampulha - Carlos Drummond de Andrade. O respeito e admiração pelo escritor Carlos Drummond de Andrade foi traduzida na homenagem a este mineiro de Itabira que viveu na capital por dezoito anos. Assim, seja através de livros como "O Fazendeiro do ar", ou mesmo de poemas como "Morte no Avião", observa-se relações com as aeromobilidades e com o *branding*. Tais relações podem ser potencializadas por meio de estratégias que considerem a história, a identidade e a memória impressa em patrimônios e seus simbolismos como vetores.
	2005 - 2007 - Processo de transferência dos voos de longa distância para o Aeroporto de Confins por determinação do extinto Departamento de Aviação Civil (DAC) e a Infraero. A partir daí se firma como um dos principais aeroportos regionais do país (sendo ainda polo de manutenção de aeronaves, aviação geral, executiva e regional).

2010	2013 - A pista foi reduzida para a adequação da rampa de transição.
	2016 - Além de empresas da aviação geral e executiva observa-se que apenas duas empresas aéreas regionais operam no aeroporto.

Fontes: INFRAERO[37]; Portal da Prefeitura de Belo Horizonte[38].

Percebe-se que há uma tendência de valorização da relação do Aeroporto de Confins e a cidade de Belo Horizonte. Isso é notado inclusive através da marca BH Airport, que está no bojo de sua concessão, realizada em 2014. A existência de um corredor (Linha Verde) interligando os dois aeroportos pode prover diferentes fruições relacionadas às aeromobilidades envolvendo estes equipamentos, a história urbana e o turismo. Se de um lado Confins se estrutura como um vetor de desenvolvimento regional, Pampulha pode se firmar cada vez mais como um aeroporto para a aviação geral e regional. O *branding* turístico de aeroportos proposto por Castro[39] pode auxiliar sobremaneira neste processo por meio de delineamento de estratégias que valorizem características locais e regionais.

4. Considerações Finais

A relação entre o patrimônio aeroportuário, a história urbana e a cidade turística se afirma de maneiras muito diferentes para cada caso analisado, sendo que a década de 1930 é quando há nas respectivas cidades a necessidade de se construir esses aeroportos. Em todos os três casos analisados houve a necessidade da construção de infraestruturas aeroportuárias mais robustas e mais modernas em um dado momento histórico (Aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro e Aeroporto de Guarulhos em São Paulo).

O *branding* turístico de aeroportos parece depender da análise de nuances que as aeromobilidades assumem no território da cidade turística. A julgar pela importância histórica destes aeroportos apresentados, seria possível discutir e executar políticas de integração de seus serviços e atratividades simbólicas ao turismo das cidades em que se encontram. Quando a arquitetura de aeroportos parece priorizar megaestruturas de aeroportos na era de "hubs globais"[40], a singeleza e o apelo artísticos destes aeroportos dizem muito sobre a história das aeromobilidades brasileiras. Por que não incorporá-las, de maneira sistemática, ao acervo turístico das cidades? Novos estudos podem considerar a ampliação do número de aeroportos brasileiros, prioritariamente envolvendo aeroportos que estejam no contexto de destinos indutores do desenvolvimento turístico regional no país.

37 INFRAERO, "Aeroporto Internacional de Belo Horizonte/Pampulha", 2016d. Disponível em: http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-belo-horizonte-pampulha-carlos-drummond-de-andrade. Acesso em 05 de setembro de 2016.

38 Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. "Aeroporto da Pampulha: a decolagem de BH para o mundo", 2013. Disponível em: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia do?evento=portlet&pAc=not&id Conteudo=119988&pIdPlc=&app=salanoticias. Acesso em 13 de setembro de 2016.

39 Rafael Castro, *op. cit.* p. 5

40 John Urry, *op. cit.* p. 3

TURISMO, PATRIMÔNIO E HISTÓRIA: O RIO DE JANEIRO ENQUANTO CIDADE TURÍSTICA NAS DIFERENTES TEMPORALIDADES.

VERA LÚCIA BOGÉA BORGES E PAULO CAVALCANTE DE OLIVEIRA JUNIOR

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

vera.borges@unirio.br paulocavalcante@unirio.br

RESUMEN: É possível dizer que cidade do Rio de Janeiro, desde a sua origem, mediu-se com a condição e a presença estrangeira, afinal, a sua fundação portuguesa constituiu um ato de desafio e resistência à presença francesa em diversos pontos da baía da Guanabara e, simultaneamente, foi, ela própria, urbe estrangeira em terras indígenas. Ao longo de seus 451 anos de existência, o Rio Janeiro passou por variados processos dentre os quais cumpre destacar esta longa experiência de medo e ameaça de invasão estrangeira, a expansão para diferentes áreas geográficas e a condição de capital federal do país. Vencidos os tempos da colonização portuguesa, do Império do Brasil e do início da República, na década de 1920, o prefeito Prado Junior empenhou-se em dotar a cidade com determinadas características cosmopolitas cujo objetivo era atrair turistas de diferentes nacionalidades. Por intermédio de fotografias, cartões postais e cartazes de viagem, a imagem do Rio de Janeiro ganhou projeção internacional e, gradativamente, a sua condição de cidade turística consolidou-se. Esta comunicação possui dois objetivos principais. Em primeiro lugar, identificar o patrimônio cultural e natural carioca e a maneira como este conjunto de bens foi percebido em algumas das reformas urbanas como, por exemplo, a reforma do prefeito Pereira Passos (1902-1906), o plano Agache (1928-1930) e o plano Policromático no governo do Estado da Guanabara, em 1965. Em segundo lugar, compreender alguns fatores de atração e de repulsão de turistas em relação à cidade do Rio de Janeiro, procurando rever a condição de seus atrativos como elementos intrínsecos à paisagem. Na contemporaneidade, a organização das cidades turísticas como locais constituídos para o consumo de paisagens, bens e serviços, a partir da preocupação com aqueles que vêm de fora, é uma importante chave de estudos para a cidade do Rio de Janeiro.

PALAVRAS CHAVE: Cidade Turística – Turismo – Patrimônio – História – Rio de Janeiro.

Introdução: algumas conexões entre o Rio de Janeiro e a presença estrangeira

Na história da América Portuguesa, a presença estrangeira foi uma marca constante presente tanto na documentação[1] quanto na historiografia referente ao tema. Desde o século XVI, a região que deu origem ao que conhecemos na atualidade como a cidade do Rio de Janeiro foi marcada por inúmeros conflitos envolvendo, por exemplo, portugueses, franceses e indígenas. Depois de superados os embates iniciais que procuraram afastar corsários e piratas, a fundação da cidade era considerada decisiva para a garantia da possessão portuguesa da região. Durante o período da colonização, o relato dos viajantes estrangeiros motivados por interesses comerciais, científicos, artísticos e/ou colonialistas ficaram em textos e imagens, uns mais outros e menos coerentes com realidade, mas cada um a sua maneira tinha informações sobre as diferenças e a diversidade carioca que passaram a contribuir para imagem sobre o Rio de Janeiro.

Por sua vez, a presença estrangeira também pode ser notada por intermédio dos imigrantes que passaram a viver na cidade, sendo motivados por dificuldades de ordem econômica, política e/ou religiosa que encontraram em seus países de origem. No momento em que o continente europeu se reerguia dos efeitos devastadores da Primeira Guerra Mundial, os destinos turísticos na América Latina despontavam com possibilidades bastante concretas. Neste sentido, as primeiras estruturas para o turismo foram estabelecidas na tentativa de transformar o país num destino adequado para receber os turistas estrangeiros. Enquanto capital federal, a cidade do Rio de Janeiro era apresentada pelas autoridades como maior porta de entrada no país. A partir do século XX, o Rio de Janeiro passou a figurar como uma das mais lindas cidades do mundo, procurando conquistar a condição de modelo de civilização nos trópicos. As paisagens naturais cariocas, as novas construções com a marca da arquitetura moderna e a hospitalidade do seu povo eram elementos muitos propagandeados. Assim, esta reflexão apresenta uma discussão acerca de algumas reformas urbanas cariocas no século XX, buscando estabelecer as relações entre estas modificações, a presença dos turistas na cidade as aproximações e as tensões no convívio com os residentes a partir da perspectiva do turismo na contemporaneidade.

Patrimônio cultural e natural carioca e algumas reformas urbanas no século XX

No século XX, o patrimônio cultural e natural do Rio de Janeiro passou por transformações decorrentes das inúmeras reformas urbanas cariocas. Em 1902, Francisco Franco Pereira Passos assumiu o cargo de prefeito do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, por intermédio da designação do presidente da República, Rodrigues Alves. A partir de um plano de obras gerenciadas pelo governo federal, a administração municipal tinha a tarefa de projetar e operar uma reforma urbana no centro carioca[2]. Em linhas gerais, de acordo com as autoridades, os principais objetivos podiam ser identificados no saneamento urbano, na reestruturação

1 João Cabral Mello Neto, *O Arquivo das Índias e o Brasil. Documentos para a História do Brasil existentes no Arquivo das Índias em Sevilha*, Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, Seção de Publicações, 1966.

2 André Nunes de Azevedo, *A Reforma Urbana do prefeito Pereira Passos e o ideal de uma civilização nos trópicos*, Rio de Janeiro: UERJ, 2015, ano XIV, n.2, pp.72-74.

viária e no melhoramento estético da cidade. Neste sentido, entre o período de 1903 e 1906, a administração de Pereira Passos estabeleceu ações no centro do Rio de Janeiro e na região sul[3] além de pretender interligar regiões distintas da cidade como, por exemplo, os bairros do subúrbio carioca[4].

A reforma urbana carioca comandada por Pereira Passos nos primórdios do século XX trouxe modificações à cidade do Rio de Janeiro, mas para além de suas transformações com a abertura de ruas, ligações entre os diferentes bairros e construções de prédios é importante considerar a visão elitista identificada por referenciais externos que marcaram suas ações. Em nome do progresso e de uma possível civilização almejada num país tropical com passado escravocrata e colonial, arbitrariedades foram cometidas em relação à população de baixa renda que parecia atrapalhar os planos das autoridades brasileiras nas diferentes esferas do poder. Como sintetizam Antônio Edmilson e Juliana Bandeira de Mello:

> O Rio de Janeiro é uma grande metrópole, avançada na sua arquitetura e renovada socialmente. A cidade maravilhosa está concluída, mas seu futuro não está assegurado. A direção conservadora, que se mantém, não sabe dar conta dos novos tempos, não se acostuma com as greves e sempre ameaça com sua potência autoritária. O cosmopolitismo, sem tradição, exclui da modernidade não os homens, mas as formas de transformá-los, ao mesmo tempo em que acentua a dependência externa, inviabilizando a formação de um mercado interno. As imagens da cidade são confusas, cheias de névoas, cabe a nós tentar dissipá-las e procurar entender o imaginário da construção da cidade do Rio de Janeiro[5].

No Distrito Federal, alguns anos mais tarde, Antonio da Silva Prado Junior exerceu o cargo de prefeito no período de 1926 a 1930, sendo deposto com o movimento liderado por Getúlio

---

3 Na época da Grande Reforma Urbana, os bairros do sentido sul eram aqueles que identificamos na atualidade como zona sul abrangendo os bairros de Botafogo, Catete, Copacabana, Cosme Velho, Flamengo, Gávea, Humaitá, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Laranjeiras, Leblon, Leme, Rocinha, São Conrado, Urca e Vidigal. O Maciço da Tijuca-Carioca é o principal elemento do relevo responsável pela beleza geográfica do Rio de Janeiro, além de dividi-lo, através da Serra da Carioca, nas clássicas Zona Norte e Zona Sul. *Guia Michelin Rio de Janeiro, Cidade e Estado*, Rio de Janeiro: Arturial Editorial, Graphos, 1990, p.146.

4 Azevedo, *op.cit.*,p.79-80. Em linhas gerais, o subúrbio pode ser compreendido como um lugar genuinamente popular e destinado às classes sociais mais baixas da sociedade e no caso carioca, frequentemente, desenvolvido ao longo da linha ferroviária. A reforma urbana de Pereira Passos contribui para consolidar a identificação do suburbano como algo depreciativo sendo identificado como regiões adjacentes à zona central da cidade. Nelson da Nóbrega Fernandes, *O rapto ideológico da categoria subúrbio*, Rio de Janeiro: Apicuri, FAPERJ, 2012.

5 Antônio Edmilson Martins Rodrigues, Juliana Oakim Bandeira de Mello, "As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro uma história de contrates", en *Revista Acervo*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, jan/jul, 2015, v.28, n.1, p.29.

Vargas. Mais uma vez, a ideia de plano de remodelação urbano da cidade do Rio de Janeiro passou a integrar as prioridades das autoridades brasileiras. Desta vez, o arquiteto e urbanista francês Donat-Afred Agache[6] participou como protagonista apresentando suas propostas de modificação urbana significativa a partir do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade também conhecido como Plano Agache. Em linhas gerais, a proposta era de organizar o crescimento do Rio de Janeiro, determinando áreas de expansão, prevendo a criação de redes de serviço e tratando da instalação da infraestrutura urbana.

A década de 1920 foi marcada por processos impactantes na história do Brasil. Neste período, a crise na hegemonia dos cafeicultores expressou-se por vigorosas manifestações tanto no plano cultural quanto no social. Desta forma, a Semana de Arte Moderna e as rebeliões dos tenentes mostravam alguns dos aspectos essenciais da crise. Além disso, o operariado aparecia na cena brasileira de forma dramática. Estas menções contribuíam para o entendimento de que o Plano Agache não foi apenas uma continuidade de propostas anteriores. Segundo Antonio Edmilson[7], esta reforma da cidade recebeu pressão do Clube de Engenharia que considerou um absurdo a escolha de profissionais estrangeiros para a execução da proposta. Somado a isso, a entrada da cidade na estética modernista era marcada pela tensão do debate que tinha como base a possibilidade de escolha entre Agache[8] e Le Corbusier[9]. Certamente, uma das grandes polêmicas da época envolveu a demolição do morro do Castelo e com seus defensores alegando que isto garantiria a melhoria nas condições de salubridade da cidade. A ideia de uma nova linha de circulação, futura avenida Chile, ainda tinha em seu traçado, como obstáculos, os morros de Santo Antônio e do Senado. Por sua vez, os críticos da proposta apresentavam-se como defensores das tradições históricas da cidade e reconheciam na manutenção do morro do Castelo um elemento importante relacionado à memória da fundação da cidade. Vale destacar que em 1922, a celebração pelo Centenário da Independência impactou diretamente a então capital federal com a Exposição Internacional do Rio de Janeiro e seu objetivo de incentivar o intercâmbio comercial com as nações amigas, como Inglaterra, Estados Unidos, França, Itália dentre outras. Assim, foram construídos edifícios monumentais que abrigaram os *stands* de

6 Vicent Berdoulay, "Modernismo e espaço público, o Plano Agache do Rio de Janeiro" en *Revista Território*, Rio de Janeiro, UFRJ, set/out, 2003, ano VII, n.11, 12 e 13, p.1-10.

7 Rodrigues, *op.cit*, p.29-35.

8 Em termos gerais, valorizava o espaço urbano como capital e mercadoria por intermédio do processo de verticalização ao utilizar uma novidade para a época, isto é, o "arranha-céu". Portanto, suas propostas faziam parte de um modernismo que pode ser considerado como bem comportado. Rodrigues, *op. cit.*, p.31-32.

9 Entre 1927 e 1930, Le Corbusier ministrou conferências e elaborou projetos de urbanismo para diversos países incluindo o Brasil. Em 1929, participou da organização do I Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), cujas resoluções finais estabeleceram os princípios de atuação do movimento moderno na Disponible en arquitetura. http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/biografias/le_corbusier [Fecha de consulta 17 de agosto de 2016].

diversos países e de todos os estados brasileiros[10]. Certamente, com o desmonte, a esplanada do Castelo, que vai da rua atualmente São José até o Aterro do Flamengo, imprimiu uma nova fisionomia ao Rio de Janeiro. Apesar de não ter sido inteiramente aplicado, o Plano Agache serviu de base para outros Planos Diretores adotados posteriormente.

A ideia de mudar a capital para o interior do Brasil era antiga e relacionada a diversos argumentos como o desenvolvimento de outras regiões nacionais e questões de segurança nacional. Dentre as várias propostas elaboradas ao longo do tempo, destacamos duas. Em 1938, Carmen Portinho[11] apresentou uma tese para a conclusão do curso em urbanismo na Universidade do Distrito Federal intitulada Anteprojeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central com o projeto de construção de uma cidade inteiramente moderna. Posteriormente, o vitorioso projeto urbano de Lúcio Costa e a arquitetura de Oscar Niemeyer deram origem à Brasília.

Com a decorrente formação do Estado da Guanabara[12], os desafios locais se agigantavam com destaque para o crescimento populacional, o aumento na circulação de automóveis incentivado pela política desenvolvimentista e a ocupação desenfreada das encostas cariocas com a proliferação das favelas. Estes conjuntos de habitações populares nos quais residiam as pessoas de baixa renda cresceram numa velocidade impressionante chegando a representar mais de 10% da população da Guanabara. Desta forma, na década de 1960, o Plano de Desenvolvimento em longo prazo para o Estado da Guanabara, também conhecido como Plano Doxiadis,[13] sintetizava uma proposta urbanística para garantir a liderança da cidade do Rio de Janeiro no cenário nacional e prepará-la para o ano 2000, considerada data simbólica de uma nova era[14].

---

10 Disponible en http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20 [Fecha de consulta 17 de agosto de 2016].

11 Engenheira e militante feminista (1903-2001) que se mudou muito cedo para o Rio de Janeiro. Em 1919, participou da organização do movimento sufragista junto com Bertha Lutz. Alguns anos depois, formou-se em engenharia civil na Escola Politécnica da Universidade do Brasil, sendo uma das primeiras mulheres a se formar no Brasil e teve uma brilhante carreira profissional. Ao longo da sua vida, levantou importantes bandeiras de luta como, por exemplo, a proposta de que as mulheres não mudassem o nome ao se casar, numa atitude demonstrativa de independência e resistência. Inclusive, Carmen não adotou o nome do marido, o arquiteto Affonso Eduardo Reidy. Disponible em http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/biografias/carmen_portinho [Fecha de consulta 17 de agosto de 2016].

12 Entre 1960-1975, Estado do Brasil sucessor do Distrito Federal e que existiu na área que corresponde ao atual município do Rio de Janeiro.

13 Em referência ao arquiteto e urbanista grego Constantinos Doxiádis (1913-1975) que foi contratado pelo então governador da Guanabara, Carlos Lacerda. Naquele momento, o paradigma do urbanismo moderno e o movimento de contestação deste modelo, liderado por Doxiádis, tinham eco nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAMs, projetando internacionalmente muitos profissionais. Rodrigues, *op.cit.*, p.43.

14 Juliana Oakim Bandeira de Mello, *A Cidade, o urbanista, o plano, Um estudo da Guanabara por Doxiadis*, Rio de Janeiro: UERJ, 2012, p.88.

É importante destacar que a importância real do Plano Doxiadis foi reduzida uma vez que suas duas principais diretrizes não foram cumpridas, isto é, o treinamento de profissionais e a execução de planos quinquenais. Neste sentido, o Plano Doxiadis acabou sendo esquecido e até mesmo confundido com outras propostas urbanísticas que vieram posteriormente[15]. Em 1971, o Plano das Linhas Policromáticas apresentou um projeto no qual a cidade possuiria um anel rodoviário que circundaria os maciços da Tijuca e Pedra Branca sendo cortado por quatro autoestradas. Apenas na década de 1990, a Linha Vermelha, responsável pela ligação entre a Zona Sul, o Aeroporto Internacional na Ilha do Governador e a rodovia Presidente Dutra, e a Linha Amarela, responsável pela ligação entre a zona oeste e a ilha do Fundão foram concluídas. Já as vias expressas da Linha Verde, ligando a rodovia Presidente Dutra e a zona sul, e a Linha Azul, garantindo a conexão entre o Recreio dos Bandeirantes e a estrada Rio-Petrópolis, ficaram apenas no campo dos projetos nunca realizados[16].

A cidade do Rio de Janeiro e os turistas: entre atração e repulsão

A partir do século XX, gradativamente, o Rio de Janeiro conquistou projeção internacional e esta condição fez com que os turistas passassem a incluir a cidade em seus itinerários de viagem. Assim, além das belezas naturais atrativas, era necessário que os elementos centrais ligados ao turismo[17] estivessem estabelecidos na então capital federal. As paisagens naturais cariocas e a tentativa de levar à cidade traços da arquitetura moderna com a construção de prédios e a abertura de vias, promovidas principalmente com a reforma Pereira Passos e o plano Agache, pareciam atender às expectativas dos viajantes que elegiam o Rio de Janeiro enquanto destino turístico.

De acordo com alguns especialistas[18], a paisagem pode ser considerada como um dos motores fundamentais do turismo, sendo essencial para o estabelecimento da atividade. A escolha e a admiração pela paisagem local pode ser fator determinante para a motivação e/ou atração na escolha do lugar turístico a ser visitado. É importante destacar que além da paisagem de tirar o fôlego dos estrangeiros, em 1910, a inauguração do novo porto do Rio de Janeiro permitiu que os viajantes chegassem diretamente no centro da cidade. Na década seguinte, a inovação da

15 Mello, *op. cit.*, p.89-90.

16 Rodrigues, *op. cit.*, p.47.

17 Na década de 1920, os grandes hotéis como o Copacabana Palace e o Glória foram inaugurados com serviços no padrão internacional, as agências de viagem surgiram e ações mais sistemáticas das autoridades nas diferentes esferas passaram a ser adotadas com objetivo de atrair e receber visitantes. Bianca Freire-Medeiros e Celso Castro, Destino: Cidade Maravilhosa, In, Celso Castro, Valéria Lima Guimarães, Aline Montenegro Magalhães, História do Turismo no Brasil, Rio de Janeiro, FGV, 2013, p.16.

18 Ulpiano T. Bezerra de Meneses, A paisagem como fato cultural, In: Eduardo Yázigi (Org.). Turismo e Paisagem, São Paulo, Contexto, 2002. Maria da Glória Lanei da Silva, Cidades turísticas: identidades e cenários do lazer, São Paulo, Aleph, 2004.

travessia aérea do Atlântico Sul[19] garantiu, posteriormente, que as companhias aéreas pudessem explorar a trajeto oferecendo inovações e comodidade aos turistas que pretenderam visitá-la. Assim:

> Nos cartazes publicitários desse tempo, a cidade vista do barco tem como referência o Pão de Açúcar. Os aviões por sua vez, chegam pelo alto e pelo interior do continente, invertendo o ponto de vista náutico. A Pedra da Gávea surge como marco da paisagem, mas é a montanha do Corcovado que se impõe ao olhar. A representação do voo noturno lembra Saint-Exupéry, o aviador-escritor francês que tematizou em romance o que voar à noite. O cartaz ilustra que até a noite o Rio brilhava. Os cartazes definem a cidade como paisagem natural. Tudo isso antes da estátua do Cristo Redentor existir.[20]

Ainda na década de 1920, a imprensa carioca servia de importante canal para a compreensão dos novos ventos da modernidade que traziam turistas à cidade. Os problemas cotidianos do Rio de Janeiro como, por exemplo, o abandono do subúrbio, transportes públicos deficitários, problemas crônicos com eletricidade, água e saneamento básico, demonstravam o descompasso em relação à cidade como local turístico[21]. Pelas páginas dos jornais e revistas, os turistas podiam ser identificados pelos estigmas de *deslumbrados, consumistas, possuidores de máquinas fotográficas que pretendiam registrar tudo*. Em síntese, o turista estrangeiro era visto como um estranho que desconhecia as mazelas da realidade brasileira, os costumes, os hábitos e a língua do Brasil. Ao longo do processo histórico do século XX, a convivência entre turistas e cariocas foi marcada por tensões e desconfortos e as pontes do convívio tiveram que ser reconstruídas várias vezes.

Considerações finais

A cidade do Rio de Janeiro passou a ser conhecida e celebrada por sua posição geográfica entre o mar e a montanha que lhe confere beleza singular. Nas interações cruzadas entre turismo e história, ao longo do século XX, além da paisagem natural carioca, outros importantes elementos foram incorporados ao Rio de Janeiro enquanto destino com destaque para os traços culturais dentre os quais destacamos o carnaval, a música e marca descontraída de um balneário que parecia local perfeito para o descanso e o lazer.

O contexto histórico pós-1945 revigorou as posibilidades de realização das viagens transatlânticas.

---

19 Em 1922, os portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral realizaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul com a realização da viagem entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Disponible en http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/p25.html [Fecha de consulta: 21 de agosto 2016].

20 *Catálogo da exposição Rio de Janeiro como destino: cartazes de viagem, 1910-1970*, Coleção Berardo, Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2015, p.7.

21 Vera Lúcia Bogéa Borges, Crissy Bellagamba, "O turismo na cidade do Rio de Janeiro: História e Humor nas Revistas Ilustradas da década de 1920", en *Revista Cenário*, Brasília, 2014, v.2, n.3, pp.31-46.

Além disso, o convívio com o carioca, frequentemente descrito como alegre, sorridente e acolhedor em relação ao visitante, tinha uma dupla função, isto é, procurava servir de atrativo aos turistas pela hospitalidade e, também, contribuía para que eles cobiçassem o modo de viver carioca.

Todavia, nas diferentes temporalidades, a idealização turística do Rio de Janeiro não pode ignorar tanto as diferenças abissais entre os bairros cariocas, frequentados ou não pelos turistas, quanto a constatação de que parcela substancial dos residentes não usufrui da tal *cidade maravilhosa* difundida mundo a fora. Diante das disparidades cariocas, talvez a presença dos turistas com outros referenciais culturais possam contribuir para a busca de soluções próprias para os desafios do Rio de Janeiro, colaborando para dinamizar a sua condição de cidade turística.

Referências bibliográficas

Azevedo, André Nunes de, "A Reforma Urbana do prefeito Pereira Passos e o ideal de uma civilização nos trópicos", en *Revista Intellèctus*, Rio de Janeiro: UERJ, 2015, Ano XIV, n.2, pp.72-87.

Berdoulay, Vicent, "Modernismo e espaço público: o Plano Agache do Rio de Janeiro", en *Revista Território*, Rio de Janeiro: UFRJ, set/out 2003, ano VII, n.11, 12 e 13, pp.1-10.

Borges, Vera Lúcia Bogéa, Bellagamba, Crissy, "O turismo na cidade do Rio de Janeiro: História e Humor nas Revistas Ilustradas da década de 1920", en *Revista Cenário*, Brasília: UnB, 2014, v.2, n.3, pp.31-46.

Catálogo da exposição Rio de Janeiro como destino: cartazes de viagem, 1910-1970, Coleção Berardo, Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2015.

Dencker, Ada de Freitas Maneti, ISSA, Yara, Silvia Marques de Melo, "Processos de Turistificação: dinâmicas de inclusão e exclusão de Comunidades Locais", en *IV SeminTUR – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL*, Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2006, pp.1-15.

Fernandes, Nelson da Nóbrega, *O rapto ideológico da categoria subúrbio*, Rio de Janeiro: Apicuri FAPERJ, 2012.

Freire-Medeiros, Bianca; Castro, Celso. "Destino: Cidade Maravilhosa", en Celso Castro, Valéria Lima Guimarães, Aline Montenegro Magalhães (orgs), *História do Turismo no Brasil*, Rio de Janeiro: FGV, 2013, pp.16-36.

Guia Michelin Rio de Janeiro, Cidade e Estado, Rio de Janeiro: Arturial Editorial, Graphos, 1990

Le Courbisier, Disponible en http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/biografias/le_corbusier [Fecha de consulta: 17 de agosto de 2016]

Lobo, Eulália Maria Laymeyer. "Historiografia do Rio de Janeiro", en *Revista Brasileira de História: historiografia proposta e práticas*. São Paulo: ANPUH/Contexto, 1995, v.15. nº30, pp.45-62.

Mello, Juliana Oakim Bandeira de, *A Cidade, o urbanista, o plano, Um estudo da Guanabara por Doxiadis*, Rio de Janeiro: UERJ, 2012. Monografia do curso de Especialização em Sociologia Urbana.

Mello Neto, João Cabral *O Arquivo das Índias e o Brasil*. Documentos para a História do Brasil existentes no Arquivo das Índias em Sevilha, Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores, Seção de Publicações, 1966.

Menezes, Ulpiano T. Bezerra de Meneses, "A paisagem como fato cultural", en Eduardo Yázigi (org.). *Turismo e Paisagem*, São Paulo: Contexto, 2002.

Motta, Marly Silva da, "A fusão da Guanabara com o Estado do Rio: desafios e desencantos" en Américo Freire, Carlos Eduardo Sarmento, Marly Silva da Motta (orgs) *Um Estado em questão: os 25 anos do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 2001, pp.19-56.

Portinho, Carmem, Disponible en: http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/biografias/carmen_portinho [Fecha de consulta: 17 de agosto de 2016].

Reis, Fernando, *Gago Coutinho*, Disponible en: http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/p25.html [Fecha de consulta: 21 de agosto de 2016].

Rodrigues, Antônio Edmilson Martins, Mello, Juliana Oakim Bandeira de, "As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro uma história de contrates", en *Revista Acervo*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, jan/jul 2015, v.28, n.1, pp.19-53.

"¡VISITE BUENOS AIRES!": LA CONSTRUCCIÓN DE UNA IMAGEN TURÍSTICA PARA LA CIUDAD EN LAS GUÍAS DE VIAJE (1900-1950).

MERCEDES GONZÁLEZ BRACCO

UBA-CONICET

mercedesbracco@yahoo.com.ar

RESUMEN: Hoy en día, la industria turística nos ofrece destinos de viaje a través de ciertas imágenes repetidas para ser fijadas como icónicas. Al pensar en Buenos Aires, el obelisco, la Plaza de Mayo y el Palacio del Congreso son algunos de estos lugares propuestos como sinécdoque de la ciudad. Ahora bien, ¿en qué momento surgieron estas imágenes? ¿cuáles fueron los criterios de selección? ¿a quiénes estaban destinadas? ¿qué decían (y aún dicen) de la ciudad? Partimos de la hipótesis de que existe una "imagen turística" de Buenos Aires que acompañó la construcción del Estado-nación, pero que también formó parte del desarrollo de nuevas tecnologías y la creciente mercantilización del ocio en un contexto de surgimiento de la sociedad de masas. En atención a la importancia de las guías de viaje en dicho proceso, analizamos una serie de fotografías que, circulando en materiales de lectura bajo diversas denominaciones ("manual del viajero", "guía del viajero", "guía turística") fueron reunidas con la intención de mostrar la ciudad a los posibles visitantes. Allí observamos qué imágenes fueron seleccionadas y de qué manera fueron presentadas en distintos momentos, atendiendo a los cambios y permanencias de las imágenes a lo largo de la primera mitad del siglo XX.

En términos más amplios, el propósito de este trabajo es contribuir al estudio acerca del modo en que se construye la mirada sobre la ciudad. Poniendo en diálogo el campo de la historia cultural urbana con el del turismo proponemos un eje de análisis que complemente y enriquezca los abordajes tradicionales, a partir de introducir la "imagen turística" como parte importante de la construcción simbólica y material de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: historia urbana – turismo - Buenos Aires – imagen turística – guías turísticas.

Son varios los autores que destacan el rol del turismo en la construcción de las representaciones del paisaje. La "imagen turística" funciona como carta de presentación, ícono y sinécdoque del espacio a ser promocionado. Para abordar esta cuestión, interesa aquí recuperar la noción de "figura" en los términos propuestos por Graciela Silvestri, es decir, como una configuración externa, que muestra la apariencia de las cosas, y que puede por un lado percibirse y por otro lado fabricarse. Esto quiere decir que no hay esencia, sino una construcción social que posee la particularidad, según la autora, de resultar mucho más resistente que los relatos históricos, atravesando las capas sociales como artefactos culturales de larga duración. Así como los mapas, postales y otros instrumentos visuales, también las guías de viaje se constituyen como "medios para la orientación en el espacio, descripciones que promueven el conocimiento o avalan la definición turística del territorio"[1].

Las nuevas posibilidades brindadas por la reproductibilidad técnica sistematizan y simplifican este conocimiento, sedimentando estas representaciones en objetos. No se trata, sin embargo, de objetos corrientes, sino de objetos referenciales que funcionan como nexo narrativo con su lugar de origen. La posibilidad de circulación y significación de dichos objetos es inescindible del surgimiento del capitalismo y la modernidad: "la creación de estos objetos narrados depende de ficciones y abstracciones del yo burgués, por un lado, y de la economía de intercambio, por otro. En las fases finales del capitalismo tardío, la historia misma aparece como mercancía"[2].

Si Barthes indica que "la fotografía repite mecánicamente lo que nunca más podrá repetirse existencialmente"[3], puede pensarse que esta reproductibilidad crea una ciudad-imagen antes que una imagen de ciudad. No obstante, dicha imposibilidad de repetición existencial es retomada por la construcción de la imagen turística de la ciudad mediante categorías clasificatorias que la ponen en valor, subrayando distintos fragmentos como "antiguo", "moderno", "confortable", "novedoso", "único", "extraordinario", proponiendo organizaciones diversas de este palimpsesto visual hasta que encuentra su forma (narración) si no definitiva, al menos consolidada.

Para el análisis histórico de la imagen de la ciudad de Buenos Aires, contamos con pocos pero importantes antecedentes como los trabajos de Graciela Silvestri referidos a la construcción de la pampa y el Riachuelo como paisajes[4], o el estudio de la imagen del espacio público porteño de Marta Mirás[5]. Para esta presentación interesa retomar de esta última autora su pregunta por las condiciones urbanas y visuales que fueron seleccionadas para configurar estas imágenes a partir de un trabajo paralelo sobre el desarrollo del medio (la fotografía) y el objeto (la imagen) como parte de una construcción entrelazada de motivos, encuadres, iluminación y recortes.

---

1 Graciela Silvestri, *El lugar común. Una historia de las figuras del paisaje en el Río de la Plata*, Buenos Aires: Edhasa, 2011, p.23.

2 Susan Stewart, *El ansia*, Rosario: Beatriz Viterbo, 2013, p.13.

3 Roland Barthes, *La cámara lúcida*, Buenos Aires: Paidós, 2012, p.29.

4 Graciela Silvestri, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Bernal: UNQ, 2004; y *El lugar común*, op.cit.

5 Marta Mirás, *Imágenes del espacio público. Paisaje, ciudad y arquitectura, una historia cultural de Buenos Aires, 1880-1910*, Buenos Aires: Concentra, 2014.

De esta manera, mientras en un trabajo anterior Silvestri indica que las imágenes para representar la Nación fueron seleccionadas dentro de un repertorio que enfatiza lo sublime y lo natural[6], Mirás observa que la imagen construida para mostrar Buenos Aires subraya lo urbano por sobre el paisaje natural para diferenciarse del interior del país, recortando además el sector centro-norte para enfatizar la prosperidad de la ciudad. Esto da cuenta de la importancia otorgada a lo "nuevo", es decir, a la modernización como valor principal de una ciudad que buscaba mostrarse como gran metrópolis ante propios y extraños. Este pasaje se observa también al analizar el trabajo de aquellos fotógrafos encargados de mostrar los avances de la urbe pujante, sedimentando miradas sobre ciertos paisajes en un camino-relato que va de lo rural a lo urbano, de lo colonial a lo metropolitano, de la modernidad europea a la vernácula: el río, el puerto, el boulevard, el parque y el obelisco son los principales mojones de este recorrido[7].

Ahora bien, en tanto mediador de la relación del visitante con el destino, las guías de turismo tienen sus particularidades. Por un lado, se trata en sí mismo de un elemento complejo, ya que vincula imágenes con explicaciones organizadas de manera jerarquizada, con datos y estrategias narrativas que buscan reforzar los atributos presentados mediante dichas imágenes constituyendo además una pedagogía del turista (mostrándole por dónde caminar, qué ver, qué hacer, cómo interpretar lo visitado). Por el otro, contribuye a la creación de un imaginario que otorga un sentido claro y distintivo que permite singularizar el destino presentado asociándolo con ciertos paisajes, actividades o íconos, como por ejemplo: Río de Janeiro-carnaval, Acapulco-playa, Las Leñas-esquí. Estas construcciones confluyen en el surgimiento de la imagen turística.

Al estudiar las guías de Buenos Aires producidas hasta mediados del siglo XX, una primera pregunta que surge es a quiénes están dirigidas. Tanto en sus imágenes como es sus textos es posible observar que se hacen eco del proyecto de modernización nacional, mostrando a Buenos Aires como cabeza o sinécdoque de los avances del país en un momento en el cual la idea de turismo no se asociaba específicamente a lo urbano[8]. En consecuencia, entendemos que estos materiales – sobre todo las guías de principios de siglo XX - buscaban cubrir necesidades de

---

6 Graciela Silvestri, ""Postales argentinas", en Altamirano, Carlos, *La Argentina del siglo XX*, Buenos Aires: Ariel-UNQ.

7 Entre otros, Sameer Makarius, *Buenos Aires, mi ciudad*, Buenos Aires: EUDEBA, 1963; Luis Príamo, *Imágenes de Buenos Aires 1915-1940*, Buenos Aires: Fundación Antorchas, 1998; Horacio Coppola; Facundo de Zuviría y Adrián Gorelik, *Buenos Aires [Coppola+Zuviría]*, Buenos Aires, 2012; Alberto Alfaro y Jorge Bellati, *Revelando Buenos Aires. Fotos de la Colección Bizzioli 1870-1880*, Buenos Aires: Albe, 2013; Daniel Balmaceda, *Buenos Aires en la mira*, Buenos Aires: Sudamericana, 2014.

8 Si bien hay autores que destacan la mirada hacia las ciudades desde los viajes de aprendizaje inspirados en los Grand Tour ingleses (por ejemplo Keith Hanley y John K. Walton, *Constructing Cultural Tourism: John Ruskin and the Tourist Gaze*, Bristol, Buffalo and Toronto: Channel View Publications, 2010), los viajes de ocio fueron tradicionalmente vinculados al descanso bucólico y reparador de las tensiones de la vida urbana. Al respecto puede verse Cordin, Alain, *El territorio vacío. Occidente y la invención de la playa* (1750-1840), Barcelona: Grijalbo-Mondadori, 1993.

información (no estrictamente turística) del hombre de negocios o de potenciales inmigrantes. A pesar de que estos destinatarios no son estrictamente "turistas", dado que aquí también se trata de dar una presentación de la ciudad a los visitantes mostrando qué esperar y cómo manejarse en ella, optamos por incluirlas en este conjunto. Por otra parte, el deslizamiento entre aquellos primeros destinatarios y los viajeros y turistas no cambia demasiado el discurso acerca de lo que se promueve y se muestra como elementos destacados de la ciudad. De hecho, es posible observar importantes permanencias en términos de contenido.

Ya los textos introductorios de las guías analizadas muestran una primera permanencia al presentar como objetivo principal llenar un "vacío", en tanto se sostiene que no existen materiales adecuados sobre el país (o la ciudad, según el caso):

> "La *Guía Ilustrada de Buenos Aires* que hoy sale á la luz, creo que viene á llenar, sino en absoluto, en su justo medio, una necesidad sentida muy principalmente por los numerosos viajeros que diariamente arriban á esta ciudad"[9]

> "Hasta ahora no ha sido publicado un Manual de Turismo sobre Buenos Aires y la República Argentina en un formato sencillo y a un precio módico y esperamos llenar esta necesidad con la presente publicación"[10]

Para llenar este vacío es necesario crear una imagen de la ciudad. Con un relato inicialmente textual pero crecientemente visual, las guías operan como artefactos de propaganda, mostrando la "civilidad" y "progreso" de un territorio considerado aún como ignoto por el gran público extranjero (europeo-norteamericano). En tal sentido, la imagen creada para mostrar a Buenos Aires será la del *cosmopolitismo*, adaptando un "arquetipo foráneo, cuyo montaje involucraba derrumbar parte de las reliquias urbanas, ocultar tradiciones locales, edificar un nuevo escenario (…) y fomentar una imagen aceptable para los cánones metropolitanos"[11]. Estas ideas son las que van a ir plasmándose en la representación de Buenos Aires como la "ciudad europea" en América, *locus* registrado y recogido en diarios de viajeros, guías de inmigrantes y manuales de turismo de manera sostenida a pesar de las contradicciones que esto acarreaba[12]:

---

9 Agustín Etchepareborda, "Al lector", en Arturo Pereyra y Florencio Fernández Gómez, *Guía ilustrada de Buenos Aires para el viajero a la República Argentina*, Buenos Aires: Agustín Etchepareborda Librero Editor, 1900, s/p.

10 Walter Swindon, *Buenos Aires y la República Argentina. Manual de Turismo*, s/e, 1926, p.3.

11 Álvaro Fernández Bravo, "Celebraciones centenarias: nacionalismo y cosmopolitismo en las conmemoraciones de la Independencia. Buenos Aires, 1910 – Río de Janeiro, 1922", en Jens Andermann y Beatriz González Stephan, *Galerías del progreso. Museos, exposiciones y cultura visual en América Latina*, Rosario: Beatriz Viterbo, p.353.

12 De acuerdo con Adrián Gorelik, algunas grietas de esta construcción pueden verse a partir de las reflexiones y propuestas de Sarmiento, quien rechazaba la emulación a la vieja y anquilosada Europa y

> "Es así que en su aspecto estético, Buenos Aires, en vez de producir desilusión en los europeos que llegan por primera vez, produce en cambio el efecto contrario, causando estupor por su grandiosidad y desagrado en no pocos por su semejanza con las grandes capitales de Europa. Pero aunque esto asombre a los ilusos o ignorantes que sueñan con cosas raras y que quisieran encontrarse entre hombres primitivos cubiertos de pieles, es una prueba palpable de la vitalidad del país y de su riqueza"[13]

> "Como el autor, por ser europeo, conoce los extravíos de juicio del Viejo Mundo en su apreciación de los países sudamericanos – defectos de los que también participaba antes de visitar la tierra argentina en un viaje de observación -, su obra va encaminada á desvanecer preocupaciones, falsedades é ignorancias que casi han tomado el carácter de verdades indiscutibles"[14]

> "El propósito que guio la edición de este volumen ha sido, en suma, demostrar que en el extremo del hemisferio occidental existe un pueblo cordial, en condiciones de ofrecer en provecho del viajero una hospitalidad tradicional, complementada con los medios más modernos para convertir su visita a la Argentina en la más grata y memorable de las experiencias"[15]

Desde ya que este arquetipo que la haría aceptable a los "*cánones metropolitanos"* no es fijo, sino que se modifica a partir del otro elemento elegido para la construcción de la imagen buscada

---

en cambio proponía como modelo la pujanza y movilidad social de Estados Unidos. Frente al proyecto de Alvear de consolidación del centro tradicional, su propuesta de crear un "Parque Central" en Palermo (emulación del Central Park neoyorkino), por fuera de la ciudad consolidada muestra la voluntad de Sarmiento de armar un nuevo centro que representara a Buenos Aires como la nueva ciudad americana. Otro momento donde se avizora esta grieta es cuando la elite comienza a sentirse invadida por la "Europa real", asistiendo azorados al crecimiento caótico de la ciudad en manos de las masas inmigrantes, que transformaban materialmente la ciudad con estilos arquitectónicos eclécticos. No obstante, la percepción de los viajeros europeos, sobre todo del Centenario en adelante, van a contribuir a consolidar una imagen de ciudad europea, ya que – de acuerdo a la paradoja señalada por Gorelik - para su mirada la abundancia de inmigrantes europeos y la arquitectura ecléctica transformaba a la ciudad en un lugar familiar. De esta manera la imagen europea de Buenos Aires se cristaliza a medida que avanza el siglo XX y ya no se ve modificada por los cambios posteriores que atravesó la ciudad (Adrián Gorelik, "¿Buenos Aires europea? Mutaciones de una identificación controvertida", en *Miradas sobre Buenos Aires*, Buenos Aires: Siglo XXI, 2004, pp.71-94.)

13 Giusseppe Ceppi, *Guida dell'emigrante italiano alla Repubblica Argentina*, Buenos Aires: Stabilimento Tipográfico Roma, 1900, p.68 (n/t).

14 Vicente Blasco Ibáñez, *Argentina y sus grandezas*, Madrid: La editorial española americana, 1910, p.5.

15 Administración General de Parques Nacionales y Turismo, *Visión de Argentina*, Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas de la Nación, 1950, p.8.

para presentar la ciudad: la *modernidad*. Así, encontramos que tanto los textos como las imágenes - e incluso las publicidades insertas en muchas de estas guías - mostrarán cómo en Buenos Aires es posible encontrarse con "lo último", "lo más importante" o "lo más moderno", atestiguado en paisajes y objetos urbanos que se van actualizando a lo largo del periodo analizado. Esto se deduce a partir de las sucesivas ediciones de estos materiales, que buscaban reeditar ante propios y ajenos los vertiginosos cambios que sufrían la ciudad y el país (según el caso):

> "Si en todos los países europeos, incluyo en aquellos que sufren pocas transformaciones, es necesario revisar sus *Baedeker*, porque la experiencia indica que quedan rápidamente desactualizadas, cuánto más se hace necesario en un país como el nuestro, sujeto al rápido desarrollo y sorprendente progreso interno tanto desde el punto de vista urbano como del industrial y comercial"[16]

> "La ciudad de los tiempos coloniales era un minúsculo grupo de casas esparcidas en un vasto terreno, como si cada edificio fuese un jalón indicador de futuras construcciones. La moderna Argentina se ha encargado de llenar y aun rebasar las gigantescas urbes que imaginaron los héroes del coloniaje"[17]

> "Los progresos de Buenos Aires son extraordinarios en todo sentido. En materia de edificación ha llegado al máximo de la modernidad, en pujanza, en estilos y comodidades. En todos los barrios del municipio se levantan edificios de primer orden. Y paralelamente a sus construcciones, se hermosean todos los sectores de la ciudad con parques suntuosos, plazas y paseos públicos ajustados a las exigencias más castizas de la jardinería y exornados por monumentos estatuarios en donde el arte y la tradición histórica, de consuno, consagran un sentido armonioso de refinamiento en materia de urbanización"[18]

En cuanto a las imágenes que construyen esta Buenos Aires turística, seguimos el trabajo de Santillán, quien elabora un análisis semántico de las imágenes destinadas al turismo fundamentado en los principios de 1) fragmentación (seleccionando qué se muestra y qué no), 2) tematización (proponiendo el vínculo entre un motivo y un concepto), 3) romantización (descontextualizando las imágenes para generar un efecto de comunión íntima con el visitante) y 4) estereotipación (congelando un tipo de percepción específica para ser difundida y perpetuada)[19].

Para el caso analizado, encontramos que para mostrar cosmopolitismo y modernidad se utilizan mayormente tres estrategias. La primera y más utilizada es la que aborda la doble función de

---

16 Alberto B. Martínez, *Baedeker de la República Argentina*, 2º Ed, Buenos Aires: Peuser, 1904, p.IX.

17 Vicente Blasco Ibáñez, *Argentina y sus grandezas*, Madrid: La editorial española americana, 1910, p.236.

18 *Guía PEUSER de Turismo*, Buenos Aires: Peuser, 1944, p.12.

19 Vilma Leonora Santillán, "La fotografía como creadora de la imagen de un destino turístico. Buenos Aires a través de sus tarjetas postales, en *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol.8, Nº1, 2010, pp.71-82.

Buenos Aires como puerta de entrada al país y capital de la nación. Aquí el cosmopolitismo y la modernidad se presentan a través de la fotografía a las infraestructuras que dan cuenta de los servicios debe tener una gran ciudad. Esto se debe a que, como se mencionó arriba, muchas de estas primeras guías no están dirigidas inicialmente a los turistas sino a hombres de negocios o inmigrantes que vienen a instalarse al país y que, de acuerdo con los escritos relevados, podían ignorar o tener una idea errada acerca de la realidad material de la ciudad.

La segunda estrategia, menos frecuente pero igualmente efectiva para mostrar modernidad, propone una comparación entre dos tiempos de la ciudad. En este juego de "antes-ahora" se desafía la idea imaginada de Buenos Aires como ciudad atrasada contraponiéndola con adelantos urbanos, arquitectónicos, culturales.

La tercera y última estrategia presenta la ciudad moderna y cosmopolita enfatizando aquellos elementos que aportan singularidad al destino: se trata de imágenes de las vías comerciales y céntricas, espacios públicos organizados y embellecidos, edificios reconocidos por su función, belleza o antigüedad y actividades de esparcimiento.

De esta manera, se observa que las imágenes incluidas en las guías de viaje del periodo mencionado confluyen en la imagen de ciudad que se intentaba construir para el visitante. Esta es la base de la imagen turística, que cumple la doble función, por un lado, pedagógica, informando sobre la correcta apreciación de la ciudad (qué ver, cómo interpretar lo mirado) y, por el otro, semiótica, ofreciendo íconos inconfundibles para su identificación.

Recuperando lo mencionado al inicio de este trabajo, podemos concluir que la articulación de los textos y las imágenes en las guías turísticas permiten observar la *figura* de un destino en tanto construcción social persistente creada y estabilizada por un relato (textual y visual) acerca del mismo. Además, dicha figura contribuye a fijar un imaginario en los visitantes, que incluye sus deseos y expectativas en base al relato construido por las guías (entre otros materiales como relatos de viaje y tarjetas postales).

Para nuestro caso de estudio, resultó útil la utilización los mencionados principios elaborados por Santillán para el análisis semántico de las imágenes turísticas. Así, encontramos que las imágenes seleccionadas son producto de una fragmentación mediante la cual se toman algunos edificios o paisajes urbanos y se los vincula temáticamente con ciertas ideas que se quiere comunicar vinculadas al progreso, la modernidad, la cultura, el entretenimiento y la belleza. Para ello se elige una contextualización específica – soledad para mostrar la majestuosidad de los edificios, multitud para mostrar la vida urbana en las calles – que con el tiempo establecerá la imagen estereotipada que se quiere difundir.

Por otra parte, esta estabilización de las figuras que conformaron la base de la imagen turística de Buenos Aires formaron parte de una estrategia para transpolar las virtudes atribuidas a ella (modernidad y cosmopolitismo/"europeidad") como sinécdoque y metonimia del país: "Se trata de construir un proyecto que presupone constituir el paisaje urbano como una unidad, señalando sus límites y las peculiaridades que lo distinguen de todo aquello otro que no es la ciudad y, al

mismo tiempo, borrar sus fronteras como si la ciudad lo fuese todo. Así, la construcción de un cuerpo nacional – la organización del territorio como cuerpo y como paisaje – adopta siempre el tono de una paradoja: la ciudad es, por momentos, una parte; por momentos, la totalidad de la nación"[20].

20 Paola Cortés-Rocca, *El tiempo de la máquina. Relatos, paisajes y otras imágenes de la Nación*, Buenos Aires: Colihue, 2011, p.149

POSTALES SUREÑAS: LOS PROYECTOS TURÍSTICOS DE LAS CIUDADES DE BARILOCHE Y OSORNO EN PERSPECTIVA COMPARADA. 1930-1950.

LAURA MARCELA MÉNDEZ Y JORGE MUÑOZ SOUGARRET

CEHIR-ISHIR-CONICET. Nodo Comahue. Universidad Nacional el Comahue. Centro Regional Universitario Bariloche, Argentina Y Centro de Estudios del Desarrollo Regional y Políticas Públicas. Universidad de Los Lagos. Osorno, Chile.

lauramendezbari@gmail.com y jorge.munoz@ulagos.cl

RESUMEN: Las ciudades de Osorno, en Chile, y San Carlos de Bariloche, en Argentina, fueron, desde fines del siglo XIX y hasta finales de la década de 1920, parte de una región económica. En este contexto, el turismo en los valles andinos al sur del paralelo 42, denominados por las respectivas prensas periódicas como la "Suiza americana", entre otros motivos, a las distancias, la dificultad de los traslados y la escasa oferta para los turistas.

Iniciada la década de 1930, en un contexto de consolidación y resguardo de las fronteras nacionales y de profundización de controles aduaneros a ambos lados de la cordillera, el turismo comenzó a posicionarse como actividad básica de San Carlos de Bariloche y como una actividad muy importante en la ciudad de Osorno. Belleza paisajística, posición estratégica, propaganda, mejoras en la infraestructura de servicios, inversión inmobiliaria y hotelera, se convirtieron en los ejes que orientaron este proceso.

Durante década de 1940, fueron consolidándose modelos de turismo asociados a los sectores medios y, en menor medida, bajos. Discursos y prácticas apelaron a imágenes relativas al descanso laboral, la democratización del ocio, los deportes invernales, el disfrute de la montaña, la concepción de la naturaleza prístina como valor nacional y el efecto medicinal de las termas volcánicas, en el caso osornino.

Este ponencia tiene como propósito reconstruir –a partir de un heterogéneo conjunto de documentos- el proceso compartido por ambas ciudades desde la perspectiva de la historia comparada, con la intención de dar cuenta de cómo las diferencias entre los gestores de las políticas de turismo (primero Parques Nacionales y luego el gobierno peronista en Argentina, y el sector privado en Chile) impactaron en las dimensiones materiales y simbólicas de ambas ciudades e incidieron en los gobiernos locales, la arquitectura urbana y la vida de sus habitantes.

Presentación

Durante las décadas finales del siglo XIX muchos de los valles andinos al sur del paralelo 40 continuaban siendo disputados por Argentina y Chile como propios, no obstante la población que habitaba en ellos transitaba libremente entre las franjas cordilleranas debido, entre otros factores, a que los Andes del sur se caracterizan por ser bajos y contar con innumerables pasos que conectaban la pampa con el océano Pacífico. Particularmente, la zona de los grandes lagos andinos (Llanquihue, Todos los Santos y Nahuel Huapi) fue una región ampliamente disputada por los Estados nacionales por su ubicación estratégica y sus potencialidades agro-productivas. Los países en disputa favorecieron la migración de sus ciudadanos, buscando mostrar soberanía vía la radicación de población y la construcción de asentamientos. Un número significante de la población radicada en las riberas de los lagos provino desde Chile, y se dedicó a realizar emprendimientos privados asociados a la importación de bienes y la exportación de materias primas vegetales y animales para el mercado europeo.

Si bien la definición de las fronteras nacionales en 1902 distendió las disputas por cuestiones de límites, la primera guerra mundial vino a renovar las suspicacias limítrofes y los discursos favorables al proteccionismo económico, gestándose aumentos en las tasas aduaneras de importación y exportación que eliminaron todas las ventajas económicas del tráfico andino.

Estas disposiciones quebraron el lazo fecundo que se había gestado entre las ciudades chilenas de Osorno y Puerto Montt con la argentina de San Carlos de Bariloche. Quedaba únicamente un nicho que había emergido a inicios del siglo XX, el turismo andino como motor económico, cultural y social de la integración.

Desde los proyectos de conservación forestal y medioambiental hasta la aparición del turismo como modelo de gestión territorial

Francisco Pascasio Moreno, encargado de la comisión argentina de límites en el laudo con Chile, fue premiado por el Estado nacional con tierras que abarcaban parte del margen noroeste del lago Nahuel Huapi hasta el límite con Chile, en la cordillera andina. Agradeciendo la donación, Moreno escribió al Ministro del Interior indicándole que deseaba devolver una fracción de aquellas tierras al Estado a cambio de que ahí se erigiera el Parque Nacional del Sud. A continuación incluimos un fragmento de la carta que refleja sus esperanzas en convertir un espacio deseado para fines bélicos en una zona para el encuentro de las naciones:

> (…)Al hacer esta donación emito el deseo de que la fisonomía actual del perímetro que abarca no sea alterada y que no se hagan más obras que aquellas que faciliten comodidades para la vida del visitante culto, cuya presencia en esos lugares será siempre beneficiosa a las regiones incorporadas definitiva-mente a nuestra soberanía y cuyo rápido y meditado aprovechamiento debe contribuir tanto a la buena orientación de los destinos de la

> nacionalidad argentina [1]

Aunque se reconocieron las buenas intenciones de Moreno, los gobiernos posteriores emprendieron líneas diferentes de acción. Argentina aprobó la reserva de los terrenos donados para la creación, a futuro, de un parque nacional; sin dotar al proyecto ni de presupuesto, ni de personal. En tanto, Chile veía a la cordillera y sus bosques como espacios de explotación forestal y no como lugares turísticos, situación que condujo a la creación de la Reserva Forestal de Malleco en 1907 y de Llanquihue en 1912, que, como decía su nombre, eran bosques que serían reservados para su explotación futura[2]

La propuesta de los Parques Nacionales para el turismo tuvo poco eco en los sectores políticos de Argentina y Chile hasta la visita del ex presidente norteamericano Theodore Roosevelt. Él, invitado de Moreno, visitó los lagos y declaró frente a la prensa su deseo que esa zona se transformara en un parque nacional bi-nacional [3] La tesis de Roosevelt no respondía al cariz nacional que querían darle los Estados a los parques nacionales. El ingeniero norteamericano Bailey Willis, Jefe de la Comisión de Estudios Hidrológicos y cercano a Moreno, declaró abiertamente en su memoria pública:

> (…)Un Parque Nacional es una zona reservada por el Estado para el placer y el bienestar de toda la población. Se reserva para que ningún particular pueda impedir que otros la disfruten, y para conservar en su estado natural todo lo que convenga a los usos humanos.
>
> Diferentes naciones tienen diversas costumbres. Un Parque Nacional debe desarrollarse de acuerdo con las de la nación a que pertenece[4].

En Argentina, debido a innumerables trámites y postergaciones por coyunturas políticas, recién en 1922 un decreto firmado por el presidente Hipólito Yrigoyen y el ministro de agricultura Honorio Pueyrredón, creó el Parque Nacional del Sud. La resolución ampliaba considerablemente la cantidad de hectáreas asignadas al mismo, con una extensión de 785.000 has. y prohibía expresamente la explotación industrial, la tala de árboles, la matanza de animales silvestres y la alteración de sus corrientes de agua.

En Chile habría de pasar una década hasta que se legislara sobre los parques nacionales En 1925 se promulgaron los Decreto Ley 656 y 710, que estipulaban la creación de bosques y

---

1 Francisco Moreno, "Carta de Francisco Pascacio Moreno al Ministro Wenceslao Escalante". Disponible en http://www.bariloche.com.ar/museo/docu.htm [12-09-2013].

2 Pablo Camus, "Ordenamiento territorial y ferrocarril del sur en Osorno y Llanquihue. 1860-1960", en *Revista de Geografía Norte Grande,* n. 24, Santiago de Chile: 1997, p. 151.

3 Theodore Roosevelt, "From ox cart to car in the Andes", en *The Outlook*, s/n, EEUU: 1914, p. 179.

4 Bailey Willis, *El norte de la Patagonia. Naturaleza y riquezas* Tomo I, Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas, 1914, p. 430.

Parques Nacionales[5] La nueva legislación impulsó el cambio de estatus a la Reserva forestal de Llanquihue por Parque Nacional de Turismo Pérez Rosales. En su decreto fundacional se le justificaba así:

[…] Es conveniente fomentar el turismo ya que con ello se obtienen ventajas de importancia y se fomenta el turismo ya que con ello se obtienen ventajas de importancia y se da a conocer el país al extranjero; que para este objetivo es necesario tomar medidas que eviten el agotamiento y destrucción de las bellezas naturales, a objeto de que se atraigan a los viajeros; que debe tratarse de que los terrenos que se destinen a este objeto reúnan las condiciones de belleza necesaria y al mismo tiempo que no tengan un gran valor como aprovechamiento agrícola, pues de otra manera resultaría poco económica la creación de Parques de Turismo[6].

Nos hemos detenido ampliamente en la conformación de los parques nacionales, del Sud y Pérez Rosales, porque son centrales para la explicación de las futuras políticas turísticas de las ciudades de San Carlos de Bariloche y Osorno. Y con ellas las instituciones que en cada país se encargaron de asumir la tarea del desarrollo turístico como su labor fundamental.

La institucionalidad gubernamental turística y el emprendimiento privado

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Osorno, en 1895, conectándose con el centro y norte del país y el establecimiento de vías camineras longitudinales, entre otros factores, propiciaron la consolidación de Osorno, los lagos cordilleranos y los balnearios oceánicos como destinos turísticos[7]. La nueva posición turística de Osorno fue complementada con una remodelación urbana completa de su centro urbano, que, iniciándose en 1925, reemplazó a la madera por el concreto y las estructuras arquitectónicas propias de la modernidad europea. El *aggiornamento* de la ciudad era, en un sentido metafórico y arquitectónico, la expresión pública del sector dirigente de la ciudad, quienes convirtieron las visitas a las termas y la práctica de deportes invernales en una práctica habitual, además de un panorama que ofrecer a las visitas familiares.[8]

---

5 Ángel Cabeza, *Aspectos históricos de la legislación forestal vinculada a la conservación, la evolución de las áreas silvestres protegidas de la zona de Villarrica y la creación del primer parque nacional de Chile*, Santiago de Chile: CONAF, 1988, pp. 25-27.

6 Citado por Rosario Montt de Etter, *Inmigración suiza en Chile en el siglo XIX. Por su propia fuerza. El pionero Ricardo Roth*, Santiago de Chile: Centro de Estudios Bicentenario, 2009, p. 173.

7 Como primer proyecto se instauró en 1907 la Sociedad Termas de Puyehue que se ubicó en los faldeos cordilleranos cercanos al lago Puyehue (a poco más de 70 kilómetros de Osorno), donde brotaban aguas termales. Tres años después las acciones y edificaciones de la sociedad fueron adquiridas por la Sociedad de Turismo y Hoteles de Chile, que construyó un hotel. Véase Macarena Cortés, "Termas de Puyehue", en Varios Autores, *Turismo y Arquitectura moderna en Chile. Guías y revistas en la construcción de destinos turísticos (1933-1962)*, Santiago de Chile: Editorial Universidad Católica de Chile, 2014, pp. 102-109.

8 Gabriel OSB. Guarda, "De Valdivia a Europa, 1870-1930. Cultura, negocios, sociabilidad", en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, n. 115, Santiago de Chile: 2006, pp. 39-55.

El estado chileno también emprendió acciones orientadas a fomentar el turismo. Al amparo de Ferrocarriles del Estado se construyeron los primeros dos hoteles públicos del país: el hotel de Pucón, en 1935; y un año después, el hotel de Puerto Varas El empeño estatal por incentivar el turismo fue aprovechado por la sociedad osornina que negoció que en 1937, año en que la Gobernación estaba remodelando toda su infraestructura en la ciudad, el Ejecutivo sufragara la construcción de un camino vial entre Osorno y el Hotel Termas de Puyehue[9].

En el caso de la región del Nahuel Huapi en Argentina, muchos fueron los factores que hicieron que la actividad turística no creciera en los primeros treinta años del siglo. Especialmente, influyó la dificultad en las comunicaciones – en 1917 el ferrocarril llegó a Ingeniero Jacobacci y en 1929 a Pilcaniyeu; desde allí los pasajeros tenían que hacer el trayecto en auto por las precarias huellas que comunicaban estos pueblos con Bariloche- y la inexistencia de una infraestructura hotelera que brindara confort al viajero.

En los primeros veinte años del siglo XX eran más números los turistas que llegaban desde Chile por vía lacustre al Nahuel Huapi, que los que arribaban a la región desde el propio territorio nacional. Buenos Aires, Mendoza, Santiago, Puerto Varas –todo en ferrocarril- y desde allí a través del Paso Pérez Rosales a San Carlos de Bariloche.

Tres cuestiones entrelazadas permitirán en los primeros años de la década del 1930 transformar a la región del Nahuel Huapi en un destino turístico de prestigio internacional. La llegada del ferrocarril a Bariloche en el año 1934, que permitió integrar la región a la nación a partir de un medio de comunicación rápido y seguro y la creación, en ese mismo año, de la Dirección de Parques Nacionales, destinada a proteger las fronteras nacionales, salvaguardar su naturaleza y fomentar el turismo, fueron las dos primeras. El primer golpe de Estado en Argentina y su intencionalidad de protección de la soberanía territorial, impulso a políticas nacionalistas, militarización y control social fue el marco que definió el encuadre para las acciones futuras[10].

En este contexto, comenzó a emerger en la Argentina la idea que conocer el país era primordial para desarrollar un sentimiento nacional —de ahí provino la frase: "Conocer la Patria no es un derecho, sino un deber". El Estado se apropió de esta idea, que asociaba el disfrute del ocio con la formación cultural, en parte, como respuesta a las peticiones de las organizaciones de trabajadores, que llamaban a la protección del tiempo libre[11].Fue durante el gobierno del general Justo cuando, junto a la Dirección Nacional de Parques Nacionales, comenzaron a desplegarse un conjunto de políticas públicas que dieron respuesta al pedido de los trabajadores y se desarrollaron planes turísticos para sectores medios y bajos.

---

9 Macarena Cortés, "La arquitectura moderna en la difusión de Chile como destino turístico" y Hugo Weibel, "La plaza de armas de Osorno. Construcción local de arquitectura y paisajismo modernos", en Varios Autores, *Turismo y Arquitectura moderna en Chile. Guías y revistas en la construcción de destinos turísticos (1933-1962)*, Santiago de Chile: Editorial Universidad Católica de Chile, 2014, pp. 27-28 y 118-129.

10 Laura Méndez, *Estado, Frontera y Turismo. Historia de San Carlos de Bariloche,* Buenos Aires: Prometeo, 2011.

11 Claudia Troncoso y Carla Lois "Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión Argentina (1950)", *Pasos. Revista de turismo y patrimonio cultural,* Año 2, Vol. 2, Nº 2, pp. 281 – 294.

Puntualmente para la región del Nahuel Huapi, la Dirección de Parques Nacionales, dirigida por Exequiel Bustillo, se propuso no solamente administrar los terrenos cedidos y reservados para el Parque Nacional Nahuel Huapi sino organizar la ciudad de San Carlos. Durante los primeros diez años del Parque en Nahuel Huapi (1934-1944) se gestaron importantes inversiones públicas que cambiaron el tono urbano de la ciudad de San Carlos, concretándose un centro con arquitecturas propias del Tirol europeo, en tanto se expulsaba hacia la periferia la construcción ligera en madera de estilo chilote, propia de los primeros pobladores del casco urbano. En esta etapa de produjeron importantes alianzas con empresarios privados locales, acción que permitió que la inversión estatal, por ejemplo en hotelería, fuera complementaria con los emprendimientos hoteleros locales. Así se creó por Parques Nacionales el gran hotel Llao Llao, orientado a atraer un turismo de élite, en tanto existían pequeños hoteleros que captaban a la población de menores recursos.

Este emprendimiento turístico mixto, no exento de conflictos y disputas en los procesos de toma de decisiones- construyó una oferta turística amplia y al alcance de los diferentes grupos sociales. En el inicio de la década se produjo un contundente proceso de institucionalización que dotó a Bariloche de escuelas, centros sociales y recreativos, radios y prensa local, hospital especializado, biblioteca y museos. Simultáneamente se consolidaron un conjunto de pequeñas industrias vinculadas al turismo, como la producción de chocolate, cerámica y pulóveres típicos, y comenzaron a organizarse las prácticas deportivas del esquí y andinismo, la pesca y la fotografía.

El microanálisis a escala local nos muestra así, que si bien la gestión Bustillo priorizó el turismo de elite, instalando la idea de un paisaje sublime de estilo europeo a la vez que patriótico, también hizo algunos intentos para desarrollar ofertas turísticas para sectores medios y populares y planificar un desarrollo urbano que mejorase la calidad de vida de los habitantes permanentes de la ciudad. Asimismo hay que tener en cuenta que la tradición turística barilochense que se había iniciado desde principios del siglo XX, continuó con su orientación hacia grupos familiares de sectores medios y que, en ocasiones, se opuso a las directrices de la entidad estatal.

El ser poblador en una zona turística: Estado y turismo en la década de 1940

En Chile, en el año de 1939 asumió la presidencia una coalición de partidos que intentaron replicar el Frente Popular francés, disponiéndose a la construcción de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) como una institución gubernamental que impulsaría y guiaría a las empresas privadas para intervenir en las áreas seleccionadas (vía incentivos a la inversión y subsidios). Siendo las áreas seleccionadas la generación eléctrica y la producción de acero. [12]

12 Juan Eduardo Vargas, *La Sociedad de Fomento Fabril 1883-1928*, Santiago de Chile: Editorial Historia/ Imprenta Universitaria, 1976; Adolfo Ibáñez, Los ingenieros, el estado y la política en Chile. Del Ministerio de Fomento a la Corporación de Fomento. 1927-1939", en *Historia*, n. 18, Santiago de Chile: 1983.

Tras la instalación de la primera central hidroeléctrica en el río Pilmaiquén, en los faldeos andinos de la provincia osornina, en 1943 se aprobó un Plan de Electrificación Nacional que tendría como primer beneficiado a la ciudad de Osorno, ya que ella había entrado dentro del Plan Nacional de Fomento Lechero, instalándose en la ciudad las principales fábricas de acopio y producción de leche deshidratada. Pero este giro de la ciudad de Osorno hacia un centro industrial no hizo olvidar su vertiente hacia el turismo, ya que la central Pilmaiquén también abasteció a las Termas de Puyehue y su hotel. Eso consolidó un modelo de turismo de élite, donde se podían alcanzar las comodidades del mundo europeo.

En Argentina, particularmente desde el inicio del gobierno de Juan Domingo Perón en 1945, se gestó también un nuevo modelo de Estado, más participativo y rector. La relación entre el gobierno de Perón y los agentes privados no fue de oposición sino, complementaria y cooperativa en muchos casos, especialmente donde se unían los intereses privados con las políticas sociales del gobierno[13], siendo el turismo uno de esos cruces de caminos.

Las obras de infraestructura iniciadas por Parques Nacionales entre 1944 y 1952 formaron parte del primer plan quinquenal de desarrollo e incluyeron planes de mejora de condiciones habitacionales y laborales para quienes residían en ellos, créditos para hotelería y gastronomía y subsidios para el fomento del turismo. A partir del segundo plan quinquenal se profundizó la tendencia de turismo social, alentando a contingentes de trabajadores y estudiantes a visitar la región en grupos organizados con actividades programadas y excursiones planificadas durante los diez o quince días, lo que obligó a articular una estructura que estuviese a la altura del turismo social masivo.

La cantidad de visitantes fue en constante aumento: 330 visitantes en 1930, 440 en 1931, 620 en 1932. El número ascendió a 2484 en 1937 - sin duda a causa de la llegada del ferrocarril a Bariloche y a las políticas implementadas por Parques- . Esa cifra fue superada sólo en doscientos visitantes en el año 1945, para advertir un crecimiento muy importante en los años siguientes: 15.243 en 1946, 32.319 en 1947, 45.266 en 1949 y 55.000 en 1950[14]. Si bien estos números deben relativizarse en función de la carencia de datos fehacientes y sistemáticos, resulta evidente que la explosión de la actividad turística en la región se dio con la llegada a escena del turismo social y no antes.

El incremento de la oferta hotelera se dinamizó a partir de 1948, cuando la Administración de Parques Nacionales y Turismo adquirió un conjunto de hoteles que recibió al contingentes de turistas que visitaban el Nahuel Huapi encuadrados en los planes de turismo social instrumentados por el gobierno o por los sindicatos, con el apoyo y la dirección de la Fundación Eva Perón.

---

13 James Brennan y Marcelo Rougier, *Perón y la burguesía argentina. El proyecto de un capitalismo nacional y sus límites (1946-1976)*, Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora, 2013.

14 Héctor Rey, "La economía en el Nahuel Huapi", en Héctor Rey (comp.) La Cordillera Rionegrina. Economía, Estado y Sociedad en la primera mitad del siglo XIX. Viedma: Editorial 2010 Bicentenario, p. 49.

Los datos disponibles muestran que los beneficios del turismo social se distribuyeron siguiendo las líneas de estratificación interna de las clases asalariadas: los primeros beneficiados fueron los estratos más antiguos y mejor organizados: telefónicos, ferroviarios, estatales, municipales, empleados de correo y comercio. Las excursiones de turismo social consistían en viajes colectivos económicos a diferentes destinos turísticos. Melina Piglia[15] consigna que en 1948 sólo 768 obreros viajaron por este medio al Nahuel Huapi, debido a que los costos seguían siendo altos, los que pudieron aprovechar mucho más estas políticas fueron las clases medias.

Desde una perspectiva comparada, advertimos que fue en los años 40', cuando las ciudades de Osorno y Bariloche -que hasta entonces había seguido derroteros parecidos en tanto a Parques Nacionales y desarrollo gubernamental del turismo-, adquieren perfiles muy diferentes. En Chile el turismo no fue considerado un área primordial de desarrollo, local o nacional, y fue entregado a los actores privados mientras que en Argentina, las políticas de turismo social hicieron al Estado actor central en el desarrollo estratégico del turismo, definiendo espacios y áreas donde apoyar o invertir. Ambas decisiones gubernamentales impactaron a la población que vivía en tales zonas y definieron las actividades básicas de ambos centros urbanos.

Para el caso de Osorno, desde la implementación de los planes nacionales de electrificación y fomento lácteo, la ciudad comenzó a pensarse como un espacio de servicios para el mundo agropecuario y, ya no, como un sitio turístico. Es constatable aquello en que a excepción del Gran Hotel Burnier (luego Osorno), construido en la década de 1930, no existió inversión hotelera en la ciudad. El grupo dirigente de Osorno, constituido por empresarios privados como ya indicamos, decidió desarmar la figura turística de la ciudad a nivel nacional, fortaleciendo las estructuras para hacer del turismo provincial un bien reservado para los habitantes de la provincia. Este acto de exclusividad se puede ver en que sólo las Termas de Puyehue tuvieron una capacidad hotelera para captar a visitantes extra provinciales, en tanto las poblaciones de Entre Lagos (a orillas del lago Puyehue) o Maicolpué / Pucatrihue (en la costa del Pacífico) no vieron inversiones significativas para la pernoctación de turistas. Al punto que los planes de transporte municipal para los pobladores urbanos de Osorno estaban dispuestos para viajes de una jornada, donde los viajeros retornaban para pernoctar en sus hogares. Tales propuestas municipales quebraron el sentido del turismo en Osorno, convirtiéndolo en un espacio de segmentación social: la costa oceánica era para los sectores de trabajadores urbanos y de clase media, en cambio la cordillera quedaba reservada a los grandes productores lácteos de la ciudad, los que podían pagar los altos costos de alojarse en el Hotel Termas de Puyehue.

A diferencia de Osorno, en San Carlos de Bariloche el gobierno decidió intervenir el acceso a la propiedad con miras a sostener su política de turismo social. En la década de 1930 paños importantes de tierras del Parque Nacional habían sido adquiridos por sectores de la elite

15 Melina Piglia, "En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)", *Revista Pasos*. *Revista de turismo y patrimonio cultural*, Volumen 10, Nro. 1. Pp. 61-73.

nacional, quienes construyeron mansiones destinadas a cobijar sus estancias de temporada. El gobierno peronista intervino a los terrenos de estos "turistas residenciales", y, a partir de 1949, expropió alrededor de 162.000 ha de propiedades particulares en el Parque Nacional Nahuel Huapi. Algunas de ellas fueron cedidas a sindicatos, asociaciones civiles, centros juveniles o colegios religiosos, para que construyeran sus propios campings, recreos o complejos vacacionales.

Hacia 1952, los cambios en la situación política y económica del país, obligaron al gobierno peronista a adecuarse a la crisis provocada por el desequilibrio en la balanza de pagos, por la baja en los precios internacionales de las exportaciones tradicionales y por el boicot económico ejercido por Estados Unidos. La necesidad de racionalizar el presupuesto nacional y fomentar el ahorro, generó restricciones que impactaron al turismo social masivo y llevaron a intentar captar nuevamente un turismo internacional que dejara divisas, para lo cual se diseñó otra organización considerada más apropiada, si bien los Parques Nacionales no dejaron de ser destinos preferenciales (en ese marco el hotel Llao Llao inauguró su casino en 1955).

En 1951 la AGTP se dividió: la Dirección de Parques Nacionales volvió a la órbita del Ministerio de Agricultura y se creó la Dirección de Turismo, dependiente del Ministerio de Transporte. Ya antes de su disolución la AGTP había perdido el control de los fondos destinados al turismo social que provenían de la retención al aguinaldo y, al dividirse, también perdió su capacidad de emprender obras públicas.

El mayor énfasis puesto en la conservación de la naturaleza, la búsqueda de un equilibrio más armónico entre turismo y conservación y el consiguiente freno a un modelo de desarrollo turístico en donde la conservación jugaba un papel secundario, generó conflictos cada vez más importantes. En este sentido, a los efectos de morigerar los choques con la comunidad y con los empresarios y comerciantes vinculados al turismo, que se estaban consolidando como una fuerte burguesía local, Parques Nacionales prefirió ceder sus pretensiones en el ejido municipal.

En 1954 se conformó un código urbano que fijó criterios a seguir para las construcciones en la localidad, y también se establecieron las bases organizativas del transporte en la región. El municipio fijó tarifas, recorridos, lugares de aparcamiento, tareas que hasta entonces estaba en la órbita de en Parques Nacionales. El 17 de junio de 1955 se produjo la ansiada provincialización, a la vez que se formaba la Federación Económica de Río Negro con participación de todos los departamentos, pero el golpe de Estado que derribó al gobierno de Perón interrumpió estos procesos de manera drástica y violenta.

Consideraciones finales

Desde la perspectiva de la historia comparada, hemos advertido una continuidad en las relaciones socio-económicas y de movilidad territorial que data de épocas indígenas y que se consolidó en las dos primeras décadas del siglo XX. Un conjunto de factores externos e internos marcaron hacia fines de la década de 1910, el ocaso de estos circuitos comerciales y pusieron en

el centro de la escena a una actividad que ya había comenzado a desarrollarse con el despliegue del s. XX pero que hasta entonces era secundaria: el turismo.

En ambas regiones, fue vital para su desarrollo y consolidación la creación de Parques Nacionales, que combinaron políticas de protección de la naturaleza, difusión de la belleza paisajística, y desarrollo de emprendimientos y propuestas turísticas. Concomitantemente, la construcción de vías férreas y caminos permitieron que numerosos turistas comenzaran a arribar a la región, y que esta fuera dotándose de mayor infraestructura hotelera y oferta de actividades recreativas y deportivas.

En el caso argentino, el primer lustro de la década de 1940 marca la irrupción del gobierno peronista, que profundizó una serie de mecanismos y políticas destinadas a permitir que sectores medios –mayoritariamente- y bajos, disfrutaran del ocio y se convirtieran en nuevos turistas. Es un período que continúa con una fuerte intervención estatal iniciada en la década anterior, y con complejo sistemas de acuerdos y disputas entre sectores privados y organismos del Estado y entre los diferentes ámbitos de estaticidad (nacional, territoriana, local), a lo que se le suma la dependencia de la toma de decisiones de los vaivenes políticos y económicos internacionales.

En el caso osornino, la década de 1940, marcó el abandono de las políticas turísticas como prioridad, la refuncionalización de Osorno como ciudad industrial, la pervivencia del turismo de elite en espacios de cordillera y del turismo local/regional diario en el caso del disfrute del mar Pacífico.

En este sucinto panorama, que abre nuevos interrogantes y líneas de investigación, intentamos dejar evidencia de cómo los estudios regionales constituyen un enfoque potente para analizar configuraciones espaciales, económicas y sociales, en este caso vinculadas al turismo y los espacios urbanos; y cómo la comprensión de éstos necesita de explicaciones macro para dotarlos de densidad y sentido.

PAISAJES CONSTRUIDOS PARA EDIFICAR EL FUTURO: EL PROYECTO URBANO-TURÍSTICO DE PARQUES NACIONALES PARA LA NORPATAGONIA ANDINA (1934-1955).

GIULIETTA PIANTONI / LILIANA PIERUCCI

ECyC-IPEHCS-CONICET-UNCo / UNCo - UNRN

piantonigiulietta@gmail.com / lipierucci@gmail.com

RESUMEN: Sobre la costa meridional del Lago Nahuel Huapi, comprendida dentro de los límites del Parque Nacional del mismo nombre, se encuentra la ciudad de San Carlos de Bariloche, fundada por decreto nacional el 3 de mayo de 1902. En la actualidad es la ciudad más poblada de la Provincia de Río Negro y un centro turístico de importancia a nivel nacional e internacional.

En sus orígenes, podemos caracterizar el desarrollo urbano como un proceso espontáneo y promovido de forma privada. En cierta medida, este crecimiento urbano puede ser entendido como el transplante de modalidades constructivas y estéticas propias de la comunidad europea y chilena, (centroeuropea en las primeras décadas y del sur de Chile) puesto que el movimiento inmigratorio de estos orígenes plasmó su presencia a través de la madera.

Recorriendo la evolución urbana de la ciudad y alrededores, analizaremos la presencia de una institución que oficiará de bisagra a este respecto a partir de 1934: la Dirección de Parques Nacionales, de la mano de la gestión de Exequiel Bustillo, a través de la cual, se re-direccionaron de manera racional la planificación regional y urbana, con nuevos objetivos y materiales constructivos, como la piedra, y un reordenamiento del espacio, la construcción de edificios y la definición de las áreas de infraestructura y servicios: caminos, puentes, aeropuerto, villas, escuelas, hospitales, hoteles, banco, etc., necesarios para darle el perfil de centro turístico de nivel internacional. El desarrollo urbano de esta ciudad y las villas construidas a su alrededor, se relacionan directamente con el paisaje y los entornos naturales como lo son el bosque andino-patagónico y la montaña. Este hecho no es azaroso, sino que se trató de un proyecto concebido e instrumentado por Parques Nacionales.

El objetivo del presente trabajo no es hacer un análisis analítico- tipológico propio de la arquitectura, sino entender la evolución de la ciudad desde el proceso histórico, las inquietudes de sus promotores en el marco de un ideario nacional sobre el progreso y la civilización, donde los procesos proyectuales y constructivos responden a la lógica de su tiempo. El accionar de Parques Nacionales se materializó a través de una arquitectura monumental, como una forma de dominación de la naturaleza por parte de la civilización, jerarquizando espacios e instituciones y dando un nuevo perfil a la ciudad y a su entorno, siendo el turismo el elemento dinamizador de su economía.

PALABRAS CLAVE: Norpatagonia – obra pública –proyecto de urbanización – turismo – Parques Nacionales

Introducción

El presente trabajo se centra en la región de la Norpatagonia, zona "ocupada" por la nación argentina en una época relativamente reciente, luego del avance iniciado por la campaña militar[1] que redujo a los pueblos originarios e incorporó al modelo agroexportador vigente el espacio patagónico. Para el censo de 1895 se registran en la zona andina actual (hoy provincia de Río Negro) aproximadamente 200 personas distribuidas en lo que, a partir de 1915, fueron tres jurisdicciones departamentales distintas.

En 1907 nos encontramos en la ciudad San Carlos de Bariloche con un plano urbano de 91 manzanas, con construcciones de viviendas en madera de coihue y ciprés establecidas en forma desordenada alrededor del almacén San Carlos. Tanto las relaciones socio-económicas como el estilo constructivo de estas primeras décadas, se encontraban estrechamente relacionados con el sur de Chile. Para la década del '20, la mayoría de las construcciones fueron realizadas desde el más importante aserradero de la zona, del señor Primo Capraro, en madera traslapada. Son pocas las evidencias actuales de esta primera fase constructiva, puesto que como veremos más adelante, en las décadas posteriores se impone otra propuesta ordenar el espacio como para controlarlo.

Desde sus inicios, el trazado de la ciudad siguió el típico plano de damero que, en nuestro caso, como el diseño de cuadrícula no respetó la realidad física del espacio local con terreno empinado, algunos tramos de las calles planificadas fueron reemplazados posteriormente por escaleras, uniendo "el alto" con "el bajo" de la ciudad.

El año 1934 ofició de bisagra para la historia de la denominada desde entonces región del Gran Lago: la llegada del ferrocarril permitió que se aceleren los tiempos de viaje y transporte, la ampliación de la movilidad de la población, la mayor conectividad, lo que favoreció que cobraran fuerza otros factores dinamizadores a partir de ese año: la llegada de Parques Nacionales y el impulso a la actividad turística.

Con el impulso dado desde la presidencia del directorio de Parques Nacionales por parte de Exequiel Bustillo, la década de 1940 se caracteriza por la madera combinada con piedra, materiales emblemas del pintoresquismo. Esta evolución se asoció al crecimiento poblacional y se materializó en el uso de nuevos materiales constructivos: para 1930 son cerca de 4.000[2] los habitantes de la ciudad.

---

1 Campaña que se concretó entre 1875 y 1884 y que en la región del lago Nahuel Huapi (provincias de Neuquén y Rio Negro) estuvo al mando del Coronel Villegas.

2 Resulta complejo determinar con exactitud el crecimiento poblacional de San Carlos de Bariloche, dado que en los relevamientos de los sucesivos censos nacionales se usaron diferentes criterios, como por ejemplo, pobladores urbanos y rurales, por ciudades o por departamento, o incluso, unificando a Bariloche con las localidades de Pilcaniyeu y Ñorquinco en una oportunidad, y a Bariloche con El Bolsón, en otra. Por estos motivos es que las cifras aquí enunciadas son aproximaciones orientativas.

En materia arquitectónica la obra de Parques Nacionales durante la década de 1940 en la Norpatagonia se caracteriza por acción de "estatización" de los espacios naturales, que se plasmó en la construcción de un imaginario e identidad específica para San Carlos de Bariloche en particular, y otras ciudades y parajes regionales en general, en lo que podemos ver el poder y la injerencia de la Administración de Parques para imponer "relatos ideales" sobre el espacio local y en una particular tensión en su vinculación con la región patagónica y la historia nacional en su conjunto.

Con la llegada del peronismo al gobierno nacional se produce otro cambio sobre el turismo y el paisaje lo que genera una transformación en la función de los Parques Nacionales en la región: el turismo social reconfiguró el perfil del visitante, y por lo tanto la infraestructura y servicios necesarios para atenderlos debieron adaptarse a estas nuevas necesidades. Si bien la planta hotelera se amplió durante esta época, el estilo constructivo instalado en el periodo anterior se sostuvo.

Aunque la década peronista tiene un final abrupto en 1955 con el Golpe de Estado, en la región es en el año 1958 cuando Parques sede sus prerrogativas al municipio respecto a la planificación urbana. A través de la "Ley Luelmo" (N° 14.487) se establece que pasen a pertenecer a la Municipalidad las tierras fiscales ubicadas dentro del ejido del pueblo San Carlos de Bariloche, y se delega así el reglamento sobre el control del crecimiento urbano y arquitectónico.

El Turismo antes del Turismo

El turismo fue una actividad incipiente en la región desde su ocupación y se caracterizó al inicio por la visita de "personajes ilustres" con un presupuesto y tiempo de ocio que marcadamente los incluían dentro de la sociedad aristocrática nacional o internacional. Entre ellos destacan Aarón Anchorena estanciero argentino, Theodore Roosevelt ex presidente de los Estados Unidos, y los monarcas ingleses Jorge V y Eduardo VII. Por esos años, la infraestructura para recibirlos no era suficiente, pero buscaba ampliarse para poder fomentar la actividad.

Laura Méndez[3] establece que para 1930 la ciudad y su entorno tenían una capacidad hotelera de 470 plazas, con cinco empresas registradas con automóviles para el transporte turístico; doce restaurantes, dos confiterías y servicios para los visitantes con una variada producción de artículos regionales como dulces, cervezas y artesanías en madera y cerámica. La autora también destaca como entre 1930 y 1932 la afluencia de visitantes aumentó de 330 a 620.

Mientras que por muchos años la conexión y el punto de entrada a la región fue desde el vecino país de Chile, o luego de una intensa travesía por territorio argentino, con el paso de los años, se

3 Méndez Laura, *Estado frontera y turismo. Historia de San Carlos de Bariloche,* Buenos Aires: Prometeo libros, 2010, p. 237.

hizo cada vez más necesario conectar la región del Gran Lago con el resto de la nación argentina. El ferrocarril, que para la zona andina no había representado un interés por parte de los capitales ingleses por encontrarse fuera del circuito del modelo agroexportador, se hizo esperar. Fueron promotores locales los que buscaron con mucho interés promoverlo; entre ellos Primo Capraro, quién tenía el doble propósito de colocar sus productos en el mercado nacional a la par que buscaba fomentar la actividad turística. Este empresario poseía una pequeña flota de vapores que recorría el Lago Nahuel Huapi, prestando servicios de turismo para dos empresas que ofrecían la circunnavegación al Nahuel Huapi y a la Isla Victoria, y el servicio internacional al sur de Chile, vía Peulla.

Para los inicios del '30 también cabe destacar el fomento local de las actividades de montaña con la fundación del Club Andino Bariloche[4], el cual tomaba partido por una propuesta turística impulsando la construcción de sendas, picadas, caminos para que el acceso fuese cada vez mayor y se promovieron actividades para el disfrute de la naturaleza.

La gestión de Parques Nacionales y el turismo como dinamizadores del cambio regional

El incremento de las intervenciones de diversas agencias públicas, instituciones y grupos sociales en la Patagonia en el periodo 1930-1945 demuestran las nuevas inquietudes del Estado sobre el espacio, que, desde su ocupación militar había quedado en manos del emprendimiento privado e individual. El gobernador del Territorio Nacional de Río Negro entre 1932 y 1943, Adalberto Pagano, fue uno de los que dio impulso al crecimiento de la obra pública y la planificación urbana junto con el desarrollo de las comunicaciones para fortalecer la presencia del Estado, principalmente en el Valle, Viedma y la Línea Sur, mientras que, en la zona cordillerana, esa tarea quedó en manos de una institución nacional estatal.

La Dirección de Parques Nacionales (DPN) fue creada el 9 de octubre de 1934 junto con los Parques Nacionales Iguazú y Nahuel Huapi a través de la sanción de la Ley 12.103. Se estableció así una herramienta institucional que el Estado nacional requería para actuar en forma directa en las áreas de frontera de los Territorios Nacionales y promover una ocupación efectiva de las mismas mediante políticas activas que impulsaran el desarrollo regional, tales como la construcción de infraestructura y servicios. La intervención arquitectónica[5] se constituyó en el puntapié inicial para establecer una enérgica interrelación entre el paisaje natural de la localidad

4 Chiocconi María, "La trascendencia política del esquí. Una razón de Estado en la Argentina de la primera mitad del siglo xx" en Méndez Laura y Podlubne Adriana (Dir.) *Tiempo de jugar, tiempo de aprender. Educación, museos y prácticas corporales en la Patagonia norte. 1910-1955*, Buenos Aires: Prometeo, 2016, pp. 213-239.

5 Por medio de lo que Pedro Navarro Floria define como t*uristificación*, es decir, la activación patrimonial en el plano simbólico para fomentar la "industria turística", a través de la identificación de atractivos (objeto o imágenes paradigmáticos), la DPN llevó adelante la invención de un lugar por medio de su valorización utilitaria y estética, creando representaciones acerca del espacio y prácticas materiales de creación de la infraestructura y accesibilidad, es decir la territorialización del Estado nación. Navarro Floria Pedro, "El proceso de construcción social de la región del Nahuel Huapi en la práctica simbólica y material de Exequiel Bustillo", en *Revista Pilquen*, Año IX, N°9, 2008.

y la obra urbana. La gestión de Exequiel Bustillo como primer Presidente de la Dirección de Parques Nacionales (1934-1944) claramente llevó adelante una agresiva política transformadora de la región donde Bariloche sería la cabecera de un sistema regional de villas turísticas y desde la institución impulsó la "modernización" de la ciudad donde la misma fue planificada con diversas funciones: de estadía, distribución, escala y excursión, que se fueron desarrollando a lo largo de las décadas subsiguientes. Para ello fue necesario que Bariloche como centro turístico tuviese en sus límites y radio de influencia alcance una importante dotación de infraestructura, servicios, equipamiento urbano y de uso turístico.

En 1938, la Dirección de Parques Nacionales publicó el "Para Solaz del Pueblo… Sumario de Obra cumplida cultural y turística realizada en los Parques Nacionales". En su prólogo se encuentran los lineamientos para que la infraestructura general fuera la base de la ciudad como destino turístico, permitiendo a la población desarrollarse como una sociedad activa a la vez que se preparaba para recibir a las importantes corrientes de visitantes y los encauzaba hacia los parques nacionales de la región. Por esto, en la actualidad podemos encontrar edificios públicos, hoteles y otros tipos de construcciones (como miradores y estaciones de servicios), realizados como conjuntos estéticos y arquitectónicos que permitieron el desarrollo de la actividad turística y consolidar la fama que dura hasta la actualidad. Podemos afirmar que las construcciones que promovió Parques Nacionales marcaron una nueva tipología, definida por su integración con el paisaje y la utilización de los materiales propias del lugar. En general se puede afirmar que el Municipio estuvo controlado y subordinado, incluso avasallado por la política de Parques y que, a lo largo de los años, mantuvieron una relación ecléctica con la Dirección, con límites difusos entre los dos poderes y sus injerencias específicas. De todas formas, la visión nacionalizadora y centralista fue la que primó.

La transformación de San Carlos de Bariloche en la ciudad de entrada al Parque Nacional, como portal de ingreso o capital turística, puso en manos de la DPN y su plantel de arquitectos el resguardo de cierta estética por medio de un plan regulador urbano: los arquitectos Alejandro Bustillo[6] y Ernesto de Estrada[7] dispusieron de lineamientos paisajísticos, formales y constructivos de un modelo europeizante. Con dicha finalidad, además de la infraestructura y los servicios se consideró necesario transformar el estilo urbano.

El Centro Cívico, plaza seca, y conjunto edilicio, con forma de "U", es el ejemplo de este nuevo proyecto institucional: al Este la Cultura (la Biblioteca, el Museo), al Oeste la Fuerza Pública (la Policía, la Aduana), al Sur el Poder Humano (la Municipalidad, Correos y Telégrafos, el Juzgado) y al Norte luego de un barranco verde la Naturaleza (el lago Nahuel Huapi y la cordillera de los Andes). En su centro la plaza seca "Expedicionarios del Desierto" y la escultura del General

6 Arquitecto. Nació en 1889 en el seno de una familia aristocrática. Hermano de Exequiel Bustillo (DPN) y José María Bustillo (Ministro de Obras Públicas) quienes le encomendaron sus más grandes proyectos en Nahuel Huapi y Provincia de Buenos Aires.

7 Jefe de Arquitectura de la Dirección de Parques (1936-1941).

Roca (inaugurada al año siguiente). Dos arcadas lo separan al Este, del resto de la ciudad, y a sus espaldas, en el Sur, tras el recorrido del bulevar "Independencia" y una plaza arbolada, se ubicó la Intendencia de Parques Nacionales, que intenta estar integrada al espacio cívico.

El lenguaje simbólico transforma el paisaje natural en un paisaje urbano: es absolutamente escenográfico, con la intención manifiesta de crear una imagen idealizada de pueblo de montaña de estilo europeo: "El espectáculo del lago y la montaña, con el marco de la población en primer plano, produce un encantamiento que transporta al espíritu en éxtasis hacia un paraíso desconocido", refiriéndose a la localidad como una población de similares características geográficas y de aspecto edilicio a Suiza[8].

El mismo será a partir de entonces, una postal de referencia mundial, donde su arquitectura es el emblema de la imperturbabilidad del poder público, convertido en un espacio físico de afirmación de la soberanía del Estado, algo así como el establecimiento "corpóreo" del mismo en una región concebida como marginal. La piedra en lugar de la madera habla de algo perdurable y con contundente fuerza visual. Este espacio arquitectónico, además de irrumpir en la dinámica urbana[9] de la ciudad resultará un nicho de resguardo de la civilización "nacional" y el poder estatal que asienta en este espacio socio-territorial. Esta vocación de la Dirección de Parques era puesta de manifiesto en la prensa al exponer el "progreso" que significaría esta empresa, por lo que se instaba a fomentar el turismo como en el resto de América Latina, el Estado debía dar el gran impulso sin esperar la acción privada, explicando que esta actividad moderna requería de determinadas comodidades que aún no se encontraban desarrolladas. La tarea de la DPN debía ser entonces un compromiso con la causa, la de realizar y mejorar caminos, hoteles de categoría, atracciones, más y mejores accesos a las playas y seguridad, para lo que radicaban fuerzas militares en la región –con un objetivo extra, el de fomentar un sano nacionalismo[10]-.

Para poder llevar adelante esta tarea la DPN contó con una amplia estrategia de articulación y trabajo integrado con otras dependencias nacionales y entidades privadas. La Dirección muchas veces asumía el rol de proyectista, gestor y ejecutor utilizando partidas presupuestarias de sus colaboradores, como lo fueron el Consejo Nacional de Educación, la Comisión Asesora de Asilos y Hospitales Regionales, la Dirección Nacional de Vialidad, los Bancos Nación e Hipotecario Nacional.

Estas colaboraciones además permitían poder pensar una integración entre la funcionalidad de los edificios y los lenguajes urbanos, es decir la cuestión escenografica: "(...) las fachadas se adecuaban a un lenguaje definido por la oficina técnica de Parques Nacionales, atendiendo al 'estilo' del conjunto o al 'carácter' del lugar donde se instalaría"[11].

---

8 Semanario *Nueva Era*, Año XXXVIII, número 1949, 03 de agosto de 1940.

9 Lo que hoy es el Centro Cívico y el núcleo urbano antes de esta intervención eran unos galpones que habían pertenecido a la Compañía Chile Argentina y a Don Primo Capraro, y representaba las afueras del poblado.

10 Semanario *Nueva Era año XXXII, número 1647, 03 de noviembre de 1934.*

11 Berjman Sonia y Gutiérrez Ramón *La arquitectura de los Parques Nacionales Nahuel Huapi e Iguazú (Hasta 1950)*, Buenos Aires: Editorial del Instituto Argentino de Investigación de Historia de la Arquitectura y Urbanismo, 1988, p.21.

El Hotel Llao Llao fue otro disparador de la renovación urbana de Bariloche. La imagen creada, según Liliana Lolich[12] , se convirtió en un indiscutible signo de identidad cultural. El modelo arquitectónico se continuaría a través de la Catedral y las capillas de las villas turísticas, viviendas particulares, el Banco Nación, la Intendencia de Nahuel Huapí, la Av. Costanera, el edificio de Movilidad de la DPN, la Escuela N°266, el edificio del Automóvil Club Argentino, el Departamento de Aguas y la refacción del Puerto, barrios de empleados de Parques, Campo de Deportes, el Hospital Regional, Estaciones Zootécnicas, Viveros, Piscicultura, Refugios de Montaña, entre otros. La presencia en la región del Ejército Nacional argentino, instalado desde la década del 30, y cuyos cuarteles fueron construidos en el año 1937, quedan también integrados a la lógica estética de Parques Nacionales, bajo un "estilo arquitectónico andino" siguiendo los lineamientos pautados desde la Dirección. El control de la DPN sobre la imagen a representar llegaba hasta elementos tan básicos como los señaladores de caminos y los bancos y mesas de campings. Todo ello era regulado por el reglamento de Construcciones en el Parque Nacional Nahuel Huapi en que se establecía la capacidad de control de la Dirección sobre las modificaciones a edificios ya existentes, y obras nuevas. Según el artículo 5° la DPN por informe de la División técnica podía imponer por razones de seguridad, estética o higiene, cambios en los proyectos presentados. El foco estaba puesto siempre en el exterior y se eximían modificatorias internas[13].

Pero la obra de la DPN no quedaría circunscripta a Bariloche, sino por el contrario se buscaba crear núcleos de población permanentes, con un doble interés: práctico -ocupar el espacio-, y estético -poder controlar la arquitectura-. Este arraigo poblacional asociado a la actividad turística promovió la creación de Villas como las de Llao Llao, Traful, Catedral, Angostura, Mascardi.

Esta ampliación geográfica se materializaría a través de la red de Reservas y Parques Nacionales. Entre los argumentos del decreto 105.433/1937 que creaba las Reservas Naturales de Lanín, Los Alerces, Los Glaciares y Perito Moreno se expresa la necesidad y urgencia de "(...) proveer a la conservación de zonas del país, que por sus características panorámicas y riquezas naturales que encierran, exigen sean reservadas para evitar que se siga destruyendo una parte ponderable del patrimonio nacional que es deber de los poderes públicos mantener en toda su integridad".

Además, se buscó sostener el estilo arquitectónico: tal es el caso de las intendencias del Parque Nacional Lanín la Villa de veraneo Quila-Quina sobre el Lago Lacar, la ciudad de San Martin de los Andes y toda la Villa del Parque Nacional Los Alerces, las seccionales, estaciones de servicio, Intendencias, etc.

---

12 Lolich Liliana, "La obra de Alejandro Bustillo en la Patagonia", en Gutiérrez Ramón, *Alejandro Bustillo: la construcción del escenario urbano,* Buenos Aires: Centro de Arte y Arquitectura Latinoamericana, 2005, pp. 37-48.

13 Memoria de la Dirección de Parques Nacionales, 1935, p. 96.

El cambio en el perfil del visitante: obra y turismo durante la década peronista

Los objetivos iniciales relacionados al turismo internacional fueron variando con la creación de la Administración General de Parques Nacionales y Turismo (AGPNyT) en 1945, luego del alejamiento de Exequiel Bustillo del directorio de la institución. Con menor autonomía, la AGPNyT se convirtió en un organismo estatal que centralizó su política con una mirada "técnica" y una política activa de democratización del ocio en el marco de las políticas peronistas.

El proyecto del peronismo apuntó al disfrute de los parques de las generaciones presentes y futuras. Con una mirada más integradora, el colectivo nacional sumó al concepto de "las generaciones" a niños, jóvenes y familias de sectores medios y bajos, que pudiesen conocer las bellezas naturales de los argentinos. Melina Piglia considera que las excursiones a los Parques tuvieron un fuerte impacto simbólico, y que significaban la conquista de un espacio antes exclusivo de la elite y cargado de simbolismo patriótico, aún para quiénes no viajaban[14].

Se continuó como en el periodo anterior con la subdivisión territorial: mientras Parques crecía sobre la cordillera y se ocupaba de la obra pública bajo su jurisdicción el resto del Territorio Nacional estaba controlado por la Gobernación en manos de Emilio Belenguer. en el contexto del Primer Plan Quinquenal se concentró en la obra en Viedma, General Conesa, Río Colorado (Valle Inferior de Río Negro) de Hospitales, Parques Industriales -en Cipolletti-, canales de riego, la conexión al gasoducto Neuquén Alto Valle, y la conexión de la ruta Bahía Blanca - Neuquén.

Para la zona cordillerana, la inclusión de obras de envergadura dentro del Plan Quinquenal del gobierno de Perón permitió en 1947 avanzara la construcción cable carril del C° Catedral[15], el aprovechamiento de Isla Victoria con muelles, hostería y el sistema de atracaderos en el lago Nahuel Huapi. Para aumentar la capacidad de recepción de visitantes se optó por la compra de hoteles y por la construcción de refugios, hosterías, plantas de campamentos. Se buscaba de esta manera promocionar la actividad buscando que, al demostrar su rentabilidad, los privados replicaran las inversiones, siempre controlando las tarifas y la estética arquitectónica. En el ámbito local el Municipio buscó planificar el turismo, al que se reconoció como la base económica de la ciudad, a partir de la formación de una "Comisión Municipal de Fomento del Turismo".

Sin embargo, y más allá de estos esfuerzos, la realidad era que la Norpatagonia continuaba siendo un lugar de difícil acceso: mientras que los centros turísticos más cercanos a las zonas metropolitanas experimentaban un gran desarrollo gracias a la conexión terrestre por medio del asfalto en el caso de los Territorios Nacionales el medio de transporte principal seguía siendo

14 Tal como lo hace la autora, se debe relativizar el impacto en la región de las políticas peronistas por los costos de los viajes y las dificultades de traslado. Piglia Melina, "En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)" en *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 10, N 1, 2012, pp. 61-73.

15 Chiocconi, *op. cit.*

el ferrocarril o a partir de 1947 la posibilidad del viaje en avión, por lo que es comprensible que el número de obreros que visitara la región fuera mucho menor en comparación a otros lugares del país.

Hasta 1951, durante la gestión del teniente coronel Napoleón Irusta, se lograron consensos con el municipio que permitieron continuar parcialmente con el proyecto urbanizador y regular relativamente las modalidades de edificación y el estilo arquitectónico de las nuevas construcciones.

Desde el punto de vista de la práctica del turismo en la región, hasta el '50 se observa que serán los años para finalizar muchas de las obras iniciadas lo que es notorio, es como la obra pública no tendrá ya el impulso, la calidad y la cantidad de la década previa, sino en cambio se continuará gestionando el control sobre la estética, y se refuncionalizaran muchos de los edificios preexistentes. Se debe destacar que el turismo en la región andina de la Norpatagonia durante el peronismo tuvo una mayor cantidad de empleados públicos que se acercaron a la zona, pero sus efectos pudieron ser más visibles a partir de los '50 y los '60 donde la promoción de un turismo no elitista y la ampliación de las conexiones abrió la puerta a los grupos familiares y de contingentes organizados.

Consideraciones finales

Es importante tener en cuenta que las distancias geográficas fueron siempre un condicionante para la conectividad, lo que a algunos analistas lo lleva a valorar demás los modelos tanto de carácter "local" como los denominados "estilo Bariloche" o "pintoresquismo de los lagos", que, vistos en su contexto, en realidad componen un variado y complejo mundo de tipologías y diseños individuales de cientos de edificios realizados en los Parques Nacionales.

Es notoria la perdurabilidad de los principios instaurados por la DPN, que son parte de la "marca Bariloche" a partir de los hitos naturales transformados a través del paisaje urbano en emblemas del turismo hasta la actualidad. A lo largo de los años el comportamiento estatal signado por la primacía de un proyecto nacional que se implantó en la región, muestra las contradicciones entre lo regional-nacional. El estilo arquitectónico europeizante instalado por Parques no se correspondía con las formas que culturalmente traían consigo los migrantes europeos instalados en la región. La construcción edilicia, es la marca visible de estas acciones de ordenamiento y disciplinamiento territorial, garantizándole a la nación la seguridad tanto material como simbólica de presencia en el espacio patagónico del sur argentino.

Finalmente, la obra arquitectónica muestra la forma subjetiva de concebir el urbanismo que se transformó de lo que para Bustillo debía ser cosmopolita y europeo -de elite-, a lo que para el peronismo fue el paisaje nacional como escenario para el disfrute de sus ciudadanos.

VALORIZACIÓN DE RECURSOS TURÍSTICOS ALTERNATIVOS A LA MODALIDAD "SOL Y PLAYA", EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. MAR DEL PLATA (ARGENTINA).

MARÍA CECILIA RIGONAT

Facultad de Humanidades- Universidad Nacional de Mar del Plata

crigonat@gmail.com

RESUMEN: Mar del Plata, ubicada a orillas del Mar Argentino, es considerada el principal centro balneario argentino. Este trabajo apunta a rescatar algunos proyectos de alternativas turísticas, complementarias a la oferta de playa, que emergieron en la primera mitad del siglo XX y, al mismo tiempo, pretende reconstruir los procesos de valorización espacial resultantes.

Se han tomado a modo de ejemplo dos alternativas turísticas que convergen en la valorización de los recursos hídricos con fines terapéuticos y recreativos: el emprendimiento "Termas y Fuentes Huincó" que funcionó durante las décadas del 30 y del '40 y el establecimiento "La Copelina", ubicado al oeste del partido de General Pueyrredon, en el área rural, siendo el período de mayor auge entre los '40 y los '50.

Este análisis permite redescubrir otros atractivos ubicados dentro de la ciudad y en la región, que eran promovidos tanto desde el ámbito público como privado. La inclusión de estos emprendimientos dentro de los circuitos turísticos imprimía un carácter diferenciado a ciertos sectores de la ciudad y del partido, de esta forma se desdibujaba la dependencia de un solo sector social y de un solo recurso: la playa.

Asimismo se ha podido detectar que el ámbito turístico local no estuvo ajeno a la necesidad de la utilización de los recursos naturales en pos de un bienestar físico. En este caso se valorizó el uso del agua en todas sus variantes (ingesta, inhalaciones, baños) utilizándola como terapia alternativa a la mitigación de ciertas dolencias, y que en realidad también se vinculan con un uso recreativo.

Estos casos nos demuestran que existían otros atractivos que integraban la oferta de un turismo diversificado y que funcionó durante la primera mitad del siglo pasado en los intersticios que dejaba el modelo turístico dominante, cuya consolidación posterior despreció estas prácticas alternativas, que hoy -a la luz de las tendencias preferenciales del turismo internacional- recobran su posición privilegiada en el dominio de las ofertas.

Introducción

Mar del Plata, ciudad ubicada sobre el litoral atlántico, con más de 600.000 habitantes, constituye el principal centro balneario argentino y recibe anualmente unos 8 millones de turistas, concentrados en su mayoría en los meses estivales.

El proceso de construcción de la ciudad se vincula principalmente con el turismo de segunda residencia, asociado al uso de la playa y el mar, como principal atractivo. Sin embargo es posible reconocer la existencia de alternativas turísticas que valorizaban diversos recursos naturales existentes en el área donde se asienta la ciudad y que, posteriormente, la creciente urbanización menospreció. En este contexto el objetivo central de este trabajo apunta a rescatar los emprendimientos de La Copelina (décadas del ´30 al ´60) y Termas Huincó (décadas del ´30 y del ´40), ponderando su contribución a la diversidad ambiental y turística de la región.

Contexto histórico

Mar del Plata surgió hacia fines del siglo XIX como el balneario privilegiado por los sectores de mayores ingresos de Argentina. El grupo social dominante por ese entonces diseñó y materializó la idea de contar con un balneario elegante en la costa bonaerense semejante a los frecuentados habitualmente en el continente europeo y que estaban de moda en ese momento. Las actividades desarrolladas por los veraneantes, durante los primeros tiempos, eran variadas, pero acotadas espacialmente: baños de mar, paseos por las ramblas, bailes, y, ocasionalmente, algunas excursiones regionales. Es así que "la playa como paisaje de arena y cantos rodados en contacto con el mar fue tomando un sentido cultural al despertar la idea de un espacio festivo, de recreo, descanso y curación. Este proceso cultural y social, que involucraría en el siglo XX al conjunto de la sociedad argentina, comenzó en los primeros pueblos balnearios del sudeste bonaerense (Mar del Plata, Miramar, Necochea, entre los principales) [1]

A partir de la década de los ´30 Mar del Plata inicia una etapa de gran transformación y expansión, mudando su perfil de estación balnearia selectiva a ciudad diversificada. La ciudad no sólo aumentó el número de pobladores permanentes debido a su alta y diversificada oferta laboral (industria, pesca, agricultura y turismo) sino que incrementó la cantidad de visitantes estivales con el fomento del turismo social y sindical destinado a capitalizar las rentas de la clase obrera. En este contexto, "Mar del Plata fue el escenario de una experiencia que, bajo el lema "la democratización del balneario", se desplegó en una variedad de políticas públicas e iniciativas privadas que permitieron el acceso de sectores más amplios de la población del país a sus atractivos turísticos. El proyecto combinó las propuestas de los empresarios locales con las de los políticos conservadores –a la sazón en el poder- y delineó un cambio trascendente en

1 Pastoriza, E., *La conquista de las Vacaciones. Breve historia del turismo en Argentina,* Buenos Aires: Ed Edhasa, 2011, p. 36

la evolución de la ciudad"[2] . Durante este período se destaca la intendencia de José Camusso, quien con el apoyo del gobernador de la provincia de Buenos Aires, Manuel Fresco, pone en marcha un plan de remodelación y modernización de la ciudad que se materializa en la construcción de caminos, urbanización de playas, obras públicas, embellecimiento de paseos y edificios municipales. Estas obras permitieron una mayor diversificación y uso de los atractivos turísticos que ofrecía la ciudad.[3]

Algunas consideraciones sobre el uso del agua con fines terapéutico –recreativo

Las prácticas ligadas a la hidroterapia - utilización de las propiedades terapéuticas del agua- comprenden dos grandes vertientes: el termalismo o cura termal (que comprende la fangoterapia y la balneoterapia) y la talasoterapia (utilización del medio marino). Estas actividades si bien no son nuevas, actualmente están siendo revalorizadas, ocupando un lugar destacado a nivel mundial.

Las aguas minerales son aguas naturales que brotan, se extraen o se acumulan en el suelo sin contaminación patógena y que contienen en disolución sales minerales. En el caso en que la temperatura sea superior a la del ambiente se denominan aguas termales. Las aguas termominerales se clasifican según la temperatura, el grado de mineralización, la presión osmótica, la radioactividad y por los componentes químicos que poseen.[4]

La importancia de este agua y su uso medicinal en nuestro país ha sido destacado desde distintas obras y autores pertenecientes a diferentes disciplinas. Hacia mediados de la década del ´30, la Comisión Nacional de Climatología elaboró una serie de trabajos dedicados al estudio de las aguas minerales en Argentina. Décadas más tarde, el Atlas Físico de la República Argentina (1981) pone en evidencia la magnitud de este recurso natural. "Terapéuticamente se las emplea con finalidades preventivas (para estimular las defensas del organismo), curativas (en especial en casos crónicos) y de rehabilitación complementando su acción con otros recursos médicos. Se usan asimismo como aguas de bebida, por inhalación en su punto de vaporización o de las emanaciones que liberan o por irrigaciones locales. Externamente se las utiliza en baños o duchas y también en la aplicación de fangos que se producen en las cercanías de las fuentes, conocidos como peloides. Sus propiedades contribuyen a la cura de afecciones reumáticas, asma, enfermedades bronquiales, secuelas de parálisis, anemias, raquitismo y enfermedades de la piel"[5]

---

2 Pastoriza, op. cit., p.101

3 Pastoriza, op. cit.,p.103

4 López,R. ,Aguas minerales y termales, en Atlas Físico de la República Argentina. Vol. II. Colección Atlas Total de la República Argentina, Buenos Aires, CEAL, 1981, pp. 378-379

5 López,R., op. cit., p .380

Los emprendimientos que aquí se proponen para su análisis se insertan dentro de este contexto, ya que puede advertirse un interés y profusión se estudios de las cualidades del agua a los efectos de ser utilizados como complemento de tratamientos terapéuticos, pero que en última instancia terminan integrando los recorridos turísticos del área.

Características de los emprendimientos

El primer caso, **el establecimiento** Fuentes y Termas Huincó, estaba ubicado a unos cinco kilómetros al sur de la zona céntrica de la ciudad de Mar del Plata en el Pueblo Peralta Ramos (hoy parte del ejido urbano de la ciudad). Este emprendimiento aprovechaba los manantiales de agua que acompañaban al curso del arroyo Huincó en el área próxima a su desagüe en el arroyo del Barco. Se destacaba por ser un sitio bajo, pantanoso, con lagunas y una abundante vegetación hidrófila. Debido a estas características no era posible la práctica de actividades agropecuarias, las cuales predominaban en las fincas vecinas. Las características del agua fueron analizadas por distintas instituciones provinciales y nacionales, resultando las siguientes cualidades: pertenecen al grupo de aguas de mineralización media (concentran entre 501 y 1500 mg /l), bicarbonatadas (domina el ion bicarbonato), silicatada sódica (compuesto resultante de la combinación de óxido de sodio y sílice, fácilmente soluble en el agua) e hipotónica (de presión menor que la del plasma sanguíneo) también son considerados como muy débilmente radioactivas[6]

El primer antecedente en cuanto a la utilización de las propiedades hidroterapéuticas lo encontramos con la envasadora del agua mineral, empresa iniciada por el Doctor Enrique Herrero Ducioux, quien en la década del treinta obtuvo la autorización para su instalación. La red de distribución de este producto abarcaba la ciudad de Mar del Plata y algunas zonas de Buenos Aires.

Posteriormente, hacia fines de la década del '30, un médico traumatólogo de Buenos Aires, el Dr. Rómulo Tamini, quien además ejercía su profesión en Mar del Plata, se interesó por las propiedades curativas de los fangos que se encontraban junto a los manantiales del arroyo Huincó. De esta forma empezó a aplicarlos en el tratamiento de enfermedades de la piel y de articulaciones, primero a sus pacientes locales y después a los de Buenos Aires; por este motivo se enviaba el barro seco en ferrocarril, con la finalidad de utilizarlo en algunos centros de salud como el Hospital Durán.

Ante el éxito de los emprendimientos anteriores, la familia Marcone –propietaria de todo este predio- consideró la posibilidad de realizar una inversión tendiente a capitalizar las cualidades terapéuticas del mencionado recurso natural. Y es así que en 1939 se inaugura el establecimiento

6 López, op. cit,, p.381Instituto Agrario Argentino (IAA), *Reseña General, Histórica, Geográfica y Económica del Partido de Gral. Pueyrredón.* Año V, Nro 31.Buenos Aires: Ed. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, 1945, pp 71-72

"Termas y Fuentes Huincó", que funcionó durante toda la década de los ´40. Cabe aclarar que el término "termas", en realidad está mal aplicado ya que si bien el agua reunía determinadas cualidades que la calificaban como "mineral", no emergía a la superficie con una temperatura elevada, sino que la misma era calentada para la utilización en balneoterapia. El énfasis puesto en el término es una clara muestra de la relevancia que le daba la sociedad al agua termal como un recurso terapéutico para ciertas enfermedades.

La edificación contaba con algunas habitaciones con baño privado además de duchas, gabinetes de masajes, bañeras especiales, dos amplias piscinas para la recuperación de personas discapacitadas y una confitería, donde se consumía exclusivamente agua mineral extraída de los manantiales. En los tratamientos se utilizaba como materia prima los fangos extraídos del lecho del arroyo Huincó (peloides), posteriormente éstos eran dispuestos en una serie de piletones hasta su secado. En otro sector de este establecimiento se los trituraba mediante la utilización de maquinarias especializadas. A continuación, el polvo obtenido se mezclaba con el agua mineral proveniente de los manantiales, obteniendo una preparación de coloración verde- azulada. Con esta materia prima se practicaban diversos tratamientos, tales como la fangoterapia y la masoterapia. También se realizaban baños de inmersión (cura termal) en piletas especialmente diseñadas alimentadas con agua de las surgencias, que eran previamente calentadas, ya que las mismas emergían a temperatura ambiente. Asimismo se recomendaba la ingesta del agua mineral, ya que era considerada como desintoxicante y la denominada "cura de diuresis" (terapia a base de agua mineral). Además se ofrecían otras prácticas tales como inhalaciones, gimnasia en piletas y fisioterapia. Estos tratamientos eran recomendados para la cura y/o mitigación de diversas enfermedades, tales como: dolencias musculares y de la columna vertebral; enfermedades digestivas y renales, enfermedades de la piel y el insomnio. Los pacientes podían permanecer unos días en "lujos cuartos individuales" (según folletería de la empresa) o bien tomar sesiones individuales y en general funcionaba durante la temporada estival (no así la planta embotelladora de agua mineral, que trabajaba todo el año).[7]

Finalmente, hacia 1950, las surgencias se agotan debido a la extracción de agua por parte de la empresa Obras Sanitarias, para provisión de la población, esto lleva a cerrar el establecimiento y el predio es loteado y urbanizado.

El segundo caso, el Establecimiento Copelina, estaba ubicada a unos 55 km al oeste de Mar del Plata, en un área de serranías que no superan los 200 metros pero que imprimen al paisaje una característica peculiar, atractiva para el habitante de la llanura. El mismo debe su desarrollo al manantial ubicado al pie de la sierra La Copelina, cuyas aguas fueron estudiadas por diversos organismos oficiales arrojando como resultado que se trataba de agua alcalino bicarbonatada sódica, débilmente clorurada, con contenido de flúor, hipotónica y de mineralización media y con radiación fuerte.

---

7 Rigonat, M.C. , *Turismo y Valorización del Territorio. Reflexiones a partir del caso Fuentes y Termas Huincó,* Libro de Actas del VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística, Neuquén: Ed. Universidad Nacional del Comahue, 2014, pp110-120

Hacia principios del siglo XX, se instala una empresa familiar que tenía como objetivo el embotellado y comercialización del agua; comienza sus actividades en 1931 y cierra a principios de la década del ´60. El producto ofrecido, era comercializado bajo el nombre de Copelina-Agua Mineral Natural, y se expendían dos alternativas: el agua de uso diario de mesa (Etiqueta Celeste) y el agua para regímenes y convalecientes (Etiqueta Rosada). En las etiquetas se destaca la composición y los estudios realizados (a nivel particular y también a nivel gubernamental) por lo que claramente se busca un público que priorice la salud y calidad del producto. La comercialización se realizaba en la ciudad de Mar del Plata y en la Capital Federal, donde contaba con una oficina administrativa.

El establecimiento contaba con una planta embotelladora, hasta la cual se canalizaba el agua, a través de tuberías, provenientes del manantial La Copelina. La construcción estaba acompañada por una importante forestación, un mirador, fuentes ornamentales y jardines. Más tarde, cuando se lo incorpora a los circuitos turísticos, proporcionando visitas guiadas, se construye un pequeño zoológico con animales de la zona y una gruta en honor a la Virgen de la Fuente.

Este establecimiento, comienza su explotación como una actividad productiva privada, pero la mejora de los caminos rurales (para acceder al predio había que realizar 10 km por camino de tierra) permitió la integración a los circuitos turísticos regionales que propiciaban la visita a estancias y lagunas de la zona (laguna La Brava, estancias Ojo de Agua y La Peregrina). De esta forma se ofrecen visitas que posibilitaban una mayor difusión del producto a vender, el mantenimiento de los caminos para sacar la producción y, además, una diversificación de los servicios ofrecidos. Cabe aclarar que si bien el establecimiento fue abierto al público, el mismo estuvo controlado por las autoridades municipales, que eran las que otorgaban los permisos de acceso a particulares. Es decir, el turista residente temporariamente en Mar del Plata podía optar por una excursión programada y habilitada por el municipio a través de empresas privadas con salidas desde el centro de la ciudad de Mar del Plata o bien acceder en automóviles particulares, solicitando con antelación, autorizaciones especiales.

Con respecto a la valorización de los recursos naturales

El recurso "Agua" fue valorizado en primer lugar en su dimensión terapéutica, como complemento al tratamiento de ciertas enfermedades, pero dada la difusión del mismo muy pronto se transformó en un atractivo turístico, a tal punto que resulta difícil distinguir uno de otro.

La publicidad de los dos emprendimientos hace mucho hincapié en los estudios científicos que demostraban las características particulares del agua y el aval de profesionales de la medicina para su uso en diversas curas.

En relación a los tratamientos y los recursos naturales se resaltan en primer lugar los beneficios del Agua Mineral Huincó. La misma era indicada para la artritis, gota, reumatismo, enfermedades de la piel, problemas gástricos y hepáticos, obesidad e insomnio. Asimismo se destaca que

"la cura de diuresis realiza una acción fisiológica que lava, arrastra y facilita la eliminación de deshechos y productos tóxicos. Los silicatos refuerzan los efectos de la radioactividad en la disolución del ácido y sales úricas. El lavado del organismo y del riñón lleva en consecuencia la desintoxicación por los productos que el agua exporta. La cura de diuresis y desintoxicación permite el tratamiento de enfermedades renales, hepáticas, y gastrointestinales…" (folleto publicitario de Fuentes y Termas Huincó) Llama la atención la terminología médica utilizada y el detalle pormenorizado de las enfermedades que pueden tratarse con el agua mineral (aquí sólo se detallan algunas a manera de ejemplo), también se explica la forma en que actúan los silicatos (el agua fue calificada como bicarbonatada y silicatada sódica) en conjunción con la radioactividad (que fue considerada baja) sobre el organismo y la acción fisiológica de la misma.

Por su parte, el establecimiento La Copelina, en folletería ofrecida por la empresa (y en menor medida en las etiquetas de las botellas), establece que "las propiedades terapéuticas de "Copelina" han sido estudiadas científicamente por el Dr. Manuel Carbonell, prof. Honorario de la Universidad y Miembro Titular de la Academia Nacional de Medicina". En cuanto a las propiedades terapéuticas del agua eran las siguientes: facilita la digestión estomacal, regulariza las funciones del hígado, aumenta la secreción urinaria, realizando un verdadero lavaje del organismo, favorece la solubilidad del ácido úrico, arrastra o disuelve arenillas, favorece el proceso de nutrición. El folleto afirma que estos estudios fueron ratificados por otros científicos estudiosos del tema tales como los doctores F. Aurelio Mazza, Hércules Corti, Herrerro Ducioux (que también había trabajado sobre las características del agua del manantial Huincó), entre otros. Además se citan los trabajos realizados por organismos oficiales. Toda esta información apunta como en el caso anterior a generar credibilidad y confianza en el público consumidor de este producto.[8]

Es interesante destacar la información suministrada sobre las enfermedades y las prácticas terapéuticas, redactadas evidentemente por un especialista en medicina, el énfasis puesto en algunas propiedades del recurso hídrico , la calidad del procesamiento , la supervisión médica y las instalaciones apropiadas para la cura de diversas dolencias, dando una imagen de solvencia y seguridad tanto a quienes asistían al Centro Termas Huincó (Baños y Fangoterapia) como a los consumidores del Agua Mineral (Huincó y Copelina).

Por otra parte, el nombre "Termas Huincó", si bien no lo eran, se debe a la necesidad de responder a las expectativas de una sociedad que en ese momento valoraba a la cura termal como de gran ayuda para la salud, proliferando por entonces centros termales de gran jerarquía en Argentina.

Con respecto a su contribución a los flujos turísticos

En el contexto de políticas turísticas de promoción y fomento de la ciudad, en el período analizado, se destacan la diversidad de atractivos que se pusieron en valor y que servían como complemento a la actividad de la playa.

8 Folletería Publicitaria del Establecimiento Copelina. Colección privada

Según la Guía del Turista editada por la Asociación de Hoteleros (1943)[9], se destacaban, entre otras, las siguientes excursiones y paseos:

- Puerto de Mar del Plata
- Gruta de Lourdes
- Club Náutico
- Parque de Ostricultura
- Parque General San Martín
- El Faro
- Parque y Fuentes Huincó
- Colonia de Vacaciones del Consejo Nacional de Educación
- Patronato de la Infancia
- Asilo Unzué

También se recomiendan otros paseos fuera de la ciudad, tales como:

- Balneario Parque Mar Chiquita
- Miramar
- Balcarce
- Laguna La Brava y Fuente Copelina

En lo referente a los casos bajo análisis, el establecimiento Fuentes y Termas Huincó, formaba parte de un circuito que incluía Gruta de Lourdes (centro religioso inaugurado en 1938), el Pueblo de Pescadores (así también se denominaba el Pueblo Peralta Ramos por constituirse en el sitio donde residían los pescadores) y el Faro Punta Mogotes (erigido hacia 1891). La relevancia de la actividad del complejo motivó a realizar una petición ante las autoridades para que el ferrocarril que unía Mar del Plata con la Banquina del Puerto, realizara una parada en proximidades de la casa Termas y Fuentes Huincó con el fin de facilitar el acceso a sus visitantes aunque esta propuesta no llegó a concretarse.

9 Asociación de Hoteles de Mar del Plata. Guía Hotelera. (Guía del Turista). Años 1941 / 43. Publicación anual. Distribución gratuita. Archivo Histórico Municipal Roberto T. Barili, Mar del Plata.

Por su parte el establecimiento La Copelina se suma a los circuitos diagramados por la comuna de General Pueyrredón a partir de los años 1936-1938, integrándose con la categoría de *recreo* a las visitas diagramadas a la Laguna La Brava y los establecimientos de Ojo de Agua y La Peregrina. El sitio fue incorporado porque el trayecto que mediaba entre el establecimiento La Brava y el predio de La Copelina, era un camino arbolado de incomparable belleza serrana. Esta iniciativa resulta beneficiosa para los propietarios de la embotelladora, ya que de esta forma difundían su producción a mayor número de personas y por lo tanto podían aumentar sus ventas. Por otro lado, el Municipio contaba con la posibilidad de diversificar la oferta turística ofrecida a los veraneantes.

El período de mayor afluencia de visitantes estuvo centrado en los años '40 y '50, recepcionándose más de 100.000 turistas por temporada (Boletines Municipales, MGP). Paralelamente, el establecimiento encuentra su mejor momento productivo, el que se ve reflejado en las diversas publicidades que el establecimiento promueve en distintos medios del país.

A partir de los años '60, cuando se consolida la cultura de permanecer toda la jornada en la playa y cuando el tiempo de residencia en la ciudad disminuye notablemente, comienza el estancamiento y la retracción de la afluencia turística al lugar. Esta tendencia se ve reforzada por la falta de políticas de conservación y mantenimiento de las redes camineras que dificultan un rápido traslado a la zona. Unos años más tarde, el recreo de la Copelina y los parajes aledaños dejan de ser un referente de la diversidad turística del distrito.[10]

Como puede notarse toda la ciudad formaba parte de un amplio abanico de posibilidades que permitían que el turista conociera y disfrutara de la misma, se recomendaban paseos y circuitos que podían realizarse en automóvil o en transporte público. Además se promovía la inclusión de otras localidades de la región, teniendo en cuenta la apuesta que se había hecho al mejoramiento de los caminos y los transportes, las mismas podían realizarse en forma particular (para lo cual se establecían una serie de indicaciones acerca de "cómo llegar") y también se organizaban algunas excursiones (como por ejemplo Copelina y Laguna La Brava).

Como puede inferirse existía una visión más amplia de integración regional a través de la valorización de recursos turísticos de la zona, que posteriormente el turismo de masas vigente en la segunda mitad del siglo XX, terminó menospreciando dando un carácter de ciudad turística monoproductora, especializada en la modalidad "Sol y Playa".

10 Rigonat, María; Villar, María, *Recursos terapéuticos vinculados con el agua. incursiones en torno a La Copelina y Termas Huincó (Partido de General Pueyrredón), A*ctas de las V Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo, Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, 2002, pp 200-215.

A modo de reflexiones finales

Los ejemplos analizados nos invitan a recapacitar sobre el costo de la urbanización y la especialización de Mar del Plata como destino de sol y playa.

En primera instancia, se ha podido detectar que el ámbito turístico local no estuvo ajeno a la necesidad de la utilización de ciertos recursos naturales en pos de un bienestar físico. En este caso se valorizó el uso del agua en todas sus variantes (ingesta, inhalaciones, baños) utilizándola como terapia alternativa a la mitigación de ciertas dolencias, que terminaron por adoptar un uso recreativo

Por otra parte, si se considera el período comprendido entre las décadas del ´30 al ´50, se redescubren otros atractivos ubicados dentro de la ciudad y en la región, que eran promovidos tanto desde el ámbito público como privado, complementando el uso de playa como único recurso valorizado. Los casos analizados nos demuestran que existían una serie de emprendimientos que integraban la oferta de un turismo diversificado y que funcionó durante la primera mitad del siglo pasado en los intersticios que dejaba el modelo turístico dominante, cuya consolidación posterior despreció estas prácticas alternativas, que hoy,- a la luz de las tendencias preferenciales del turismo internacional- recobran su posición privilegiada en el dominio de las ofertas**.** Por otro lado, lleva también a reflexionar -gracias a la doble perspectiva de análisis diacrónica y sincrónica- y a plantearnos acerca de la necesidad de reformular las estrategias de acción que impliquen una valoración sesgada o fragmentaria de la diversidad natural y cultural, y nos alertan sobre los costos de la especialización que nos ha llevado a dilapidar recursos de gran potencialidad para el futuro.

MESA Nº 4

Historia urbana e Historia ambiental: Temas y tendencias en el estudio de la urbanización y el medio ambiente de ciudades iberoamericanas.

COORDINADORES

SERGIO MIRANDA PACHECO

smiranda@unam.mx

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM (México)

MATTHEW VITZ

mvitz@ucsd.edu

University of California San Diego, USA

NATURALEZA, CIUDAD Y SECTORES POPULARES: EL RÍO MAPOCHO EN SANTIAGO DE CHILE (1880-1920).

SIMÓN CASTILLO FERNÁNDEZ

Universidad Alberto Hurtado

simoncasti@hotmail.com

RESUMEN: Esta ponencia tiene como objetivo estudiar las interacciones entre naturaleza, ciudad y sociedad mediante el caso del río Mapocho, el principal curso de agua que cruza Santiago de Chile. Sus aguas, provenientes de la Cordillera de los Andes, fueron utilizadas desde tiempos prehispánicos en el riego agrícola y el abastecimiento de los habitantes del valle. Ya creada la ciudad de Santiago, comenzó un proceso de deterioro de sus aguas, relacionado con la urbanización y el aumento de población. De esta manera, desde los siglos coloniales, molinos y talleres industriales se expandieron por sus riberas, junto con modestos pobladores que construyeron ranchos y auto-construcciones de materiales ligeros, conocidos como 'rancheríos'. Esta situación se aceleró con los nacientes procesos de industrialización y proletarización de finales del siglo XIX, promoviendo un río cada vez más contaminado, especialmente en un sector donde se depositaban buena parte de las basuras de la ciudad. Pese a que el tramo central del torrente fue canalizado en esos años, la parte del basural siguió existiendo, aumentando cada vez su tamaño y la problemática de salubridad pública que involucraba para la sociedad urbana. Por otra parte, la persistencia de ese espacio llevó a las clases dirigentes a identificar a quienes allí vivían con la insalubridad de las aguas, promoviendo una representación de sus habitantes como pobladores de un territorio no sólo insalubre, sino inmoral y bárbaro. Esa lectura cruzaría buena parte del siglo veinte, pese a que los rancheríos fueron erradicados del sector del basural, ya que sólo migraron hacia los extremos del Mapocho. Quizás la principal novedad de este estudio a nivel chileno, es indagar en la construcción sociocultural de una asociación entre espacio urbano, marginalidad y basura. Esto, considerado como obstáculo primado en los intentos por construir la *ciudad moderna*.

PALABRAS CLAVE: Rio Mapocho – Santiago de Chile – intervención urbana – sectores populares– basurales

Esta ponencia tiene como objetivo estudiar las interacciones entre naturaleza, ciudad y sociedad mediante el caso del río Mapocho, el principal curso de agua que cruza Santiago de Chile. Sus aguas, provenientes de la Cordillera de los Andes, recorren más de cien kilómetros del valle del Mapocho y fueron utilizadas desde tiempos prehispánicos en el riego agrícola y el abastecimiento de los habitantes del valle. Ya creada la ciudad de Santiago, comenzó un proceso de deterioro de sus aguas, relacionado con la urbanización y el aumento de población. De esta manera, desde los siglos coloniales, molinos y talleres industriales se expandieron por sus riberas, junto con modestos pobladores que construyeron ranchos y auto-construcciones de materiales ligeros, conocidos como 'rancheríos'. Esta situación se aceleró con los nacientes procesos de industrialización y proletarización de finales del siglo XIX, promoviendo un río cada vez más contaminado, especialmente en un sector donde se depositaban buena parte de las basuras de la ciudad. Este sector, por las razones expuestas, era también uno de los de menor precio del suelo.

Pese a que el tramo central del torrente fue canalizado entre 1888 y 1892, la parte del basural siguió existiendo, aumentando cada vez su tamaño y la problemática de salubridad pública que involucraba para la sociedad urbana. Cuando nos referimos a un tramo central hablamos de aproximadamente 2,5 kilómetros, entre la actual Plaza Baquedano (entonces llamadas Cajitas de Agua) y la Carretera Panamericana (antes Hornillas). La canalización significó ganar tierras al río, angostar su cauce a cuarenta metros y evitar así, al menos en parte, los desastres que implicaban sus salidas debido a lluvias y deshielos cordilleranos. Por otra parte, el nuevo encauce posibilitó la construcción de edilicia pública –sobre todo en la ribera sur, más cercana al centro fundacional- destacando el Palacio de Bellas Artes y la Estación Mapocho de ferrocarriles. Ambos fueron considerados como emblemas de la modernidad y fueron inaugurados con ocasión del centenario de la independencia de Chile (1910). En consecuencia, canalización y edilicia pública trastocaron el paisaje urbano del sector; sin embargo, esta modernización material implicó desafíos y resistencias.

En efecto, uno de los cambios efectuados fue la construcción del parque Forestal, en un antiguo botadero de deshechos situados a escasas cuadras del casco histórico, en plena ribera sur del Mapocho. El lugar fue completamente modificado desde 1900 y sus modestos habitantes o merodeadores, expulsados al poniente de Santiago, siguiendo el curso de las aguas hacia un sector históricamente más modesto y desmejorado. La persistencia de ese espacio llevó a las clases dirigentes a identificar a quienes allí vivían con la insalubridad de las aguas, promoviendo una representación de sus habitantes como pobladores de un territorio no sólo insalubre, sino inmoral y bárbaro. Esa lectura cruzaría buena parte del siglo veinte, pese a que los rancheríos fueron erradicados del sector del basural, ya que sólo migraron hacia los extremos del Mapocho. Quizás la principal novedad de este estudio a nivel chileno, es indagar en la construcción sociocultural de una asociación entre espacio urbano, marginalidad y basura. Esto, considerado como obstáculo primado en los intentos por construir la *ciudad moderna*[1].

---

1 Más allá de las riberas del Mapocho, a nivel de todo Santiago, se ha planteado la idea de una "mirada horrorizada" por parte de la elite hacia los sectores populares, la que se afincó desde el último tercio del siglo XIX. Luis Alberto Romero, *¿Qué hacer con los pobres? Elite y sectores populares en Santiago de Chile (1840-1895)*, Buenos Aires: Sudamericana, 1995.

Cabe recordar que al menos desde 1840 era notorio que las urbanizaciones del sector tenían alta pobreza material: es lo que Domingo Faustino Sarmiento señaló en 1842 respecto a la villita de Yungay, que poseía "por el camino de Valparaíso (calle San Pablo) que pasa por su costado norte, un *guangualí* inmediato que vendrá a ser como su arrabal"[2]. Un plano de 1903 permite reconocer la ubicación de los llamados Hornos Crematorios, que en realidad no eran más que el gran basural de la ribera sur. Hacia finales de siglo, ocupaba más de un kilómetro de largo y un par de metros de alto: situado al poniente de la estación de ferrocarriles, tenía, inmediatamente al sur, una vía férrea y al norte, las aguas mapochinas.

La cantidad de deshechos existentes se debe a varios motivos. Un primer aspecto es la basura de la propia ciudad, ya que buena parte de los residuos eran lanzados ahí, especialmente por los carretones recolectores, aunque también era común la basura lanzada directamente al río. Un segundo motivo eran los deshechos minerales e industriales, que eran numerosos dentro del radio urbano a causa de los molinos y fábricas emplazados a las orillas o en las cercanías del Mapocho. La gravedad del asunto llegó a tal nivel que en 1898, el médico e industrial Federico Gabler publicó un artículo dedicado al tema de las basuras y su ubicación en la ciudad, donde expresó

> Los botaderos se encuentran situados no en la vecindad de la población sino dentro de ella misma. El botadero más amplio está a la orilla del Mapocho, en la ribera sur y en la parte comprendida entre las calles Manuel Rodríguez y la calle Cueto y aún más abajo hasta el puente del ferrocarril a Valparaíso. Allí se botan las basuras de la ciudad situada al lado norte de la Alameda. […] Las calles de acceso al botadero del río están en extensión de una a dos cuadras antes de llegar a éste cubiertas de basuras[3].

El mismo Gabler expresó en 1898 que en el basural del Mapocho se veían cotidianamente "mujeres que escarbaban las basuras para estraer algunos objetos que iban echando en canastos; hacían compañía a ellas no menos de 30 a 50 burros, una media docena de chanchos, perros i gallinas que buscaban alimento entre los desperdicios"[4]. En 1905, dos notas de las principales revistas de Valparaíso y Santiago, *Sucesos* y *Zig-Zag*, ofrecieron vistas sobre el tema. Esto lleva a plantear cuánta centralidad habían adquirido los potreros de desechos, convertidos gracias a la representación visual en 'vistas urbanas'. La primera muestra el margen sur del torrente, con los "inmensos basurales depositados cerca de la Estación de Yungay a donde acuden millares de personas en busca de trapos viejos"[5]. *Zig-Zag*, en tanto, refería que "con el nombre pomposo y embustero de Hornos Crematorios se designa el punto donde se arrojan los desperdicios y

---

2 En Armando de Ramón, Santiago de Chile (1541-1991). *Historia de una sociedad urbana*, Santiago: Sudamericana, 2001, p. 144.

3 Federico Gabler, "Saneamiento de Santiago. El alejamiento y la destrucción de las basuras", en *Revista Chilena de Higiene*, IV, Santiago: 1898, p. 119.

4 *Ibid.*

5 *Sucesos*, Valparaíso, 10 de agosto, 1905, p. 35.

basuras de Santiago". Agregó que el basural tenía entre 3 y 4 cuadras de largo por una y media de ancho, con un espesor no inferior a tres metros[6].

Las fotografías constatan la existencia de todo tipo de residuos, donde mujeres y hombres buscaban alimentos o utensilios útiles para el consumo y la venta, como cartón, huesos y vidrios. Junto con ellos, cerdos, burros y perros ayudaban a formar un escenario carente de toda higiene. Esto también era entendido por la elite como un atentado contra la estética del río y la ciudad, especialmente considerando que era por allí que llegaban los extranjeros provenientes de Valparaíso y la Argentina. Más sugerente aún es que estas fotografías defenestren esa imagen de ciudad a partir del nuevo medio de prensa moderno: el magazine. *Sucesos*, nacida en 1902, y *Zig-Zag*, de 1905, corresponden a ese género, considerado como un periódico ilustrado integrado por numerosas secciones, donde se mezclan desde crónicas urbanas hasta notas de vida social. Para los fines que aquí competen, esa relación entre ciudad y magazine permite visualizar la entrada de nuevas representaciones sobre el Mapocho, divulgadas por la empresa editorial moderna en los albores de la cultura de masas[7].

Los debates sobre la higiene y los basurales ribereños se produjeron especialmente en el Municipio. En el verano de 1907, los regidores discutieron sobre el problema a propósito de las medidas para impedir la propagación de la peste bubónica en Santiago. El Intendente, presente en la sesión, señaló que el Gobierno había nombrado una comisión compuesta del Alcalde, del Presidente del Consejo Superior de Higiene Pública y del Intendente de la Provincia "para que tomara a su cargo la dirección de todas las medidas encaminadas a evitar el desarrollo del mal". Uno de los regidores propuso dos medidas: la primera, debido a lo seco de la estación, "que se ordene al guarda tomas que deje correr por las acequias todo el caudal de aguas de que se puede disponer y que contengan los cauces, de modo que no haya ninguna acequia sin agua; y la segunda, que se ordene al Prefecto de la Policía de Aseo que no se continúen arrojando basuras en medio de centros poblados de la ciudad, sino que se lleven fuera de la población, cueste lo que cueste. Denuncia como actuales botaderos de basuras que deben suprimirse los de la calle Antofagasta y Exposición, Río Mapocho y Avenida Beaucheff"[8].

En 1909, ante una epidemia de viruela, las autoridades prohibieron a esos recolectores ejercer su insalubre oficio por temor a extender la peste. Una nota escrita al Intendente evidencia que, en realidad, los recolectores de la ribera sur eran en su mayoría mujeres. Éstas, desesperadas ante

---

6 *Zig-Zag*, 23 de junio, 1905, s/p.

7 Para este tema –vinculado al auge de la industria cultural– véase el libro de Carlos Ossandón y Eduardo Santa Cruz, *El estallido de las formas. Chile en los albores de la 'cultura de masas'*, Santiago: Lom & Arcis, 2005. Véase también Sofía Correa et. al., Historia del siglo XX chileno, Santiago: Sudamericana, 2001, p. 76.

8 "El sr. Parragué denuncia otro [basural] en el barrio del Matadero, detrás de la Fábrica de Vidrios, y que podría establecerse mejor cerca del Zanjón de la Aguada, a inmediaciones de la calle Santa Rosa, donde hay grandes hoyos y zanjas que llenar". "Sesión 7ª extraordinaria, 21 de enero, 1907", *Boletín de Actas y Documentos*, Tomo XXI. Del 1° de enero al 31 de diciembre de 1907, Santiago: la Municipalidad, p. 49.

el hambre, recogían "de los desperdicios que los carretones de la policía de aseo arrojan en la ribera sur del Mapocho ala poniente del 'Manuel Rodríguez', los objetos que en el comercio o fábricas tienen algún valor apreciable en dinero como son: cartones, vidrios, huesos, latas, etc."[9]. El Consejo Superior de Higiene Pública, dependiente del poder Ejecutivo, prohibió esa labor precisamente por el temor a la viruela: "Es deber de la autoridad proteger estas personas cuya ignorancia las lleva a ser víctimas de las enfermedades epidémicas, y que contribuyen también a mantener el mal estado sanitario de la población"[10].

Colindante a los "Hornos" se inauguró en 1911 el parque Centenario, para conmemorar la gesta independentista. Se trató del segundo parque ribereño, luego del Forestal, pero era más pequeño y pobre que aquel, además de contar con una conectividad demasiado expedita. Debe recordarse por ejemplo, que la avenida Brasil sólo fue estrenada en 1906, comunicando a la Alameda de las Delicias –la principal vía de la ciudad- con el río. Pese a ello, el parque Centenario fue entendido como un modesto aporte a la regeneración de la ribera sur: inaugurado en junio de 1911, tuvo en su entrega al público una masiva presencia de estudiantes de la Sociedad de Instrucción Primaria. Esta institución no estatal desarrolló la actividad de plantación de árboles del parque; de esta manera, la filiación del parque Centenario estuvo más bien con valores pedagógicos –a la usanza de las 'fiestas del árbol'– que a la remodelación del barrio contiguo, como había sucedido con el parque Forestal[11].

Pese a la presencia del nuevo parque, el basural aledaño se mantuvo. Y aunque a otra escala, al igual que los ingenieros militares españoles del siglo XVIII, la existencia de marginales y basurales en la ribera sur del Mapocho y su efecto en la estética urbana y la opinión de los extranjeros, molestó profundamente a los técnicos y burócratas estatales: se trataba nada menos que de la entrada a Santiago, esto es, la imagen de la ciudad. En 1912, en tanto, una institución aparentemente menos conectada a la higiene y ornamentación urbana, como la Dirección de Ferrocarriles, solicitó a la Intendencia ocuparse de un viejo anhelo. Según expresión del Prefecto de Aseo, aquella petición se refería al "*feo aspecto* que presenta el trayecto del Ferrocarril entre las Estaciones de Yungay y Mapocho, debido a la gran acumulación de basuras que desde tiempo atrás ha venido haciéndose a inmediaciones de la línea férrea". El funcionario enfatizó en "la mala impresión que reciben los pasajeros, sobre todo los extranjeros", y sugirió que los desperdicios fueran instalados más cerca del Mapocho y más distanciados de la línea de cierre de la calle. El Prefecto explicó entonces que su insistencia en que los basurales permanecieran en el borde-río no era "desidia", sino que era muy difícil trasladar los residuos a las afueras de Santiago, debido a la escasez de carretones y al cansancio de las mulas. La solución pasaba

9 Archivo Nacional de Chile. Intendencia de Santiago, vol 330, 1909, "Elisa Valdivia, Facunda Navarro, Amalia Ramírez, Margarita Martínez, Edelmira Escobel y Clorinda Flores. Lidero que les conceda el permiso que indican, como gracia, en la forma que señalan".

10 Archivo Nacional de Chile. Intendencia de Santiago, vol. 330, 1909, "Consejo Superior de Higiene Pública de Santiago a Intendente, 19 de julio".

11 Zig-Zag, Santiago, 1 de julio de 1911.

entonces por el traslado de la basura en convoyes ferroviarios, hacia lugares sin población que el funcionario no detalló[12].

La Intendencia, a su vez, respondió al Director de Ferrocarriles coincidiendo en "la necesidad que existe de hacer desaparecer el feo aspecto que ofrece al viajero el espectáculo de los basurales que a lo largo de la línea se han mantenido y se siguen manteniendo por falta de locales adecuados para ese objeto". Sólo después de esa razón estética, el alto funcionario público indicó que "llevar a la práctica este deseo que es además una verdadera necesidad en favor de la salubridad de un barrio importante la población", por lo que había encomendado una investigación al Director del Servicio de Aseo. Por el momento, el Intendente se plegaba a la propuesta del Prefecto sobre la formación de un convoy especial, nocturno, para acarrear "las basuras de la ciudad hasta los pozos de lastre que a lo largo de la Vía mantiene la Empresa de su Dirección"[13]. La referencia a una necesidad estética en el tratamiento de la ribera sur, por sobre las necesidades higiénicas del barrio Yungay, es una lógica recurrente en aquella época y una constante desde la Colonia.

El mismo año 1912 hubo otra propuesta al respecto: Alberto Mackenna Subercaseaux –importante hombre público– sintetizó así la realidad de aquel sector ribereño y la razón de su idea de transformarlo, "La entrada a Santiago por la estación Mapocho sería digna de una ciudad civilizada; y nos ahorraríamos la vergüenza de atravesar por los infectos tugurios, dignos de un pueblo árabe, por donde nos salen al encuentro las legiones de microbios que engendran el barro y la mugre"[14]. Resulta ineludible vincular estas palabras con las del intendente Benjamín Vicuña Mackenna en la década de 1870, respecto a la vivienda popular como "aduar africano" al que era necesario segregar con un "cordón sanitario"[15].

En definitiva, las precariedades del terreno del Centenario deben complementarse con el entorno del mismo: basurales, ferrocarril y río. Debe considerarse además, la presencia de los edificios de la Compañía de Tracción Eléctrica en Mapocho entre Almirante Barroso y Brasil. La construcción, inaugurada en 1900, le daba un uso industrial al sector aledaño al que desde 1911 sería parque Centenario. Pero, más allá de la presencia fabril en esta parte de la ribera sur, la Estación de Fuerza –también llamada Central Eléctrica Mapocho- conllevaba un frenético entrar y salir de máquinas y trabajadores. Esto le otorgaba características vinculadas al mundo del trabajo y distantes al ocio, la valoración del verde y de lo sublime, tan caros a la burguesía

12 Archivo Nacional de Chile. Intendencia de Santiago, vol. 381, 1912, "Policía de Aseo a Intendente de Santiago, 21 de junio". El énfasis es mío.

13 Archivo Nacional de Chile. Intendencia de Santiago, vol. 381, 1912, "Intendencia de Santiago a Director de Ferrocarriles, 25 de junio".

14 Alberto Mackenna Subercaseaux, *Santiago Futuro. Conferencias sobre los proyectos de transformación de Santiago*, Santiago-Valparaiso: Barcelona, 1915, p. 26.

15 Benjamín Vicuña Mackenna, *Transformación de Santiago*, Santiago: Impr. O. Tornero, 1872.

santiaguina[16]. Por otra parte, esa vida marginal desarrollada en el parque Centenario se condice con su morfología y preexistencias. Encerrado entre el extremo poniente de la estación Mapocho y el basural, el parque estaba destinado a tener una existencia más precaria e insalubre que el elegante Forestal. Fuera del área canalizada y sometido a los vaivenes de las crecidas del torrente, su existencia quedó supeditada a la puesta en marcha de obras de contención al poniente del puente Manuel Rodríguez. Estas obras, desplegadas desde mediados de los diez por la Dirección General de Obras Públicas, "buscaron la protección inmediata de los terrenos del Parque Centenario", como indicó después el Ministro del ramo[17].

La combinación de esos factores alimentó un espacio público virtualmente copado por los sectores populares. Dos testimonios, provenientes de la literatura y la prensa, solventan esta afirmación. En 1943, el escritor Nicomedes Guzmán –uno de los creadores de la novela social chilena– publicó su obra cumbre, *La sangre y la esperanza*, subtitulada como *Barrio Mapocho*. En esta suerte de autobiografía, Guzmán retrató la vida marginal de los obreros ferroviarios en torno a la estación Yungay a principios del siglo XX. Recordando aspectos de su infancia –nació en 1914– el escritor autodidacta se refería así al 'patio trasero' de la transformación del Mapocho urbano

> El humilde Parque Centenario estaba invadido de llagosos pelajes, que pastaban, rebuznando a ratos, y de zaparrastrosos vagabundos, hojalateros y recolectores de trapos y papeles. Hombres y mujeres, tendidos en las yerbas nuevas, bajo los árboles corpulentos, apenas hojecidos, junto a sus sacos vacíos, borrachos los más, masticaban sus cebollas, o sus mortadelas […] Ocultándose tras los troncos más gruesos, algunas parejas se besaban tocándose ansiosamente los cuerpos. Parvadas de chiquillos andaban al agüaite de los

16 En *Luces de modernidad: Archivo fotográfico CHILECTRA*, Santiago: Larrea Impresores, 2001, s/p. Según las fotos de este libro, existían dos grandes edificios: la estación generadora Mapocho (en Almirante Barroso con Balmaceda) y la central eléctrica del mismo nombre (en Mapocho con A. Barroso). Otro aspecto importante de este sector, eran los problemas de inseguridad debido a robos y asaltos: "En los últimos tiempos la inseguridad de vida y propiedad de este barrio que rodea nuestra Estación de Fuerza ha llegado a ser tan alarmante que es preciso elevar una enérgica protesta a las autoridades, puesto que para dar alguna garantía de seguridad no es suficiente el policía de punto fijo que algunas veces pone en las cercanías de la fábrica. Sobre todo en días de pago se notan las intentonas de salteo, que a veces tienen resultado y a veces no; pero si estas intentonas se frustran no es, por cierto, por la ayuda de la policía, sino por la intervención oportuna de nuestros propios empleados". Chilean Electric Tramway & Light Co. Ltd. A Intendente de Santiago, reproducido por Armando de Ramón, "Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile, 1850-1900", en Historia n. 20, Santiago: Universidad Católica de Chile, pp. 230-231.

17 Archivo Nacional de Chile-Intendencia de Santiago, vol. 463, 1918, "Ministerio de Industria y Obras Públicas a Intendente de Santiago, Levante del desvío construido en la ribera sur del río Mapocho, 28 de diciembre, 1917".

> besos y caricias. Botellas y tarros, mostraban la carcajada morada del vino, entre la chépica y la manzanilla verdegueantes[18].

En 1917 en tanto, Ismael Valdés Valdés, ingeniero, senador por Santiago (1912-18) y reconocido promotor de la protección a la infancia, expresó menos vehementemente, pero apelando a similares ideas de imagen urbana –que venían al menos desde el siglo dieciocho– que

No deja de ser valiosa la consideración de evitar para la ciudad el bochorno de que todos los extranjeros tengan que atravesar actualmente la parte más miserable de Santiago para llegar a la más hermosa y central de sus estaciones; realizada esta parte del proyecto, los viajeros entrarían a Santiago por la hermosa Avenida Forestal Centenario, viendo a un lado el canal del Mapocho prolongado hasta el puente del ferrocarril, el parque Centenario y los hermosos edificios que se habrán de construir en los actuales terrenos baldíos que pasarán a estar admirablemente situados[19].

En esa misma dirección, Valdés propugnó la idea de unir los parques de la ribera sur, tema que fue adquiriendo popularidad hacia fines de la década del diez. El senador declaró que "nadie dejara de reconocer la hermosura del Parque Forestal y del Parque Centenario, [y] se impone la conveniencia de unir estos dos pulmones de la ciudad por una gran avenida que hasta la Estación Mapocho ya está delineada y en gran parte edificada"[20].

En suma, puede sostenerse que desde fines del siglo XIX, el borde sur del Mapocho ubicado más al poniente de la ciudad se convirtió en un problema de salubridad pública. Pese a la preocupación de diversas instituciones, allí creció sin control un enorme basural, que representaba un riesgo inminente para la higiene urbana y un obstáculo estético a la mirada de la elite. En esos basurales trabajaban y vivían numerosas personas, fundamentalmente mujeres y niños, que recolectaban deshechos para su venta. La construcción del parque Centenario en 1911, inmediatamente al sur de dicho vertedero, fue visto como un intento de regeneración urbana mediante el espacio público. Sin embargo, no tuvo los recursos de su par más ubicado al oriente –el parque Forestal- y, también a diferencia de aquel, tuvo una constante y masiva presencia de sectores populares. Para las autoridades de la época fue inevitable la asociación de dicho basural con esos grupos plebeyos, activando una representación de lo anti-higiénico (vertedero y río) con el cuerpo de los pobres. En paralelo, viendo en dicha presencia popular una amenaza a la estética de la ciudad, que desde finales del siglo XIX esa misma clase dominante ansiaba moderna y opulenta, especialmente considerando que aquel basural estaba en la vía de ingreso a la capital.

---

18 Nicomedes Guzmán, *La sangre y la esperanza*, Santiago: Orbe, 1943, pp. 264-265.

19 Ismael Valdés, *La transformación de Santiago*, Santiago: Universo, 1917, pp. 55-56.

20 Valdés, *op. cit*., pp. 32-33.

MESA Nº 5

La ciudad impresa: presencia del urbanismo latinoamericano en las publicaciones periódicas del siglo XX.

COORDINADORES

PATRICIA MÉNDEZ G.

pmendezg@ubiobio.

Escuela de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bio Bio

ANA ESTEBAN MALUENDA

ana.esteban.maluenda@upm.es

Universidad Politécnica de Madrid

LAS REVISTAS, UNA HISTORIOGRAFÍA SIN HISTORIADORES. LA TRANSFORMACIÓN URBANA EN CHILE 1900-1950.

MAX AGUIRRE GONZÁLEZ

Universidad de Chile

maxaguirre@uchilefau.cl

RESUMEN: La ciudad es la realidad construida del encuentro y la vida en común de un grupo numeroso y organizado de personas. Es expresión de la evolución del conocimiento y la tecnología asociados a ella materializada en realizaciones: obras e instituciones representativas de la comunidad. La ciudad es síntesis de una fisonomía humana en un lugar y época determinados. Un fenómeno histórico complejo y dinámico de la humanidad. Su historiografía es un magnífico relato sobre las personas reunidas en sociedad que, en aspectos fundamentales su sentir, pensar, valorar y creer se expresa en la ciudad: en sus calles, edificios, plazas, casas, iglesias, fábricas, oficinas, un universo material del habitar urbano.

La *transformación urbana* es un acontecimiento relevante de la historia de cualquier ciudad ¿Qué genera la transformación? ¿A qué ideas responde? ¿Qué fuerzas sociales y políticas la alientan? ¿Qué explica que esas transformaciones, en algunos casos, sean rápidas, con fuerza avasalladora que trastorna la convivencia y moviliza a todos?

El siglo XX fue pródigo en estos acontecimientos: fue un signo cultural de la centuria. América Latina y Chile en particular, no fueron una excepción a ello.

Las revistas de arquitectura, por su parte, fueron un registro insuperable de los hechos que dieron vida a esa transformación en las ciudades del continente. Interesa analizar aquí el fenómeno de transformación urbana de Chile durante el siglo XX, a través de los relatos contenidos en las revistas de la primera mitad el siglo, periodo durante el cual se sabe sucedieron acontecimientos transformadores de enorme gravitación para las ciudades del país.

¿Cuáles fueron los acontecimientos de los que las revistas de ese periodo dieron cuenta? ¿Qué ideas sostuvieron la necesidad de las transformaciones y qué explicaciones se dieron para justificar las propuestas? Las revistas nos pueden dar algunas claves.

PALABRAS CLAVE: Transformación urbana, modernidad, revistas, historiografía.

La modernidad cultural fue un fenómeno histórico de conversión de las manifestaciones humanas en sociedad a la racionalidad científica, que tuvo en la ciudad una de sus expresiones de mayor impacto, tanto por su envergadura como por la rapidez con que se hizo presente. En ese contexto las revistas de arquitectura constituyen la mejor y más completa historiografía sin historiadores de la transformación urbana llevada a cabo en Chile, durante la primera mitad del siglo XX.

La Sociedad Central de Arquitectos fue impulsora de los planes de reforma urbana desde las primeras décadas del siglo XX. En 1921 organizó conferencias dictadas en la Universidad de Chile con el propósito de promover la transformación de Santiago. Se trataba de explicar a un público escogido las razones que justificaban la urgencia de implementar cambios en el ordenamiento de la ciudad[1]. Ismael Valdés, ingeniero y senador de la República, que impulsaba la idea de realizar cambios en la ciudad, intervino en esas reuniones.

Valdés hace ver que antiguamente las ciudades se trazaban casi siempre al azar y en los que no era así, como en las ciudades de fundación con trazado reticular, su lento desarrollo hizo innecesario toda previsión de su crecimiento. En cambio, la ciudad contemporánea se presenta como un organismo vivo que crece y se desarrolla. Al cambiar los medios de locomoción los trazados de las ciudades quedaron obsoletos. La primera solución que se pensó fue ensanchar las calles, pero Valdés advierte en su conferencia que es una operación lenta y costosa y por eso debe ser desechada. Al contrario, se necesita distribuir los centros que provocan atracción y concentración del tráfico: el comercio, los servicios públicos, fábricas y aplicar modelos que han dado resultado en países europeos. Entre esas posibilidades, propone para Santiago el uso de la diagonal, la línea más corta entre dos puntos y el ángulo con que corta las manzanas crea un interés estético que rompe la monotonía de la cuadrícula.

Alberto Schade intervino como presidente de la Sociedad Central de Arquitectos. Sus ideas se resumen en dos puntos: la ciudad necesita un plan y un reglamento. El plan prevé el crecimiento y el reglamento lo regula. La idea de la ciencia como conocimiento que anticipa el comportamiento de los fenómenos está en la base de la confianza depositada en los planes. Estos son la expresión de los principios de la urbanística como ciencia de la ciudad. Al respecto señala diez objetivos que propenden los planos reguladores: ampliar la red vial urbana, destacar los principales edificios públicos, abrir avenidas que acorten distancias, crear avenidas diagonales, evitar la monotonía de la línea recta, crear parques y jardines, reglamentar las alturas de edificios de acuerdo al ancho de las calles y según la zona en que se encuentren ubicados, reglamentar la construcción, ampliación de la red de alcantarillado, agua potable, alumbrado y tranvías eléctricos, y definir clases de pavimentos para calles[2].

---

1 *Revista Arquitectura*, N°1, Santiago: Sociedad Central de Arquitectos, 1922, p.2

2 *Op.cit.*, p.6

En 1920, en Montevideo, se había realizado el Primer Congreso Panamericano de Arquitectos, el tema central había sido "Transformación, ensanche y embellecimiento de la ciudad de tipo predominante de América". Teniendo en cuenta ese precedente, no es extraño que al año siguiente se organizaran estas conferencias en cumplimiento de las recomendaciones del Congreso.

Al momento de realizarse estas conferencias Valdés ya tenía desarrollado un plano de transformación de Santiago que contemplaba dos avenidas diagonales: una partía en la Alameda, a la altura de la iglesia del Carmen y llegaba hasta la estación de Ñuñoa, en el sector sur oriente de la ciudad, actualmente demolida, y la otra, al frente de la estación Mapocho, a orillas del río Mapocho, hacia la Plaza Brasil, situada al poniente de la Plaza de Armas. Asimismo, promovía la apertura de una avenida entre Gálvez y Nataniel que enfrentaría al futuro Palacio de Gobierno extendiéndose hacia el sur hasta avenida Matta.

El Segundo Congreso Panamericano de Arquitectos realizado en Santiago en 1923 tuvo como tema, entre otros, la "necesidad de crear la obligación, para que […] todas las ciudades tengan estudiados y aprobados sus planos de transformación, ensanche y embellecimiento"[3].

La transformación de Santiago no fue un tema fácil de abordar. En 1925 hubo reclamos en contra de la ley de transformación vigente; para representar las deficiencias de la norma se nombró una comisión de tres arquitectos de la Asociación: Manuel Cifuentes, Alberto Schade y Ricardo Larraín Bravo, quienes junto a miembros de la Municipalidad, prepararon un proyecto que se sometió a la resolución de la Junta de Vecinos y del Gobierno. El proyecto eliminaba la línea de edificación vigente por ser un factor de continuas contradicciones y consideraba los emplazamientos de avenidas diagonales.

En 1929, Santiago abarca -incluyendo las comunas suburbanas- una superficie de 8.000 hectáreas, con una población de 620.000 habitantes y una densidad de 77 habitantes por hectárea; circulan 13.000 carros de tracción mecánica y 5.000 de tracción animal. Aún no se logra derogar la "ley del serrucho" (llamada así por las entrantes y salientes que en la línea de edificación creaba su aplicación), no se ejecutan las avenidas diagonales, ni se abre la avenida al sur frente al palacio de gobierno. Santiago ha seguido "creciendo en la mayor anarquía [...] y no hay fondos dispuestos para urbanizar la ciudad ni para efectuar los servicios municipales más indispensables. [...] No hay una ley que reglamente y limite la formación de poblaciones de Santiago y comunas suburbanas, [...] no hay normas especiales edilicias de división en zonas (de ciudades jardín, ubicación de fábricas, residencias)"[4]. Santiago es una ciudad con requerimientos urbanos modernos, con propuestas urbanas correspondientes al desarrollo del urbanismo moderno y una situación política y económica que no ha permitido aprobar las iniciativas.

A propósito del terremoto de Talca (1928) que destruyó gran parte de la ciudad se dijo que: "de esos escombros deben surgir las futuras ciudades levantadas por el estudio racional de técnicos,

3 *Revista Arquitectura*, N°1, Santiago: Sociedad Central de Arquitectos, 1923 (c), p.8.

4 *Arquitectura y Arte Decorativo*, N°8, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1929, p.339.

guiados por una meditada reglamentación de construcciones"[5]. Pero, independientemente de los terremotos, la transformación urbana en los años veinte era una aspiración política y una pretensión socialmente aceptada por las grandes ciudades del país (Santiago, Valparaíso y Concepción), identificada con los sistemas modernos del urbanismo y asociada con ensanches, expropiaciones, urbanización y "habitación barata".

En 1929 la municipalidad de Valparaíso llamó a concurso de ideas para un plan de transformación de la ciudad. Las bases del concurso contemplaban el estudio de las vías de acceso a los cerros, urbanización de los barrios pobres, mejoramiento de la parte plana de la ciudad, saneamiento, higienización y alumbrado de barrios o cerros aislados, fijación de los límites de la ciudad, proyectos de plazas y mejoras estéticas de sitios especiales. En esa época las ideas de urbanismo moderno, estéticamente, se relacionaban con efectos visuales y cambios de perspectiva para los que la ciudad, levantada sobre cerros a orillas del Pacífico, se prestaba favorablemente[6]. Lejos estaba aún la idea del urbanismo moderno que concibe la ciudad con criterio de racionalidad científica y eficiencia de máquinas.

El terremoto de Chillán de 1939, puso una vez más en primera plana a la arquitectura y al urbanismo al provocar un desastre de grandes proporciones en varias ciudades del país. El urbanismo era una disciplina que ya se había introducido en el país. El terremoto permitió hablar de la "reconstrucción racional de las ciudades"[7], entendiendo por esto una reconstrucción sujeta a la Ordenanza, norma que introdujo la necesidad de planos reguladores de las ciudades[8] según el número de habitantes. El plano regulador era la técnica con que se propugnaba el control racional de la ciudad.

Con la Ordenanza General de Construcciones y Urbanización de 1931, se abrió un nuevo capítulo para el desarrollo del urbanismo en el país y, particularmente, para la transformación urbana que se venía impulsando desde hacía cincuenta y cinco años. Este hecho fue fortalecido con la llegada del urbanista austríaco Karl Brunner, contratado como "consejero técnico del gobierno […] para todo lo que se relacione con el trazado, construcción e higienización de ciudades y reglamentación de construcciones" en todo el país[9].

La aparición de la revista ARQuitectura en 1935 marcó el cambio producido en la manera de entender la arquitectura moderna por algunos jóvenes arquitectos. Enrique Gebhard y Waldo Parraguez, formados en la atmósfera reformista de la enseñanza de la arquitectura en la Universidad de Chile, dirigen la publicación. En el primer número, refiriéndose al plan regulador para Santiago que ha preparado Karl Brunner, señalan: "Después de una trayectoria magnífica, -pasando por todas las falsificaciones de los estilos académicos- la Arquitectura Nacional ha

5 *Arquitectura y Arte Decorativo*, N°1, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1928, p.25.

6 *Arquitectura y Arte Decorativo,* N°3, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1929, p.85.

7 *Urbanismo y Arquitectura,* N°1, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1939, p.8.

8 *Urbanismo y Arquitectura,* N°11, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1940, p.18/598.

9 *Arquitectura y Arte Decorativo,* N°11, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1930, sp.

llevado a la ciudad a un tal alto grado de descomposición, que no debemos esperar sino que se produzca su caída ruidosa y ridícula"[10].

La publicación de la revista Urbanismo y Arquitectura en enero de 1936, "única revista en el país netamente técnica de urbanismo, arquitectura, ingeniería y construcción" es indicativa de la importancia adquirida por la ciudad como tema de atención profesional específica[11]. Alfredo Johnson, presidente de la Asociación de Urbanistas de Chile, hace explícita la relación del urbanismo con el problema de la vivienda, que entonces ya alcanza el déficit de 77.000 "casas baratas", y con la salud. El plan regulador debe regirse por los principios del urbanismo moderno: "metabolismo" para descongestionar los centros de las ciudades, "zonificación" para subdividir la funciones urbanas, ordenando y especializando cada uno de sus elementos, "espacios verdes" para cumplir funciones higiénicas del organismo urbano y producir el acercamiento del hombre a la naturaleza y, "socialización" urbana, es decir, la organización económica de la ciudad para cumplir "el más amplio programa de la ciudad racional"[12].

Comprender los principios del urbanismo y administrar sus elementos constitutivos fue una de las tareas más urgentes una vez que la disciplina logró introducirse en el país, a fines de la década del veinte. La "densidad" -un índice clave de la nueva disciplina- fija la relación de superficie por habitante de la ciudad y permite comparar y medir grados de ocupación urbana, relacionándola con el crecimiento y todos los problemas asociados a él. La "zonificación" es la manera de "ordenar y armonizar" las construcciones de la ciudad. La zonificación distribuye las construcciones según su destino: industria, comercio y habitación, incluyendo la vivienda "uno de los máximos problemas del urbanismo". En resumen, el urbanismo está regido por las necesidades de los habitantes de la ciudad, la densidad y la zonificación urbana, teniendo en cuenta, además, la enorme gravitación que representa la vivienda.

Con ocasión del Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular celebrado en Buenos Aires en octubre de 1939, Chile participó a través de la Caja de la Habitación Popular, a lo que dedicó un número especial la revista Urbanismo y Arquitectura[13]. Por otro lado, un grupo pequeño de arquitectos jóvenes formados bajo el alero de las reformas a la enseñanza de la arquitectura, imbuidos de los principios de la arquitectura moderna, ha tomado el liderazgo de temas cruciales como son los de la vivienda y el urbanismo, y los ha cruzado con las visiones políticas más radicalizadas de la época[14].

Waldo Parraguez distingue dos tipos de planificación de ciudad: racional y caótica, según sea su finalidad el valor de uso o el valor de lucro, respectivamente. En el primer caso, la ciudad será "ordenada, biológicamente habitable, exacta, y en ella el progreso y evolución de la cultura no

---

10 *Arquitectura*, N°1, Santiago: Editorial Antares, 1935, p.1.

11 *Urbanismo y Arquitectura,* N°1, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1936, sp.

12 *Urbanismo y Arquitectura,* N°7, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1937, p.3.

13 *Urbanismo y Arquitectura,* N°4, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1939.

14 *Op.cit.,* p.120/14

dependerá sino de la mayor o menor capacidad de sus habitantes". En cambio, en el segundo caso, la ciudad será "informe, desorganizada, arbitraria. Será aparentemente habitable para algunos. Positivamente insalubre y mortal para otros". Y agrega, "como quiera que las ciudades –consideradas como organismos- son el producto inmediato de un sistema económico social, su forma racional o caótica será la consecuencia de lo racionales o caóticos que sean los principios fundamentales del sistema que las produce"[15]. Se plantea un concepto de ciudad diferente al que se había debatido en años anteriores; ya no se trata de un urbanismo referido a ensanche de calles, apertura de diagonales y calles curvas que crean la sorpresa estética.

Una de las conclusiones del Congreso de la Vivienda Popular en Buenos Aires estableció que, "todo plan de vivienda popular debe ser encarado, previo a todo estudio de cualquiera naturaleza, como un problema urbanístico. Por lo tanto, todo proyecto de vivienda popular debe considerarse parte integrante del plan regulador y regional"[16]. Es significativa la claridad con que se capta la relación entre vivienda popular y desarrollo urbano; no es posible ya concebir lo uno sin lo otro. La vivienda es una necesidad que irrumpe por el aumento explosivo de la población urbana creando de inmediato carencias en la infraestructura urbana pero, especialmente, de áreas destinadas a la instalación de nuevas viviendas.

La transformación urbana fue una preocupación "moderna" que surgió tempranamente en el país, adquiriendo un renovado impulso a partir de los años treinta, cuando al celo previsor del intendente Vicuña Mackenna de 1875 se sumó, en la década de 1930, la crisis provocada por el aumento de la población, la aparición creciente del automóvil, la carencia de viviendas económicas, el aumento del radio urbano, el desarrollo comercial e industrial, la organización sindical y el nacimiento de nuevos actores sociales, todo eso agravado por los terremotos. La creación del Comité Central de Urbanismo dio ocasión para hacer el balance de este proceso. En 1929 el arquitecto Carlos Carvajal publicó en Arquitectura y Arte Decorativo un resumen de los proyectos que desde la segunda mitad del siglo XVIII se habían elaborado con el propósito de transformar Santiago[17].

El primer proyecto de 1875 se remonta al periodo del intendente Vicuña Mackenna. En 1835 se dictó la primera ley sobre caminos, puentes y canales; en 1838 se creó el cargo de director general de obras públicas. Se fija por primera vez límite a la altura de edificación, entre 12 y 20 metros dependiendo del ancho de la calle. Y, por iniciativa del intendente, en 1874 se dicta una ley para la apertura y prolongación de calles y paseos públicos[18].

El segundo plano de transformación de Santiago luego de intentos anteriores interrumpidos

---

15 Parraguez, *Op.cit.,* p.128/22.

16 *Urbanismo y Arquitectura,* N°5, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1939, p.202/96.

17 *Arquitectura y Arte Decorativo,* N°6-7, N°8 y N°9, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1929, 1929 y 1930, pp.271-284, pp.339-348 y pp.383-388, respectivamente.

18 *Arquitectura y Arte Decorativo,* N°6-7, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1929, p.272.

por la revolución de 1891, fue realizado en 1894 por la Dirección de Obras Municipales[19]. Este proyecto, elaborado por el director Manuel Concha, fue aprobado por la cámara de diputados pero objetado por el senado a instancias de la dirección de obras públicas. El proyecto se caracterizó por proponer ancho de calles, formación de avenidas, terminación del "camino cintura", creación de parques y jardines. El proyecto -dice Carvajal- fue víctima de "la anarquía política reinante", postergándose la iniciativa.

El Congreso Nacional, considerando los defectos de la "ley del serrucho" de 1909, nombró una Comisión Mixta de parlamentarios que, oyendo a la dirección de obras municipales, elaboró en 1912 el tercer plano de transformación de Santiago[20]. El proyecto contempló la apertura de avenidas transversales de 30 metros de ancho, autorizó las expropiaciones necesarias para abrir una avenida frente al palacio de gobierno desde la Alameda en dirección al sur hasta la avenida de circunvalación, dispuso ensanchar los parques Cousiño y Quinta Normal, crear paseos públicos en los cerros san Cristóbal y Blanco, reglamentó las construcciones y formación de nuevos barrios fijando condiciones de seguridad de los edificios contra el fuego y los temblores, pudiendo establecer una altura mínima de 15 metros para los edificios que se levantaran en las avenidas; asimismo, las construcciones en las nuevas poblaciones o barrios debían adoptar a lo menos las exigencias de seguridad, higiene y apariencia de las construcciones de casas para obreros del Consejo Superior de Habitaciones Obreras.

El cuarto proyecto de transformación fue realizado primitivamente por Carlos Carvajal, siendo aprobado en 1912 por la Sociedad Central de Arquitectos, pasando por ese motivo a ser el proyecto del gremio de arquitectos[21]. El proyecto completó el anterior de la Comisión Mixta del Congreso Nacional. Amplió el radio urbano a 4.440 hectáreas previendo el crecimiento a cincuenta años; estudió un trazado de conjunto que abarcó a todos los barrios considerando que cualquier intervención en uno de ellos afectaría al total. Una objeción consistió en que la ciudad se convertiría en una ruina por la ejecución de los trabajos. La propuesta se fijó como objetivo resolver tres problemas de vialidad y ornamentación: acortar distancias entre puntos extremos de la ciudad, desviar la circulación de las calles con tráfico considerable y completar el "embellecimiento" de la ciudad. "Pero -se lamenta Carvajal- desgraciadamente la anarquía política y los intereses creados impidieron la aprobación de esos proyectos" que habrían convertido a Santiago en "una hermosa y cómoda ciudad moderna".

En 1913 el cónsul de Chile en San Francisco (Estados Unidos), encargó la elaboración del quinto plano de transformación de Santiago al arquitecto Ernesto Coxhead[22]. Coxhead, sin haber estado nunca en Santiago, basado exclusivamente en datos obtenidos "extra-oficialmente", recurre a vías diagonales y al boulevard como estrategia principal. La propuesta es más radical que las

19 *Op.cit.*, pp.273-274.

20 *Op.cit.*, pp.274-277.

21 *Op.cit.*, pp.277-279.

22 *Op.cit.*, pp.279-283.

anteriores en el uso de avenidas de circunvalación concéntrica y radial, definición del centro cívico y un sistema de parques al norte y sur de la ciudad. El proyecto fue llevado al Senado por Ismael Valdés, donde propuso contratar al arquitecto Coxhead, visto que además tenía coincidencias importantes con las propuestas anteriores de la Comisión Mixta y de la Sociedad Central de Arquitectos o, llamar a un "concurso mundial" para el plan de la ciudad. Nada se obtuvo en el Congreso.

En 1925 el alcalde Luis Phillips presentó un sexto proyecto de transformación de la ciudad, que retoma cuestiones urbanas que han venido siendo coincidentes en la evolución de estas propuestas: ensanche de calles, nuevas diagonales, además de considerar el financiamiento y la normativa legal que debía regular su puesta en práctica[23]. Insiste en la necesidad de derogar la "ley del serrucho" y promulgar una ley de urbanización. Lo que se pide es un plan regulador para Santiago. Este proyecto tampoco fue aprobado. Según Carvajal el alto costo que representaba ejecutar cualquiera de los proyectos fue la principal causa de que no se realizaran.

En cincuenta años (1875-1925) se presentaron seis proyectos de transformación de Santiago. En ellos se observa una progresiva maduración de una estrategia que fue coincidiendo en las soluciones y encontrando apoyo entre arquitectos, ingenieros, artistas, políticos y funcionarios públicos, pero sin conseguir su aprobación legislativa para ser ejecutada. Las causas de ese fracaso habrían sido la "anarquía política" reinante en el periodo, el alto costo de las soluciones y la oposición de intereses creados, especialmente en lo que se refiere a la propiedad de los terrenos que se verían afectados por las expropiaciones y la incertidumbre del impacto de los cambios en la plusvalía de los sitios[24]. Las propuestas evolucionaron hasta coincidir en la necesidad de ensanchar calles, abrir avenidas diagonales que unieran puntos extremos y focos de actividad, empleo de vías de circunvalación, anillos concéntricos y ejes radiales. Se reconocieron dos ejes que organizan la estructura urbana de Santiago: la Alameda en el sentido oriente- poniente y un eje norte- sur que podría haber pasado por calles san Diego, Bandera y continuar hacia el norte por avenida Independencia. También hubo coincidencia en abrir una avenida frente al palacio de gobierno en dirección al sur.

Uno de los proyectos urbanos de mayor envergadura que se pensó en la década del treinta fue el ferrocarril subterráneo del oeste. El diputado Juan Silva Pinto impulsó la iniciativa, que se construiría sobre la red subterránea existente cien metros paralela hacia el poniente de avenida Matucana, con una longitud de dos kilómetros. Este sería el primer tramo de una vía subterránea de circunvalación del primer ferrocarril subterráneo del país. El tema vuelve a ser considerado en 1940, con motivo del alza de tarifas de la Compañía de Tracción Eléctrica de Santiago[25].

---

23 *Arquitectura y Arte Decorativo*, N°8, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1929, pp.339-342 (No se hallaron en las revistas antecedentes de este plano).

24 Dentro del periodo 1875-1925 sucede la Guerra del Pacífico (1879-1881) y la guerra civil de 1891, que debieron agravar la situación.

25 *Urbanismo y Arquitectura*, N°7, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1940, pp.49/339-53/343.

En 1932 se había fundado el Instituto de Urbanismo de Valparaíso, filial del Instituto Nacional del Urbanismo con sede en Santiago, siguiendo la política gubernamental iniciada en 1929 "para uniformar la acción edilicia en la formación y desarrollo de las ciudades"[26]. En cinco años el Instituto había abordado tareas urbanas importantes: Plaza Sotomayor, urbanización de la entrada del puerto, proyecto de la avenida Costanera, monumento a la Marina, auditorio de Valparaíso, vía férrea en Viña del Mar, estudio de la Plaza Vergara en esa misma ciudad, un plan urbanístico para Valparaíso donde participó Luis Muñoz Maluschka[27], colaborador de Karl Brunner, y la organización del Primer Congreso Chileno de Urbanismo[28].

En 1937 se aprobó la ley sobre "propiedad horizontal" que regulaba la propiedad común de superficies compartidas en edificios con departamentos[29]. La expansión urbana no fue sólo consecuencia del crecimiento por incorporación de la población obrera en viviendas económicas en los bordes de la ciudad, también hubo expansión debido al traslado de grupos sociales más acomodados a zonas recientemente urbanizadas en el lado oriente de Santiago y por el surgimiento de la clase media constituida por los empleados, comerciantes y pequeños industriales, que también ocuparon sectores de la zona oriente de la capital y la ribera norte del río Mapocho en la avenida Santa María.

---

26 *Urbanismo y Arquitectura,* N°9, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1937, p.9.

27 *Op.cit.,* pp.20-22

28 *Urbanismo y Arquitectura,* N°6, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1940, pp.40/261 y pp. 66/287.

29 *Urbanismo y Arquitectura,* N°2, Santiago: Asociación de Arquitectos de Chile, 1939, p.77.

A DIFUSÃO DO URBANISMO NAS PÁGINAS DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS BRASILEIRAS *HABITAT E MÓDULO* (1950-1965).

MARIA BEATRIZ CAMARGO CAPPELLO

Universidade Federal de Uberlândia

mbcappello@gmail.com

RESUMEN: Este trabalho busca apresentar a publicação no campo do urbanismo sobre urbanismo presente das revistas especializadas, como uma fonte de documentação para a constituição da história urbana. Ao documentar e difundir a arquitetura, estas revistas também apresentam as transformações urbanas. As ideias do urbanismo moderno circulam nas revistas com o intuito de dar base às intervenções dos arquitetos. Propostas urbanísticas são discutidas sem isolar os problemas do urbanismo e da arquitetura. A *Habitat*, criada em São Paulo em 1950, foi dirigida por Lina Bo Bardi, por Pietro Maria Bardi e Geraldo N. Serra, entre outros. Em dezembro de 1955, a revista inclui o urbanismo como um componente, destacando as consequências da relação entre arquitetura e urbanismo, implicadas na planificação e nas transformações da cidade. O urbanismo é visto por Lina Bo Bardi como uma questão relativa ao habitat, ao ambiente total. A urbanística é considerada como um problema coletivo; busca-se incutir a "mentalidade de planejamento". Na *Módulo,* fundada e dirigida por Oscar Niemeyer no Rio de Janeiro em 1955, o discurso da arquitetura e urbanismo gira em torno das ideias de Niemeyer e seu grupo. Nela, Lucio Costa traz os temas da unidade urbana, da monumentalidade e da síntese das artes que são aportes do "Plano Piloto de Brasília". Pretende-se assim, trabalhar a proposta colocada pela mesa, apresentando as revistas de arquitetura como um dos principais veículos de difusão das ideias e realizações urbanísticas no meio profissional da época e como fonte de documentação para a história urbana hoje.

PALABRAS CLAVE: arquitetura e urbanismo; revistas de arquitetura; história urbana; história e crítica do urbanismo

O presente trabalho é resultado do projeto de pesquisa "As revistas especializadas e as interfaces entre arquitetura, artes, cidade e cultura"[1]. Trata-se do levantamento, documentação, catalogação, digitalização e análise das revistas especializadas *Habitat* (SP-1950-1965), *Brasil - Arquitetura Contemporânea* (RJ-1953-1957), Brasília (RJ-1957-1988), *Módulo* (RJ-1955-1965), *Mirante das Artes* (SP-1967-1968) e *Arquitetura e Engenharia* (BH-1946-1965). Intenta-se com esta pesquisa fortalecer os estudos na área de teoria e história da arquitetura e urbanismo, recuperando uma documentação que contribua para a construção de uma historiografia da arquitetura e do urbanismo, bem como da cultura urbana.

Embora se tenha levantado as leituras sobre o espaço da cidade destacando os artigos sobre urbanismo, e planejamento urbano publicados nas páginas das revistas *Habitat*, *Brasil - Arquitetura Contemporânea*, *Módulo* e *Arquitetura e Engenharia*, optou-se por apresentar as análises realizadas na *Habitat* e na *Módulo*, entre 1950 e 1965, pelo fato de estes periódicos deixarem claro em seus projetos editoriais o pensamento sobre esta disciplina e serem os periódicos que possuem um maior alcance de circulação no meio especializado - tanto nacional como internacional.

Pretende-se responder à proposta da mesa com a explicitação de como circulavam nas revistas de arquitetura informações sobre as experiências urbanísticas desenvolvidas no Brasil e o papel destas revistas como instrumento crucial para que os arquitetos conhecessem e discutissem os problemas enfrentados pelas cidades brasileiras.

A análise das propostas editoriais, dos redatores e colaboradores desses periódicos e dos temas sobre urbanismo publicados por essas revistas pode revelar como se dava o debate do campo do urbanismo neste período no Brasil.

Para realizarmos estas análises, levantaram-se os principais artigos relacionados ao campo do urbanismo, publicados pelas revistas, como: planos, projetos urbanos, concursos, ideias urbanísticas e intervenções urbanas.

Habitat. Revista das artes no Brasil. São Paulo (1950-1965)

A *Habitat- revista das artes no Brasil* foi criada no final do ano de 1950 por Pietro Maria Bardi e Lina Bo Bardi, sendo publicada entre 1950 e 1965, perfazendo um total de 84 números. Geraldo Serra era o diretor responsável, e Rodolfo Klein o editor. Lina e Bardi dirigiram a revista até o n. 15, de março-abril de 1954, sendo responsáveis pela seção de arquitetura e de artes plásticas, respectivamente. Após a saída de Lina da revista, Abelardo de Souza assume a direção da seção de arquitetura até o n. 24, de setembro/outubro de 1955, e Geraldo Ferraz assume a direção do

1 Pesquisa desenvolvida com o auxilio do CNPq no Núcleo de Pesquisa em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da UFU. Banco de Dados disponível em: http://www.nuthau.faued.ufu.br

número 25 de novembro/dezembro de 1955 até o fechamento da revista com o n. 84, de julho-dezembro de 1965.

No n. 6, de 1952, seus editores destacam que, "nunca houve uma revista de arte importante como a nossa e com um destino outro tanto favorável, isto é uma publicação que se encontra nas bancas de jornais, que circula em todas as cidades mais importantes do País e que alcançou um renome no exterior".

Em janeiro/fevereiro de 1954, o editorial do n. 14 anuncia que a revista se torna bimensal e destaca o seu êxito não só no Brasil, mas com circulação em Lisboa, Roma, Paris e EUA. A partir deste número o sumário traz a definição da revista como: "revista de cultura contemporânea, dedicada à arquitetura, pintura, escultura, desenho industrial, artes gráficas, artes visuais".

Segundo Miranda na fase em que Lina Bo Bardi é diretora, o urbanismo é considerado uma questão relativa ao habitat, ambiente total. O espaço da cidade é analisado a partir de elementos heterogêneos, deferentemente da ideia de homogeneidade funcional e territorial do urbanismo funcionalista. A sua noção de planejamento urbano considera uma "forma humana e integral do problema"[2].

Os primeiros artigos que trazem o tema do urbanismo aparecem na *Habitat* n. 2, de janeiro/março de 1951, e discutem o papel do urbanista na elaboração de planos para as cidades. No primeiro artigo, "Programa de Melhoramentos para São Paulo", Abelardo de Souza tece uma crítica à contratação feita pela prefeitura de São Paulo, do não urbanista Robert Moses e de uma comissão de técnicos estrangeiros, para desenvolverem, sem nenhum conhecimento sobre a cidade, um Plano para São Paulo. O segundo artigo, "Planos", aborda a elaboração do plano para a nova capital do Brasil. Contemplando várias questões sobre o assunto, pergunta-se se esse plano não deve ser pensado junto a um plano regulador da Nação e chama a atenção dos profissionais para o que entende como urbanística: "... a urbanística é um problema coletivo, não apenas de técnicos, cabe a cada cidadão a formação de uma consciência capaz de julgar se um projeto responde ou não as exigências da cidade". Defende-se que o plano urbanístico de uma cidade deve ser estudado por técnicos, mas avaliado por seus habitantes. E destaca: "Auguramos planos coletivos projetados por urbanistas, auguramos uma consciência coletiva capaz de julgá-los"[3].

Na *Habitat* n. 12, de setembro de 1953, a revista traz pela primeira vez uma seção intitulada "Urbanismo" e publica o artigo "Querido Sr. Urbanista", enfatizando o papel dos urbanistas e destacando alguns problemas vivenciados pela cidade de São Paulo naquele momento, em texto e fotografia, como: uma imagem da construção do edifício Martinelli que gera um caso de pressão arterial; uma imagem de uma mulher lavando-se em uma fonte pedindo que a agua chegue a sua casa; imagens de enchentes que requisitam o escoamento das águas de chuva. Dirige uma crítica

2 "Casas, eles também precisam", *Habitat,* n. 14, São Paulo, 1954, jan./fev., p. 28.

3 *ibid*.

aos urbanistas que tornaram a cidade de São Paulo uma das mais feias do mundo, retirando a sua harmonia e beleza panorâmica e permitindo que tudo seja feito mediante leis urbanísticas mal elaboradas e com a astúcia de raposas dos especuladores imobiliários. (figuras pag. 2 -4)

Em 1954 o urbanismo será tema nas publicações sobre o Plano de Urbanização da praia de Pernambuco, de Henrique Mindlin[4]; o Projeto da Cidade Universitária do Rio de Janeiro, de Jorge Moreira[5]; o Plano de Urbanização da cidade de Lins de Luiz Saia[6]; e o Projeto do Parque Ibirapuera para a Exposição do IV Centenário de São Paulo, de Oscar Niemeyer Filho, Helio Uchôa Cavalcanti, Zenon Lotufo e Eduardo Kneese de Mello, com a colaboração de Gauss Estelita e Carlos Lemos[7]. O Projeto para o Parque Ibirapuera receberá destaque nas páginas de todas as revistas pesquisadas.

Neste ano, a partir do n. 16, de maio/junho, Lina e Bardi deixam a direção da revista, e o editor da *Habitat* convida o arquiteto Abelardo de Souza e o romancista e crítico de arte José Geraldo Vieira para serem os novos diretores. É neste mesmo número que o projeto do Parque Ibirapuera para a Exposição do IV Centenário de São Paulo será publicado com um texto de Joaquim Cardoso, que irá defender o projeto criticado por Lina no n. 11, de junho de 1953. Cardoso evoca Paul Zucker para falar da importância dos espaços que incorporam as três artes: escultura, arquitetura e urbanística. Após citar exemplos dados por Zucker distinguindo as propriedades estéticas destes espaços, destaca que a arquitetura moderna também incorpora essa integração das artes e defende que o conjunto do Parque Ibirapuera é determinado por essa nova ordem arquitetônica, e que, "além de uma perfeita observância às direções urbanísticas que lhe são impostas, apresenta novos e inestimáveis valores de expressão formal e de justa harmonia"[8].

A partir do n. 21, de 1955, a revista passa a se chamar *Habitat - revista de arquitetura e artes no Brasil*. Luiz Anhaia Mello[9] escreve o editorial da revista, "Visão do futuro e realidade do presente", em que analisa a cidade de São Paulo, expondo seu pensamento urbanístico e assinalando os problemas que a cidade enfrenta por completa ausência de um Plano Diretor urbanístico. Defende direções para um "urbanismo positivo, humano, orgânico e não simples remendos, caríssimos e prejudiciais à finalidade real da cidade". Critica a "microvisão característica daquilo que por aqui chamam urbanismo" e diz que falta a São Paulo "sentido de direção e também infelizmente , vontade de agir".

A *Habitat* n. 25, de dezembro de 1955, inicia o sexto ano da revista, que a partir de então é publicada mensalmente. O crítico de arte Geraldo Ferraz passa a dirigir a seção de arquitetura,

---

4 *Habitat,* n.14, São Paulo, jan./fev, 1954, pp.11-22.

5 *Habitat,* n.15, São Paulo, mar. / abr, 1954, pp.2-28.

6 *Habitat,* n.18, São Paulo, set./out, 1954, pp.5-9.

7 Joaquim Cardoso, "Arquitetura no Parque Ibirapuera: as obras para a exposição do IV Centenário de São Paulo", *Habitat,* São Paulo, n.16, pp.20-27, maio/jun, 1954.

8 Cardoso, *op. cit*., pp. 20-27

9 Engenheiro-arquiteto é considerado o principal teórico sobre o urbanismo em São Paulo nesta época.

e o urbanismo é incluído como objeto do "novo programa de trabalho: arquitetura, urbanismo e artes". Repensando a arquitetura, a revista conclui que ela se insere no campo mais amplo do urbanismo e as consequências desta relação implica o "conceito de planificação e racionalização da cidade, da sua transfiguração", que a arquitetura não pode continuar a ignorar. Desse modo, seus editores afirmam seus interesses: arquitetura, urbanismo e artes em São Paulo e no Brasil.

Ao longo dos números 26 e 29, de janeiro a abril de 1956, levantaram-se vários artigos relacionados ao urbanismo, como: habitação para o homem de nosso tempo[10]; Centros das cidades[11]; Cidade Universitária[12]; urbanização e loteamento[13] e uma série de propostas e intervenções urbanas pensadas para as cidades brasileiras.

Na n. 30 de maio de 1956, o editorial intitulado "Mentalidade de Planejamento" busca introduzir na aceitação total dos princípios do planejamento uma ideia de progresso e defende um planejamento de escala regional de longa base, estabelecido como orientação básica de desenvolvimento. Defende que o planejamento urbano está ligado ao planejamento regional e nacional.

Neste mesmo número, destaca-se o artigo, "Urbanismo - Rumo à planificação em escala estadual", que estabelece uma conexão com o editorial, noticia a existência de uma Comissão Orientadora do Plano do Município, que busca enfrentar os problemas de deformação do crescimento urbano, na cidade de São Paulo. Destaca a presença do urbanista Anhaia Melo, e suas diretrizes referentes ao planejamento regional de São Paulo e informa sobre o projeto de lei que pretende levar a planificação, até agora restrita ao município, para o espaço regional e estadual. Para isso é criado o Conselho Estadual de Urbanismo, que irá defender um planejamento regional urbano ligado ao planejamento regional e nacional.

Na n. 35, de outubro deste mesmo ano, o editorial anuncia a "Construção da nova cidade: Brasília", com o lançamento do edital do concurso nacional do Plano Piloto e a lei sancionada pelo Presidente da Republica, relacionada à construção e à mudança da nova Capital Federal. A *Habitat* critica alguns itens do edital, como o prazo curto de 120 dias para a elaboração de um Plano Piloto e a possibilidade dos autores do primeiro lugar não desenvolverem o projeto se este não estiver em perfeito acordo com a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil.

Em abril de 1957, no n. 40-41, a capa da revista anuncia: "Concurso para o Plano Piloto de Brasília.

---

10 "Urbanismo: habitação para o homem de nosso tempo", *Habitat,* n.26, São Paulo, jan. 1956, pp. 6-8.

11 Edoardo Rosso, Rodolpho Almeida Feranandes, Yoshimasa Kimachi, "Centro da Penha", *Habitat*, n.26, São Paulo, 1956, jan. pp.18-21.

12 FERRAZ, Geraldo Ferraz, "Cidade Universitária da Universidade de São Paulo", *Habitat,* n.27, São Paulo, fev. 1956, pp.5-10.

13 Abelardo de Souza, "Urbanização e loteamento de terreno em Ubatuba, SP", *Habitat,* n.27, São Paulo, fev. 1956, p.42.; Affonso Eduardo Reidy, "Urbanização da área resultante do desmonte do Morro de Santo Antônio, Rio de Janeiro", Habitat, n.29, São Paulo, abr. 1956, pp.42-55.

Três projetos: Rino Levi, Construtécnica S/A e arq. Jorge Wilheim". Em seu editorial, *Habitat* critica a escolha do júri por um esboço de anteprojeto formulado pelo arquiteto Lucio Costa e anuncia a divulgação de três projetos de equipes paulistas que apresentaram uma diversidade nos planos, "conscienciosamente elaborados, no alto padrão técnico que uma tentativa como a que Brasília pôs em foco". Manifesta ser contrária ao coro dos que aprovam o esboço do anteprojeto, pois entende que este não alcançou o alto nível de discussão verificado nas outras propostas, e declara que continuará a divulgar os outros projetos elaborados para o Concurso.

Nos números 54 e 55, de 1959, no auge dos debates sobre Brasília, retoma em seus editoriais o tema da "mentalidade de planejamento" no contexto cultural brasileiro daquele momento e reforça a ideia de que a "mentalidade de planejamento" deve ser introduzida pelos técnicos e que o planejamento urbano acha-se ligado ao planejamento regional e nacional.

A partir do n. 75, de fevereiro de 1964, a revista começa a se subdividir em seções intituladas arquitetura, ambiente, desenho industrial, paisagismo, artes plásticas e mosaico. Os temas relacionados ao campo do urbanismo integram a seção de arquitetura, reafirmando a ligação entre arquitetura e urbanismo, assumida deste quando Lina Bo Bardi dirigia esta seção, e sempre defendida pela *Habitat*.

Módulo. Revista de Arquitetura e Artes Plástica. Rio de Janeiro (1955-1965/1975-1989)

A revista começou a circular em 1955, tendo como diretores: seu fundador, Oscar Niemeyer, Joaquim Cardoso, Rodrigo Melo Franco de Andrade, Rubem Braga e Zenon Lotufo; comitê de redação: Carlos Leão, Flávio de Aquino, Hélio Uchôa, José de Souza Reis, Marcos Jaimovich e Oswaldo Costa; diretores responsáveis: Carlos Echenique e João Baldo. Contava também com correspondentes de outros estados.

Dirigida especialmente a profissionais e artistas, propunha-se, segundo seus editores, a contribuir para o desenvolvimento de uma arquitetura e de um urbanismo que buscassem humanizar a vida moderna. Será também um dos meios de difusão da construção de Brasília. Serão publicados 39 números até 1965, voltando em 1975, no número 40, e completando 100 números em 1989, quando então é encerrada.

A revista defende as ideias de arquitetura de Niemeyer e do grupo de arquitetos cariocas publicando vários textos e projetos de Niemeyer. Na *Módulo* n. 1, de março de 1955, traz o texto, "Criticada a arquitetura brasileira, rica demais, dizem", em resposta às críticas internacionais que constam da revista inglesa *Architectural Review* n. 694, de outubro de 1954.

Seu editorial diz "Queremos que esta revista, que forçosamente será de interesse técnico, e se dirige especialmente a profissionais e artistas, tenha sempre a humildade e a força de ser alguma coisa a serviço do homem comum, esse exilado de nosso tempo e de nossa cidade"[14].

14 "A revista e o título", *Módulo*, n.1, Rio de Janeiro, mar, 1955, pp.2-3.

Neste primeiro número a revista apresenta uma seção chamada "Em defesa da cidade"; nesta, assevera que cada cidade deve sugerir um plano de urbanismo próprio que não constitua uma cópia simplista de soluções já propostas para outros locais, e sim uma consequências lógica das suas condições naturais e humanas. Propõe a elaboração de um plano urbanístico específico preciso, que permita o desenvolvimento inevitável da cidade num esquema racional sem prejuízo de sua natureza privilegiada, e a elaboração de um "plano-diretor" que seja ao mesmo tempo um "plano-protetor" da cidade.

Na *Módulo* n. 5, de setembro de 1956, na seção "em defesa da cidade", explicita-se que um dos objetivos que levaram à criação da revista foi a necessidade de defender o patrimônio, histórico e artístico da cidade do Rio de Janeiro. Pouco a pouco, a cidade vai "sendo espoliada de seus elementos mais característicos, transformada que está em campo de exploração imobiliária", e seu desenvolvimento se dá desprezando "as conveniências mínimas do urbanismo moderno". Diante de vários fatos que levaram a cidade a desenvolver um ambiente de desintegração e desarmonia, a revista cria a "Comissão de Defesa da Cidade", visando contribuir de forma construtiva na solução dos problemas da cidade.

A seção "Em defesa da cidade" perdura até o n. 6, de dezembro 1956, quando a *Módulo* publica o primeiro número que traz em sua capa a imagem fotográfica da maquete de um dos primeiros edifícios projetados por Niemeyer para a Nova Capita – Brasília. A partir deste número a discussão sobre a cidade se volta para Brasília, sua arquitetura e urbanismo modernos.

A *Módulo* defende a ideia de uma relação harmônica da cidade com a escala humana, com o patrimônio paisagístico, histórico e artístico e o urbanismo moderno. Os textos de Niemeyer publicados na revista irão defender tais ideias e também as ideias de arquitetura e urbanismo que serão efetivadas em Brasília, explicandos os seus projetos.

O projeto e a construção de Brasília terão uma presença forte nas páginas da revista, mas a *Módulo* publicará também experiências urbanísticas, como planos de urbanização, conjuntos habitacionais, planos para cidades universitárias, entre outros. Destacam-se algumas entre as que se consideram mais importantes como proposta urbanística.

O Conjunto do Parque Ibirapuera para o IV Centenário de São Paulo, destaque nas revistas pesquisadas, foi publicado na *Módulo* n. 1, com o título "Mutilado o Conjunto do Parque Ibirapuera" e a seguinte frase em negrito: "a verdade sobre o projeto e a construção do belo traçado destinado às comemorações do IV Centenário de São Paulo: a concepção, a realização e o que pode ainda ser feito".

A *Módulo* crítica a alteração da concepção inicial do conjunto e rebate as modificações sofridas, que segundo a revista, não se justificam. Apresenta o anteprojeto original, o projeto aprovado e o projeto executado, e discute as alterações, defendendo que com a supressão do Auditório, "o conjunto ficou inegavelmente capenga". Alega que a "arrojada marquise" restou inacabada ou mal elaborada, já que foi pensada para unir o conjunto ao auditório.

Essa publicação serviu de documentação para a intensa polêmica gerada em São Paulo quando,

após cinquenta anos de sua inauguração, o autor do projeto é chamado para realizar, no conjunto arquitetônico e urbanístico agora tombado, o auditório, que havia sido suprimido da proposta inicial.

A *Módulo* n. 5, de setembro de 1956, publica o "Plano de Urbanização para Cabo Frio – Búzios", elaborado por M.M.M. Roberto, Antonio A. Dias e Ellida E. Engert. A revista apresenta uma vasta documentação elaborada pelos autores, com uma análise crítica e teórica que aponta as diretrizes do Plano, amparada em estudos da área, estudos econômico e social e um planejamento regional que recomenda uma colaboração entre os técnicos destas áreas e a equipe de urbanistas.

Em agosto de 1964 a *Módulo*, n. 37[15] dedica a maior parte de suas páginas para divulgar o plano de urbanização do Parque do Flamengo, uma das obras mais importantes entre as projetadas pelo arquiteto Affonso Eduardo Reidy. A capa da revista anuncia o plano de urbanização. No texto de apresentação do Plano, o engenheiro Enaldo Carvo Peixoto destaca que o Parque do Flamengo "terá um significado excepcional para o Rio de Janeiro, como obra de alto sentido urbanístico que em muito beneficiará o povo da Cidade". O plano será apresentado com plantas, e os equipamentos urbanos com desenhos e maquetes.

A partir de 1956 o urbanismo estará presente nas páginas da revista, na divulgação da mudança da Capital, desde a escolha do Plano Piloto até sua inauguração e consolidação.

A *Módulo* n. 6, de dezembro de 1956, será o primeiro número a trazer em sua capa a imagem de Brasília na fotografia da maquete de um dos primeiros edifícios projetados por Niemeyer - um palácio. A partir deste número até o número 21, de dezembro de 1960, as capas da *Módulo* rementem a projetos para Brasília.

A *Módulo* n. 8, de julho de 1957, publica a edição especial: "Brasília, a nova capital do Brasil. Com uma tiragem de 11 mil exemplares, texto em português e alemão e uma separata em francês e inglês, a revista expõe sua proposta de abrangência nacional e internacional. Foi realizada com a colaboração da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil e do Itamarati. Apresenta o Relatório do Plano Piloto de Brasília de Lucio Costa, 1º lugar e os Planos classificados em 2º, 3º e 5º lugares, entre eles o de Rino Levi e de M.M.M. Roberto. Publica-se também textos que abordam a realidade de Brasília, a Ata da Comissão Julgadora, o Edital do Concurso e alguns resumos das apreciações do Júri sobre os Planos Pilotos apresentados.

A *Módulo* n. 12, de fevereiro de 1959 traz a discussão sobre "Unidade Urbana" com um dos problemas mais importantes do urbanismo daquela época e menciona várias cidades que possuem essa beleza e harmonia. Conclui que uma das influências que Brasília pode exercer no desenvolvimento da nossa arquitetura concerne ao campo de urbanismo, fixando volumes e espaços livres e, principalmente, restabelecendo entre os arquitetos a preocupação com a

15 Segundo a revista, esta edição já estava em fase final de impressão, quando adveio a morte de Affonso Eduardo Reidy, ocorrida a 10 de agosto, no Rio de Janeiro.

unidade. O tema unidade urbana, colocado por Le Corbusier na década de 40, está presente no Plano Piloto de Brasília. Essa edição publica também um texto de Lucio Costa[16] que esclarece em que constituem as unidades residenciais em Brasília, com exemplos como o das superquadras do I.A.P.I de Hélio Uchoa e do I.A.P.B. de Niemeyer.

Mais uma edição especial sobre Brasília será publicada com a *Módulo* n. 18, de junho de 1960, após a inauguração de Brasília**.** Fica explícita a vocação principal da revista: ser a vitrine da construção da nova capital e do espírito entusiasta daqueles anos e seu total envolvimento no empreendimento da Nova Capital.

O urbanismo será também tema na *Habitat* e na *Módulo*[17], por ocasião da realização, em setembro de 1959, entre Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, do Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte, organizado pela delegação brasileira da AICA, liderada pelo crítico de arte Mário Pedrosa. Numa Brasília ainda não concluída, reuniram-se historiadores e críticos de arte, arquitetos e urbanistas de diversos países, com a intenção de discutir a "cidade nova - síntese das artes". Este tema aglutinava a noção de "síntese das artes", recorrente nas formulações da arquitetura moderna e com significativos desdobramentos na produção brasileira e a reflexão sobre a cidade nova, representada pela proposta de Brasília.

O Congresso que reivindicava da crítica profissional a discussão da Cidade Nova ocupou um lugar nas páginas das revistas especializadas e no debate arquitetônico internacional e nacional, e sua difusão foi ampliada numa escala muito maior com a inauguração de Brasília.

As revistas *Habitat* e *Módulo* publicaram as principais teses enviadas ao Congresso e os debates apresentados divulgam a dificuldade de se pensar a síntese das artes na discussão da Cidade Nova, mas esse material foi assunto já abordado outro trabalho[18].

Como pôde ser visto ao longo deste período estudado, constata-se nas páginas dessas revistas a presença crescente de temas relacionados ao urbanismo. Artigos diversos cobriam um vasto campo de temas, a exemplo de: planos de urbanização, conjuntos habitacionais, cidades universitárias, projetos de parques, restruturação de centros urbanos, ou seja, experiências urbanísticas projetadas por arquitetos, a *Habitat* dando destaque para São Paulo, e a *Módulo* ao Rio de Janeiro.

---

16 Lucio Costa, "Habitação coletiva em Brasília. *Módulo,* n.12, Rio de Janeiro, fev, 1959, pp.13.

17 "Congresso Internacional de Críticos em Brasília", *Habitat*, n.55, São Paulo, jul./ago, 1959, p. 42; *Habitat*, n.56, São Paulo, set./out, 1959, pp. 91-3; "A cidade nova - síntese das artes", *Habitat*, n. 57, São Paulo, nov. /dez, 1959, pp. 2-19; "Nova Capital", *Habitat*, n. 58, São Paulo, jan./fev, 1960, pp. 2-7; "Arquitetos e Críticos de Arte falam sobre Brasília", *Módulo*, n. 16, Rio de Janeiro, dez, 1959, pp. 26-30.

18 Sobre esse assunto, ver Maria Beatriz Camargo Cappello, "Congresso Internacional de Críticos de Arte 1959. Difusão nas revistas internacionais e nacionais especializadas", In: Roberto Segre; (Org.), *Arquitetura+Arte+Cidade, um debate internacional*, Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2010, pp. 287-304.

A partir da seleção dos artigos mais significativos publicados pelas revistas sobre o assunto, procurou-se apresentar uma leitura do papel das revistas de arquitetura na difusão do urbanismo. Entende-se que as revistas especializadas foram um importante veículo para a discussão sobre urbanismo e suas interligações com a arquitetura. Constituem-se, portanto em testemunhas de uma história crítica do urbanismo.

VISIONES TRANSATLÁNTICAS. URBANISMO Y CIUDAD LATINOAMERICANA EN LAS REVISTAS EUROPEAS DE LA SEGUNDA POSGUERRA.

ANA ESTEBAN MALUENDA

Universidad Politécnica de Madrid

ana.esteban.maluenda@upm.es

RESUMEN: La exposición *Brazil Builds* en 1943 inició una etapa de interés hacia la arquitectura moderna latinoamericana que se prolongaría durante décadas. Brasil continuó dominando el panorama de la difusión de la arquitectura latinoamericana fuera de la región hasta bien entrada la década de 1950, momento en que la construcción de las principales ciudades universitarias latinoamericanas potenció la presencia de otras nacionalidades en las publicaciones periódicas extranjeras.

En los años 1960 abundaron los números dedicados a México. Igual que la corriente de interés por la arquitectura brasileña se moderó coincidiendo con un gran acontecimiento para el país —la inauguración de Brasilia, su nueva capital—, la inclinación por la mexicana también se frenaría con otro episodio importante: la celebración de los Juegos Olímpicos de 1968. Al revisar las revistas de arquitectura, llama la atención que los mayores cambios en la tendencia de la difusión de la arquitectura moderna latinoamericana en las revistas europeas coincidieran con grandes intervenciones que trascendieron del objeto arquitectónico para abrazar la escala urbana o territorial. Así pues, parece que el urbanismo y la ciudad jugaron un papel importante en la divulgación de la arquitectura latinoamericana.

Este trabajo pretende recorrer las ciudades latinoamericanas que se publicaron en las revistas europeas desde la finalización de la II Guerra Mundial hasta finales de los años 1960. Para ello se explorarán los principales nodos de recepción y emisión de noticias europeos –Inglaterra, Francia e Italia- hasta llegar al caso español, donde pueden detectarse una serie de singularidades. Así, la reflexión se moverá de lo general a lo particular por varias vías: desde lo universal hasta lo netamente latinoamericano, y desde el urbanismo en general hasta la ciudad. Con ello se intentará explicar la importancia que cobró el mundo urbano en la difusión de la arquitectura moderna latinoamericana.

PALABRAS CLAVE: Urbanismo, ciudad, revistas de arquitectura, Europa, Latinoamérica

La inauguración de la exposición *Brazil Builds* en los primeros meses de 1943 en el Museum of Modern Art de Nueva York (MoMA) inició una etapa de interés hacia la arquitectura moderna latinoamericana que no se había dado hasta el momento y que se prolongaría durante décadas. El acercamiento hacia lo latinoamericano formaba parte de la estrategia económica y política estadounidense de posguerra, que miraba hacia México y Brasil como dos aliados que habían pasado a formar parte de su grupo tras la Declaración de las Naciones Unidas de 1942[1].

La repercusión de la exposición fue inmediata. Y no sólo por parte de las revistas estadounidenses, que comenzaron a publicar sobre la arquitectura brasileña y la muestra[2] de forma simultánea a su celebración, sino por parte de las europeas que, todavía con la II Guerra Mundial en marcha y seducidas por la presentación estadounidense, pocos meses más tarde lanzaron números dedicados, en mayor o menor medida, a la arquitectura brasileña.

La presencia de otras arquitecturas latinoamericanas en las publicaciones periódicas europeas no se consolidaría hasta mediados de la década de 1950, casi a la vez que el MoMA plantease una nueva mirada a América Latina, esta vez a escala continental. Hasta ese momento, las menciones a México se habían ido produciendo de forma más o menos creciente pero no excesivamente exhaustiva, a pesar de que el país azteca acumulaba ejemplos de arquitectura moderna muy notables. Pero, una vez celebrada en 1955 la exposición 'Latin American Architecture since 1945'[3] entrarían en escena otros países que, como Venezuela o Cuba, gozaban de una producción moderna de gran calidad que había permanecido casi inédita hasta entonces. Así, el predominio brasileño fue perdiendo fuerza en la medida en la que otros países latinoamericanos entraron en el panorama de la difusión internacional, aunque se mantuvo más o menos constante durante la década de 1950 hasta la inauguración de Brasilia, sin duda un gran acontecimiento para el país, pero que marcó el principio del ocaso de su esplendor. Algo parecido sucedió con México, que vio desaparecer su producción de las páginas foráneas a partir de la celebración de un gran evento deportivo: las Olimpiadas de 1968.

No resulta sorprendente que el país europeo que más páginas dedicó a la arquitectura latinoamericana fuese Francia, con *L'Architecture d'Aujour'hui* acumulando un 32 por ciento de la totalidad de las mismas. Sin embargo, sorprende la fuerte presencia de la misma en las revistas españolas, cuyo conjunto atesora otro 30 por ciento del total de lo publicado. España constituye un caso muy interesante de estudio, ya que, además de situarse como uno de los países más interesados en Latinoamérica, es el único de los europeos consultados que muestra un especial

---

1 Patricio del Real, *Building a Continent: The Idea of Latin American Architecture in Early Postwar,* Tesis doctoral, Columbia University, Ann Arbor, Mi: Proquest LLC, 2012.

2 Redacción *AR*, "Architecture of Brazil", en *Architectural Record*, vol. 93, n. 1, Nueva York: 1943, pp. 34-56. Redacción *A&A*, "Brazil Builds for the New World: another article apropos of the New York exhibition", en *California Arts & Architecture*, febrero, Los Angeles: 1943, pp. 20-23,.Redacción *AForum*, "Office Building for Ministry of Education and Health, Rio de Janeiro", en *Architectural Forum*, febrero, Boston: 1943, p. 37.

3 Henry-Russell Hitchcock, *Latin American Architecture since 1945,* Nueva York: Museum of Modern Art, 1955.

interés por México, frente a la preferencia hegemónica del resto por Brasil. Sin embargo, como figuras particulares, en general, en Europa interesaron más los arquitectos brasileños, aunque Mario Pani superase en número de páginas publicadas al arquitecto que vio su obra publicada más veces: Oscar Niemeyer. Curiosamente, ninguna de las obras del arquitecto carioca fue la más publicada, sino dos de Affonso Eduardo Reidy: el complejo de Pedregulho y el Museo de Arte Moderno, ambos en Rio de Janeiro.

[4]Todo esto en lo que tiene que ver con la difusión que alcanzó la arquitectura moderna latinoamericana durante las décadas de 1950 y 1960. Sin embargo, ¿ocurrió algo similar con la información publicada sobre el urbanismo latinoamericano? ¿qué importancia le dieron en Europa a intervenciones como las ciudades universitarias o a la creación de nuevas ciudades? ¿se repitió una única tendencia en todos los países? ¿cuáles fueron las revistas europeas más interesadas en el asunto?

Este trabajo pretende dar respuesta a estos interrogantes a través de un recorrido por las ciudades latinoamericanas y los temas urbanos que ocuparon las páginas de las revistas europeas desde la finalización de la II Guerra Mundial hasta finales de los años 1960. Para ello se explorarán los principales nodos de recepción y emisión de noticias europeos –Inglaterra, Francia e Italia- hasta llegar al caso español, que en el panorama de la difusión general de la arquitectura latinoamericano resulta un caso muy especial. Así, la reflexión se moverá de lo general a lo particular por varias vías: desde lo universal hasta lo netamente latinoamericano, y desde el urbanismo en general hasta la ciudad. Con ello se intentará explicar la importancia (o no) que cobró el mundo urbano en la difusión de la arquitectura moderna latinoamericana.

En primer lugar, cabe plantearse qué proporción de lo publicado corresponde a temas urbanos, entendiendo como tales todos aquellos que atañen a la planificación y ordenación del territorio y de las ciudades, incluidas las intervenciones en barrios de las mismas y la creación de centros urbanos. Siendo generosos en la incorporación de artículos dedicados al urbanismo, lo cierto es que apenas se alcanza un 10 por ciento de la totalidad de lo publicado en las revistas de arquitectura, es decir, que hubo mucho más interés en divulgar la obra construida. Sin embargo, no podemos quedarnos en los simples números y, si se analizan los temas urbanos que se publicaron, resultan ser algunos de los más importantes del momento.

Es el caso de la creación de las ciudades universitarias de varios países latinoamericanos, entre las que destaca, sin lugar a dudas, la de Ciudad de México. Aunque el número de menciones a las ciudades universitarias de Rio de Janeiro y México DF son las mismas, el número de páginas dedicadas a esta última cuadriplica a las enfocadas a la primera. Y aunque Rio de Janeiro

4 Sobre la difusión de la arquitectura moderna latinoamericana en revistas europeas véase: Ana Esteban Maluenda, "Brasil exporta. A arquitetura moderna brasileira e latino-americana em jornais europeus após a II Guerra Mundial", en III Enanparq. Arquitetura, cidade, projeto, Sao Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie; Campinas: Pontificia Universidade Católica de Campinas, 2014. Disponible en: http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/XFramesSumarioST.htm [Fecha de consulta: 22 de septiembre de 2016]

supera en número de menciones a la ciudad universitaria de Caracas, la venezolana supera en número de páginas a la brasileña. En cualquier caso, muchas de las menciones que se hacen a las ciudades universitarias no se centran siempre en la intervención urbanística para la creación de los conjuntos, sino a menudo en los edificios singulares que los conforman.

Meses después de colocarse la primera piedra de la Ciudad Universitaria de México, *L'Architecture d'Aujourd'hui (LAA)* ya la incluyó en un monográfico dedicado a construcciones educativas[5]. Como en otras muchas ocasiones la publicación francesa fue pionera en el lanzamiento de edificios e intervenciones, ya que en los años siguientes la secundarían su compatriota *Techniques et Architecture*, la inglesa *The Architectural Review* y la española *Informes de la Construcción*, que directamente reprodujo los contenidos de la británica[6]. Una vez comenzaron las actividades escolares en el nuevo campus, *LAA* incluyó un artículo extenso en el completo monográfico que dedicó a la arquitectura mexicana en 1955[7] y una mención breve en un número del año siguiente, dedicados al turismo y el ocio[8].

La aparición de los denominados centros urbanos es otro de los temas más tratados por las revistas. En general, los artículos dedican una primera parte a la implantación urbana del conjunto, pero concentran casi toda su atención en las edificaciones que los conforman. La colonia que más veces aparece es el conjunto de Pedregulho[9], de Affonso Eduardo Reidy, situado al norte de la ciudad de Rio de Janeiro, pero el centro urbano que más paginas acapara en las revistas es el Presidente Juarez[10], de Mario Pani, en Ciudad de México. Los centros urbanos Presidente Alemán y Tlatelolco, en México DF, así como la colonia de vacaciones en Gávea, de los hermanos Roberto, en Rio de Janeiro, destacaron más por la cantidad de páginas que les dedicaron que por las veces que fueron mencionados en los medios[11].

---

5 "Cité Universitaire de Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 34, marzo, París: 1951, pp. 82-87.

6 "Mexique cité universitaire de Mexico", en Techniques et Architecture, n. 9, París: 1952, pp. 13-18. Thomas Sharp, "Mexico University", en The Architectural Review, vol. 114, n. 683, noviembre, Londres: 1953, pp. 306-318. Thomas Sharp, "La Ciudad Universitaria de México", en *Informes de la Construcción*, n. 58, febrero, Madrid: 1954, s.n.

7 "La Cité Universitaire de Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 59, abril, París: 1955, pp. 14-39.

8 "La Cité Universitaire de Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 61, septiembre, París: 1955, p. 15.

9 "New Neighbourhood at Pedregulho", en *The Architectural Review*, n. 646, octubre, Londres: 1950, pp. 249-258. "Il quartiere Pedregulho a Rio de Janeiro", en *Domus*, n. 254, enero, Milán: 1951, pp. 2-3. "Grupo residencial de Pedregulho en Río de Janeiro", en *Informes de la Construcción*, n. 55, noviembre, Madrid: 1953, s.p. "Conjunto residencial Pedregulho", en *Informes de la Construcción*, n. 86, diciembre, Madrid: 1956, s.p.

10 "Centro urbano Presidente Juarez", en Informes de la Construcción, n. 56, diciembre, Madrid: 1953, s.p. "Le Centre Urbain 'President Juarez a Mexico", en L'Architecture d'Aujourd'hui, n. 59, abril, París: 1955, pp. 63-71.

11 "Colonie de vacances à Gavea", en *Techniques et Architectura*, vol. 6, n. 11, París: 1946, pp. 550-552. "Colonie de vacances à Gavea", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, vol. 18, n. 13, París: 1947, pp. 53-58. "Centre Urbain 'President Aleman' Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 31, París: 1950, pp. 2-7. "Ensemble urbain de Nonoalco-Tlatelolco a Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 91, París: 1960, p. LXXX. "Restructuration d'un secteur de Mexico Nonoalco-Tlaltelolco",en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 109, París: 1963, pp. 14-17.

Las dos revistas que mostraron más interés por este tipo de intervenciones urbanas fueron de nuevo *L'Architecture d'Aujourd'hui*, que publicó el mayor número de artículos sobre centros urbanos, e *Informes de la Construcción*, por debajo de la francesa en cantidad de menciones, pero superándola sensiblemente en número de páginas.

Pero el tema urbano latinoamericano por excelencia en las revistas europeas fue la creación de ciudades de nueva planta, en particular la ciudad de Brasilia, que desbanca por mucha diferencia al resto de temas. En las primeras miradas que se hicieron a Brasil a finales de la década de 1940, el interés se centró en la Cidade dos motores de Josep Lluís Sert y Paul Lester Wiener[12], pero, a finales de la siguiente, Brasilia eclipsó cualquier otro proyecto. En algo menos de tres años, desde 1957 a 1960, momento de su inauguración, se publicaron cerca de treinta artículos o menciones a la nueva capital brasileña[13]. Incluso *L'Architecture d'Aujourd'hui* la convirtió en 1960 en tema de fondo en un extenso monográfico titulado 'Brésil. Brasilia. Actualités'[14]. Por supuesto fue uno de los pocos ejemplos urbanos que aparecieron en el importante número 'Panorama 1960' de la revista francesa[15]. Pero, ese interés inicial se transformaría en polémica en muy pocos años[16], en la medida en la que la ciudad fue dejando patentes problemas que no se habían intuido en el proyecto original.

Aparte de estos tres grandes temas, las revistas europeas estuvieron pendientes de algunos otros aspectos del urbanismo latinoamericano, como la planificación a gran escala y regional de países como México, Brasil, Venezuela y Argentina. El urbanismo mexicano estuvo presente sobre todo en los monográficos que las revistas europeas publicaron sobre el país, particularmente los dos que sacó *L'Architecture d'Aujourd'hui* en 1955[17] y 1963,[18] y el que preparó la madrileña revista

12 Paul Lester Wiener, "Une cité nouvelle au Brésil: Cidade dos Motores", en *Techniques et Architecture*, n. 7, vol 6, París: 1946, pp. 363-369. "La Cité des Moteurs", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, vol. 18, n. 13, París: 1947, pp. 99-119.

13 Entre los cuales cabría destacar: William Holford, "Brasilia: a new capital city for Brazil", en *The Architectural Review*, vol. 122, diciembre, Londres: 1957, 394-402. "Brasilia, nouvelle capitale du Brésil", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, no. 80, octubre, París: 1958, 49-71. A.Cotta, "Considerazioni su Brasilia", en *Casabella Continuitá*, n. 218, Milán: 1958, 33-39. James Maude Richards, "Brasilia: critical apprasal", en *The Architectural Review*, vol. 125, febrero, Londres: 1959, pp. 92-104. Bruno Zevi, "Critica a Brasilia", en *Zodiac*, n. 6, Milán: 1960, pp. 128-131. M. Barata, "Punto di vista di un brasiliano", *ibid.*, pp. 136-139.

14 *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 90, París: 1960.

15 "Une capitale: Brasilia", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 91, septiembre-octubre-noviembre, París: 1960, pp. 50-51.

16 Entre otros, cabe reseñar los artículos: David Crease, "Progress in Brasilia", en *The Architectural Review*, vol. 131, abril, Londres: 1962, pp. 256-262. Mario Barata, "Brasilia três anos depois: como problematica de cidade viva", en *Zodiac*, n. 11, Milán: 1963, pp. 36-47. G. Balcombe, "Brasilia", en *Architectural Design*, n. 34, Londres: 1964, pp. 241-250. C. Casati, "Immagini di Brasilia 1966", en *Domus*, n. 434, enero, Milán: 1966, pp. 2-24.

17 Carlos Lazo, "Une conception mexicaine de la planification", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 59, abril, París: 1955, p. 4.

18 "Urbanisme et Planification Régionale au Mexique", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 109, abril, París: 1963, p. XIII. Domingo García Ramos, "Évolution de L'Urbanisme au Mexique", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 109, abril, París: 1963, pp. 12-13. "Programme National des Villes Frontières", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 109, abril, París: 1963, pp. 18-23.

Arquitectura en 1962.[19] Cabe señalar, además, que estos comentarios sobre planificación los solían hacer los propios mexicanos, a diferencia de los comentarios sobre la edificación, que muchas veces se hacían desde Europa. En el caso de Venezuela, la atención al urbanismo como disciplina también vino de mano de *L'Architecture d'Aujourd'hui* a través de sus números monográficos, como el interesante 'Urbanisme en Amérique Latine'[20] de 1950 y 'Urbanismes des Capitales',[21] con el que inauguraron la década siguiente. Sin embargo, Francia no miró en este sentido a Argentina, que acaparó la atención de países con los que tenía lazos más estrechos, como España e Italia.[22] La exuberancia brasileña gobernó los temas de paisaje, con Roberto Burle Marx como referencia absoluta tanto por sus proyectos, como por sus comentarios escritos.[23]

En general, el país que más interesó desde el punto de vista de lo urbano fue Brasil, seguido por México, Venezuela y Argentina, un orden de intereses que reproduce exactamente el que tuvo la difusión de la obra edificada latinoamericana en Europa.[24] Pero, si observamos país por país, destaca de nuevo la preferencia de España sobre el caso mexicano, lo que confirma de nuevo a ese país como un caso especial dentro de la recepción y difusión de noticias latinoamericanas.[25] En este sentido, merece la pena detenerse unos instantes en las revistas españolas y estudiar con un poco más de detalle lo que publicaron.

En primer lugar, podríamos analizar la proporción que alcanzan los artículos dedicados a urbanismo latinoamericano respecto a la globalidad mundial en las revistas españolas. Si se contempla el número de páginas que ocupa dicha información, puede comprobarse que los países latinoamericanos acapararon el 20 por ciento de la totalidad. Un porcentaje que mejora si lo que se compara es el número de artículos o menciones a los mismos que, en ese caso, llega a alcanzar casi el 30 por ciento del total. Es decir, estamos en torno a la cuarta parte de todas las comunicaciones que se prepararon sobre urbanismo, un porcentaje desde luego nada desdeñable.

---

19 Enrique Cervantes, "Panorama del urbanismo contemporáneo en México", en *Arquitectura*, n. 44, agosto, Madrid: 1962, pp. 16-18.

20 *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 33, diciembre, París: 1950, pp. 71-74.

21 *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 88, febrero-marzo, París: 1960, pp. 72-75.

22 Ignacio Ramos, "Noticia sobre urbanismo", en *Revista Nacional de Arquitectura*, n. 178, octubre, Madrid: 1956, pp. 35. Roberto Segre, "Lo sviluppo urbanistico di Buenos Aires", en *Casabella Continuitá*, n.285, Milán: 1964, pp. 32-43.

23 Roberto Burle Marx, "Jardins au Brésil", en *Techniques et Architecture*, n. 7, París: 1947, pp. 326-327. Sigfried Giedion, "Burle Marx et le jardin contemporain", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 42, agosto, París: 1952, p. 11. Oliver Marc, "Jardins Brésiliens. Roberto Burle Marx", en *Aujourd'hui. Art et Architecture*, n. 46, julio, París: 1964, pp. 52-53. Guy Playfair, "The versatility of Burle Marx", en *The Architectural Review*, vol. 136, noviembre, Londres: 1964, pp. 361-364.

24 Esteban Maluenda, "Brasil exporta...".

25 Vanessa Nagel ha estudiado la difusión de la arquitectura moderna mexicana en Europa y Norteamérica en su tesis doctoral, recientemente defendida en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Pero, lo que resulta realmente interesante, y constituye una auténtica novedad respecto a la distribución mundial, es que, exceptuando dos artículos dedicados a escalas nacionales, uno al proyecto de una zona universitaria en la isla de Jamaica[26] y otro a realizar un panorama por el urbanismo contemporáneo en México,[27] el resto, es decir el 91 por ciento de las páginas españolas dedicadas a urbanismo latinoamericano se orientaron a la ciudad como tema principal de interés.

Esto constituye una novedad respecto a la globalidad del continente, donde además de las ciudades, importaron las intervenciones en barrios, los temas más generales, las ciudades universitarias e incluso la jardinería. Sin embargo, compartieron intereses por Europa y convirtieron al proyecto e inauguración de Brasilia en el gran tema urbano latinoamericano. A Brasilia dedicaron más del doble de páginas que consiguió México DF, a pesar de que ésta incluía el proyecto de la Ciudad Universitaria del Distrito Federal, el otro tema estrella en el ámbito español.

Por último, cabría preguntarse si la imagen que se proporcionó de la ciudad de Brasilia fue de una calidad suficiente para que los españoles llegasen a apreciar el significado real de la intervención. En el primer artículo que se publicó,[28] aparte de una anterior noticia corta en IC,[29] reproducían tanto comentarios foráneos del arquitecto suizo W. Stingel sobre el proyecto de la ciudad, como los del propio Lucio Costa explicando su proyecto. A todo ello se sumaba el testimonio de Oscar Niemeyer, responsable de buena parte de las arquitecturas de la urbe. A los textos se acompañaba un esquema bastante exhaustivo del plano piloto, imágenes de las maquetas y dibujos de los espacios comunes de las supercuadras, de los edificios de la Plaza de los Tres Poderes y otros edificios representativos de la ciudad, y algunas primeras imágenes de la construcción de la ciudad. En definitiva, un completo reportaje que proporciona una idea bastante acertada de lo que pretendía construirse.

En el momento de inauguración de la ciudad, las revistas se lanzaron a la difusión de la noticia. Los primeros reportajes tuvieron mucho del anteriormente comentado: el plano piloto y maquetas de los diferentes puntos singulares de la ciudad, conviviendo con las fotografías de la obra todavía inconclusa. Los textos de Oscar Niemeyer hablando de la ciudad comenzaban a 'inundar' las páginas, desplazando buena parte del protagonismo de Lucio Costa como urbanista a favor de la sorprendente arquitectura de Niemeyer.[30]

Unos meses después de su inauguración, comenzarían a llegar las noticias y reflexiones de los primeros viajeros que se lanzan a conocerla. Como unos jóvenes José Ruiz de Elvira, Juan Jesús

---

26 "Proyecto de universidad en las Indias Occidentales", en *Informes de la Construcción*, n. 12, junio-julio, Madrid: 1949, s.p.

27 Enrique Cervantes, "Panorama del urbanismo …".

28 "Brasilia: nueva capital de Brasil", en *Temas de Arquitectura*, n. 1, octubre, Madrid: 1958, pp. 5-16.

29 "Brasil", en *Informes de la Construcción*, n. 93, agosto-septiembre, Madrid: 1957, s.p.

30 Carlos Flores, "Sobre Brasilia y Niemeyer", en *Hogar y Arquitectura*, n. 26, enero-febrero, Madrid: 1960, pp. 27-36.

Trapero y Nicolás Fernández, que visitaron la nueva capital con motivo de su viaje fin de carrera y redactaron un completo informe sobre la ciudad, al que sumaron los juicios críticos que ya habían sido emitidos en las principales publicaciones y revistas mundiales.[31]

El cuestionamiento sobre el éxito de la capital continuó en la medida en la que numerosos españoles fueron conociendo la ciudad. Es el caso de Rafael Leoz quien, después de un viaje por el país, publicaba en el periódico madrileño Ya un artículo titulado "Brasilia, ajada, en crisis", que la revista Temas de Arquitectura reproduciría inmediatamente en sus páginas.[32] A finales de la década de 1960, coincidiendo con el definitivo traslado de todas las oficinas gubernamentales a la capital, llegaban a referirse a ella como una ciudad sin futuro. Incluso se publicaban los comentarios de Lucio Costa intentando defender su creación.[33]

Desde luego, el interés y desilusión por Brasilia siguieron patrones muy similares a los que hemos visto en el resto de Europa. Efectivamente fue el tema más completo de todos y al que dedicaron más atención, lo que sin duda debió proporcionar un conocimiento extenso de la ciudad a los lectores españoles. Desde luego las revistas, de cualquier nacionalidad, no pudieron ni pueden sustituir a la realidad. El conocimiento directo del objeto arquitectónico o urbanístico no puede sustituirse por dibujos, planos, maquetas, fotografías o textos. Sin embargo, la suma de todos ellos consigue proporcionar una idea bastante ajustada a la realidad, y las revistas de arquitectura, además, lo hacen de una forma casi instantánea, ya que son medios de difusión en los que impera la actualidad.

31 José Ruiz de Elvira et al., "Informe sobre Brasilia", en *Hogar y Arquitectura*, n. 33, marzo-abril, Madrid: 1961, pp. 26-40. "Brasilia ante la crítica", en *Hogar y Arquitectura*, n. 33, marzo-abril, Madrid: 1961, pp. 41-45.

32 Rafael Leoz, "Brasilia", en *Temas de Arquitectura*, n. 39, Madrid: 1962, pp. 3-4.

33 Lucio Costa, "El Urbanista defiende su capital", en *Temas de Arquitectura*, n. 114, diciembre, Madrid: 1968, pp. 13-14.

LECTURAS DE UN PARADIGMA URBANO: *AUCA* Y *SUMMA* EN EL CONCURSO DE REMODELACIÓN PARA EL CENTRO DE SANTIAGO (1972).

PATRICIA MÉNDEZ G.

Universidad del Bio Bio (Chile) - CEDODAL (Argentina)

patrimen@gmail.com

RESUMEN: Esta propuesta considera uno de los planteos de mayor envergadura urbana que tuvo la ciudad de Santiago en el tercio final del siglo XX y que será revisitada desde los textos publicados en dos de las revistas de arquitectura más importantes de Chile y de Argentina de entonces. El concurso internacional "Area de remodelación en el centro de Santiago de Chile", convocado por la CORMU (Corporación de Mejoramiento Urbano, Chile) y la UIA (Unión Internacional de Arquitectos) en 1972, se trató de una iniciativa que concentró ideas ambiciosas y renovadoras quebrando la tradición planificadora en las capitales latinoamericanas. El certamen será analizado aplicando una metodología que considera la difusión que alcanzó el proceso -antes, durante y después de sus resultados- en las revistas de la profesión contribuyendo con ello al análisis de la historiografía urbana. Si bien en Chile (promotor del concurso), como en Argentina (país de origen del equipo ganador), existieron publicaciones que desde los años 60 atendieron la problemática urbanística, este trabajo se concentrará en las páginas de dos de las ediciones de arquitectura líderes en la época: el caso de Chile será observado a partir de *AUCA* cuyas páginas mancomunaron aspiraciones sociales con ideales de la arquitectura desde una perspectiva pragmática y, para el ejemplo argentino, a través de *Summa*, un proyecto editorial atrevido que, en su contenido, promocionó el diseño desde todas sus aristas en un espectro que traspasó las fronteras geográficas al incluir ejemplos vanguardistas de toda la región sudamericana. El paradigmático ejercicio proyectual que constituyó este certamen a partir de sus resultados, adquiere nuevas perspectivas cuando su lectura está contemplada desde ángulos editoriales sincrónicos a su realización.

PALABRAS CLAVE: Revistas de arquitectura; concursos; *Summa*; *AUCA*; Santiago de Chile

En el mes de marzo de 1972, el Gobierno de Chile lanzaba las Bases para el concurso internacional de ideas "Área de remodelación en el centro de Santiago de Chile", alentando con él la renovación de la zona centro-poniente de la capital del país en una operatoria que, por su envergadura y sus características, diversos autores sitúan este certamen "*como el más ambicioso que se haya realizado en Chile*".[1]

El objeto de esta presentación[2] observa una problemática urbana específica, pero no se concentra en ella, sino en el impacto que este hecho alcanzó a través de la difusión que hicieran las revistas especializadas con mayor circulación por ese entonces. Por ello, evita opiniones críticas del certamen en sí mismo habida cuenta que una vasta literatura ha cedido espacio a estos propósitos; en todo caso, esta propuesta prefiere analizarlo a partir de la difusión que tomaron los dos medios de comunicación en arquitectura más relevantes del momento: *AUCA*, de Chile, por ser la tribuna del país convocante del certamen y la argentina *Summa*, por compartir nacionalidad con el equipo ganador.

Más allá del reflejo que produjeron estas publicaciones, este concurso de ideas para la renovación del centro de la capital chilena no debería entenderse como un hecho aislado en sí mismo, sino como un engranaje, o el corolario más importante dentro de otras gestiones de desarrollo social planteadas también desde el gobierno y que sucedieron encadenadamente en el tiempo. En 1972, la IIIº Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo -UNCTAD III-, la realización de la exposición de la vivienda –VIEXPO- y este certamen, formaron una tríada indisoluble en la cual este último, por su magnitud, por el ámbito internacional que involucró y por la escala de intervención urbana prevista, le conceden un escalón ineludible en la historiografía arquitectónica y urbanística.

Si dentro del contexto latinoamericano del siglo XX, repasáramos operaciones similares de concursos[3] de convocatoria internacional y cuya escala hubiera tomado y/o alterado centros urbanos consolidados -habitualmente promovidos desde el Estado dada la envergadura que suponía la transformación de la ciudad a partir de ellos-, podrían recordarse, entre otros, las propuestas para la Avenida Central en Rio de Janeiro (1903) y, mucho más acá en el tiempo, las operaciones para el Centro Cívico de Lima, reformulado durante el gobierno de Belaúnde y concretado en 1970. Asimismo, por la impronta que signaron en su momento y aunque su convocatoria respondía a la realización de un único edificio, pueden mencionarse otros casos relevantes, como los destinados a proyectar sendas embajadas para Argentina y para Chile,

---

1 Cristóbal Molina Baeza, *Concursos de arquitectura en Chile. Su aporte al desarrollo cultural y a la calidad de vida*, Santiago: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, 2014, p. 149.

2 Este artículo colabora con los resultados de los proyectos FONDECYT Nº 3150013: "La cultura arquitectónica regional. Lecturas críticas y perspectivas comparadas entre las revistas de arquitectura chilenas y argentinas de la segunda mitad del siglo XX" y del PICT 2014-0700.

3 Considerando convocatorias internacionales para operaciones urbanísticas dentro de centros urbanos consolidados.

convocados con jurados y partícipes internacionales para Santiago (1944) y para Buenos Aires (1965-66), o por la magnitud de su impronta en el tejido urbano porteño y por la difusión que alcanzó, tampoco debería soslayarse el concurso para la sede del edificio Peugeot[4] en la capital argentina.

Y si el sistema de concursos democratiza la práctica profesional de alguna manera, no es muy diferente considerar que las revistas de arquitectura también lo hacen en tanto constituyen la fuente sincrónica más relevante que documenta la arquitectura. Enfocados en las ediciones especializadas que se ocuparon del certamen en Santiago, este trabajo se concentrará en las páginas de dos de las ediciones de arquitectura líderes en la época: el caso de Chile observado a partir de *AUCA* porque reunió en sus páginas las aspiraciones sociales del momento legitimando los ideales de un sector de la arquitectura chilena de entonces con una perspectiva pragmática y, para el ejemplo argentino, *Summa* porque lideró un proyecto editorial atrevido que, en su contenido, promocionó el diseño desde todas sus aristas bajo una línea periodística que traspasó las fronteras geográficas, incluyendo ejemplos vanguardistas de toda la región sudamericana.

En ambas publicaciones se encuentran puntos en común que fueron más allá de su contemporaneidad y de la temática que trataban; una y otra compartieron categoría editorial en tanto revistas independientes, estableciéndose en el mercado fuera de estamentos académicos, institucionales o estudiantiles ya que ambas estaban promocionadas desde equipos idóneos, también su impronta hacia el público las sitúa en la escena más importante de la profesión y, una cuestión que no es menor, las destaca con la gráfica que aplicaron, sobre todo en el diseño de sus cubiertas, en una línea de avanzada respecto de las otras revistas vigentes en el mercado.

Cronológicamente, *Summa. Revista de arquitectura, tecnología y diseño* –tal como rezaba su nombre completo en las primeras ediciones- nació antes que *AUCA*. La primera edición apareció en Buenos Aires en abril de 1963, su cuerpo editorial estuvo conformado por el arquitecto Carlos Alberto Méndez Mosquera como director y José A. Le Pera como director ejecutivo, la secretaria de redacción era Felisa Pinto y la disposición gráfica estaba bajo la responsabilidad de la arquitecta Adolfina Birute Vilcinskas de Méndez Mosquera (luego, "Lala", y a cargo de quien quedó la conducción de la revista a partir del número 5, en julio de 1966[5]). El rol de *Summa* en las trayectorias editoriales de arquitectura la sitúan como un hito gracias a los adelantos que promocionó durante todas sus ediciones: inicialmente, sus textos eran trilingües (al español se agregaban las versiones en inglés y en francés), la disposición de imágenes en relación con el texto era la máxima que podía ofrecer el espacio de una página y la implementación de una novedosa tipografía, de palo seco junto con el favorecimiento de todo aquello que fuera progresista ligado

4 Patricia Méndez y Ana Esteban Maluenda, "Ediciones de altura. El concurso del edificio Peugeot en las páginas de las revistas de arquitectura, 1962", ponencia en *XI° Foro de historia y crítica de la arquitectura moderna*, 2013.

5 Patricia Méndez, "Summa", en Jorge Liernur y Francisco Aliata (eds.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, tomo S-Z, Buenos Aires: AGEA, 2004, pp. 87-88.

al diseño en todas sus líneas, la posicionan como una, sino la más, importante de la prensa arquitectónica argentina. Por su parte, *AUCA. Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte*, salió a la calle en Santiago de Chile durante diciembre de 1965 y fue editada durante veintiún años consecutivos por la Sociedad Cooperativa AUCA. Estaba dirigida por el arquitecto Abraham Schapira junto con un comité de redacción integrado por los arquitectos Miguel Lawner, José Covacevich, Ricardo Tapia y Hernán Behm; su propuesta editorial pretendió en cada número concentrarse en un eje temático[6] cuyo contenido era conducido, gracias a una rotación entre sus miembros, por un responsable distinto cada vez. Asimismo, y a diferencia de *Summa*, el equipo que condujo *AUCA* se caracterizó por tener una activa participación profesional, política y social y, en ese sentido, los primeros números de la revista coincidieron en reflejar una arquitectura con sesgo nacional y sobre todo aquella que llegó promovida por organismos estatales como CORVI[7] y CORMU[8], acentuándose en este último caso por la participación directa que algunos de sus integrantes mantuvieron con la institución; a ello se sumó su provocadora apuesta gráfica que, además de la aplicación de color y tramas en el tratamiento de sus fotografías, permitió la incorporación de diseños provocadores en sus tapas, confirmando el espíritu editorial de renovación que mantenía la revista en sus inicios.

El concurso de ideas para la remodelación del centro santiaguino se publica por primera vez en *AUCA*, en su edición 23 bajo la responsabilidad de Ricardo Tapia y Jorge Iribarne, dedicado a "CORVI en el centro de la construcción"[9]. La noticia no está aislada, sino integrando aquella otra de mayor gravitación como era la exposición y el encuentro internacional de la vivienda[10], y adelanta de los más de doscientos cincuenta ejemplares de bases adquiridos en el extranjero y setenta en Chile, además de la coincidencia en la fecha de entrega de premiación junto con la inauguración de la VIEXPO.

Auspiciado por la Unión Internacional de Arquitectos (UIA), la Secretaría General de Gobierno, el MINVU, la Dirección de Planificación de Desarrollo Urbano, el Colegio de Arquitectos de Chile, el Departamento de Planificación de la Municipalidad de Santiago el Departamento de Tecnología Arquitectónica y Ambiental de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, la CORMU y la propia revista AUCA, las bases del concurso estuvieron

---

6 "Quienes somos", en *AUCA*, 1, p. 21-22.

7 CORVI, Corporación de la Vivienda, funcionó a nivel nacional entre 1953 y 1976.

8 La CORMU fue la Corporación de Mejoramiento Urbano que estuvo en funciones entre 1965 y 1976 y fue creada en forma simultánea con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo; con estas acciones "*el gobierno perfeccionaba su aparato estatal, orientado a solucionar el problema habitacional y urbano, transmitiendo solidez al desarrollo de la arquitectura pública y enfatizando el rol del arquitecto en la construcción de la urbe*"; Cfr. Rafael Anguita D., "La vivienda, imagen de una ideología social. Documentos de la revista AUCA, 1965-1986", Ph. Tess., Universidad Politécnica de Cataluña, 2012, p. 7.

9 *AUCA*, 23, 1972. N. de A.: si bien no registra mes de edición, por las noticias que imprime, p. 70, debe haberse publicado a partir de junio de ese año.

10 Ibid., p. 31.

disponibles desde el 22 de diciembre de 1971 y, además de los canales habituales, fueron las sedes diplomáticas chilenas las encargadas de comunicar la convocatoria en forma internacional. Sin embargo, acerca de la invitación a participar en el concurso, la difusión que de ello hicieron las revistas especializadas resulta bien escueta[11]; aparece apenas mencionada en algunas españolas, como las ediciones de *Hogar y Arquitectura*[12] y *Nueva Forma*[13], siempre firmada por el mismo autor –Oscar Barahona Álvarez- e integrando temas mayores como el de la vivienda chilena. Alguna otra breve mención también le dedicó Mónica Pidgeon en *Architectural Design*, de febrero de 1972 en su volumen XVII[14] y en correspondencia con la VIEXPO. Con una constelación tan grandilocuente de reparticiones estatales, académicas y profesionales llama poderosamente la atención que la convocatoria no se leyera en las publicaciones que muchos de ellos enarbolaban, y en ese sentido se extraña el silencio que, hacia el hecho, manifestaron las revistas chilenas del colegio de arquitectos local, *CA*, o las promovidas desde la universidad como la *Revista de Arquitectura*, ni tampoco lo hiciera aquella dedicada a problemáticas urbanas como *EURE*. Es cierto que la periodicidad de cualquiera de ellas pondría en duda la vigencia de la convocatoria pero a juzgar por la gran demanda que tuvieron sus bases y la cantidad de presentaciones que el concurso tuvo, los canales de difusión y en contra de lo que se supondría, no estuvieron concentrados en las revistas especializadas.

Finalmente, la convocatoria debió decidir entre un total de ochenta proyectos correspondientes a veinticinco países participantes frente a un jurado internacional[15], cuyos resultados adjudicaron un primer y segundo premio además de ocho menciones. Fue en las páginas de *Summa* donde se adelantaron los alcances del certamen a lo largo de cinco ediciones con distinta alternancia –y reiteración de ejemplos- en el tiempo publicándolo en 1972, 1975, 1982, 1983 y 1984. La primer noticia que se tiene de él fue en el número 64/65 de julio de 1973[16] dedicado al estudio de arquitectura "Staff: Teresa Bielus, Jorge Goldemberg, Olga Waisnten-Krasuk" y que, sin embargo, no compromete al proyecto ganador, sino al asignado bajo el Nº 231/C-7319, presentado por el este grupo junto a Manteola-Petchersky-Sánchez Gómez-Santos-Solsona-Viñoly. La siguiente edición correspondió sí al equipo premiado en un número que incluía otras observaciones urbanas –como las renovaciones del centro de São Paulo y del área de Retiro en la capital argentina- pero es a este proyecto al que mayor extensión en páginas se le dedica, dedicándole la tapa de la revista con una axonometría particularizada de la propuesta y presentada en dos

11 Dentro de las colecciones trabajadas hasta el momento y exceptuando las revistas aquí tratadas.

12 Oscar Barahona A., "La vivienda de interés social en Chile", *Hogar y arquitectura: revista bimestral de la obra sindical del hogar*, Nº 98, 1972, p. 103.

13 Oscar Barahona A., "Chile y su arquitectura", *Nueva forma: arquitectura, urbanismo, diseño, ambiente, arte*, Nº 81, 1972, p. 50.

14 Anguita, *op. cit.*, p. 110.

15 El concurso Dirigido por María Rosa Giugliano y presidido por Jorge Wong, secundado por Moisés Bedrack y otros representantes nacionales, extranjeros y gubernamentales como Aldo Van Eyck, Antonio Quintana, Santiago Agurto, Marcos Winograd y Miguel Lawner, en carácter de suplente.

16 Ediciones Summa, Buenos Aires, pp. 128-132.

planos tonales que intentaban reproducir los colores de la bandera chilena. Los autores del texto involucran al propio equipo ganador formado por los arquitectos Enrique D. Bares, Santiago F. Bo, Tomás O. García, Roberto G. Germani y Emilio T. Sessa asociados con Rodolfo Morsilli, Inés Rubio de Germani, Carlos Ucar y el ingeniero Jaime Lande quienes se explayan en esas páginas relatando que esa actividad fue "una experiencia apasionante" y lamentaban su interrupción el 27 de septiembre de 1973, días después del golpe militar que atestó a Chile. Además del párrafo que la directora de la revista dedicara en su editorial y de los comentarios de los ganadores-, unas treinta extensas y detalladas páginas dan cuenta de las Bases casi completas del concurso, incorporando la documentación fotográfica original que acompañara ese documento, también se explica el estudio para la sección Mapocho-Alameda, la manzana en la que se iniciarían los trabajos con los cambios sugeridos por el jurado, complementado con planos y planillas explicativas de usos y porcentajes de superficies cubiertas por zona y por niveles.

Summa destinó otras tres veces más su espacio a la participación en el concurso de Santiago. La reiteración con gráficos y memorias descriptivas se reiteran en el ejemplar dedicado al centenario de La Plata –ciudad de origen del equipo triunfador-, en noviembre de 1982, en la nota "Tres concursos de arquitectura, por Bares-García-Germani-Rubio-Sbarra-Ucar, arqs."[17] La siguiente fue publicada exactamente un año después[18], dedicado a "Cuatro estudios de la generación intermedia" que también involucraba al equipo triunfador y comentaba de los primeros premios obtenidos tanto en ese concurso, como en otros. La última publicación registrada en la colección corresponde al mes de agosto de 1984 y esta vez sí con una extensión de ocho páginas dedicado al estudio "Bares, García, Germani, Rubio, Sbarra y Ucar" en el cual se reitera resumidamente lo ya tratado en las ediciones previas.

La difusión del concurso en las páginas de *AUCA*, resulta bien diferente. A aquél anticipo realizado en la de 1972, la edición siguiente y con numeración doble 24/25 anticipa en su primera página que la revista había sido "proyectada con anterioridad al 11 de septiembre de 1973". Su colorida cubierta, con un diseño de José Bernal Ponce, era -como en el número anterior-, un reclamo irónico a favor de la solución de problemas habitacionales por las cuales transitaba Chile. Y este ejemplar, aunque doble, demuestra las dificultades por las que transitaba la economía chilena de entonces, alcanzando apenas cuarenta y ocho páginas en total, un cuarto de las cuales estuvieron dedicadas al Concurso Internacional. Más allá de estas dificultades la edición sale airosa con una completa información de la totalidad de los premios otorgados y el contenido del número, además de ofrecer los datos duros de países, cantidad de proyectos e instituciones involucradas junto con los criterios de evaluación del Jurado, dedicó tres páginas al primer premio, al segundo dos y las menciones o recompensas se relataron a razón de dos por página.

Aunque en forma breve también otros medios de difusión locales se hicieron eco del evento y

17 *Summa*, 181, nov. 1982, p. 56.

18 *Summa*, 193, nov. 1983, p. 57.

ofrecen además, algunos datos complementarios al concurso. Así, *El Mercurio* en su edición del 11 de agosto de 1972 –un día después de la primera reunión del jurado-, en su página 20, titulaba que "Concurren profesionales de 30 países. 94 proyectos en concurso para remodelar el sector céntrico"; la noticia agregaba que entre el 11 y el 30 de ese mes los proyectos se exhibirían en la Quinta Normal y que la participación involucró a grupos de "Alemania, Argelia, Brasil, Bolivia, Egipto, EEUU, Francia, Hungría, Inglaterra, Japón, Panamá, Portugal, Suecia, Yugoeslavia, Argentina, España, Suiza, Uruguay, Sudáfrica, Israel y la Unión Soviética entre otros". Pero, si bien la VIEXPO era desarrollada en la Quinta, la conferencia y la jura del certamen se llevaron a cabo en el segundo piso de la UNCTAD, según relatara años después uno de los miembros del tribunal, el arquitecto Marcos Winograd. La siguiente ocasión que el periódico santiaguino refirió al tema fue el sábado 24 de marzo de 1973, cuando en la página 32 anunciaba "Remodelación del Sector Central"; el registro periodístico se acompañó con una imagen del equipo ganador junto al Presidente de la República de Chile y el Ministro del Interior.

Seguramente, los trastornos políticos que sucedieron en Chile pusieron en suspenso cuanta operatoria iniciada por el gobierno democrático anterior hubiera tenido lugar. No obstante, y aunque *AUCA* continuó editándose con interrupciones bastante lógicas, llama la atención que en el tiempo previo o durante el transcurso del concurso, fuera tan breve la dedicación que le dieran al tema. Sobre todo si se tiene en cuenta que varios miembros de la editorial ejercían en las instituciones convocantes del certamen[19] y hasta uno de los colaboradores desde el extranjero formó parte del jurado del concurso (Marcos Winograd). Ahora, si se reconoce el papel que tuvo *AUCA*, como cuerpo documental y testimonio editorial de una época gravitante para la arquitectura chilena, y se la entiende como la tribuna que difundió inquietudes acerca de una arquitectura comprometida con su país, se extraña la demora y la ausencia de mayor contenido dedicado a este concurso que prometía soluciones a problemas intrínsecos en una ciudad con problemáticas de vivienda y de circulación. Los motivos de las demoras y de las ausencias sobre este tema en la revista podrían indagarse en múltiples causas; probablemente, factores contundentes como los económicos dificultaron su edición sistemática, también puede suponerse un ardid editorial de reserva de temas para publicarlo cuando la obra estuviera en marcha, pero en cualquier caso las circunstancias políticas doblegaron todas las intenciones y esa ambiciosa operatoria urbana apenas quedó reflejada en un único ejemplar.

19 Anguita, *op. cit.*, p. 109.

MÉXICO Y EL URBANISMO MODERNO EN LAS PUBLICACIONES PERIÓDICAS DE ARQUITECTURA. LA CIUDAD PARA EL AUTOMÓVIL Y LA APERTURA AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (1935-1970).

VANESSA NAGEL

Universidad Nacional Autónoma de México/Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid

v.nagel@alumnos.upm.es

RESUMEN: La capital mexicana, campo de prueba del urbanismo moderno, extendió su superficie veinticuatro veces durante los primeros setenta años del siglo xx, y aumentó su población de 345 mil habitantes en 1900 a casi 7 millones en 1970. A la par de un crecimiento irregular e incontenible, la ciudad de México ha sido tierra fértil para innovadoras prácticas urbanas, mismas que han sido puntualmente reseñadas en las revistas de arquitectura.

La edición del "Plano Regulador de la ciudad de México" (1935), los Jardines del Pedregal de San Ángel (1946), la Ciudad Universitaria (1949), y la Ciudad Satélite (1957), así como Nonoalco-Tlatelolco (1960) —con su arriesgada intervención de *tabula rasa*—, propiciaron marcado interés entre los especialistas. Y mientras la capital seguía creciendo a un ritmo incontrolable, diversos planteamientos de zonificación serían exportados a las ciudades que asimismo registraban un crecimiento poblacional exponencial. El caso de la frontera norte, con el Programa Nacional Fronterizo (1961), es buen ejemplo de ello.

El año 1968 dio lugar a una aportación urbana y artística fundamental: la Ruta de la Amistad. Pero una vez superado el beneficio brindado al automóvil, y cuando la urbe se encontraba ya rebasada en sus límites físicos, se apoyó decididamente al Sistema de Transporte Colectivo (Metro) a partir de 1969.

Esta participación propone la revisión crítica a lo publicado en *Arquitectura México*, y las resonancias que en títulos extranjeros potenciaron el conocimiento de los casos que aquí analizamos. Así, *Arts & Architecture*, *Architectural Record*, *Architectural Forum* y *Progressive Architecture* —Estados Unidos—, *The Architectural Review* —Inglaterra—, *L'Architecture d'Aujourd'hui* —Francia— y *Domus* —Italia— ofrecieron una visión muy particular sobre el desarrollo del urbanismo en México. La pertinencia de las propuestas modernas, ante la ciudad desbordada, es un llamado urgente para incorporar transporte público de calidad en nuestras urbes contemporáneas.

PALABRAS CLAVE: México, urbanismo, modernidad, publicaciones periódicas.

Entre 1935 y 1970 México ensayó el urbanismo desarrollado en Estados Unidos y Europa, aportando una interpretación original, adaptada a las circunstancias económicas, sociales y geográficas del país. En la década de 1930 se propuso una zonificación derivada de modelos estadounidenses y, en los años siguientes, el concepto británico de ciudad jardín se adoptaba en el valle de México. También, la teoría de las circulaciones vehiculares de un solo sentido sin cruces a nivel, de Hermann Herrey[1], materializaría en grandes propuestas nacionales.

A destiempo, la influencia de Le Corbusier y los postulados de la Carta de Atenas, se concretaría en el proyecto de Nonoalco-Tlatelolco, iniciado en 1960. En 1968, la Ruta de la Amistad aportaría una nueva manera de experimentar el tránsito por la ciudad, que veía en el automóvil el factor indisociable de la urbe moderna. Sería al iniciar la década de 1970 cuando se apoya definitivamente al transporte colectivo, que acortaría los tiempos de recorrido de las enormes distancias que se impusieron como condición de vida en la metrópoli.

El recorrido por más de tres décadas de urbanismo moderno en México se ofrece a través de las publicaciones periódicas de arquitectura, sin duda, una potente herramienta de análisis de la modernidad. Los artículos aquí presentados mantuvieron el interés constante en un tema que no pierde actualidad en las urbes latinoamericanas contemporáneas.

1935: el Plano Regulador de la ciudad de México

El primer impulsor del urbanismo moderno en México fue Carlos Contreras quien, siguiendo el urbanismo norteamericano «concebía a la ciudad como una estructura de franjas circulares concéntricas según la naturaleza social de sus habitantes y sus actividades»[2]. Así, en 1935 se publicaría en *Planificación* el primer informe de la Comisión de Planificación del Distrito Federal[3] y, el mismo año, el Plano Regulador para la capital.

En Nueva York Esther Born lo difundiría en *Architectural Record* en 1937.[4] Destaca el precoz interés en conservar la zona central monumental por su valor histórico, sugiriendo la regulación de construcciones en estilo, altura y uso. También, cabe reconocer la sugerencia de mantener zonas forestales, reservas y parques nacionales. Pero la demanda de cada vez más espacio

1 Peter Krieger, "Hermann Zweigenthal-Hermann Herrey. Memoria y actualidad de un arquitecto austriaco-alemán exiliado", en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, no. 85, México: UNAM, 2004, p. 7.

2 Rafael López Rangel, "Carlos Contreras en la historia de la planificación urbana", 2015. Disponible en www.rafaellopezrangel.com [Fecha de consulta: 4 de diciembre de 2015].

3 "Informe que rinde el Comité del Plano Regulador, integrado por el arquitecto Carlos Contreras, ingeniero José A. Cuevas y arquitecto Carlos Tarditi, a la Comisión de Planificación del Distrito Federal", en *Planificación* 3, n. 3-6, México: 1935, pp. 59-72.

4 Carlos Contreras, "Plan Development of Mexico City", en Esther Born, *The new architecture in Mexico*. Nueva York: Architectural Record, 1937, pp. 4-7.

urbanizado fue acabando con el territorio natural del valle, imposibilitando la conservación de extensas áreas verdes. Sin embargo, otras propuestas sí se llevaron a cabo, como el entubado de los ríos Consulado y la Piedad, pavimentados y usados como vías rápidas.[5]

1946: los Jardines del Pedregal

En 1946 se trazó el que sería el fraccionamiento más difundido de la modernidad mexicana: los Jardines del Pedregal de San Ángel. Idea original de Luis Barragán, la primera lotificación se debió a Carlos Contreras.[6] Su difusión eludiría la disposición urbana que seguía el modelo de la ciudad jardín, pues lo que la caracterizó fue la tectónica de una geografía transformada en un paisaje cortado por ángulos precisos. Así, las publicaciones periódicas nunca debatieron la distribución de los lotes ni el impuesto uso del automóvil.

En agosto de 1951 *Arts & Architecture* dedicaría un número a la vivienda unifamiliar mexicana. Abriría este ejemplar el artículo dedicado a la reciente urbanización, enfatizando la tectónica del sitio y su transformación urbana.[7] Las imágenes que empezaban a dar la vuelta al mundo repetían los paisajes rocosos y los planos ortogonales. En septiembre de 1952 Ricardo de Robina publicaría en *Arquitectura México* un ensayo que engrosaría el tema. Se constata que, por parte de arquitectos y críticos, el interés se centraba en validar la zona por su importancia geológica y cultural,[8] y en celebrar la intervención moderna.[9]

Dos artículos más corroboran el impacto de esta obra al otro lado del Atlántico. El primero, de Gio Ponti, publicado en *Domus* en marzo de 1953, en que se reconocía el Pedregal como la visión y el trabajo de un solo hombre. Este entorno «apenas manipulado por el genio del artista»,[10] en absoluto clasista, era aplaudido por Ponti, quien incluso atribuyó un incierto contenido social a la obra: la belleza. Por otro lado, la única novedad que aportaría *L'Architecture d'Aujourd'hui* al conocimiento del fraccionamiento fue una foto a color que redujo la monumentalidad de las ya muy conocidas fotos en blanco y negro.[11]

---

5 *Ibid*., pp. 4-5.

6 Alfonso Pérez-Méndez y Alejandro Aptilon, *Las casas del Pedregal. 1947-1968*, Barcelona: Gustavo Gili, 2007, p. 19.

7 "Jardines del Pedregal de San Ángel", en *Arts & Architecture* 68, n. 8, Los Ángeles: 1951, pp. 20-23.

8 Uno de los asentamientos prehispánicos más significativo del valle de México fue Cuicuilco, cuya pirámide circular de 140 metros de diámetro, construida entre los años 800 al 600 a.C. y estudiada a lo largo del siglo xx, pronto se posicionó como el icono cultural más importante del sur de la capital mexicana.

9 Ricardo de Robina, "El Pedregal de San Ángel", en *Arquitectura México*, n. 39, México: 1952, p. 340.

10 Gio Ponti, "Il Pedregal di Città del Messico," en *Domus*, n. 280, Milán: Domus, 1953, p. 19.

11 "Le Pedregal de San Angel", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 59, París: 1955, p. 76.

1949-1957: el 'sistema vial Herrey' en Ciudad Universitaria y Ciudad Satélite

A diferencia de los Jardines del Pedregal, proyecto del que nunca se conoció un plano de conjunto en las revistas de arquitectura, de la Ciudad Universitaria sí se daría a conocer su distribución general. *Arquitectura México* dedicó el número de septiembre de 1952 a la obra universitaria, donde destacaba que «las diferentes grandes zonas del conjunto (…) están definidas tanto por el trazo libre de la lava que las limita como por los circuitos cerrados de circulación de vehículos».[12] En mayo de 1949 se había adaptado el 'sistema vial Herrey' al proyecto de la Ciudad Universitaria. *Arquitectura México* daba cuenta de la innovadora propuesta urbana, que eliminaba definitivamente los cruceros convencionales.[13] Esta característica urbana sería ampliamente divulgada en los medios impresos nacionales y foráneos.

Arts & Architecture publicaba los avances de la obra universitaria en agosto de 1952; abría el artículo el plano de conjunto definitivo de Mario Pani y Enrique del Moral.[14] *Architectural Forum* también noticiaba las novedades que se levantaban en México, pero antes que particularizar en los edificios, la revista neoyorquina enfatizaba los vínculos del magno conjunto con la ciudad.[15]

En 1953 Gio Ponti publicaba en *Domus* su visión particular sobre el conjunto, donde una de las imágenes subrayaba el atinado sistema vial y los pasos a desnivel.[16] También en 1953, *The Architectural Review* aportaría un análisis sobre la obra, debido a Thomas Sharp. No cabe duda que la escala de la obra impactó positivamente en los medios impresos internacionales.[17] El mismo reconocimiento se repetiría en el monográfico que *L'Architecture d'Aujourd'hui* dedicó a México en abril de 1955. La parisina fue profusa en describir el conjunto urbano que privilegiaba al peatón, brindándole el enorme campus central libre de automóviles.[18]

En 1957, el probado sistema vial de la Ciudad Universitaria se repetiría en Ciudad Satélite, desarrollo urbano de iniciativa privada. Retomando la idea de la ciudad jardín y de las vialidades de un solo sentido sin cruces, el fraccionamiento tuvo una acogida diferenciada en las publicaciones periódicas dependiendo de su origen nacional o extranjero. En *Arquitectura México* la nueva ciudad planeada para el automóvil mereció un completo análisis.[19]

Este satélite debía su buen funcionamiento al automóvil, que todavía se consideraba la panacea

---

12 "Proyecto de conjunto de la Ciudad Universitaria", en *Arquitectura México*, n. 39, México: 1952, p. 211.

13 "Proyecto de conjunto", p. 218.

14 "The new University City of Mexico", en *Arts & Architecture* 69, n. 8, Los Ángeles: 1952, pp. 20-21.

15 "Mexico's University City", en *Architectural Forum* 97, n. 3, Nueva York: 1952, pp. 104-105.

16 Gio Ponti, "Antologia della Città Universitaria di Città del Messico", en *Domus*, n. 285, Milán: 1953, p. 2.

17 Thomas Sharp, "Mexico University", en *The Architectural Review* 114, n. 683, Londres: 1953, pp. 310-311.

18 "La Cité Universitaire de Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 59, París: 1955, pp. 15-17.

19 Mario Pani, "México: un problema, una solución," en *Arquitectura México*, n. 60, México: 1957, pp. 198-226. No sorprende el interés de la revista mexicana en el tema pues Pani, editor de la revista, encabezaba, junto con José Luis Cuevas y Domingo García Ramos, el Taller de Urbanismo que desarrolló esta propuesta.

de las urbes modernas. En 1957, Mario Pani afirmaba que «conscientes de que el automóvil se ha hecho para circular, hemos concebido y proyectado un sistema vial para que circule el automóvil».[20]

Emblema de esta nueva urbanización fueron las Torres de Satélite, consideradas una obra «cimera del arte urbano de nuestro tiempo, (…) hecho a escala de la ciudad y para un espectador en movimiento rápido a bordo de vehículos».[21] Las Torres muy pronto encontraron sitio en las publicaciones periódicas, tanto por su innovadora propuesta como por sus reconocidos autores: Mathias Goeritz y Luis Barragán.

Architectural Design, en septiembre de 1957, dedicó un artículo a Goeritz, en el que una página completa se destinaba al proyecto urbano.[22] En octubre del mismo año, *Progressive Architecture* también publicaba la reciente intervención.[23] Iniciando 1958, *L'Architecture d'Aujourd'hui* reprodujo la foto de la maqueta que ya había aparecido antes en otras revistas.[24] En mayo de 1958, *Arts & Architecture* destacaba sobre las Torres de Satélite sus cualidades urbanas y las distintas percepciones que se ganaban del monumento con el movimiento del espectador.[25] La nueva entrada a la ciudad se consolidaba como «una de las más grandes esculturas abstractas del mundo».[26]

1960: Nonoalco-Tlatelolco

A pesar de las supuestas ventajas urbanas de Ciudad Satélite, al iniciar la década de 1960 el mismo Taller de Urbanismo desarrollaría la más grande intervención urbana que afectaría a la ciudad consolidada. Dejando de lado la expansión de la ciudad en los extrarradios, se acometía el más importante proyecto de regeneración urbana cercana al centro histórico de la ciudad de México: Nonoalco-Tlatelolco.

Hacia el final de 1960, primero *L'Architecture d'Aujourd'hui* y después *Arquitectura México*,

---

20 *Ibid.*, p. 222. Tres lustros después de las odas al automóvil, el mismo Pani retractaría el uso extensivo del transporte privado en las ciudades. Sin embargo, no llegaría a proponer el uso del transporte público colectivo sino de volver a habitar en células en las que el desplazamiento por la ciudad fuese mínimo. *Véase* Mario Pani, "Problemas urbanísticos. El automóvil, destructor de la ciudad de México", en *Arquitectura México*, n. 109, México: 1974, pp. 5-7.

21 Fernando González Gortázar, "Indagando las raíces," en *La arquitectura mexicana del siglo xx*, México: Conaculta, 1994, p. 172.

22 Peter Carter, "Mathias Goeritz", en *Architectural Design* 27, n. 9, Londres: 1957, p. 327.

23 "To mark Mexican Satellite City", en *Progressive Architecture* 38, n. 10, Nueva York: 1957, p. 94.

24 "Monument a l'entrée d'une cité satellite de Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 75, París: 1958, p. xxi.

25 G. Nesbit, "The Towers of Satellite City," *Arts & Architecture* 75, no. 5 (mayo 1958): 22-23.

26 *Ibid.*, p. 22.

anunciarían la extraordinaria empresa. En la parisina, una breve noticia sobre el plan de regeneración de Tlatelolco mostraba una foto aérea que ya insinuaba la magnitud de la empresa: 15 mil apartamentos y una población estimada de 90 mil habitantes.[27] Por su parte, la revista mexicana dedicaría un número especial para exponer con todo detalle el proyecto, que sugería empezar de cero obviando cualquier disposición urbana preexistente,[28] con lo que se esperaba aliviar la demanda de vivienda de la ciudad, siempre en aumento.[29]

Ningún antecedente en escala podía compararse a la intervención que regeneraba la zona norte de la ciudad. *L'Architecture d'Aujourd'hui* siguió de cerca su desarrollo con noticias puntuales sobre los avances constructivos; así, en un número dedicado a nuevos centros urbanos, la revista publicó el aspecto formal de los primeros edificios que ya se levantaban sobre el último bastión de los mexicas.[30]

En septiembre de 1963 dos revistas foráneas dedicaron monográficos a México: *L'Architecture d'Aujourd'hui* y *Architectural Design*. Ambos números brindarían avances de las obras. Así, mientras *Architectural Design* publicaba sólo un resumen de la intervención y alguna foto de la maqueta de conjunto,[31] *L'Architecture d'Aujourd'hui* ofrecía un amplio artículo que constataba cómo el magno proyecto era ya una realidad en construcción.[32] Por otro lado, el mismo año de su finalización —1966— la italiana *Casabella* también dio a conocer el centro urbano de Tlatelolco.[33] Las fotografías de *Casabella* mostraron la enorme escala del conjunto, evitando imágenes abstractas que descontextualizaran el tamaño de los edificios. Si observando las fotografías tomadas desde dentro del conjunto se tenía la impresión de una ciudad uniforme, la vista aérea devolvía la situación real de la intervención en la ciudad y cómo ésta se encajó en una trama de manzanas cerradas y edificios bajos que son los que conforman prácticamente toda la ciudad.

1961: Programa Nacional Fronterizo

El urbanismo moderno se aplicaba no sólo a la capital y sus alrededores. Entre las propuestas

---

27 "Ensemble urbain de Nonoalco-Tlatelolco a Mexico", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 91-92, París: 1960, p. LXXX.

28 A pesar de todo se resguardaron algunos vestigios prehispánicos y la iglesia virreinal de Santiago, integrados a la llamada 'Plaza de las Tres Culturas'.

29 Mario Pani, "Regeneración urbanística de la ciudad de México", en *Arquitectura México*, n. 72, México: 1960, pp. 182-224.

30 Manuel Chacón, "Restructuration de Mexico: Aménagement d'un secteur", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 101, París: 1962, pp. 76-83.

31 "Urban renewal programme for Mexico City, and the Nonoalco-Tlaltelolco housing scheme", en *Architectural Design* 33, n. 9, Londres: 1963, p. 415.

32 "Restructuration d'un secteur de Mexico Nonoalco-Tlaltelolco", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 109, París: 1963, pp. 14-17.

33 Mario Brunatti y Giulia Carnevale Cantoni, "Nuova architettura in Messico", en *Casabella*, n. 310, Milán: 1966, pp. 32-37.

para ordenar y dirigir el crecimiento del interior de la República cabe destacar el Programa Nacional Fronterizo. Con un programa complejo, se pretendía, además de la planeación urbana, potenciar el crecimiento económico, el comercio y la recreación.

Si por un lado los proyectos urbanos disfrutaron una amplia divulgación en *Arquitectura México*,[34] en las revistas internacionales tuvieron menor impacto. En 1963, el monográfico de *L'Architecture d'Aujourd'hui* concentró gran parte de la información sobre las ciudades del norte del país. Un extenso artículo describió la problemática urbana y social de la franja fronteriza y mostró posibles soluciones para las ciudades de Matamoros, Piedras Negras, Tijuana y Nogales.[35] Dos años después, algunas de las propuestas que había publicado la revista francesa se verían materializadas en *Architectural Forum* en una noticia que ilustraba las estaciones fronterizas de Matamoros y Nogales en pleno funcionamiento.[36]

1968-1970: la Ruta de la Amistad y el Metro

Las esculturas de la Ruta de la Amistad de 1968 son fundamentales para entender la ciudad moderna y cómo el habitante transita en ella. Su importancia a nivel urbano no tuvo precedentes, lo que explica su impacto en las publicaciones periódicas de arquitectura. Tanto *Architectural Forum*[37] como *L'Architecture d'Aujourd'hui*[38] y *The Architectural Review*[39] se interesaron en la intervención. Aun cuando la selección de imágenes dejaba constancia de los diversos acercamientos formales, resultaba imposible proporcionar una imagen vívida del recorrido urbano, principal característica del conjunto escultórico. La importancia de la Ruta de la Amistad radica en que definió una nueva manera de pensar el arte público, de ahí su impacto en la ciudad y su difusión en los círculos especializados de arquitectura.

Entre 1969 y 1970 interesan las noticias sobre la apertura del Sistema de Transporte Colectivo (Metro). Este nuevo medio de transporte se publicaría en *Architectural Forum*[40] tan solo un mes después de su apertura, destacando la ingeniería —las instalaciones subterráneas se enfrentaron a un suelo arcilloso con altos niveles freáticos— y la integración plástica de la estación Insurgentes. También, subrayaba el llamativo color naranja de los trenes con sus silenciosas ruedas neumáticas.

---

34 *Véase* por ejemplo Domingo García Ramos, "Plano Regulador de Ciudad Juárez", en *Arquitectura México*, n. 62, México: 1958, pp. 63-75 y "Plano Regulador de la H. Ciudad de Matamoros, Tamaulipas", en *Arquitectura México*, n. 70, México: 1960, pp. 62-82.

35 "Programme National des Villes Frontières", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 109, París: 1963, pp. 18-23.

36 "Archway on the border", en *Architectural Forum* 123, n. 2, Nueva York: 1965, pp. 20 y 48.

37 "The Olympics: art, buildings, graphics", en *Architectural Forum* 129, n. 3, Nueva York: 1968, pp. 66-67.

38 "Mexico 68: La Route de L'Amitié", en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 140, París: 1968, pp. xv-xvii.

39 John Adams, "Route of Friendship", en *The Architectural Review* 144, n. 862, Londres: 1968, pp. 402-404.

40 "Mexican Metro", en *Architectural Forum* 131, n. 3, Nueva York: 1969, p. 71.

En noviembre de 1970 *The Architectural Review* recalcaba los kilómetros lineales de recorrido —la distancia de un maratón— y las cubiertas de las estaciones diseñadas por Félix Candela, pero sobre todo acentuaba el diseño gráfico encabezado por Lance Wyman.[41] Estas noticias refieren una época de transición: el transporte colectivo indicaba la escala de la ciudad que ya rebasaba sus límites funcionales, marcando un nuevo periodo de aproximación a la misma.

Conclusiones

El primer estudio completo sobre la capital que indicaba el camino hacia un crecimiento controlado fue el Plano Regulador de la Ciudad de México, publicado en 1935. No obstante, habría que esperar hasta el final de la década de 1940 para que fueran materializando varias propuestas que reinterpretaban los postulados del diseño urbano moderno.

A pesar de la magnitud de obras como los Jardines del Pedregal, la Ciudad Universitaria o Ciudad Satélite, el impetuoso crecimiento de la urbe mantendría estos casos como burbujas aisladas en la extensa mancha urbana del valle de México. El automóvil, primero celebrado como elemento sustancial de la ciudad moderna, fue dejando en evidencia sus cada vez más numerosas desventajas. La apertura del Sistema de Transporte Colectivo indicó una clara línea de desarrollo sustentable que se mantiene vigente y en constante expansión, pero que es aún insuficiente para solventar la demanda creciente de transporte público. Las publicaciones periódicas de la época, siempre a la vanguardia, dieron cuenta de este cambio, esencial como modelo de desarrollo de las metrópolis contemporáneas.

41 "Mexico City Metro", en *The Architectural Review* 148, n. 885, Londres: 1970, p. 324.

A CIDADE E ARQUITETURA URBANA NAS PÁGINAS DA REVISTA ARS: DA TRADUÇÃO CULTURAL À "CONSTRUÇÃO" DE UMA CIDADE LATINO-AMERICANA[1].

GISELA BARCELLOS DE SOUZA

Departamento de Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

gbarcellosdesouza@gmail.com

RESUMEN: Em 1978, um ano após a polêmica gerada em torno da apresentação na Primeira Bienal de Arquitetura Chilena do projeto para Santiago Poniente desenvolvido pelos escritórios Boza-Lührs-Muzard e Murtinho y arquitectos associados, surgia no cenário chileno o primeiro número da revista ARS. Ainda que o contexto de defesa intelectual deste projeto seja nítido nesta primeira edição, esta revista se manteria por onze anos e se constituiria em um dos principais produtos do grupo CEDLA. Por meio da análise longitudinal dos números da Revista ARS, o presente trabalho visa demostrar como a reinvindicação da dimensão arquitetônica da cidade desempenhou um papel central nas páginas desta revista durante seus oito primeiros anos de existência, perdendo este aspecto a partir de sua reformulação editorial no número 8/9 e de seu alinhamento ao debate produzido junto aos Seminários de Arquitetura Latino-americana. Se, por um lado, o olhar arquitetônico sobre a cidade configura um fio condutor que vincula a produção discursiva do coletivo ao qual esta revista deu voz ao longo de sua existência; a forma como esta ocorreu não foi a mesma, sendo significativa a mudança no tipo de tecido urbano observado. Passa-se de um primeiro momento, em que, na tentativa de legitimação pública, busca-se afirmar a vinculação ao debate internacional de revisão do Movimento Moderno, por meio da tradução cultural analisam-se de tecidos urbanos santiaguenses anteriores aos anos 1930. Em um segundo momento tem-se a virada latino-americana no coletivo CEDLA e a busca claramente vincular-se o contexto local: os tecidos históricos e centrais dão lugar à busca da compreensão da forma da periferia urbana.

PALABRAS CLAVE: Revista de arquitetura e urbanismo, Urbanismo de Arquitectos, Tipo-morfologia, Arquitetura Latino-americana

---

1 Este artigo é parte integrante de pesquisa contemplada com apoio financeiro do CNPQ (Processo 444019/2015).

Um coletivo e sua revista – considerações iniciais

Criado no mesmo ano de realização da Primeira Bienal chilena de Arquitetura, em 1977, o *Centro de Estudios de la Arquitectura* (CEDLA) foi, juntamente as bienais, um dos agentes responsáveis pela introdução do debate arquitetônico-urbanístico internacional de revisão do Movimento Moderno[2] em um Chile clausurado pela ditadura de Pinochet. A atuação deste coletivo se deu por meio de publicações, da elaboração de projetos e da organização de seminários e de exposições. Para tanto, o CEDLA contou com dois espaços para a publicização de suas ideias e promoção de debates: a sede física – que manteve com fundos próprios entre 1978 e 1982[3] e que se constituiu em um ponto de encontro para arquitetos, artistas, historiadores e estudantes[4]–, bem como a Revista ARS que, ao longo de seus onze anos de edição, representou o principal produto do coletivo, promovendo simultaneamente sua identidade coletiva e sua interlocução com a cultura arquitetônica local.

Os primeiros passos que levariam a criação do CEDLA foram dados em terras estrangeiras. Os arquitetos Boza e Eliash, conheceram-se casualmente na Inglaterra em 1975 e, juntos, estabeleceram contato com o escritório de Stirling e com o ambiente cultural da *Architectural Association*[5]. O contato com os debates londrinos colocou em cheque muitos aspectos que pareciam sólidos na formação de ambos e levou-lhes a "decidir por fazer algo"[6] em seu regresso ao Chile. Desta forma, constituiu-se o gérmen que daria lugar à fundação do CEDLA em 1977, inicialmente, a partir de três escritórios de arquitetura – Boza, Lürhs e Muzard; Larraín Murtinho y Asociados (no qual trabalhava Eliash); e Flaño, Nuñez y Tuca[7] – que se reuniam para elaborar um projeto que demonstraria suas ideias: uma proposta para o bairro *Santiago Poniente*. Motivada por este projeto urbano e a polêmica gerada em torno de sua apresentação na Primeira Bienal chilena[8], surgia a primeira publicação do grupo – o encarte nomeado CEDLA[9] – que viria a se constituir no embrião da revista ARS, publicada a partir o ano seguinte.

---

2 Cf. Jorge Liernur (eds.), *Portales del Laberinto. Arquitectura y Ciudad en Chile, 1977-2009.* Santiago: Universidad Andrés Bello, 2009

3 A sede ficava na Avenida Pedro de Valdivia, em Santiago – Humberto Eliash, *La arquitectura de Cristián Boza: un eclectisismo apasionado*. Santiago: Ediciones ARQ, 1993.

4 *Ibid*.

5 Cristián Boza. *Depoimento*. [2011]. Santiago: Arquivo digital da gravação. Entrevista concedida a Gisela Barcellos de Souza.

6 Humberto Eliash, *La arquitectura...*,1993.

7 Este último escritório abandonou a empreitada pouco tempo depois. Humberto Eliash, *La arquitectura...*,1993.

8 Gisela Barcellos de Souza, "Ecos londrinos via chilenos Conexões entre Léon Krier, Fernando Montes, Rodrigo Perez de Arce e o coletivo CEDLA", 2015. Disponible en http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.184/5706 [fecha de consulta: 20 de setembro de 2016]

9 A revista CEDLA 1 contou com uma única edição; seu conteúdo, no entanto, foi retomado de forma condensada na primeira edição da ARS, de 1978.

A abordagem urbana a partir de uma perspectiva de projeto não se restringiu apenas ao momento inicial de formação do grupo CEDLA. O presente artigo pretende demonstrar que reinvindicação da dimensão arquitetônica da cidade desempenhou um papel central nas páginas da revista ARS durante seus oito primeiros anos de existência. Por meio deste editorial, fomentaram-se debates, elaboram-se ensaios de tradução cultural relativos à tipo-morfologia e especularam-se novas frentes de investigação que permitissem a caracterização das especificidades da forma da cidade latino-americana. A primazia deste interesse temático só viria a perder força partir de sua reformulação no número 8/9 e de seu alinhamento subsequente ao debate produzido junto aos Seminários de Arquitetura Latino-americana.

Por meio da análise longitudinal das revistas CEDLA (1977) e ARS – publicada entre 1977 e 1989 –, caracterizar-se-á a existência de três momentos distintos. O primeiro corresponde aos anos iniciais do CEDLA, caracterizado por grande efervescência cultural e pelo entusiasmo frente ao debate internacional de revisão do Movimento Moderno – e, em específico, daquele concernente à Arquitetura Neorracionalista. No segundo momento configura-se a virada latino-americana; busca-se claramente reconhecer as especificidades locais, sem perder, no entanto, o apoio nas discussões precedentes. O terceiro período caracteriza-se, por outro lado, pelo seu distanciamento dos temas urbanos e pela vinculação direta da revista aos Seminários de Arquitetura Latino-americana.

A tradução como legitimação

Os anos iniciais da revista ARS foram intensamente marcados pelos debates internacionais trazidos por Boza e Eliash, bem como pelo diálogo estabelecido com Fernando Montés em suas visitas ao Chile[10]. Por intermédio dos primeiros quatro números da revista ARS, o CEDLA assume o papel de tradutor cultural do Pós-modernismo. Porém, quando se observam os textos vehiculados, verifica-se que não se trata de um "pós-modernismo" *lato-sensu*, mas sim, daquele claramente orientado pela crítica tipo-morfológica. A análise transversal dos textos publicados nas revistas CEDLA (1977) e ARS – do número 1, de 1978, ao 4, de 1982 – revela que as primeiras aproximações ao debate sobre a tipo-morfologia foram animadas principalmente pela produção teórica de Aldo Rossi, Léon Krier, Rob Krier e Fernando Montés. Para além destas quatro principais referências, observam-se, também, citações frequentes a Stirling, Moneo, Norbeg-Schulz, Gregotti, e Bohigas.

Em outras palavras, as páginas da revista ARS como mediadores entre o debate internacional e o cenário nacional, buscando criar vínculos e preencher lapsos em meio ao contexto de cerceamento ao qual o Chile estava sujeito devido a sua conjuntura política. Para tanto, diferentes estratégias são ensejadas: textos teóricos que introduzem a produção de determinados arquitetos[11], a

10 Gisela Barcellos de Souza, *loc. cit.*, 2015.

11 Pedro Murtinho, "Conceptos teóricos en Aldo Rossi", en *CEDLA*, n.1, Santiago: CEDLA, 1977, p. 8-11;

republicação de manifestos[12] ou até mesmo a simulação de diálogos imaginários[13]. O aporte do debate internacional cumpre a função de legitimar tanto os projetos urbanos desenvolvidos por membros do CEDLA – a cuja divulgação era destinada parte das edições em seções específicas e, eventualmente, como ilustração dos textos teóricos publicados – como, também, as causas que o coletivo defendia: o reconhecimento da especificidade disciplinar; a autonomia da forma, compreendida em suas dimensões semânticas e temporais; a salvaguarda do patrimônio urbano e a revalorização da cidade dita tradicional – com fachadas contínuas exercendo o papel da separação entre os espaços público e privado. Observa-se, neste momento, uma clara defesa dos espaços urbanos de tecidos santiaguinos do século XIX e início do século XX em oposição aos espaços gerados por sua expansão a partir de 1930 sob o ideário da cidade-jardim[14].

A estratégia de legitimação do coletivo não se limitou, no entanto, à sua vinculação internacional ao debate internacional. Por um lado, destacam-se, na revista, contribuições de outros chilenos em trânsito no exterior, como as *Urban Transformations* de Rodrigo Perez de Arce[15] e o estudo tipológico de New York desenvolvido por Luis Alberto Darraidou, durante sua pós-graduação na *Cornell University,* em 1975[16]. Por outro, busca-se ampliar o debate sobre o papel do arquiteto no urbanismo e a relação entre arquitetura e planejamento urbano trazendo contribuições externas, e por vezes divergentes, ao grupo – como as de Munizaga[17] e Eduardo Rojas[18], na ARS

Ricardo Contreras, "Vittorio Gregotti, la arquitectura de sus ideas", en *CEDLA*, n.1, Santiago: CEDLA, 1977, p. 11-14; Cristián Boza, "Léon Krier: su pensamiento frente a la ciudad", en *ARS*, n.1, Santiago: CEDLA, 1978, 35-41; Cristián Boza, "James Stirling y la recreación del espacio urbano", en *ARS*, n.2, Santiago: CEDLA, 1978, 5-16; Christian Norberg Schulz, "Genius Loci", en *ARS*, n.2, Santiago: CEDLA, 1978, 21-27; Ricardo Contreras, "Richard Meier: dos proyectos recientes", en *ARS*, n.4, Santiago: CEDLA, 1981, p.75-79.

12 José Agustin Goytisolo, "Manifiesto del Diablo sobre la Arquitectura y el Urbanismo", en *ARS*, n.1, Santiago: CEDLA, 1978, p.96-97; Bernard Huet, "Pequeño Manifiesto", en *ARS*, n.2, Santiago: CEDLA, 1978, p.98; Robert Venturi, "Un suave manifiesto en favor de una arquitectura equivoca", en *ARS*, n.2, Santiago: CEDLA, 1978, p.99; León Krier, Maurice Culot, et all, "Declaração de Bruxelas, 1978", en *ARS*, n.3, Santiago: CEDLA, 1979, p.150; Léon Krier, "Manifiesto: Clásico y Vernáculo, Arquitectura y construcción", en *ARS*, n.4, Santiago: CEDLA, 1981, p.105.

13 Humberto Eliash, "Encuentro de arquitectos", en *ARS*, n.3, Santiago: CEDLA, 1979, p.49-58.

14 Cristián Boza, Hernán Duval, *Inventario de una arquitectura anónima*, Santiago, Chile : Lord Cochrane, 1982.

15 Apenas alguns meses após sua publicação original na AD PROFILE 12, as transformações urbanas para Dacca e Chandigarh são publicadas na ARS número 1: cf. Rodrigo Perez de Arce, "Chandigarh y Dacca. La reurbanización de la ciudad moderna", en *ARS*, n.1, Santiago: CEDLA, 1978, p.53-61.

16 Luis Darraidou, "El bloque urbano de Nueva York como un tipo arquitectónico". en *ARS*, n.1, Santiago: CEDLA, 1978, p.70-91.

17 Gustavo Munizaga, "Diseño Urbano: Tipologías", en *ARS*, n.2, Santiago: CEDLA, 1979, p.79-86.

18 Eduardo Rojas, "Planificación urbana y arquitectura: un punto de reencuentro", en *ARS*, n.2, Santiago: CEDLA, 1979, p.17-20.

2, e as de Browne[19] e Fernández Cox[20], na ARS 3.

A polêmica, portanto, não é evitada; pelo contrário, esta assume um papel importante na estratégia de afirmação de um grupo inovador. Para além do supracitado confronto entre opiniões distintas sobre temas de interesse do CEDLA, divulgam-se, também, na seção de cartas, as críticas recebidas – contrárias e pró – aos projetos urbanos realizados por arquitetos deste coletivo e aos números anteriores da ARS.

A construção de uma cidade latino-americana por meio das páginas da ARS

Este ciclo de euforia combativa dos anos iniciais do CEDLA seria interrompido pela crise econômica de 1982-83 – período em que o Chile, já socialmente assolado pelas medidas dos "*Chicago Boys"*, enfrentou uma significativa redução PIB[21] e uma aguda elevação da taxa de desemprego[22]. Sob os impactos desta crise, o coletivo teve que abrir mão de sua sede[23] e a edição do próximo número da revista ARS teve que esperar três anos. No editorial do quinto número da ARS, Eliash destacava o desafio de produzir a revista neste contexto[24] e questionava-se: "É válido fazer e pensar arquitetura nestas condições? É correto fazer Bienais, encontros e revistas?"[25] :

Introduzia-se, mediante este questionamento, o Encontro de Caburga – ao qual se dedicou o quinto número da ARS –, tratava-se da resposta do CEDLA ao contexto de crise. Observa-se na organização deste encontro um ponto de virada nos interesses teóricos do grupo e em sua forma de atuação. A partir deste evento, realizado em abril de 1984 nas várzeas do lago Caburga (Pucón), assume-se publicamente a necessidade de adaptação para a realidade ibero-americana –

---

19 Enrique Browne, "La evolución de los modelos urbanos en el s.XX", en *ARS*, n.3, Santiago: CEDLA, 1979, p.33-41.

20 Cristián Fernández Cox, "Planificación y mercadismo", en *ARS*, n.3, Santiago: CEDLA, 1979, p.12-14.

21 "Em um pouco mais de doze meses, o 'milagre chileno' se transformou em crise e recessão, um produto interno bruto que em 1983 caiu 14 por cento" – Eugenio Tironi, *Autoritarismo, modernización y marginalidade: el caso de Chile 1973-1989*, Santiago: Sur, 1990, p.143.

22 Ao final de 1983 a taxa de desemprego chegou a mais de 30% da população economicamente ativa – Edgardo Barandiarán, Leonardo Hernández. "Origins and Resolutions of a Banking Crisis: Chile 1982-86" en *Banco Central de Chile – Documentos de Trabajo,* n.57, Santiago: Banco Central de Chile, 1990.

23 Murtinho, *Depoimento*. [2011]. Santiago: Arquivo digital da gravação. Entrevista concedida a Gisela Barcellos de Souza.

24 "[...] foram três anos singulares da história recente do país. Em menos tempo do que duraria um período presidencial, presenciamos uma sacudida do "modelo" parecida às típicas réplicas em torno das mudanças de governo. [...] Em poucos anos vivemos o auge e a decadência de um sistema econômico neoliberal, sustentado pelo aparato criado pelo regime militar, que produziu resultados – sobretudo em arquitetura – estão à vista." Humberto Eliash, "Editorial", en *ARS*, n.5, Santiago: CEDLA, 1984, p.7-8.

25 *Ibid*.

e chilena, em particular – de postulados que anos antes eram defendidos como universais. Neste sentido, Cristián Boza, Cristián Fernández Cox, Hernán Duval, Manuel Moreno, Humberto Eliash e Pedro Murtinho escreviam na convocatória do evento:

> Assim, por exemplo, são peculiares nossos problemas urbanos, em cidades que crescem a velocidades muito superiores, e com meios muito inferiores, dos de outras latitudes. […] São peculiares nossos problemas de adoção de tipologias ou de estilos importados, cuja coerência com nossa realidade deve ser permanentemente revisada. São peculiares os problemas de nossa explosiva demanda de "habitação econômica", da qual temos consciência, e da demanda de "rua econômica", "bairro econômico" e "cidade econômica", das quais parecemos não ter consciência[26].

Esta virada do CEDLA rumo à reflexão sobre a condição ibero-americana não se deu, no entanto, de forma repentina. Deve-se salientar que apenas nove meses separam o Encontro de Caburga da IV Bienal de arquitetura do Chile (agosto 1983), presidida por Pedro Murtinho, a primeira na qual se incorporou um encontro exclusivo de latino-americanos[27]. Dentre os que participaram daquela mostra, dois arquitetos foram convidados para Caburga: Juvenal Baracco e Roberto Fernández[28]. Por outro lado, desde o segundo número da ARS havia sempre uma seção destinada à relatar o que ocorria em países vizinhos[29]. Outro aspecto que não pode deixar destacar é a participação na redação da convocatória de Cristián Fernández Cox, fundador do *Taller América*[30]. As apresentações e os debates dos três dias de evento foram publicados na ARS 5 e agrupadas em quatro temas. Um dentre estes foi justamente os "problemas arquitetônicos de nossas cidades" – com contribuições de Duval, Jorge Figueroa, Bruce e Cristián Undugarra.

Logo após o Encontro Caburga, o grupo CEDLA empreendeu a dupla tarefa de adaptar o debate da identidade cultural para a arquitetura e de traduzir o debate da tipo-morfologia para o contexto latino-americano. O lócus no qual estes arquitetos vislumbraram a possibilidade de realizar e experimentar esta empreitada logo se materializaria na periferia urbana – compreendida como o espaço de síntese das problemáticas específicas da cidade latino-americana – e a cuja análise dedicar-se-ia os dois números subsequentes da ARS. Neste segundo momento do grupo, as trocas ocorreriam com Juvenal Baracco (Peru) e, sobretudo, com Jorge Moscato (Argentina). O registro dos intercâmbios, bem como os debates fomentados neste momento constam nas as

---

26 Cristián Boza, Cristián Fernandez Cox, et all. "Convocatoria Encuentro de Caburga", en *ARS*, n.5, Santiago: CEDLA, 1984, p.10.

27 Gisela Barcellos de Souza, "Compassar e Urdir: a construção de um intercâmbio através dos dois primeiros SAL", en Revista Pós, v.18, n.30, São Paulo: FAUUSP, v. 18, 2011, p. 26-43.

28 Juvenal Baracco apresentou o texto "La ciudad metasíquica" e Roberto Fernández o texto "Hacia una teoría de la apropriación", ambos publicados no número 5 da revista ARS.

29 Sobre a Escuelita argentina no ARS 2, sobre as coorperativas habitacionais uruguaias na ARS 3, e sobre a arquitetura contemporânea colombiana na ARS 4.

30 Cf. Gisela Barcellos de Souza, *loc. cit.*, 2011.

edições ARS número 6 (1985) e 7 (1986). No primeiro número há o lançamento do tema, com contribuições sobre o assunto do CEDLA e de arquitetos convidados chilenos – José Rosas e Fernando Pérez Oyarzun – e de países latino-americanos – Moscato e Baracco. No segundo, o viés morfológico que caracterizou majoritariamente o primeiro foi contrabalanceado com observações oriundas de outras áreas: do sacerdote Derry Healy[31], do jornalista Pedro Lira[32] e do advogado Gutenberg Martínez[33]. O número sete da ARS caracteriza-se também por uma clara tentativa em ampliar os intercâmbios sobre o tema da periferia urbana com países vizinhos. Aproveita-se o contato momentâneo de Murtinho com o ambiente argentino[34] para aumentar o número de contribuições oriundas deste país publicadas na ARS[35]. Criava-se, desta forma, a impressão de um intercâmbio mais amplo que aquele já estabelecido com Moscato e lançava-se um número que pretendia cobrir o debate no Chile e na Argentina[36].

Uma revista latino-americana – o alinhamento com os SAL

Ainda que alguns membros do CEDLA tenham participado do primeiro Seminário de Arquitetura Latino-americana[37], percebe-se maior engajamento destes naqueles eventos após o III SAL (Manizales, 1987). Ou seja, se anos antes já havia uma preocupação com a especificidade latino-americana, após o encontro de Manizales esta inquietação se dá diretamente vinculada aos SAL. Neste contexto, a edição 8/9 da revista ARS – publicado, apenas quatro meses após o III SAL – cumpre o papel de peça de transição. Destinado à comemoração do centenário de nascimento de Le Corbusier, neste número insere-se a figura de correspondentes estrangeiros – inexistentes nos precedentes –, entre os quais figurava uma maioria de participantes dos SAL[38]. Para além desta sutil alteração, grande parte deste número se destina à divulgação do resultado de uma convocatória de projetos, endereçada a arquitetos do subcontinente, para uma casa-atelier para Le Corbusier[39].

---

31 Derry Healy, "Los arquitectos deben perder el tiempo", en *ARS*, n.7, Santiago: CEDLA, 1986, p.26-30.

32 Pedro Lira, "Erradicación de campamentos. Un éxodo con efectos regresivos", en *ARS*, n.7, Santiago: CEDLA, 1986, p.31-32.

33 Gutenberg MARTÍNEZ, "El crecimiento de Santiago. ¿Problema técnico o político?", en *ARS*, n.7, Santiago: CEDLA, 1986, p.38-40.

34 Murtinho foi convidado durante cinco anos consecutivos para ser banca na UBA, sendo a primeira vez em 1985 – Pedro Murtinho, *Depoimento...*, 2011.

35 Para além da contribuição de Moscato, há duas outras argentinas neste número: "Conjuntos habitacionales. Viviendas de interés social en la periferia", de Ciocchini, Rosenberg e Laura Sales; e "Periferia y proyectación de la ciudad", de Isabel Martínez de San Vicente e Manuel Fernández Luco – ver ARS n.7, 1986.

36 O número 7 da ARS tinha como título "Periferia Urbana II. Teoría y Proyectos en Chile y Argentina".

37 Murtinho, Boza, Eliash e Moreno – Gisela Barcellos de Souza, *loc. cit.*, 2011.

38 Baracco (Peru); Moscato (Argentina); Sergio Trujillo (Colômbia) e Ruth Verde Zein (Brasil).

39 Manuel Moreno y Humberto Eliash, Una casa taller para Le Corbusier, en *ARS*, n.8/9, Santiago: CEDLA, 1987, p.77-94.

A ideia de ampliar a abrangência da revista, contudo, manifestar-se-ia por completo somente a partir do décimo número. Assim, a publicação periódica que havia se mantido desde 1978 com o subtítulo "Revista del Centro de Estudios de la Arquitectura (CEDLA)", passa a se chamar, em 1988, "ARS – Revista Latino-americana de Arquitetura". A própria alteração na sequência da numeração da revista dá indícios de que a mudança no nome já estava programada em 1987, quando se lançou uma edição com dupla numeração de forma a garantir que a próxima – comemorativa dos dez anos da revista e inaugural do novo perfil do periódico – fosse a de número 10. A celebração da década de existência da revista e o lançamento de sua nova etapa vinculada aos encontros latino-americanos são destacados no editorial deste número:

> Ao cumprir uma década, pensamos que era necessário reconsiderar os conteúdos originais e complementá-los com novas tarefas que hão de definir esta nova etapa que começamos a partir do número 10.
>
> Propusemo-nos realizar uma revista que transcenda o enquadramento nacional e possa ser parte de um interessante processo de encontro que se está produzindo na América Latina. [...] Sem sombra de dúvida no campo do debate arquitetônico, as coisas não voltarão a serem as mesmas depois das Bienais do Chile, dos Seminários de Arquitetura de Buenos Aires e Manizales, da Convocatória de Buenos Aires de 1985 e outros eventos difíceis de enumerar. Estes encontros permitiram ter capacidade e intenção de nos conhecer e projetar novas empreitadas em conjunto[40].

No novo projeto editorial da ARS, a divulgação do grupo CEDLA aparece, portanto, minimizada frente à promoção dos encontros latino-americanos. A fim de destacar a relevância destas redes profissionais em consolidação, a responsabilidade da elaboração do periódico foi dividida entre dois comitês. No comitê executivo editorial, encontram-se os nomes de membros do CEDLA acrescidos de Carlos Eduardo Comas e Jorge Moscato. Para além deste comitê, os outros participantes assíduos dos SAL e os demais arquitetos latino-americanos com quem o CEDLA estabeleceu contato durante sua trajetória encontraram lugar no chamado Conselho Editorial da Revista[41] .

A mudança editorial seria marcada, também, pelo afastamento em relação à abordagem dimensão arquitetônica da cidade que predominara na revista até sua sétima edição. O número

---

40 Humberto Eliash, Cristián Boza, et all., "Una década... Nuevas tareas", en *ARS*, n.10, Santiago: CEDLA, 1988, p.1.

41 Mariano Arana (Uruguai), Silvia Arango (Colômbia), Juvenal Barraco (Peru), Pedro Belaúnde (Peru), Guido Díaz (Equador), Tony Díaz (Argentina), Éolo Maia (Brasil), Gustavo Medeiros (Bolívia), Rolando Moya (Equador), Pedro Murtinho (Chile), Augusto Ortiz de Zeballos (Peru), Alberto Petrina (Argentina), Edward Rojas (Chile), José Rosas (Venezuela), Rogelio Salmona (Colômbia), Bruno Stagno (Costa Rica), Antonio Toca (México), Sérgio Trujillo (Colômbia) e Ruth Verde Zein (Brasil).

que inaugura o novo formato organiza-se em torno da temática "Tradição e Modernidade" e conta com apenas dois artigos que trata da história do urbanismo latino-americano[42].

As páginas do número seguinte da ARS foram impressas em um cenário político bem distinto daquele de todas as edições precedentes: o plebiscito de 1988 já havia ocorrido e retorno à democracia tornava-se finalmente um horizonte concreto. Logo, o otimismo transparecia no editorial da revista:

> Após dezesseis anos de ditatura, nosso país se encaminha à recuperação de sua democracia. [...] Estamos certos que este retorno generalizado à democracia em nosso continente, unido aos avanços produzidos nos últimos anos na discussão e difusão de nossa arquitetura, gera uma concentração positiva de vontades e de energias de fecundas consequências[43].

A despeito do clima festivo, este viria a ser o último número da ARS. O recuo de cena tomado pelo CEDLA como coletivo, já visível na edição anterior, manifestava-se mais claramente. Afirmava-se que a revista se constituía "em porta-voz do grupo de arquitetos latino-americanos"[44] participantes dos SAL e de encontros diversos. O número se propunha como uma contribuição para a discussão sobre a arquitetura latino-americana prevista para a VII Bienal[45], que ocorreria no mês seguinte à sua edição. Logo, reuniam-se os textos e a seleção de obras arquitetônicas recentes que seriam apresentadas no Encontro Crítico de Arquitetura Latino-americana[46].

A guisa de conclusão

Sem qualquer evento específico que selasse seu encerramento, o paulatino recuo do CEDLA em prol dos SAL daria lugar ao seu desaparecimento completo – e o de sua revista ARS – após a retomada dos canais democráticos. Como analisa Eliash, um de seus fundadores, perdia-se a razão de ser no contexto da redemocratização:

---

42 Jorge Hardoy, "Notas para una história del urbanismo en America Latina", en *ARS*, n.10, Santiago: CEDLA, 1988, p.3-6; Rene Martínez, "El modelo clásico de ciudad colonial hispano-americana", en *ARS*, n.10, Santiago:CEDLA, 1988, p.10-17.

43 Humberto ELIASH, Cristián BOZA, et all., "Arquitectura Latinoamericana en tempos de democracia: un desafío", en *ARS*, n.11, Santiago: CEDLA, 1989, p.7.

44 *Ibid*.

45 Eduardo SAN MARTÍN, "Arquitectura y Crítica: Un Encuentro Necesario", en *ARS*, n.11, Santiago: CEDLA, 1989, p.5.

46 *Ibid*.

> O CEDLA, [...] a ARS e as Bienais, constituem de algum modo uma espécie de resistência cultural frente à ditatura. E, ao terminar-se a ditadura, de alguma maneira, abrem-se outras portas de participação cultural.[47]

Contudo, como demostramos, o distanciamento da ARS em relação ao seu mote inicial já estava anunciado desde a edição 8/9 de 1987. Se por um lado, o alinhamento com os SAL justificava-se dentro do percurso de aproximação progressiva ao debate sobre as especificidades da cidades latino-americanas; por outro encerrava-se, de forma abrupta, o interesse por um urbanismo de arquitetos que havia marcado os primeiros oito anos de existência da revista.

Analisando-se as publicações realizadas entre 1978 e 1986, verifica-se que a revista assumiu um duplo papel: ao mesmo tempo em que serviu como registro das ações, dos eventos e das polêmicas fomentadas pelo grupo, funcionou também como o próprio espaço de investigação sobre a dimensão arquitetônica da cidade, contando, para tanto, com contribuições de colaboradores externos.

47 Humberto Eliash, *Depoimento*. [2011]. Santiago: Arquivo digital da gravação. Entrevista concedida a Gisela Barcellos de Souza.

TRANSFORMACIONES URBANAS EN QUITO EN LA DÉCADA DE 1980.

MARÍA ROSA ZAMBRANO TORRES

Universidad de las Américas, Ecuador.

mariarosa_zt196@hotmail.com

RESUMEN: Durante la década de 1970 e inicios de 1980 el Ecuador experimentó un crecimiento económico sin precedentes en el siglo XX producto del auge de sus exportaciones petroleras. Sin embargo, esta dinamización de la economía no se tradujo en un crecimiento económico y social equitativo. Quito y Guayaquil, los dos centros urbanos más importantes, se vieron desbordados por contingentes migratorios provenientes del campo con lo que estas urbes pasaron a convertirse en la imagen nacional de la marginalidad, la insuficiencia de las estructuras, la segregación espacial y la especulación inmobiliaria. En este contexto, el gobierno central apeló a la planificación territorial y urbana como herramientas técnicas que permitirían lograr consensos sobre la elaboración y aplicación de políticas socioeconómicas que pretendían conseguir una justa redistribución de la renta nacional y fomentar un 'desarrollo' que, de momento, parecía no alcanzar ni a la totalidad del territorio ni al conjunto de su población.

En el ámbito profesional, la revista *Trama* jugó un importante papel en la difusión de la agenda estatal en materia de planificación urbana y territorial y de los distintos debates en torno a ellos llevados a cabo en congresos, coloquios y concursos de arquitectura. Esta publicación registró ampliamente las transformaciones urbanas que experimentó Quito en la década de 1980 y se hizo eco de una toma de conciencia sobre la posible participación de los arquitectos en el 'desarrollo' nacional. Esta investigación analiza los números publicados entre 1978 y 1990, para reconstituir estos debates en los cuales 'la ciudad' se convirtió en uno de los principales escenarios sobre el que debía materializarse aquella anhelada promesa del 'desarrollo' y los arquitectos —a partir de la disciplina de la planificación urbana—, pretendieron tomar parte activa de este proceso y re-diseñar la ciudad para hacer frente a los desafíos contemporáneos. Una utopía que, en aquel momento, parecía realizable.

PALABRAS CLAVE: Historia urbana, transformaciones urbanas, desarrollo, planificación urbana, planificación territorial.

El primero número de la revista *Trama* vio la luz en mayo de 1977, lo que la convierte en la primera publicación especializada en arquitectura del Ecuador. Los fundadores de esta revista fueron los arquitectos Rómulo Moya y Evelia Peralta, quienes llegaron a la ciudad de Quito en aquel mismo año en calidad exiliados de la dictadura militar argentina. El escenario político y social del Ecuador se encontraba igualmente definido por la inestabilidad política. En el año de 1976 el gobierno de la Junta Militar inició un lento proceso de transición hacia la democracia que puso fin, en 1978, a un periodo de casi diez años de dictaduras civiles y militares.[1] Aquella década fue también parte de un periodo de excepcional riqueza económica para el Ecuador gracias al incremento de las exportaciones petroleras, luego de que en 1972 fuesen descubiertos nuevos yacimientos petrolíferos en la amazonia ecuatoriana. Sin embargo, este país tenía una historia de casi 150 años en la que las inequidades económicas y sociales habían sido la norma. Así, si a lo largo de la década de 1970 e inicios de 1980 existió un discurso capaz de conseguir consensos en la opinión pública general, este fue el de la importancia de canalizar los recursos petroleros para alcanzar un desarrollo equitativo. Lamentablemente, la bonanza económica fue de corta duración. La debacle de los precios del petróleo se inició en la década de 1980 y con ello se desestabilizó esta frágil economía que, contrario a lo que se había propuesto el gobierno central, no consiguió aprovechar los ingresos petroleros para superar su tradicional modelo económico primario exportador. La utopía desarrollista del 'boom petrolero' se desvaneció. La riqueza en recursos naturales, lejos de haber facilitado el desarrollo, se había convertido en una maldición, la maldición de la abundancia.[2]

Fiebre desarrollista y planificación territorial.

Los números de la revista Trama publicados entre 1977 y 1988 registraron la manera en que los arquitectos ecuatorianos, desde diferentes ámbitos de la práctica arquitectónica, tomaron parte del proceso de nacimiento y declive de los discursos desarrollistas. La planificación urbana fue el principal instrumento técnico del que dispusieron para evaluar y normar las transformaciones físicas que se sucedían vertiginosamente de la mano de las transformaciones económicas y políticas del país. En este sentido, el primer número de la revista *Trama* delineó varios aspectos del proyecto editorial interesantes para comprender las primeras visiones sobre la planificación urbana en el Ecuador.

Esta editorial expresaba que uno de los principales objetivos de la revista fue difundir «los programas de planificación estatal que estaban en curso» y que a criterio de los editores eran «uno de los eventos más destacables del acontecer nacional.»[3] Consecuentemente, se proponía que la revista circulase a no sólo en los círculos profesionales habituales, como

1 Juan Paz y Miño, «Ecuador: Una democracia inestable.», en *Historia Actual*, no 11, Cádiz: 2009, pp. 89-99.

2 Alberto Acosta, «El fin de la euforia petrolera», en *Breve historia económica del Ecuador*, Quito: Corporación Editora Nacional, 2012, pp. 171-198.

3 Rómulo Moya, Evelia Peralta, carta editorial, en Trama, no 1, 1977, p. 1.

colegios de arquitectos y universidades, sino también en las Oficinas Técnicas del Estado. A nivel internacional se apuntaba como principal ámbito de circulación de la revista a los países del Pacto Andino,[4] intención que podría resultar llamativa si no se tiene en cuenta el grado de aceptación que habían alcanzado los discursos de 'integración regional' promovidos por La Comisión Económica para América Latina, CEPAL. Esta organización impulsaba la política de sustitución de importaciones como la mejor alternativa para industrializar las economías de la región y una de las principales estrategias para conseguirlo consistía en la ampliación de los mercados de consumo. A ello obedecían iniciativas como la creación del Pacto Andino en 1969, suscrito por Ecuador, Colombia, Perú y posteriormente por Venezuela.[5]

Sin embargo, estas agendas de desarrollo regional crearon vínculos que excedieron el campo económico. En el caso del Ecuador, uno de los ejemplos más relevantes fue el de la Bienal de Arquitectura de Quito que se celebró por primera vez en 1978.[6] Las dos primeras ediciones de este evento plantearon como uno de sus objetivos «la reafirmación de las políticas de integración andina»,[7] a la que la describían como «un medio con grandes semejanzas físicas, sociales e históricas, con problemas físico-espaciales comunes (…)».[8] Otro ejemplo de las repercusiones de estas políticas integracionistas en el ámbito arquitectónico lo constituyeron las Reuniones Regionales de Arquitectos de los países del Grupo Andino, R.A.G.A, cuya tercera edición se llevó a cabo en la ciudad de Quito en 1975. Este encuentro, conjuntamente con el XI Congreso Interamericano de Planificación que se celebró en la ciudad de Guayaquil en el año siguiente constituyen dos precedentes útiles para comprender aquellos «planes de desarrollo en curso» de los que daba cuenta el primer editorial de la revista *Trama*.

Los temas de discusión propuestos en estos congresos se referían, respectivamente, a «Los Planes Nacionales como instrumentos de transformación y la participación del arquitecto» y «Las Políticas Nacionales de Desarrollo y los Factores de Planificación». Esta agenda no deja dudas sobre la problemática que los había convocado en el Ecuador en 1975 y 1976. Las delegaciones participantes coincidían en que la mayor parte de los planes de desarrollo quedaban como instrumentos de diagnóstico que no llegaban a la etapa de implementación. Esta ineficacia

---

4 *Ibid*.

5 Eduardo Devés Valdés, «Las propuestas integracionistas (modernización/identidad) y la sensibilidad de los 60», en *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990).* Buenos Aires: Editorial Biblós, 2012, pp. 117-134.

6 En la organización de las dos primeras ediciones de esta Bienal la participación de los arquitectos Rómulo Moya y Evelia Peralta fue fundamental. Además de haber estado a cargo de la edición de los catálogos, gestionaron la participación de los conferencistas internacionales, arquitectos argentinos y en menor proporción uruguayos y chilenos. Como es de suponer, la mayor parte de colaboradores internacionales de la revista *Trama* también fueron de origen argentino. Estos datos permiten indagar en los canales de internacionalización del Ecuador en el circuito arquitectónico regional de la década de 1980.

7 Rómulo Moya, «Primera Bienal de Arquitectura de Quito.», en *Trama,* no 9, 1978, pp. 74.

8 S/A, *Primera Bienal de Arquitectura de Quito*, Quito: BAQ, 1978, pp. 3.

radicaba, según ellos, en que estos habían sido elaborados bajo la dirección de economistas y con limitada participación de los arquitectos, situación agravada por la ausencia de profesionales formados en el campo de la planificación.[9]

A pesar de todo ello, la delegación ecuatoriana habló de aproximadamente 15 Planes Reguladores llevados a cabo en ciudades de tamaño intermedio en el periodo de 1950 y 1970 que estaban circunscritos a diferentes proyectos de planificación territorial.[10] Precisamente, los cinco primero números de la revista *Trama* estuvieron dedicados a difundir proyectos de planificación territorial que había ejecutado el gobierno de la Junta Militar en aquella década. Entre ellos, la Oficina de Integración y Planificación de Esmeraldas, OIEPE; el Programa de Desarrollo de la Región Sur del Ecuador, PREDESUR; y el Centro de Reconversión Económica del Azuay, Cañar y Morona Santiago, CREA. Dos años más tarde, el retorno a la democracia trajo consigo la elaboración de una constitución que, por primera vez en la historia republicana, legitimó y garantizó el derecho a la salud, educación y vivienda.[11] El Plan Nacional de Desarrollo de 1980 – 1984 fue el documento más importante que elaboró el gobierno central para coordinar sus políticas públicas y si bien sus objetivos estratégicos fueron principalmente de índole económica, para su consecución se consideró fundamental la planificación física del territorio.

Consecuentemente con los lineamientos propuestos en la Constitución de 1978 y el Plan Nacional de Desarrollo, el estado emprendió la construcción emergente de una serie de equipamientos e infraestructuras. Entre ellos cabe destacar los diversos programas de vivienda masiva[12], el Sistema Regionalizado de Salud, [13] o el Proyecto de Mejoramiento y Expansión para la Educación Técnica Media y Primaria Rural.[14] En paralelo, en la ciudad de Quito se sucedían las primeras experiencias en planificación urbana: el sistema de mercados municipales,[15] la dotación de equipamientos recreativos[16] o la construcción de la Terminal Terrestre de Quito, que avivó debates en torno a la movilidad urbana en los cuales se discutió, por primera vez, la posibilidad de la construcción de un sistema de Metro.[17]

---

9 Roberto Andrade, «Los Planes de Desarrollo como instrumentos de transformación y la participación del Arquitecto», ponencia presentada en *III Congreso Regional de Arquitectos del Área Andina*, Quito: Documento inédito Archivo CAE-P, 1975, p. 8.

10 *Ibid*.

11 Julio Echeverría, *El desafío constitucional: crisis institucional y proceso político en el Ecuador*, Quito: Abya Yala, 2006, pp. 17-27.

12 Ver en *Trama*, No. 7-8, 1978, *Trama*, No, 24-25, 1981, *Trama*, No. 35, 1985.

13 Ver en *Trama*, No. 37, 1985.

14 Ver en *Trama*, No. 40, 1986.

15 Ver en *Trama*, No. 21, 1981.

16 Ver en *Trama*, No. 22-23, 1981.

17 El proyecto del Metro para Quito fue finalmente retomado en el 2013 y se encuentra actualmente en construcción.

Finalmente, todas las iniciativas citadas fueron sistematizadas en el 'El Plan Quito', que vio la luz en 1984.[18] Todos estos proyectos fueron registrados en las páginas de la revista *Trama* en una serie de artículos publicados entre 1977 y 1986. Arquitectos que formaron parte de los diferentes departamentos de planificación, en calidad de técnicos o de consultores externos, tuvieron una plataforma de difusión de las características formales y funcionales que propusieron para viviendas, centros de salud, hospitales, escuelas, colegios, universidades, áreas verdes, áreas de protección ambiental, entre otros.

Transformaciones urbanas en la ciudad de Quito en la década de 1980.

En un artículo de prensa publicado en 1982, un reconocido catedrático de la facultad de arquitectura de la Universidad Central del Ecuador manifestaba, con cierta ironía, que «el hecho urbanístico más sobresaliente de la década dictatorial y del boom petrolero» había sido la consolidación del suburbio de Guayaquil y la «tugurización» y el aparecimiento de los barrios marginales en Quito.[19] El «precio pagado por el tan mentado desarrollo» había sido la agudización de las contradicciones sociales, «la opulencia de los nuevos y antiguos ricos contrastada con el agravamiento de la pobreza popular».[20]

Uno de los objetivos trazados en el Plan Nacional de Desarrollo de 1980-1984 había sido regular las migraciones masivas del campo hacia las ciudades. Sin embargo, a inicios de la década de 1980 el problema no había sido resuelto y los departamentos de planificación de Quito y Guayaquil se encontraban desbordados con la tarea de normar las condiciones de habitabilidad de estos contingentes migratorios. En la ciudad de Quito, estos habían alcanzado la cifra de 570 000 personas entre los años de 1974 a 1982, la mayor parte de los cuales se encontraba desempleado o subempleado en actividades de muy baja productividad y remuneración.[21]

Estos problemas ya habían sido evidenciados en años anteriores. En 1977, la revista *Trama* publicó la ponencia presentada por la delegación ecuatoriana en la IV Regional de Arquitectos del Área Andina que denunció un crecimiento horizontal con un marcado tinte de segregación espacial. «Mientras que los estratos medios se desplazaban hacia el norte de la ciudad, los estratos más deprimidos se asentaron ilegalmente en las laderas del Pichincha y en otros sitios

18 A diferencia del Plan Nacional de Desarrollo, este pretendía ser un instrumento técnico jurídico que normaría, canalizaría y regularizaría el desarrollo físico espacial y el ordenamiento urbanístico. Ver más en *Trama*, No. 32-34, 1984.

19 Lenin Oña, «Los 70´s y el Urbanismo y la Arquitectura.», En *Nueva Economía y Política*, No. 1, Quito: artículo de prensa: Septiembre de 1982, pp. 54-55.

20 *Ibid*.

21 Carlos Alberto Luzuriaga, «La Planificación campo-ciudad en El Ecuador», ponencia presentada en *VII Congreso Nacional de Arquitectos del Ecuador*, Quito: Documento inédito: Archivo CAE-P, 1984, pp. 2-3.

de la periferia configurando los llamados *barrios marginales*».[22] De igual manera, el casco antiguo de la ciudad absorbió estos flujos migratorios, con lo que se inició un proceso de deterioro de las infraestructuras físicas y de las condiciones de habitabilidad en este sector que, cabe recalcar, había sido declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad en 1978. Además, afirmaban que este escenario se completaba con una mínima incidencia del estado en la solución del problema de la vivienda, una movilidad urbana deficiente y un rápido deterioro medio ambiental.[23]

Casi diez años después, en el marco del Primer Encuentro de Revistas Latinoamericanas, la revista T*rama* dedicó un monográfico a la temática de la vivienda masiva en América Latina en la que se discutieron algunos de los problemas ya enunciados en el IV Congreso de la RAGA. Uno de los articulistas invitados a participar en este número, Fernando Carrión, sostenía la especulación inmobiliaria era el principal problema que enfrentaban los habitantes de la ciudad de Quito. Entre 1970 y 1980, mientras que la población había aumentado 2.5 veces, el área urbana se había expandido en 4 veces. A esto se sumaba el agravante de que más del 50% de esta superficie eran «áreas vacías» o no consolidadas y que el precio promedio del metro cuadrado se había incrementado en más del 700%. En el periodo de mayor bonanza económica del país, «en el que se había producido la mayor obra física jamás ejecutada en toda la historia de la ciudad» se habían configurado uno de los problemas urbanos de más difícil solución, los barrios marginales periféricos, con los que «Quito había entrado a formar parte de la norma de la ciudad latinoamericana.»[24]

La mayor parte de arquitectos citados coincidían en que la solución a los conflictos mencionados era de orden económico y por lo tanto excedía el campo de acción de la arquitectura. Sin embargo, tal como lo planteó un ponente del VII Congreso Nacional de Arquitectos del Ecuador celebrado en 1984, « ¿qué recomendaciones podían ofrecerse al país desde la perspectiva de arquitectos?»[25] Uno de los discursos más comunes fue el del «compromiso» del arquitecto con el *desarrollo social*. Entre las recomendaciones formuladas por el III Congreso de la RAGA figuraba la inclusión del estudio de las ciencias sociales y económicas en las facultades de arquitectura para contar con «profesionales con formación y visión integral de los problemas nacionales».[26]

En el caso del Ecuador, un estudio llevado a cabo en 1983 por el Colegio de Arquitectos del Ecuador, CAE, demuestra que la mayor parte de las facultades de arquitectura habían introducido las asignaturas de sociología urbana e historia política en su pensum académico.[27] En la Segunda

22 Francisco Naranjo, Sócrates Ulloa, «Renovación Urbana», Trama, no 3, 1977, pp. 5-12.

23 *Ibid*.

24 Fernando Carrión, «La problemática de los asentamientos populares», *Trama,* no 39, 1986, pp. 50-51.

25 Luzuriaga, *op. cit.,* p. 8.

26 Andrade, *op. cit.,* p. 8.

27 Domingo Paredes Castillo, «La situación de las Facultades de Arquitectura en la formación teórico-práctica de los arquitectos en el Ecuador.», Quito: documento inédito, Archivo CAE-P, 1983, pp. 1-42.

Reforma Universitaria impulsada desde los años de 1970 por diferentes activistas políticos[28] comulgaban estas ideologías desarrollistas con posicionamientos políticos de izquierda, los que habían calado en gran parte del cuerpo estudiantil y del claustro docente de la Universidad Central. Estos discursos fueron decayendo progresivamente a lo largo de la década de 1980 luego del fracaso de los Planes de Desarrollo, los giros de la política del país[29] y, finalmente, con la caída del muro de Berlín en 1989. En este punto, es interesante anotar que además de la agenda nacional en materia de planificación territorial y urbana, la revista *Trama* dedicó amplia cobertura a la producción arquitectónica de Rusia, Cuba y a la República Alemania Federal.

Rediseñe su ciudad ¿Una utopía realizable?

Más allá de diagnósticos, normativas y posicionamientos ideológicos ¿Qué propuestas se plantearon desde el ámbito del diseño urbano para resolver los problemas tan ampliamente discutidos en revistas y congresos de arquitectura? En 1986 la revista Trama promovió, conjuntamente con el CAE en el marco de la V Bienal de Arquitectura de Quito, el concurso de ideas *Rediseñe su ciudad, una utopía realizable,* que convocó a «arquitectos y ciudadanos a formular ideas para mejorar la imagen y el ambiente de la ciudad.»[30] Puesto que las principales decisiones en materia de planificación urbana estaban supeditados a disposiciones de índole política, la dimensión del concurso de arquitectura permitía penetrar, desde otras aristas, en la dimensión exclusiva de la práctica arquitectónica.[31]

Este concurso proponía la identificación de problemas socio-espaciales y la elaboración de propuestas que permitiesen solucionarlos, para ello, los participantes podrían elegir libremente el área, tema y alcance de la intervención. El número 42 de la revista *Trama* publicado en diciembre de 1986 estuvo dedicado íntegramente la difusión de las 23 propuestas presentadas, de las cuales fueron seleccionadas las cinco mejores. En total, 110 participantes se hicieron eco de esta convocatoria, la mayor parte de ellos arquitectos y estudiantes de arquitectura que contaron con la colaboración de historiadores, sociólogos y artistas.

---

28 Carlos Maldonado, « Una pequeña y personal historia de la Facultad.», en *Trama*, no 7-8, 1978, pp. 49-55.

29 El regreso a la democracia fue liderado por el Jaime Roldós (1979-1981) candidato de una coalición de movimientos populares y de izquierda. Le sucedió Oswaldo Hurtado (1981-1984) quien mantuvo la misma línea política. En el siguiente periodo presidencial fue electo, León Febres Cordero (1984-1988) de derecha radical. Ver más en, Paz y Miño, *op. cit.,* pp. 91-92.

30 Rómulo Moya, Evelia Peralta, «Convocatoria al concurso Rediseñe su ciudad, una utopía realizable», *Trama*, no 40, 1986, pp. 80-82.

31 Los concursos de arquitectura se sucedieron numerosamente entre la década de 1970 y 1980. La revista Trama es una de las fuentes documentales más consistentes para el estudio de estos eventos, que todavía son un campo inexplorado de la historiografía de la arquitectura contemporánea del Ecuador.

El 60% de las propuestas presentadas eligieron el centro histórico de la ciudad como área de intervención, entre las que estaban incluidas las tres propuestas ganadoras. La declaratoria del casco antiguo como Patrimonio Mundial de la Humanidad había tornado en un problema crítico, de alcance internacional, la ya mencionada pauperización de este sector. Estas tres propuestas identificaron barrios que a su criterio mantenían «una estructura homogénea y coherente, tanto en el aspecto físico, urbano y arquitectónico, como social»[32] por lo que su 'regeneración urbana' podría convertirlos en modelos replicables en otros barrios de mayor deterioro. Desde el ámbito de diseño, proponían un programa que incluía el equipamiento de una serie de infraestructuras recreativas, culturales, de turismo –uno de los principales ejes del Plan Nacional de Desarrollo– e, inclusive, de salud. Así mismo, plantearon convertir estas zonas en usos mixtos de comercio y vivienda que, conjuntamente con los equipamientos antes mencionados 'revitalizarían' estos barrios. De igual manera, fue una constante proponer circuitos de circulación peatonal diferenciados de las vías vehiculares.

La movilidad urbana fue el desafió que atendieron la cuarta y quinta propuestas ganadoras, junto con otros 4 proyectos participantes. En el primer caso, se propuso la creación de un circuito peatonal que entrelazaría barrios del centro-norte del distrito con otros localizados en los límites del área del centro histórico. Específicamente, se pretendía conectar la Casa de la Circasiana, con la Iglesia de Santa Clara de San Millán y el parque del Ejido hacia el sur y con los terrenos del Colegio Militar hacia el norte. Así, esta propuesta enlazaba peatonalmente sitios de interés conformados a inicios del siglo XX que habían sido desarticuladas en 1960 con el trazado de avenidas de alto tráfico. En una tónica similar, la quinta propuesta ganadora diseñó un circuito mixto de transporte público y corredores peatonales, que pretendían garantizar un flujo rápido y eficiente desde el sur de la ciudad hacia el norte, y viceversa.

Si tenemos en cuenta estas cinco propuestas podemos notar que la mayor parte de ellas abordaron la dotación de equipamientos de una manera bastante imprecisa. Se hablaba de centros culturales y recreativos que funcionarían en terrenos vacíos que serían expropiados. Además, había una marcada tendencia de resolver el 'caos' urbano a partir de un tratamiento de la 'imagen' urbana, que se refería principalmente a homogenización de elementos formales en las fachadas. Esta tendencia se materializó en años posteriores en las intervenciones de 'maquillaje' de fachadas llevadas a cabo en el centro histórico de Quito, que en la práctica fue el sector más atendido dado su potencial turístico y por el terremoto acaecido en 1988, que movilizó recursos nacionales e internacionales para la reconstrucción de los bienes afectados.

Sin embargo, de acuerdo al jurado calificador estas propuestas fueron laureadas por la calidad de los diagnósticos planteados, por los aportes que propusieron para reparar varias 'rupturas' de la trama urbana en puntos conflictivos del casco colonial, por la reutilización de varias infraestructuras existentes, la recuperación de sectores de interés medio ambiental como las quebradas y los ríos y la puesta en valor de la topografía de la ciudad, una de sus principales

32 *Trama*, no 42, 1986, p. 12.

características físicas. Ninguno de estos proyectos fue ejecutado aunque algunas instituciones se manifestaron interesadas en hacerlo.[33] Sin una propuesta adecuada para su financiamiento y gestión no dejaban de parecer 'utopías irrealizables.'

A medida que la década del ochenta transcurría, la crisis económica fue agudizándose y el auge de la construcción estatal de la década de 1970 comenzó a amainar hasta casi detenerse por completo a inicios de 1990. En la víspera de los comicios electorales para las elecciones presidenciales del periodo de 1988 a 1992, la revista *Trama* publicó una entrevista a varios reconocidos arquitectos del medio, en la que se los interrogó sobre el pasado y el futuro de la planificación urbana en el país. Trece años después del III Congreso de la RAGA, los diagnósticos eran asombrosamente similares. Muchos de los arquitectos entrevistados afirmaron que el desarrollo espontáneo de las ciudades se había adelantado por completo a los centenares de consultorías, proyectos y planes de planificación, «valía la pena preguntarse cuántos planes de desarrollo urbano que fueron elaboraron a partir del boom petrolero se llevaron a cabo y cuál fue su nivel real de ejecución. Con seguridad la respuesta sería desalentadora.»[34] Ante los nuevos comicios, había incertidumbre respecto a cuales serían las políticas que implementaría el nuevo gobierno en materia de planificación urbana. A fin de cuentas, la situación económica y los derroteros políticos del país habían cambiado drásticamente desde 1977.

El Ecuador no se industrializó, el tan mentado desarrollo no llegó, y las diferencias sociales se agudizaron. Sin embargo, el capital circulante del boom petrolero dejó como testimonio de su existencia una serie de infraestructuras y equipamientos a lo largo y ancho del territorio nacional. La revista *Trama* difundió diagnósticos, estrategias, planes y políticas. Aunque muchas de estas iniciativas no superaron la fase de proyecto y, en otros casos, su efectividad fue seriamente cuestionada, este corpus instigó debates y articuló propuestas de ordenamiento urbano -desde el ejercicio privado, público y la academia-, que constituyen un primer precedente de la aplicación del urbanismo y la planificación urbana del Ecuador contemporáneo.

En las circunstancias actuales del país, se hace muy necesario reflexionar sobre estos precedentes. Ecuador acaba de cerrar un nuevo capítulo del boom petrolero que, al igual que aquel acaecido hace más de 30 años, dejó muchas expectativas inconclusas. Nuevos yacimientos petroleros, una nueva constitución, una serie de infraestructuras y equipamientos públicos y una gran deuda externa. Esta vez se ha discutido 'el cambio de la matriz productiva' en lugar de 'la sustitución de importaciones' y ya no ha pretendido alcanzar el 'desarrollo' tanto como el 'buen vivir.' Mientras tanto, muchas de las problemáticas urbanas que se configuraron en la década de 1970 aún no han sido resueltas. Todavía es vigente interrogarnos sobre cómo el ejercicio de la arquitectura puede contribuir a subsanar casi 200 años de historia republicana en la que el espacio urbano ha sido uno de sus principales escenarios en el que se han proyectado las desigualdades económicas y sociales del país.

---

33 Rómulo Moya, Evelia Peralta, Editorial, *Trama,* no 42, 1986, p. 1.

34 Moreira, Rubén, «Políticas de crecimiento urbano», *Trama* 46, marzo, 1988. Pp. 51.

MESA Nº 6

Urbanização e desenvolvimento nos anos sessenta.

COORDINADORES

ENEIDA MARIA SOUZA MENDONÇA
eneidamendonca@gmail.com
Universidade Federal do Espírito Santo

MARLICE NAZARETH SOARES DE AZEVEDO
marliceazevedo@globo.com
Universidade Federal Fluminense

BRASILIA: URBANISMO MODERNO E SEGREGAÇÃO ESPACIAL[1].

JOSÉ GERALDO SIMÕES JUNIOR

Universidade Presbiteriana Mackenzie

jgsimoesjr@gmail.com

RESUMO: A pesquisa aborda o período inicial da urbanização de Brasília, onde a dualidade entre a cidade oficial que se construía (Plano Piloto) e aquela que ia se formando fruto da adaptação as circunstâncias sociais (acampamentos operários e núcleos satélites) gerou a marca da segregação e exclusão social que se perpetua até os dias de hoje. Entre os anos de 1956, início da implantação dos primeiros canteiros de obras, até 1970, momento em que é oficializada a criação da Companhia de Erradicação de Invasões, Brasília teve seu processo urbanizador conduzido pela empresa estatal Novacap, cuja ação, no campo das políticas de moradia social, foi marcada por constantes remoções e relocações, atingindo diretamente a população operária, que trabalhava nos canteiros de obras, e viviam precariamente em alojamentos das empreiteiras ou em favelas situadas na área do Plano Piloto. A compreensão deste processo foi aclarada recentemente, por KIM e WESELY com a publicação em 2010 de livro onde constam milhares de fotos, muitas ainda inéditas, retratando esse período pioneiro da construção de Brasília. O estudo permitiu também definir com mais clareza quatro categorias que foram marcantes nesse processo de urbanização: os acampamentos oficiais, os alojamentos das empreiteiras, junto aos canteiros de obras, as favelas e a construção de cidades-satélites. Estas ações induziram, ao longo das décadas, a uma acentuada segregação sócio-espacial no território do Distrito Federal, de forma que hoje, a elitizada área do Plano Piloto (RA1) abriga somente 10% de toda a população do DF, estimada em dois milhões de habitantes. Desta forma, pode-se considerar que Brasília se constitui, atualmente, em uma das mais segregadas aglomerações urbanas do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Brasilia, Urbanização, Segregação sócio-espacial.

1 Uma versão preliminar deste texto foi apresentada no XVI Enanpur - Belo Horizonte, em maio de 2015.

1. Introdução

O processo de formação urbana de Brasília é tema recorrente em pesquisas acadêmicas, abordando os mais distintos aspectos: o da concepção modernista do Plano de Lucio Costa, àsuasescalas, à arquitetura, ao espaço público, aos modos de vida, às cidades satélites, etc.

Dentre eles, merece atenção neste trabalho, as abordagens enfatizando os aspectos sociais e de exclusão presentes no processo de construção da cidade, entre 1956 e o final da década de sessenta.

Sergio Ferro, em diversos relatos e depoimentos recentes[2], relembra seu envolvimento pessoal nessa experiência. O presente artigo exploraaspectos do processo de urbanização inicial de Brasília e consequente formação de núcleos periféricos, utilizando, além da referências acima, o trabalho de Lina Kim &Michael Wesely , publicado em 2010, que trouxe à luz centenas de fotos - a maioria ainda inéditas - sobre o períodoobtidas através de extensa pesquisa em acervos de imagens. Estaiconografiado período pioneiropermitiu-nos explorar visualmente todo o processo de construção da cidade, a partir do qual foi possível estabelecer algumas categorias, observadas nas soluções de moradia adotadas:aquela dos núcleos provisórios, passando pela alternativa dos alojamentos, das "vilas" e invasões, até chegar aos núcleos periféricos e cidades-satélites.

2. Brasília – do Plano à Realidade de sua Implantação

Juscelino Kubitschek, assim que assumiu a presidência do país em 1956 deu inicio ao processo de transferência da capital - do Rio de Janeiro para a região central do país,instituindo um concurso para o plano-piloto da nova Capital, no qual o arquiteto Lucio Costa sagrou-se vencedor.

No mesmo ano, uma série de trabalhos preparatórios vinham sendo realizados na região: a construção de acessos viários, um pequeno aeroporto, uma sede provisória para a comitiva presidencial, um escritório para a empresa urbanizadora (Novacap), alojamentos e instalações hospitalares.

Nesse período inicial foi também implementado um intenso programa de comunicação pela rádio e televisão, clamando os brasileiros para se engajarem nesse projeto, com a promessa de bom emprego e salário, fato que atraiu dezenas de milhares de brasileiros para o Planalto Central.

---

2 Em especial os depoimentos realizados em 2008 na Universidade Federal de Santa Catarina e em 2010 na FAU USP. Ver os videos dessas conferências postados no You Tube, sob os títulos de Sergio Ferro na UFSC partes I, II, III e IV (04/11/2010) e Sergio Ferro na FAU-USP (19/03/2010), partes I, II, III e IV.

Brasília, antes mesmo de sua inauguração, em 21 de abril de 1960, já era uma grande aglomeração. Não uma cidade como aquela pensada pelo idealizador de seu plano-piloto, Lucio Costa, mas uma cidade ainda dominada pelos canteiros-de-obras, uma cidade que já abrigava cerca de 127 mil pessoas, entre operários e familiares. Metade dessa populaçãovivendo em precários acampamentos de obras, outros em áreas invadidas e trabalhando, em sua quase totalidade, na construção civil.[3]

Este fato emblemáticocolocaum problema que não tinha sido pensado adequadamente nem pelos formuladores do Edital do Concurso da Nova Capital, em 1956, nem pelo idealizador do projeto vencedor. Afinal, construir e inaugurar uma cidade em três anos era um fato inédito.

No primeiro ano de início das obras, em 1957, a população foi estimada em 12.600 pessoas. O fluxo se acelerou nos anos seguintes, com a política deliberada de ir buscar, em caravanas de caminhões, contingentes de trabalhadores nas longínquas planícies do norte de Minas e estados do nordeste. Chegavam nas caçambas, empoeirados, com grandes esperanças de construir um mundo melhor. A propaganda do governo ajudava a criar essa esperança e a vislumbrar o ideal de um mundo novo.

Os trabalhadores da construção de Brasília passaram a se chamar "candangos", operários que dedicaram energia e coragem para enfrentar as adversidades das condições de vida no planalto central, que iam desde os alojamentos precários e imundos, à alimentação deficiente dos refeitórios e o controle e violência nos campos de trabalho, com jornadas excessivas e sem espaço para reivindicações.

Com o avançar das obras, muitas empreiteiras construíram seus acampamentos junto aos canteiros. A maioria dos operários eramhomens e sem família; além disso haviamcomerciantes, profissionais liberais e agregados familiares - mulheres e crianças.

Desde o início das obras, a Novacap - empresa criada em setembro de 1956 com a finalidade de gerenciar e coordenar a construção da nova capital.A ela coube também solucionar a questão social da habitação. A política adotada foi a de deslocar toda as opções de "habitação econômica" (termo usado então) para áreas externas do perímetro do Plano Piloto.

3 Quinto Jr, Luiz; Liza Iwakami. "O canteiro de obras da cidade planejada e o fator de aglomeração". In *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*, edited by Aldo Paviani ,59-82. Brasília: Editora UNb, 2010b, p.60.

3. As Formas Precárias do Habitar dos "Candangos": Núcleos Provisórios, Acampamentos, Invasões e Cidades Satélites.

Durante os anos 50 e 60 houve, por parte da Novacap, uma clara intenção de transformar a área do Plano Piloto em local de trabalho e residência dos funcionários públicos e técnicos mais graduados, excluindo espacialmente as camadas mais populares.

Por esse motivo, a ação desse órgão foi a de construir cidades satélites para a população de menor renda, impedindo que elas permanecessem em acampamentos ou em núcleos favelados no interior do perímetro do Plano Piloto. A abordagem adotada para esses aglomerados foi sempre a da relocação, com a consequente exclusão sócio-espacial. Com essa intenção é que em 1958 foi criada a cidade-satélite de Taguatinga, distante 25 km dos canteiros de obras do Plano Piloto, construída para receber relocados de diversas comunidades.

Os recenseamentos da população operária na área do Distrito Federal, desde o início de sua construção,mostram que a cidade passou por um vertiginoso crescimento, imprevisível pelos planejadores e administradores da cidade, que imaginavam que as cidades satélites só seriam implantadas após a ocupação do núcleo urbano principal da Capital. Se em 1956 o número de operários atingia o número de 500, na época da inauguração, em abril de 1960, a cidade já abrigava 127 mil habitantes [4], (quase um quinto da população máxima prevista para o Plano Urbanístico até o ano 2000, de 700.000 habitantes.

A categorização das distintas situações de precariedade das condições de moradia, realizada por nós, a partir dos estudos acima listadose sobretudo a partir das imagens coligidas por Kim e Wesely[5], foram fundamentais para perceber o processo de urbanização do Distrito Federal, relacionando a fatos que conduziram hoje parte de sua população a uma situação de extrema exclusão: do total de dois milhões de habitantes somente 10% reside no perímetro do Plano Piloto. Os restantes 90% estão dispersos por extensa área formada por cidades satélites e núcleos urbanos populares, ocupando um raio de mais de 50 km ao redor do Plano Piloto[6].

3.1 As Categorias dos Assentamentos Urbanos Populares

Procuramos identificar, com base em ampla pesquisa bibliográfica e iconográfica -aqueles aspectos do processo de urbanização que refletem essa política deliberada de exclusão.

Para tanto, definimos 04 (quatro) categorias que expressam a síntese das modalidades de

---

4 Quinto Jr.; Iwakami,, opus cit. , p.60 ; Lopes, Luis C. *O enigma da esfinge. A construção de Brasília e os bastidores do poder*. Porto Alegre: Ed. UFRGS / Unisinos, 1996, p. 189.

5 Kim, Lina;Michael Wesely. *Arquivo Brasília*. São Paulo: Cosac & Naify, 2010.

6 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. "Censo 2010", accesso em 3 Janeiro 2016. Disponível em: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=53&search=distrito-federal

assentamentos urbanos populares que foram sendo constituídos ao longo dos anos 50 e 60, a saber: 1)Núcleos Provisórios Oficiais; 2) Acampamentos da Empreiteiras; 3) Invasões e Favelas; 4) Cidades-Satélites (Núcleos Pré-Existentes e Cidades Novas).

3.1.1 - Núcleos provisórios oficiais

O início das obras de construção de Nova Capital foi marcado por ações de planejamento para organizar minimamente a infraestrutura de apoio necessária: campo de pouso, estação ferroviária, estradas de acesso às cidades mais próximas (Gama, Brazlândia), captação e fornecimento de água para consumo, escritórios para as equipes de administração da Novacap eresidências para os engenheiros e funcionários.

Nos primeiros tempos, o Ministro da Guerra, Marechal Lott, chegou a fornecer barracas de lona utilizadas em acampamentos militares para abrigar os primeiros moradores e proteger os materiais de construção.

As empreiteiras, responsáveis pelas obras de terraplenagem, urbanização, infraestrutura e construção dos edifícios possuíam, cada uma, os seus próprios canteiros de obras e abrigos para os operários, os engenheiros e suas famílias e também para os funcionários da Novacap.

Os principais núcleos foram:

NÚCLEO PRESIDENCIAL (Catetinho)

Primeiro núcleo edificado nos terrenos da área da Nova Capital, próximo à pista de pouso da Fazenda do Gama, cujas obras tiveram início em outubro de 1956 e foram marcadas pela inauguração do Catetinho, um singular e elegante edifício para abrigar os despachos administrativos e reuniões do Presidente da República.

NÚCLEO BANDEIRANTE

O Núcleo Bandeirantesurgiu logo no início dos trabalhos de construção da nova Capital, em novembro de 1956. Fruto de uma ocupação planejada e prevista como temporária com funções de entreposto comercial, para fornecimentos de gêneros alimentares, equipamentos, materiais de construção e produtos de primeira necessidade e serviços, deveria ser desativada em 1959. Possuía traçado simples, constituído por uma avenida principal, duas ruas laterais e algumas transversais.[7]

7 Brito, Jusselma D. *De Plano Piloto à Metrópole: a mancha urbana de Brasília*. (Tese doutorado Universidade de Brasília), 2009, p. 85.

O núcleo cresceu além do previsto; em meados de 1957 já possuía cerca de 2.000 moradores. Era o local onde todos iam para comprar os gêneros de primeira necessidade e materiais de construção. Os operários iam para lá aos finais de semanapara se divertir - a vida noturna e a boemia eram intensas assim como as suas famosas casas de prostituição.

Com o passar dos anos, o núcleo adquiriu tamanha relevância para a sobrevivência da cidade, que mesmo após a inauguração da nova Capital, a Novacap não consegue mais removê-lo. O comércio aí existente, os serviços aí localizados, consistiam na única centralidade comercial da recém-criada capital. Se fosse relocado, traria grande prejuízo para o funcionamento da cidade - por esta razão, e também em decorrência de muitos protestos, acabou lá permanecendo até os dias atuais

VILA PLANALTO

O acampamento surgiu para abrigar tanto os técnicos envolvidos com as atividades de administração e obras da Novacap quanto funcionários de obra das empreiteiras.Foi concebido e construído para dar suporte às obras de construção do Palácio da Alvorada e do Brasília Palace Hotel, da Praça dos Três Poderes e da Esplanada dos Ministérios, iniciadas em fevereiro de 1957.

A vida nesses acampamentos foi gerando uma situação de permanência, pois a localização era privilegiada, a infraestrutura boa e não havia umapolítica habitacional capaz de oferecer opções de moradia com qualidade para a população mais qualificada que ali residia. Desta forma a Vila Planalto permaneceu , tornando-se um núcleo habitacional pioneiro em pleno coração do Plano Piloto. Posteriormente essa vila foi reconhecida como patrimônio cultural brasileiro, em 1987.[8]

CANDANGOLÂNDIA

Candangolândia, cuja designação inicial foi a de Velhacap (e também Lonalândia), tem sua origem relacionada aos primeiros acampamentos pioneiros. O primeiro deles foi construído em 1956 pela Novacap, nas margens da rodovia de ligação com Luziânia. Outros acampamentos foram também construídos, para abrigar os operários da construção civil.

O local possuía boa infraestrutura para a época, água e energia elétrica, proveniente de geradores. Abrigava além de residências dos funcionários e do escritório da Novacap, um banco para realizar o pagamento funcionários, o Hospital Juscelino Kubitschek (também conhecido com o Hospital do IAPI), uma escola, um posto policial e dois restaurantes – um para os funcionários da Novacap e o outro do Serviço de Alimentação Popular.

A emancipação como cidade só aconteceu em 1989.

---

8 Mendonça, Laila M. *A cidade informal em Brasília: 50 anos de expansão da irregularidade urbanística na cidade moderna*. (Dissertação de Mestrado Universidade Presbiteriana Mackenzie)., 2011, p. 109.

3.1.2 - Os acampamentos das empreiteiras

De todas as formas de moradia precária que foram sendo produzidas ao longo dos anos 50 e 60, os acampamentos são aquela modalidade onde a documentação é a mais escassa. Além do imenso acampamento central da Novacap, situado próximo ao Núcleo Bandeirante, haviam os acampamentos das empreiteiras, que depois foram desmontados, não restando muito registro oficial ou da grande imprensa da época.[9]

Tais acampamentos, implantados próximos aos canteiros de obras, serviam de moradia para os operários e em alguns casos, possuíam bom arranjo urbanístico, complementados, por equipamentos como postos de saúde, cantinas, armazéns e infraestrutura de abastecimento água e energia elétrica fornecida por geradores locais. Funcionavam com o mesmo modelo das vilas operárias, ou seja, um local onde podia-se exercer o controle sobre o quotidiano da vida dos operários.

Dentre os acampamentos pode-se citar aquele formado para a construção da barragem do Paranoá, o da Barragem do Torto, o acampamento das obras do Aeroporto definitivo, do Centro de Transmissão de Contagem e das Granjas Modelo, o do Palácio Residencial e do Hotel de Turismo.[10]

Há relatos que foram coligidos de entrevistas com ex-operários e documentos de época que mostram que as condições de vida eram bastante precárias e insalubres nesses locais. O arquiteto Sérgio Ferro, que atuou na construção da cidade, relata que tais acampamentos funcionavam como campos de concentração: eram cercados, com vigilância severa e condições sanitárias e de conforto insatisfatórias, sendo registrados inclusive casos de varíola. Eram frequentes revoltas por conta dos alimentos deteriorados que eram servidos nos refeitórios, das infestações de percevejos nos alojamentos, que impediam o repouso depois de estafantes e excessivas horas de trabalho, que se somavam a outros problemas como a falta de segurança nos canteiros, motivo de incontáveis acidentes e mortes.

Além do mais, nas obras principais da cidade (prédio do Senado e os ministérios), o padrão construtivo adotado foi o das estruturas metálicas, introduzido por uma empreiteira norte-americana contratada, a Raymond Concrete Pile Company, que exigia conhecimento técnico não disponível na mão de obra local. Acresce-se a esse fato a constatação de que 95% dos operários que trabalhavam na montagem das estruturas metálicas eram analfabetos ou semiletrados, sem nenhuma experiência profissional anterior.[11]

---

9 A Revista Brasília, veículo oficial da Novacap e publicada mensalmente relatando os trabalhos e obras da construção da cidade desde o primeiro dia.

10 Brito, Jusselma D. *opus cit.*, pp. 86-7.

11 Lopes, Luis C. *opus cit, pp. 143-144*

3.1.3- Invasões e favelas

Desde o lançamento da pedra fundamental, em 1956, o contingente de migrantes que chegavam em busca de nova vida foi um dos principais problemas a serem resolvidos pelas autoridades governamentais. Eles não vinham em busca de um trabalho temporário, eles estavam vindo para *permanecer*, como migrantes.

A Vila Amaury, invasão próxima à construção do Palácio do Planalto, conhecida foi objeto de fotos famosas, como aquela mostrando dezenas de precários barracos de madeira com o edifício do Congresso ao fundo, ou aquela das mulheres lavando roupa no açude. Em 1958, com a conclusão da barragem para a formação do Lago Paranoá, essa vila foi inundada e os moradores foram transferidos para a cidade-satélite de Sobradinho, local planejado especialmente para tal finalidade, distante dezenas de quilômetros.

A Vila Sarah Kubitschek, famosa invasão ocorrida em 1958, nas imediações da Cidade Livre, foi removida dando origem ao núcleo de Taguatinga. Já a invasão conhecida como Vila do IAPI, sua população de 82.000 pessoas foi forçosamente em 1971 relocada para um precário núcleo sem infraestrutura, distante 30 km do Plano Piloto – a Ceilândia.[12]Muitas outras invasões ocorreram como Vila Bernardo Sayão, Vila Tenório, Morro do Querosene, Vila Esperança, etc.

O problema perdurou, pois em 1969, quando a população do Distrito Federal atingia meio milhão de habitantes, dos quais 80 mil residiam em favelas. Naquele momento, foicriada a CEI – Companhia de Erradicação de Invasões, que atuaria fortemente ao longo da década de 70 relocando núcleos de favelas para as cidades-satélites e criando a cidade de Ceilândia.

3.1.4 - Cidades Satélites

O quadro, a seguir, organiza as cidades satélites existentes até 1972.

Quadro 1: Relação das Cidades - Satélites criadas até o início da década de 1970.

Cidade-Satélite	Ano Fundação	População em 1970	Distancia do Plano Piloto (km)	Perfil da renda da população
Planaltina	1859	22.000	42	+ pobreza
Brazlândia	1932	11.000	47	+ pobreza
Núcleo Bandeirante (Cidade Livre)	1956	12.000	15	Media
Taguatinga	1958	125.000	25	Media

12 Gouvea, Luiz A.C. *Brasília: capital da segregação e do controle social.* São Paulo: Annablume, 1995, p. 109.

Sobradinho (núcleo planejado - Novacap)	1960	23.000	25	+ pobreza
Gama (3º lugar concurso PP)	1960	76.000	32	+ pobreza
Guará (Novacap-mutirão)	1967	25.000	12	Media
Ceilândia – Novacap (relocação de invasões)	1970		35	+ pobreza
Guará II (Novacap + SHIS)	1972			Media

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de (Gouvea, 1995, 73) e Revista Realidade (1972, p.245)

Do conjunto das cidades satélites destacam-se dois núcleos anteriores à construção de Brasília: 1) Planaltina, fundada em 1859 no período da exploração de pedras preciosas no sertão de Goiás; em 1892 abrigou a Missão Cruls, que realizou os primeiros levantamentos para a implantação da futura Capital Federal no Planalto Central, projeto esse da época de José Bonifácio; 2) Brazlândia - núcleo é originado na década de 1930, através da ocupação de algumas famílias mineiras e goianas dedicadas à agricultura e pecuária, que teve parte considerável das terras desapropriada para a formação do lago do Descoberto e em seguida, anos 60 um crescimento populacional com a implantação do Núcleo Rural Alexandre Gusmão e de relocações de moradores da favela do Vietcong.

A seguir, um breve relato de cada cidade-satélite criada no período.

TAGUATINGA

A estratégia de conter invasões e as relocar foi o que impulsionou o desenvolvimento do povoado de Taguatinga, que, já em 1958, passou a ser o depositário de muitas das famílias de migrantes que moravam em invasões na área do Plano Piloto., sobretudo daquelas advindas da Vila Sarah Kubitschek, localizada perto do Núcleo Bandeirante (ou Cidade Livre). Taguatinga é considerada, portanto, a primeira cidade-satélite de Brasília.

Aos poucos a cidade foi desenvolvendo seu potencial enquanto centro comercial de toda a região de Brasília e hoje e considerada a capital econômica do Distrito Federal.

SOBRADINHO

Fundada em maio de 1960, Sobradinho foi planejada para receber as relocações de famílias da Vila Amaury e também do acampamento do DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.

O plano urbanístico original desta segunda cidade-satélite foi elaborado pelo Departamento de Terras da Novacap e posteriormente alterado pelo arquiteto Paulo Machado Hungria, da equipe de Lucio Costa, que chefiava o Departamento de Urbanismo desta mesma empresa.

Quando inaugurada era um dos núcleo com melhor infraestrutura, chegando mesmo a dispor de sistema de coleta de esgotos. Por esta razão foi um assentamento que abrigou muitas residências de funcionários públicos.

GAMA

Este núcleo foi criado para alojar população relocada de diversas invasões e de alojamentos provisórios da área do Plano Piloto, dentre eles, da Vila Planalto. Dista 8 km da sede da antiga fazenda do Gama e a 35 km do Plano Piloto.

Planejado pelo arquiteto Paulo Hungria Machado, autor do plano de Sobradinho, teve a concepção urbanística baseada em polígono hexagonal, inspirado no projeto classificado como 3º lugar no concurso do Plano Piloto.

As primeiras transferências de população para este novo núcleo começaram a acontecer em setembro de 1960.

GUARÁ

Construída a partir de 1967, foi implantada em duas etapas: Guará I, em 1969, destinada às residências de funcionários da Novacap e Guará II m em 1972, para os funcionários do Governo Federal.

Gouvea[13]comenta que ao mesmo tempo em que acontecia a remoção de vilas localizadas dentro da área do Plano Piloto, como a da Vila do IAPI[14] e de favelas próximas (Morro Querosene, Vila Bernardo Sayão, Vila Tenório e Vila Esperança) para cidades satélites distantes (como Ceilândia), nesse mesmo momento estava sendo inaugurado um loteamento ao lado da Vila do IAPI, Guará II, projetado para abrigar a mesma quantidade de pessoas que estava sendo relocada, mas destinado a segmentos de renda média. Este fato é um claro indício da visão urbanística fortemente segregadora que era induzida pelas ações da Novacap.

13 Gouvea, opus cit. p. 69.

14 IAPI - Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários

CRUZEIRO

Cruzeiro fez parte do projeto original concebido por Lucio Costa, designado como Setor de Residências Econômicas Sul. Abrigou os primeiros funcionários públicos federais vindos do Rio de Janeiro e trazidos pelo DASP - Departamento Administrativo do Serviço Público.

CEILÂNDIA

Ceilândia foi criada em 1971, para receber famílias relocadas pela Companhia de Erradicação de Favelas, particularmente do núcleo provisório, denominado Vila do IAPI, que na época assumia grandes proporções, contando com cerca de 12 mil barracos e uma população estimada em 82.000 moradores. O processo em si foi conduzido de forma forçada e com violência, uma vez que a vila IAPI era bem localizada, organizada e com os serviços essenciais, enquanto a Ceilândia era ainda um local desprovido de infraestrutura e distante 30 km do Plano Piloto[15].

Ceilândia, hoje, possui cerca 400 mil habitantes, sendo a região administrativa de maior população do Distrito Federal.

4 . CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto procura avançar na compreensão do processo de urbanização de Brasília nos primeiros tempos – anos 50 e 60, destacando o aspecto da segregação social. A exiguidade de informação sobre este assunto é resultado da quase inexistência de documentação primária a respeito das ações de remoção que foram realizadas pela empresa Novacap no período, marcado, em grande parte pelo período militar e autoritário, onde muito pouco dos informes sobre a realidade dos fatos foram até hoje trazidos à luz.

Como apontado, durante o planejamento e as fases iniciais de construção de Brasília, foi adotada uma premissa - tanto por parte autor do Plano Piloto, Lucio Costa, quanto pela empresa Novacap, a de que todo o contingente de mão-de-obra que para lá afluiria para a construção da cidade, depois dela inaugurada, retornaria para seus locais de origem. Essa visão ingênua da realidade, obviamente não foi comprovada pelos fatos.

Por esta razão, a questão do afloramento desta dura realidade social, dos canteiros e das invasões, visíveis em meio à produção de um ícone da modernidade, capaz de alçar o urbanismo e a arquitetura brasileiras a expoente no contexto internacional da época, tal realidade precisava ser ocultada. Afinal, se Brasília foi concebida para ser a nova capital, essa modernidade não poderia

15 Brito, opus cit, p. 137.

reproduzir as mazelas encontradas nos grandes centros como Rio de Janeiro e São Paulo[16]. Na verdade, mazelas e desigualdade social presentes ao longo de toda a história de nosso país, desde os tempos coloniais.

Até hoje a cidade reflete as consequências deste processo de contínua exclusão, uma vez que na área do Plano-Piloto, residem somente 215 mil moradores, formado pelos segmentos mais elitizados. Isto significa menos de 10% da população de todo o Distrito Federal registrada em 2010 (2,6 milhões de habitantes). Nas cidades satélites residem hoje a parte mais extensa das populações de menor renda, que entre os anos 50 e 70 sobretudo, foram para lá relocadas. Esta discrepância na apropriação do solo urbano pelas distintas classes sociais não é observada em nenhuma grande cidade ou cidade-capital no Brasil. É por esta constatação que podemos concluir que, por estes fatores estudados, Brasília se constitui hoje na aglomeração urbana mais segregada de nosso país.

16 Paviani, Aldo (org). *Brasilia, ideologia e realidade. Espaço urbano em questão.* Brasília: Editora UNb., 2010.

"PERGAMINO HACIA EL SUR: BARRIO CENTENARIO Y LA AMPLIACIÓN DEL CASCO URBANO." ANÁLISIS DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN DE LA CIUDAD DE PERGAMINO - BUENOS AIRES, ARGENTINA - Y SU VÍNCULO CON EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA CONFECCIONISTA LOCAL (1960-1970).

MARINA CALDERONE, VICTORIA LUJÁN SÁNCHEZ, MARÍA JOAQUINA TURDÓ

UNNOBA, CONICET/UNLP - UNNOBA, UNNOBA

marina.calderone@nexo.unnoba.edu.ar, victoria.lujan@gmail.com, mjoaquinaturdo@gmail.com

RESUMEN: El presente trabajo se enmarca en un proyecto de investigación mayor, denominado *"Confeccionando la Ciudad. Los efectos de la Instalación de la fábrica Annan de Pergamino"*. El mismo se propone analizar los efectos que tuvo el emplazamiento de la emblemática fábrica argentina de confecciones en el desarrollo de esta ciudad - ubicada al noroeste de la prov. de Buenos Aires-, proporcionando a su vez fuentes documentales que contribuyan a la reconstrucción de su historia e identidad.

El estudio forma parte de una primera aproximación a los resultados obtenidos en el relevamiento y análisis de documentos provistos por la Dirección de Catastro Municipal, entrevistas a ex-trabajadores de la fábrica Annan y publicaciones periódicas correspondientes a la década de 1960.

Dada la diversidad de fuentes documentales, se propone un abordaje multi-método, desde una perspectiva histórica, circunscribiéndonos -en esta ocasión- al territorio del "Barrio Centenario", en tanto ejemplo de aglomeración de viviendas de clase trabajadora, ubicado del otro lado del arroyo que atraviesa la ciudad, sobre el límite sur del ejido urbano.

Este barrio, fundado en 1910 e inicialmente poblado de inmigrantes artesanos, comerciantes y quinteros, vive durante los años 60 un momento de pleno desarrollo en manos de la generación de sus hijos y nietos. Esto se produce en consonancia con el proceso de industrialización de la ciudad, y del país en general, en el marco de las políticas económicas desarrollistas de lo que se denomina la segunda etapa del modelo de industrialización por sustitución de importaciones.

Las obras de pavimentación, alumbrado, agua corriente y cloacas, por un lado; y la edificación, el crecimiento comercial y fabril, sumado al progreso de las instituciones zonales, por el otro, son algunos de los indicadores que evidenciarán el fuerte desarrollo territorial dado durante la década de 1960, en el cual la industria confeccionista local, con Annan de Pergamino a la cabeza, cumplirá un rol fundamental.

PALABRAS CLAVE: Ciudad de Pergamino – Proceso de urbanización – Industria confeccionista – Barrio Centenario – Década de 1960.

Introducción

A partir del golpe de Estado de 1955 en la Argentina, se inicia lo que se conoce como la segunda fase del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), que se extiende hasta mediados de los años '70. En sus inicios, el partido radical era el protagonista de la política nacional con Arturo Frondizi en la presidencia de la Nación, quien se caracterizó por adoptar el desarrollismo como política básica de su gobierno, a partir de las recomendaciones de la CEPAL y las definiciones de la llamada teoría de la dependencia desarrollada a partir de los años 1950 por intelectuales de toda América Latina. Esta etapa estuvo signada por dos ideas clave: modernización y desarrollo.

La ciudad de Pergamino, ubicada al noroeste de la provincia de Buenos Aires (Argentina), representa un caso paradigmático de este modelo de desarrollo, a partir del empuje que adquiere por aquel entonces la industria de la confección de indumentaria a nivel regional, en una suerte de complementación con la actividad agro-ganadera característica de la zona.[1]

Distintas publicaciones de medios locales muestran a la segunda mitad de los años '60 como el momento de mayor auge de la industria confeccionista, advirtiendo la importancia que alcanzaba la zona a nivel nacional, consolidándose como polo de producción de indumentaria.[2]

Este auge dio lugar a que la ciudad alcance un importante nivel de desarrollo socio-demográfico. El sector de la confección representó una importante fuente de trabajo para la población local pero también para la región, especialmente para las mujeres, que constituyeron la mayor parte de su personal obrero. La demanda de mayor cantidad de mano de obra especializada superaba la disponibilidad de trabajadores a nivel local. Esto trajo aparejado el movimiento de personas de zonas aledañas a la ciudad de Pergamino, y el consiguiente crecimiento poblacional registrado en las estadísticas censales para esos años.

Si bien durante la década del 40, el partido alcanza un pico de 72.541 habitantes, posteriormente sufre un fenómeno migratorio de su población hacia Capital Federal, el Gran Buenos Aires

---

1 Ver Muises, E. (1969), "Capital de la confección". Revista Ciudad deportiva del Club Sirio Libanés. "Comienzo de una maravillosa realidad", pp. 77-79. Publicación institucional del Club Sirio Libanés de Pergamino. Pergamino, Buenos Aires, Argentina.

2 Según la Cámara de Confeccionistas local, en 1966 las cifras del sector eran las siguientes: 35 talleres, 2500 obreros y empleados, 43 millones mensuales de sueldos y jornales, 70 mil prendas confeccionadas al año, 5 mil millones de pesos de producción, 6 millones de aportes a la Federación Obrera de la Industria del Vestido y Afines (FONIVA). Ver S/A (17/8/1966), Anuncio de la Cámara de Confeccionistas y Afines de Pergamino. Revista Pergamino entre 15 días, p. 15. Pergamino, Buenos Aires, Argentina. Para ampliar ver: Sánchez, Victoria L. (2014). "De vendedores ambulantes a grandes empresarios: El caso de los inmigrantes Sirio- libaneses en Pergamino y su rol protagónico en el desarrollo de la industria confeccionista". En Di Bennardis, C., Koldorf A. E., Rovira L. y Luciani F. (Comp.), *Experiencias de la Diversidad* (pp. 428-439). Rosario, Argentina: CEDCU- UNR Editora.

y otros centros de concentración industrial, que deja para 1960 un total de 57.208 habitantes. Según las cifras del censo nacional de 1970 el partido incluye 73.316 habitantes, de los cuales 36.492 son varones y 36.826 son mujeres. El casco urbano cuenta en esta fecha con unos 41.000 habitantes. (PEP, 2011)[3]

Sin embargo, a mediados de los años '70 se gestó el pasaje a un nuevo esquema tecno-productivo, con modelos de organización de la producción industrial bajo una lógica muy distinta de la del modelo prevaleciente. Esto generó serias dificultades para la adaptación a las nuevas reglas que imponía el mercado y la modernización tecnológica. El cambio de modelo provocó el declive de la industria confeccionista local, que repercutió, según lo registrado por las estadísticas censales, en un estancamiento del crecimiento poblacional.[4]

El presente trabajo se enmarca en un proyecto de investigación mayor, denominado *"Confeccionando la Ciudad. Los efectos de la Instalación de la fábrica Annan de Pergamino"*, que propone analizar los efectos que tuvo la instalación de la fábrica textil Annan de Pergamino en el desarrollo de la región y proporcionar fuentes documentales que contribuyan a la reconstrucción de la historia e identidad de la sociedad de Pergamino.

Particularmente profundiza en el estudio del crecimiento urbano partiendo de la hipótesis de que la demanda de personal por parte de dicha fábrica durante los años 60, período de auge de la industria confeccionista local, está vinculada al crecimiento demográfico, a la formación de nuevos barrios y la ampliación de la mancha urbana de la ciudad.

La fábrica Annan de Pergamino, fue una de las empresas que más empleados tomó en esa época, hecho que se constata a partir del relevamiento de más de dos mil quinientas fichas de trabajadores. La firma se distinguía por pagar muy buenos jornales, lo que alentaba un movimiento comercial importante cada vez que los empleados recibían su paga. Asimismo, la estabilidad laboral que otorgaba la empresa les daba la posibilidad de acceso créditos para la vivienda, y les permitía a sus empleados contar con capacidad de ahorro para destinar a la compra de artículos para el hogar o a la construcción de sus hogares. Estas nuevas edificaciones dieron origen a nuevos barrios, como es el caso del "Barrio Centenario": una aglomeración de viviendas de clase trabajadora, ubicada del otro lado del arroyo que atraviesa la ciudad, sobre el límite sur del ejido urbano. Estos terrenos desde 1909 conformaron el Parque Centenario que originariamente ocupaba toda la parte sur de Pergamino.[5] Posteriormente estos terrenos se subdividen y lotean dando origen a distintos barrios (Cueto, Malvinas Argentinas, Villa Fernández y Mariano Moreno), quedando como límites del Barrio Centenario el Arroyo de Pergamino al norte, la Av. Liniers al Sur, la calle Alvear al este y la Av. Ernesto Illia al oeste. Estos

3 Datos extraídos del Plan Estratégico Pergamino (2011), Cap.: "Evolución de Pergamino", p. s/n . Editado por la Municipalidad de Pergamino, Buenos Aires, Argentina. (http://www.pep.org.ar)

4 En 1980 el total de habitantes del Partido había crecido un 11% con respecto al censo de 1970; y para 1991 sólo registró un aumento del 5,5%. Ver PEP (2011), *Op. Cit*.

5 Toma este nombre por su cercanía a la conmemoración los primeros cien años de la Revolución de Mayo.

nuevos barrios resultan de la conformación de diversas Sociedades de Fomento organizadas por vecinos. La Comisión de Fomento del Barrio Centenario nace el 13 de septiembre de 1939. (Ruffini, 2014)[6]

El presente trabajo se circunscribe a este territorio, en una primera aproximación a los resultados obtenidos en el relevamiento y análisis de publicaciones periódicas locales correspondientes a la segunda mitad de la década de 1960, los Registros de Permisos de Construcciones provistos por la Municipalidad de Pergamino correspondientes al período 1960/1970, y el testimonio de ex-trabajadores de la fábrica Annan. Dada la diversidad de fuentes documentales, se propone un abordaje multi-método, desde una perspectiva histórica.

Aspectos teóricos

La base teórica que aporta a la construcción del marco conceptual del presente trabajo es de carácter interdisciplinario.

Desde la perspectiva del enfoque del desarrollo territorial, un territorio es un espacio geográfico caracterizado por:

- la existencia de una base de recursos naturales específica; - una identidad (entendida como historia y cultura locales) particular;
- relaciones sociales, instituciones y formas de organización propias, conformando un tejido o entramado socioinstitucional[7] (resultado de las diversas interacciones entre los actores e instituciones) característico de ese lugar; y
- determinadas formas de producción, intercambio y distribución del ingreso.

Todas estas características imprimen al territorio una identidad, como una huella digital, que lo hace único, poniendo de relieve que el territorio no es un mero soporte geográfico de recursos y actividades económicas sino una construcción social producto de las interrelaciones y decisiones de los actores locales en torno a un proyecto de desarrollo concertado entre todos ellos.[8]

Para el presente trabajo se toman los siguientes indicadores de desarrollo regional, señalados

---

6 Ruffini, María C. (2014). *Mas allá del arroyo. De ayer a hoy*. Pergamino

7 El entramado socioinstitucional es el conjunto de relaciones que se dan entre los actores, instituciones y organizaciones de una sociedad que, si se graficara, quedaría representada por una red más o menos densa dependiendo de las características de esa comunidad.

8 Enfoque de desarrollo territorial (2007). Documento de trabajo nº 1. 1a ed. Buenos Aires: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria-INTA. Programa Nacional de Apoyo al Desarrollo de los Territorios. Específicamente, p. 3.

por Lira Bolívar[9]: Industria manufacturera, Comercio y Construcción. Considerando como fuente de datos el Registro de Catastro Municipal, se retoman estos indicadores a partir de las siguientes categorías: viviendas, edificios, depósitos, salones, galpones, talleres, oficinas, plantas industriales y otros como clubes, hoteles, clínicas y templos.

De igual modo, se tiene en cuenta el aporte de la investigación demográfica en lo que se refiere a urbanización y sus conceptos afines, de incremento urbano, zonas urbanas, urbanismo y ecología urbana.

Se entiende por urbanización al desplazamiento de la población a zonas urbanas, más precisamente, al proceso por el que se incrementa la proporción de residentes urbanos, en relación a la rural. La urbanización tiene una relación directa con el desarrollo económico, la generalidad es que a mayor industrialización, mayor desarrollo económico. La urbanización produce efectos circulares y acumulativos, en los que la expansión de la industria y el comercio produce efectos multiplicadores en una espiral ascendente.[10]

La urbanización no es lo mismo que crecimiento urbano porque éste es simplemente un incremento de la población urbana que puede deberse a un número de nacimientos alto, pocas muertes o migración de una ciudad a otra. Puede haber crecimiento urbano sin urbanización.

Urbanismo es otro término que se emplea en los estudios de urbanización y se refiere al tipo de organización social que caracteriza a las ciudades.

La ecología urbana es la relación entre la gente y el ambiente urbano. Uno de los aspectos de la ecología urbana es el patrón espacial que resulta del incremento urbano. Del estudio de estos patrones de incremento han surgido tres teorías principales.

La teoría de zonas concéntricas, formulada por Burgess (1923), plantea que las ciudades van creciendo en serie de círculos cada vez mayores, en torno a un núcleo central y cada una de las zonas representa un uso determinado del terreno y un determinado tipo de población.

La teoría sectorial, desarrollada por Hoyt (1939), postula un distrito central de negocios y comercios del cual parten ejes o vías hacia afuera, en las que existe semejanza en el uso del terreno.

La teoría de núcleos múltiples de Harris y Ulman (1945) plantea que el uso urbano del terreno se parece a un *patchwork*, a base de retazos con un número de zonas industriales, residenciales o comerciales, bien delimitadas y que forman los centros. A medida que la ciudad se va

---

9 Bolivar Quiroga, L. (2003). Técnicas de análisis regional. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) Dirección de Gestión del Desarrollo Local y Regional. Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile. Específicamente, p. 41.

10 Branbilla (1992), citado por Sgroi, A. (2011). Morfología urbana. Taller Vertical MEDA ALTAMIRANO YANTORNO. Ficha 19. Programa de investigaciones del Taller. FAU – UNLP.

expandiendo, aumentan también los centros con actividades características.

Cada una de estas teorías ilustra un patrón particular de desarrollo espacial y constituyen una síntesis útil para el análisis del crecimiento urbano.[11]

Los antecedentes más directos de la distribución territorial actual de la población argentina puede vincularse al denominado modelo económico de *"crecimiento hacia adentro"* o modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), que se desarrolló en la región a partir de los años treinta y cuarenta, y que implicó, junto a una importante industrialización, una extraordinaria redistribución rural-urbana de la población. Asimismo, en esta etapa la población del país alcanzó su más alto ritmo de crecimiento demográfico, en particular en las subpoblaciones urbanas y metropolitanas. El mencionado modelo se agota con la crisis económica de los años 80. [12] Como se explica en la introducción a este trabajo, el Partido de Pergamino puede considerarse ejemplo de esta situación.

Aspectos metodológicos

El marco conceptual y metodológico adoptado para el desarrollo del proyecto en el que se enmarca este trabajo, corresponde a la rama de la historia social denominada microhistoria (Revel, 2005; Levi, 1993)[13-14] y al subcampo de la "historia cultural urbana" (Gorelik, 1999)[15] caracterizada por la diversidad de fuentes y discursos utilizados para recrear las manifestaciones culturales. Tomando el concepto de "ciudad-análoga"[16] (Rossi, 1976), como figura de conocimiento para el estudio de la historia cultural urbana, se busca construir un relato homogeneizante que

11 Cada uno de estos modelos teóricos son mencionados en: Linares, S. (2012), Aportes de la ecología urbana y modelos neoclásicos para analizar la diferenciación socioespacial en ciudades medias bonaerenses: Pergamino, Olavarría y Tandil. Centro de Investigaciones Geográficas Facultad de Ciencias Humanas, UNCPBA - CONICET. Específicamente, pp. 15-17. (http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/v16a03linares.pdf)

12 Lattes, A. (2008) Urbanización, crecimiento urbano y migraciones en américa latina, Centro de Estudios de Población, CENEP, Buenos. Aires. [en línea] Consultado el 24/11/2014. (http://www.cepal.org/publicaciones/xml/1/34411/lcg.164_p7.pdf)

13 Revel, J. (2005). *Un momento historiográfico. Trece ensayos de historia social*. Traducido por Víctor Goldstein y Sandra Gayol. Buenos Aires: Manantial.

14 Levi, G. (1993). "Sobre microhistoria". En Burke, P. (ed), *Formas de hacer historia,* Cap. 5. Madrid: Ed. Alianza.

15 Gorelik, A. (1999). *Historia de la ciudad e historia intelectual*. Ponencia publicada en Prismas, Revista de historia intelectual Nro 3, pp. 209-233

16 Rossi, A. (1976). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gilli.El arquitecto italiano Aldo Rossi propone entender a la ciudad como una gran obra que puede ser captada a través de sus fragmentos. La unidad de esto es fragmentos o partes está dada fundamentalmente por la historia, por la memoria que la ciudad tiene de sí misma. El concepto es retomado por Gorelik (1999).

permita elaborar conclusiones determinando el grado de validez de la hipótesis planteada. Sin embargo, este relato no resulta de un análisis confinado a un método particular sino más bien a la utilización de múltiples métodos en un despliegue de estrategias que Denzin y Lincoln (1994)[17] definen como bricolage[18].

Bajo esta perspectiva, el presente trabajo forma parte de una primera aproximación a los resultados obtenidos en el relevamiento y análisis de documentos provistos por la Dirección de Catastro Municipal y publicaciones periódicas correspondientes a la década de 1960, a lo que se suma el aporte de los testimonios de ex trabajadores de la fábrica Annan de Pergamino.

En una fase inicial se realizó un estudio de tipo exploratorio y descriptivo que abarcó el relevamiento, clasificación, ordenamiento y análisis de información proveniente de las citadas fuentes.

Respecto a las publicaciones periódicas, se relevaron y analizaron dos publicaciones locales: la revista "Pergamino entre 15 días", editada entre 1966 y 1971[19], y la publicación institucional del Club Sirio Libanés de Pergamino de 1969.[20]

Respecto a los Registros de Permisos de Construcciones de la Intendencia Municipal de Pergamino correspondientes al período 1960 / 1970, primeramente se procedió a implementar un código cromático para identificar distintas tipologías de construcciones (vivienda unifamiliar, edificios, locales comerciales, talleres, galpones, etc.) según se muestra en la Imagen 1. De esta forma se pudieron obtener datos cuantitativos (Imágenes 2 y 3) de las obras realizadas según su

17 Denzin, N. J. y Lincoln, Y. S. (1994), "Introduction: Entering the field of qualitative research". En Denzin, N. J. y Lincoln, Y. S. (eds.), *Handbook of Qualitative Research*, Cap. 1, pp. 1-17. California: Sage Publication. Traducción de Mario E. Perrone.

18 Conjunto de piezas unidas, un tejido de prácticas que dan soluciones a un problema en una situación concreta. Una construcción emergente que cambia y toma nuevas formas a medida que se le agregan nuevas herramientas, métodos y técnicas al rompecabezas.

19 La revista Pergamino entre 15 días comenzó a publicarse el 17 de agosto de 1966, distribuyéndose de forma quincenal. No existen datos certeros sobre la fecha de su última publicación. Primeramente fue de distribución local –llegando a las localidades vecinas de la prov. de Buenos Aires-,y a partir de su edición número 100, el 26 de junio de 1970, comenzó a comercializarse también en el centro de la ciudad de Buenos Aires y La Plata, y los principales centros turísticos durante la temporada de verano. La publicación puede ubicarse en una categoría de género mixto, entre el diario y la revista, tratando temáticas de diversa índole con espíritu crítico.

20 La revista institucional del Club Sirio Libanés de Pergamino de 1969, fue editada un año después de iniciarse los trabajos para la construcción de la "Ciudad Deportiva", con el fin de informar y promocionar este proyecto que tenía como objetivos hacer de Pergamino un centro turístico obligado y crear fuentes de trabajo durante muchos años. La publicación de 1969, además brindaba un diagnóstico de situación de Pergamino, a través de las secciones tituladas: "La ciudad que crece", "Pergamino edilicio", "Comercio e industria" y "Pergamino industrial".

tipología.

Posteriormente, se volcaron los datos provistos en esta primera fase en gráficos y cartografía para su visualización. A fin de observar la expansión de la mancha urbana, se volcaron las nuevas construcciones del período al mapa de la ciudad. Este registro se realizó en sucesivas capas sobre el plano, incluyendo cada una de ellas las viviendas, los galpones, los locales y los depósitos, permitiendo así una visualización tanto total como parcial -por tipología de edificación- del proceso de crecimiento, tal como se muestra en la Imagen 4.

Desarrollo del análisis

Hacia mediados de los años 50, la ciudad de Pergamino, como la mayor parte de los centros urbanos del interior bonaerense, se caracterizaba por sus construcciones bajas. Pero ya para 1960, la fisonomía de esta ciudad en pleno crecimiento, comenzaba a mostrar los primeros signos de cambio. Uno de los artículos publicados en el anuario de 1969 del Club Sirio Libanés, refiere específicamente al crecimiento edilicio de la ciudad de Pergamino durante los años 60, calificándolo como una "profunda metamorfosis" producto de los "imponentes edificios que se yerguen majestuosos, con sus fachadas multicolores".

El análisis de los datos aportados por los Registros de Permisos de Construcciones de la Municipalidad de Pergamino, correspondientes al período 1960 / 1970, permitió constatar esta proliferación de viviendas de casas bajas, desarrolladas en una sola planta y de entre dos y tres ambientes, a partir de lo cual puede inferirse que se trataba de viviendas de clase trabajadora.

Si bien durante todo el período analizado se evidenció la construcción de bloques de dos o tres departamentos por parte de un mismo propietario, recién en la segunda mitad de la década aparece el registro de la construcción de "monoblocks" de hasta 6 pisos y con alrededor de 50 departamentos cada uno.

Es importante destacar también que en el relevamiento se pudo observar la apertura de nuevas calles, algunas indicadas como "calle sin nombre", otras identificadas con números (calle 2, calle 4) o letras (Calle A). Particularmente con respecto a éstas últimas, el análisis llevado a cabo sobre planimetrías actuales permitió comprobar que posteriormente la letra fue sustituida y se las nombró según diversos criterios: próceres, naciones latinoamericanas, prohombres locales, etc.

También, en numerosos casos se localiza la nueva construcción a partir de referencias o hitos que hacen posible situarla, como por ejemplo "ruta 188 camino a Rojas", "camino al matadero", "camino a Linotex", "Alvear y Camino al Parque Municipal"[21].

Tal como se evidencia en el trabajo "Crecimiento de la ciudad de Pergamino en la década de 1960

21 Esta última dirección corresponde al Barrio Centenario.

y su vínculo con el desarrollo de la industria confeccionista local" (2015)[22], el desarrollo urbano de la ciudad comenzaba a plantearse en términos de puja de poderes: entre el desarrollo ideal de los urbanistas y el desarrollo empírico que traía aparejada la industrialización que se daba naturalmente y no tan ordenadamente como se pretendía. Los urbanistas pretendían imponer "un criterio ordenado y racional", determinando zonas de radicación para las industrias, que a su vez le permitiesen concentrar en un solo sitio los servicios necesarios (instalaciones eléctricas, caminos, servicios de agua, desagües, etc.) que serían compartidos por las fábricas establecidas en el lugar. Sin embargo, los empresarios advertían la necesidad de establecer la infraestructura necesaria previamente a la definición de las zonas industriales. Las empresas confeccionistas, motor del crecimiento y el desarrollo local, se habían instalado desde su origen en edificios del centro urbano, reacondicionándolos según sus necesidades. Comenzando sus trayectorias con pequeños locales ubicados en la planta baja o al frente de sus viviendas familiares, con el correr del tiempo y el aumento de exigencias de producción, estos empresas familiares se vieron en la necesidad de habilitar nuevos locales, dividiendo los diferentes procesos de fabricación. Pero esta dispersión influía en los costos de producción. Es por ello que decidieron reunir en un solo local todo el proceso productivo, construyendo en pleno centro de la ciudad grandes edificios.

Ejemplo de ello es la evolución de tres de las principales empresas del sector: Adba Hnos., Jure Hnos., y Annan de Pergamino[23], así como otras empresas del rubro de menor envergadura que ampliaron sus instalaciones en el centro de la ciudad. Esto pudo constatarse en los Registros de Permisos de Construcciones de la Municipalidad de Pergamino, correspondientes al período 1960 / 1970, El análisis de esta fuente permitió identificar un listado de empresarios pertenecientes a la industria de la confección, y a partir de los datos correspondientes a los nombres de los propietarios, pudo comprobarse que algunas de las familias dedicadas al citado

22 Calderone M. y Sánchez V. (2015) Crecimiento de la ciudad de Pergamino en la década de 1960 y su vínculo con el desarrollo de la industria confeccionista local, en publicación de Actas del XV Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires Dr. Levene, La Plata 23 y 24 de abril de 2015.

23 Vale aclarar que tanto la empresa Adba Hnos como Jure Hnos comenzaron con sus emprendimientos familiares en la provincia vecina de Santa Fé, pero decidieron instalarse en la ciudad de Pergamino. Existen fuertes vínculos familiares entre los Adba, Jure y Annan que influyeron en esta decisión. Ver: **Sánchez, V.** (2015). "Análisis del proceso de integración socio-económica de los inmigrantes de origen sirio-libanés y sus descendientes en la ciudad de Pergamino, y su aporte al desarrollo de la industria confeccionista" (tesis de maestría). Maestría en Diversidad Cultural, Universidad Nacional de Tres de Febrero, CABA, Argentina.

rubro como Jure[24], Abda[25], Dinardo[26], Degleue, Piccione[27] y Annan, construyeron y/o ampliaron durante el período tanto sus viviendas familiares como locales y depósitos comerciales y hasta bloques de departamentos destinados a alquiler o venta.

La empresa Annan de Pergamino -pionera en la región[28] y destacada por la variedad y calidad de sus productos[29]- inicia un proceso de expansión sostenida hacia la segunda mitad de los años 50. Comienza entonces con la construcción acelerada del característico edificio de calle Merced, sobre las bases del ex teatro Verdi de Pergamino. En 1958, se proyecta la construcción de 7 pisos y al año siguiente, se proyectan 2 pisos más, completándose los 9 pisos del edificio actual existente, que se destaca por su altura en la arquitectura local.

Para inicios de la década del '60, al momento en que la empresa demanda mayor cantidad de mano de obra especializada, la disponibilidad de trabajadores en la población local era escasa y no tenían experiencia en el trabajo industrial. Esto trajo aparejado el movimiento de trabajadores de las zonas aledañas a la ciudad de Pergamino, hecho que puede constatarse en los datos

---

24 La empresa de la familia Jure, destacada por su especialidad en el rubro de lencería y corsetería, inauguró en 1966 una nueva planta industrial (Filus de Pergamino) a escasos 400 metros del corazón de la ciudad (Moreno 600), de 12 mil metros cuadrados distribuidos en una sola planta, a fin de hacer más efectivo el proceso productivo. Ver: S/A (17/3/1970), "Historia de una fábrica. Filus: desde hoy y para siempre". Revista Pergamino entre 15 días, p. s/n. Pergamino, Buenos Aires, Argentina.

25 La empresa Adba Hnos. inauguró en diciembre de 1969 su nueva y moderna planta de 3 mil metros cuadrados de superficie, distribuidos en dos pisos en ocupando casi media manzana en el centro de la ciudad (Echeverría 549-555). Alojaba 120 máquinas y 170 operarias, trabajando en doble turno (6 a 14 hs. y 14 a 20 hs.), además de 20 empleados dedicados a tareas administrativas, de venta y distribución. Ver: S/A (15/3/1968), "La firma Adba Hnos. construye nueva planta". Revista Pergamino entre 15 días, p. 8. Pergamino, Buenos Aires, Argentina; S/A (26/12/1969), "ADBA: Con A de adelante. La madurez de una joven empresa". Revista Pergamino entre 15 días, pp. 24-25. Revista Pergamino entre 15 días, pp. 24-25. Pergamino, Buenos Aires, Argentina.

26 La inauguración del edificio de Dinardo fue catalogado por la prensa local como "el más Importante Suceso Comercial de 1967". Ver: S/A (22/12/1967), "DINARDO: El más Importante Suceso Comercial de 1967". Revista Pergamino entre 15 días, p. 17. Pergamino, Buenos Aires, Argentina.

27 Hacia fines de la década del 60, la firma Piccione finalizó la construcción de una fábrica amplia y moderna, de dos pisos, en la céntrica manzana de Avenida de Mayo, Merced, Pinto y San Nicolás, con frente a Merced. Ver: S/A (10/8/1970), "A 20 años del comienzo. El afán de crecer". Revista Pergamino entre 15 días, p. s/n. Pergamino, Buenos Aires, Argentina.

28 En palabras del empresario Ernesto Muises: "ya se ha dicho que en gran parte la industria confeccionista crece y se «gigantiza» con la evolución de Annan". Ver Muises, E. (1969), *Op. Cit*. Para ampliar ver: Calderone, M., Saulino, C. y Turdó, M. J. (2013) "Annan de Pergamino: matriz de desarrollo y signo de identidad regional" publicado en Actas del 14° Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires. 9 de Julio, Buenos Aires, Argentina.

29 La empresa producía desde ropa de trabajo, hasta ropa interior, ropa fina, jeanería y prendas en cuero.

provistos por las fichas de empleados de la fábrica.[30]

Durante los años 60, la empresa Annan abrió una planta en el barrio Centenario (Juan B. Justo 2234) que, de acuerdo a la época, cumplió la función de depósito, planta de corte y planta de confección de prendas en cuero.[31] La planta se ubicaba sobre la arteria principal del barrio, en una zona de creciente movimiento comercial.

La elección de esa zona para ampliar las instalaciones de la fábrica de calle Merced no era casual. Para mediados de los años 60, el barrio Centenario era calificado por los medios locales como un "centro de trabajo y progreso en pleno desarrollo" que comenzaba a integrarse a la ciudad a partir del "progreso urbano" sin perder "su intransferible personalidad".

Pavimento, alumbrado, agua corriente y cloacas, por un lado; la edificación, el crecimiento comercial y fabril y el progreso de las instituciones del barrio, por otro, son los protagonistas de aquel proceso de unidad a través del cual la ciudad se integra hacia este sur afanoso y próspero, como hacia los restantes puntos cardinales. [32]

Gran parte de este crecimiento era producto, justamente, de la iniciativa privada que tomó como eje de desarrollo la avenida Juan B. Justo, donde se multiplicaron los locales comerciales y plantas fabriles alentados por el consumo de la clase trabajadora. Así, esta avenida fue adquiriendo "todas las características de una vía comercial, activa y rumorosa".

El barrio tiene sobre todo en la industria en él radicada una fuente propia de trabajo. A las fábricas de tinglados, silos, acoplados, implementos agrícolas, tejidos, muebles y confecciones se suman la carpintería de obras y metálica, talleres de carrozados y mecánicos, firmas constructoras, lavandería, estaciones de servicio, plantas de depósito de fertilizantes agrícolas y de fraccionamiento de gas, etc. Próximamente se instalará también una moderna planta de fabricación y envasamiento de bebidas gaseosas establecida desde hace varios años en nuestra plaza.[33]

---

30 Estas fichas fueron suministradas por un ex trabajador de la empresa: el señor Santos Solioz. Existen varios modelos de fichas, dependiendo del año de elaboración de las mismas. Se trata de rectángulos de cartulina en los que consta un modelo de ficha impreso, y cuyos ítems fueron completados a mano o en máquina de escribir. Estos documentos permitieron conocer distintos datos sociodemográficos sobre los trabajadores de la fábrica así como también su trayectoria dentro y fuera de la misma, por ejemplo, a través de los cambios registrados en los cargos ocupados, el estado civil, la cantidad de hijos menores de 18 años, los cambios de domicilio, entre otros. A partir de estas fichas se construyó una base de datos con el fin de recuperar -entre otras- sus referencias domiciliarias e identificar las zonas de radicación. En este momento, el trabajo de volcado de estos datos al mapa de la ciudad se encuentra en proceso de desarrollo.

31 De acuerdo a los testimonios recabados, ya para la primera mitad de los años 70, la planta se desocupa y queda paralizada.

32 S/A (7/6/1968), "Barrio Centenario. Más Allá del Arroyo… En la brújula de Pergamino la aguja imantada por el futuro señala el sur". Revista *Pergamino entre 15 días*, p. 6. Pergamino, Buenos Aires, Argentina.

33 *Ibidem.*

Los testimonios de ex trabajadores de la empresa Annan de Pergamino indican asimismo que muchos de sus empleados vivían del otro lado del arroyo, en la zona del barrio Centenario, e iban caminando en grupos hacia el centro de la ciudad, temprano por las mañanas y a su regreso de la jornada laboral, en su mayoría cruzando calles de barro y con poca iluminación. Esto muestra que por aquella época, las zonas alejadas del casco urbano padecían la falta de servicios de transporte que llegaran hasta los barrios más alejados o suburbios, así como la falta de obras públicas de pavimentado y el tendido de luminarias.

A modo de conclusión

Como ha podido observarse en el desarrollo del presente trabajo, la estructura urbana de Pergamino sufrió durante la década de 1960 una profunda transformación en cuanto a sus edificaciones y su trazado. Pero la misma, lejos de operarse según una planificación armónica, respondió a los efectos de la improvisación.

Lo que comienza siendo una necesidad resultante del crecimiento de la industria, termina siendo el puntapié del desarrollo edilicio de la ciudad.

Así como las empresas confeccionistas comenzaron instalando múltiples talleres en distintos lugares de la ciudad, para luego concentrar su producción en grandes edificios; lo mismo sucedió con la construcción de viviendas, que comenzó por la multiplicación de casas bajas, pero hacia la segunda mitad de la década del 60, se concentraron las viviendas en monoblocks o edificios de departamentos. Las construcciones industriales y civiles van creciendo siguiendo el mismo patrón de crecimiento en altura.

El análisis de los datos aportados por los Registros de Permisos de Construcciones de la Municipalidad de Pergamino, correspondientes al período 1960 / 1970 permitió evidenciar un importante número de nuevas construcciones -especialmente viviendas unifamiliares y edificios de departamentos- en toda la ciudad de Pergamino durante el decenio, particularmente en los años 1966 y 1967. Pudo corroborarse también que el crecimiento en altura se dió principalmente en la zona céntrica mientras que la aglomeración de casas bajas -viviendas de dos o tres ambientes de la clase trabajadora- genera nuevos barrios por fuera del límite urbano del momento. Este el caso del Barrio Centenario.

Otro aspecto del crecimiento que se pudo comprobar es la numerosa construcción de salones comerciales y depósitos. Esto confirma un acelerado crecimiento de la demanda comercial como se hace referencia en diversos artículos de las fuentes consultadas. De igual modo, los datos sobre la construcción de oficinas son signo de una fuerte demanda local de profesionales.

Ahora bien, si consideramos que se entiende por urbanización al desplazamiento de la población a zonas urbanas, más precisamente, al proceso por el que se incrementa la proporción de residentes urbanos y que ésta, tiene una relación directa con el desarrollo económico, podemos concluir que Pergamino en el decenio de 1960, gracias al fuerte desarrollo de la industria confeccionista amplió su urbanización.

Al realizar una observación profunda del mapeo, se puede determinar que siguiendo a Harris y Ulman (1945)[34] y en el caso particular del Barrio Centenario, el desarrollo espacial de la ciudad sigue el patrón de núcleos múltiples. Se llega a esta conclusión al verificar que el Barrio concentra en el período, no sólo nuevas viviendas residenciales, sino también locales comerciales, depósitos, oficinas y talleres, especialmente sobre su arteria principal, la Av. JB Justo, y calles aledañas, dando origen a lo que los citados autores denominan "nuevos centros" o "núcleos" con actividades características. Hoy, que el Barrio está consolidado, la condición de núcleo de la Av. JB Justo es evidente. En él se desarrollan actividades comerciales, industriales y administrativas en simultáneo a las del centro histórico de la ciudad.

34 Harris y Ulman (1945) en Linares, S. (2012), *Op. Cit*.

O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA HABITAÇÃO SOCIAL EM BRASÍLIA/DF.

IZADORA CARVALHO LANER

Universidade de Brasília (UnB)

izalaner@gmail.com

RESUMEN: O artigo analisa as primeiras políticas de habitação social executadas em Brasília, através do estudo da Vila Sarah Kubitschek, atualmente Taguatinga, primeira cidade-satélite consolidada na Capital, em 1958. Brasília poderia ter representado um novo cenário para a solução dos problemas relacionados à periferização das cidades. Contudo, consolidou-se uma cidade fortemente segregada, cuja desigualdade social é evidenciada através do distanciamento e dependência entre as Cidades Satélites e o Plano Piloto, ainda que as primeiras tenham conquistado certa autonomia.

Taguatinga foi construída a revelia do Plano de Lúcio Costa, onde afirmava que os migrantes residiriam na capital provisoriamente. Com a rápida expansão irregular em torno da cidade livre – em oito dias o assentamento possuía quatro mil moradores[1] – o Governo, preocupado com a proximidade em relação ao centro, realocou tal população a 20 km distantes do Plano Piloto, antecipando a criação de Taguatinga.

Para entender a abordagem do poder público na construção da habitação social em Brasília, analisaram-se as origens da intervenção do Estado na questão habitacional, no início do século XX, quando se tornou um problema de ordem pública. Até então, a intervenção mínima do Estado e a ação da iniciativa privada na habitação social levou a construção de cortiços precários insalubres, considerados como ameaça à saúde pública.

Tal discurso higienista foi utilizado pelas elites na expulsão da população de baixa renda para áreas distantes e isoladas do centro. O controle rígido dos cortiços levou a um processo de demolição que impulsionou a periferização nos centros urbanos.

A construção da política habitacional em Brasília, apesar de situar-se em outro contexto de ocupação, enfrentou problemas semelhantes aos da origem da habitação social. Buscou-se então traçar um paralelo entre esses dois momentos históricos, analisando as semelhanças entre a reforma higienista e a ocupação empreendida pelo governo na construção de Brasília.

---

1 Nair Sousa, Maria Machado, Luciana Jaccoud, "Taguatinga: o improviso do plano urbanístico e a pressão popular", in: Aldo Paviani (Org.), *Brasília: Moradia e Exclusão*, Brasília: Universidade de Brasília, 1996.

1. O contexto da habitação social no Brasil: Da origem da intervenção estatal, em fins do século XIX à Fundação da Casa Popular, em 1946.

A primeira crise habitacional em São Paulo ocorreu entre 1886 a 1900. Seu rápido desenvolvimento econômico e industrial provocou a urbanização acelerada, ocasionando o crescimento indiscriminado de loteamentos e aumentando a necessidade de infraestrutura urbana. A implantação de tais serviços, contudo, não acompanhavam as transformações pelas quais passava a cidade; havia uma significativa escassez de infraestrutura e saneamento, principalmente nos bairros mais pobres, que gerava uma situação de risco para a população. Durante a Primeira República, o Governo mantinha uma postura de não interferir diretamente, deixando de ofertar infraestrutura que acompanhasse o crescimento urbano na época. Essa função foi delegada à iniciativa privada; uma de suas ações mais importantes foi a Criação da Companhia Cantareira em 1877[2], encarregada pelo abastecimento de água e esgotamento sanitário em São Paulo.

As primeiras habitações populares construídas no Brasil, caracterizadas como cortiços e casas de cômodos, possuíam condições de precariedade semelhantes às habitações dos trabalhadores europeus durante a Revolução Industrial em meados do século XIX. A urbanização acelerada e o crescimento demográfico contribuíram para a situação degradante da moradia urbana. Tal foi o crescimento populacional que as habitações eram construídas ocupando o menor espaço possível, sem a oferta mínima de saneamento e conforto. Com relação à saúde, as dimensões reduzidas, a escassa iluminação e ventilação, provocando amontoamentos de indivíduos e coisas em espaços confinados, eram entendidas como condicionantes de um meio propício à geração de moléstias.[3]

1.1. A questão habitacional como um problema de saúde pública: As origens da intervenção estatal no campo da habitação social.

Os cortiços e casas de cômodos eram construídos visando maior economia, gerando moradias baratas à população de baixa renda e potencializando o lucro dos construtores e proprietários. Consistiam em cômodos de 11 a 18 m², dispostos ao longo de um corredor, abrigando famílias de até dez pessoas. Geralmente os cortiços possuíam apenas instalações sanitárias e hidráulicas coletivas.[4]

Correia detalha a visão construída, tanto pelo Estado quanto pela burguesia industrial, da moradia do pobre, entendida como uma ameaça constante não só à saúde pública, mas a 'moralidade' da sociedade burguesa. As condições de vida e moradia da população de baixa renda, para a classe dominante, incitavam os maus costumes e a promiscuidade, a falta de

2 Nabil Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil,* São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

3 Telma Correia, *Construção do Habitat Moderno no Brasil, 1870-1950,* São Carlos: RiMa Editores, 2004, p. 4

4 Bonduki, *op. cit.*

higiene e a propagação de doenças; havia o constante receio da proximidade entre os bairros mais valorizados e as áreas ocupadas por moradias populares.

Em termos morais, a casa do pobre era vista como ambiente promíscuo e embrutecedor, onde se originavam a imoralidade, os desvios, a mendicância e a revolta. Seus amontoamentos, misturas e sujeira eram vistos como absolutamente incompatíveis com uma vida familiar sadia e regrada. Por não ser um ambiente acolhedor, era responsabilizada por atirar seus moradores às ruas, aos bares e bordéis, onde se entregavam aos vícios, devassidão, ócio, enfim, a toda uma série de atividades marginais à sociedade do trabalho, que então a burguesia estava empenhada em construir. [5]

Apesar da precariedade dos núcleos urbanos da época, as habitações populares eram construídas apenas pela iniciativa privada. O que existia como intervenção pública no campo da habitação social até 1940 limitava-se à normatização das tipologias, onde os projetos habitacionais a serem construídos necessitariam da aprovação da municipalidade. Inexistia uma política pública na qual o governo se encarregasse de executar integralmente um programa habitacional, a fim de garantir aos trabalhadores moradia com condições mínimas de habitabilidade.

A intervenção do Estado através de leis consistia em regulamentar e especificar os tipos habitacionais a serem construídos, sujeitando as habitações populares às transformações do mercado imobiliário. Quanto melhores as condições de moradia, maior seria seu valor, impossibilitando que parte da população, cuja renda dependia de salários extremamente baixos, pudesse usufruir das condições mínimas de moradia exigidas.

O incentivo concedido às empresas privadas para a construção habitacional foi bem aceito e difundido desde o Império até a era Vargas. Para o poder público e os higienistas, era uma forma de favorecer melhorias no padrão de habitação popular; já a iniciativa privada visava apenas aumentar os lucros, visto que o Governo concedia diversos subsídios, incluindo a isenção de impostos para que as empresas financiassem a construção de habitações com um padrão de moradia mínimo recomendado pelos higienistas: a vila operária.

1.2. A contribuição da reforma higienista para o processo de periferização das cidades

Criaram-se, no final do século XIX, as Diretorias de Higiene, destacando a Diretoria de São Paulo e a Comissão de Inspeção de Cortiços do Bairro Santa Iphigenia, no Rio de Janeiro, para controlar a propagação de doenças epidêmicas e diminuir a insalubridade das habitações populares, vistas como os maiores focos de propagação. Suas ações foram consideradas por muitos estudiosos como violentas e equivocadas, agindo de forma imediatista e não atacando a base do problema, que seria a urbanização acelerada e desordenada, falta de habitações em

5 Correia, *op. cit.*, p. 8

condições mínimas de salubridade e a desigualdade econômica e social.

A partir da intervenção pública sanitária, verificou-se a intenção de eliminar os cortiços das áreas mais valorizadas. Até a primeira metade do século XX não houve, contudo, políticas que realocassem os moradores, deixando aos desabrigados a opção de ocupar áreas distantes dos centros por seu baixo valor imobiliário. As medidas higienistas, bem como a criação de normas construtivas aceleraram o processo de segregação espacial, agora com o incentivo do poder público.

> [6]A síndrome da epidemia trazia pânico à população urbana, justificando toda e qualquer medida que a Diretoria de Higiene e a Polícia Sanitária propusessem. A cidade ficou à mercê da ordem sanitária: a inviolabilidade do Domicílio tornou-se letra morta, casas foram interditadas, demolidas ou queimadas.

É importante reconhecer que as condições das habitações de baixa renda, no início do século XX, configuravam um problema real de saúde pública, relacionado à propagação de doenças como a febre amarela. A reforma higienista cumpriu importante papel ao transformar a problemática em uma questão governamental, possibilitando ações de controle social e sanitário. Contudo, a abordagem violenta e autoritarista da força policial e a apropriação do discurso higienista pelas elites tornaram-se instrumentos para a imposição de uma política de exclusão social.

O Conjunto de cortiços do Vale do Bexiga, cujo proprietário era o fazendeiro Francisco Barros, foi considerado um dos mais importantes assentamentos populares de São Paulo, em 1920. O principal edifício do conjunto, denominado "Navio Parado", correspondeu ao primeiro bloco habitacional da cidade e se tornou um símbolo da produção privada na habitação social. Apesar de clandestino, é um exemplo da reivindicação do direito a cidade por parte da população mais prejudicada com os efeitos da urbanização. Os moradores do complexo habitacional desenvolveram tal força interna que a própria polícia não conseguia adentrar no local, tampouco removê-los de suas moradias. Sua demolição, em 1948, para dar lugar à construção das unidades habitacionais programadas pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, o IAPS, marca o início do processo de provisão de habitações sociais pela esfera pública.[7]

1.3. A criação das vilas Operárias como modelo ideal de habitação

Acreditava-se, no início do século XX, que a situação de miséria e marginalização vivida pela população pobre era favorecida pelo meio. Corrigindo-se o meio – condições de moradia – seria possível melhorar a qualidade de vida da população. Surge, assim, um modelo de habitação ideal, sob a visão higienista dos sanitaristas e engenheiros da época. A partir da moradia ideal,

---

6 Bonduki, *op. cit.*, p. 32

7 Bonduki, *op. cit.*

foram construídas vilas operárias em todo o país, sobretudo nos grandes centros urbanos industriais, como Rio e São Paulo. A construção das vilas ficava sob o encargo das próprias indústrias, já que o objetivo era prover a seus operários habitações que atendessem às condições mínimas de habitabilidade.

Essa preocupação com a qualidade da moradia do operário e seu estado de saúde relacionava-se com o aumento de sua capacidade produtiva. A precariedade das habitações impossibilitava aos trabalhadores o descanso ao fim de uma longa jornada de trabalho, comprometendo sua eficiência. Segundo Bonduki e Colela, a criação de vilas operárias era favorável economicamente aos industriais, pois além de favorecerem um ambiente mais saudável aos trabalhadores, possibilitava exercerem certo controle sobre seu tempo livre.

Assim como em toda a história da habitação social no Brasil, a política de construção das vilas operárias contou com boas soluções, providas de infraestrutura, e outras que sequer respeitavam os padrões mínimos de higiene. Contudo, as vilas eram construídas em áreas periféricas, predominando o controle e a exclusão social. Como afirmou Colela,

> [8]Houve grandes diferenças entre as vilas, algumas contavam com habitações melhores, escolas, creches e outras mal possuíam casas, cujo padrão higiênico era duvidoso. Morar em casa de vila operária significava estar distante duplamente das lutas sindicais e políticas, uma vez que o imóvel estava atrelado ao emprego e localizava-se em áreas retiradas. Perder a moradia numa época de oferta escassa e cara era um luxo a que esses trabalhadores dificilmente poderiam se dar.

Os conjuntos habitacionais permaneceram sendo produzidos pela iniciativa privada até o surgimento da Fundação da Casa Popular. Como não havia um controle social dos aluguéis até a lei do inquilinato em 1942, estes eram submetidos à dinâmica do mercado imobiliário, definindo valores crescentes e incompatíveis com os salários dos trabalhadores, que já eram incapazes de suprir as necessidades básicas de subsistência. A Lei do inquilinato surge como medida de congelar o valor dos aluguéis para se tornarem compatíveis ao poder aquisitivo da população.

A atuação do Estado na questão habitacional, anteriormente à criação da Fundação da Casa Popular em 1946, esteve intimamente ligada ao pensamento higienista: a moradia do pobre era vista como uma ameaça a saúde pública e o governo intervêm a partir da regulamentação de um modelo ideal de habitação higiênica. Aliado a isso, as elites se apropriaram desse discurso para difundir a exclusão social: Os cortiços insalubres foram retirados dos centros forçando essa população a ocupar áreas distantes e isoladas, em condições precárias de infraestrutura. A partir de então, iniciou-se o processo de segregação espacial das grandes cidades, significativamente presente na política de construção das cidades-satélites em Brasília, que decorreu na implantação de Taguatinga, em 1958.

---

8 Patrícia Colela, *O que não mudou na habitação popular: dos cortiços a comercialização de moradias em Brasília*, Brasília: Universidade de Brasília, 1991, p. 27.

2. O processo de construção da habitação social em Brasília: O caso de Taguatinga/DF

A construção de Brasília poderia representar uma nova oportunidade para instaurar melhores condições de moradia a boa parte da população brasileira. O fato de se tornar um grande canteiro de obras ocasionou um elevado fluxo migratório para a região. Não se planejou, porém, que tal população residisse permanentemente na Capital. Não foram previstos assentamentos suficientes para atender à demanda populacional, gerando um crescente déficit habitacional antes mesmo da conclusão das obras do Plano Piloto. Restava aos migrantes à ocupação em áreas irregulares, próximas à Cidade Livre, que oferecia certo nível de atividades urbanas e serviços básicos.

Famílias vindas de todas as partes do país, em busca de melhores oportunidades, compunham o contingente habitacional das áreas invadidas. Os baixos salários e a especulação imobiliária impediam que essa população residisse nos assentamentos destinados aos trabalhadores, como a Vila Planalto e o acampamento da Cidade Livre.

Um dos principais fluxos migratórios que contribuiu para a construção de Brasília originou-se do Nordeste. Com seca de 1958, aliada à frágil estrutura econômica de baixos salários e agricultura de subsistência, grande parte da população nordestina migrou para outras regiões do país em busca da sobrevivência. Devido à falta de infraestrutura para abrigar toda essa população, proliferaram as ocupações irregulares nas proximidades do Plano Piloto, consideradas pelo Governo como áreas invadidas que precisavam ser removidas para locais mais distantes.

2.1. A construção das cidades-satélites como impulso à segregação espacial

A remoção das invasões para locais distantes e isolados do Plano Piloto impulsionou a periferização vigente até os dias atuais. O fato de estas invasões constituírem amontoados de habitações precárias e insalubres levou a inversão do Plano concebido por Lúcio Costa, com a construção antecipada das cidades satélites, iniciando um processo de segregação espacial. No Plano, as satélites constituíam uma solução para a expansão urbana, e só seriam construídas quando o Plano Piloto atingisse a demanda ocupacional para o qual foi pensado. Foi preciso, então, encontrar uma solução imediata para o déficit habitacional. Segundo Colela, afora raras exceções, a solução encontrada pelas autoridades, desde o início da construção de Brasília, para resolver problemas de "invasões", foi a erradicação para áreas distantes e desprovidas de infraestrutura.

Desde o início da construção de Brasília era notável, até mesmo por seus fundadores, a segregação social que acompanhou seu processo de consolidação. O Plano Piloto era definido por um padrão de vida impossível de ser mantido pelos operários, levando a expansão dos assentamentos irregulares. Havia um pensamento de que a permanência dos migrantes operários na capital, levando a reivindicação de uma ocupação legítima, foi a causa principal do crescimento desordenado de Brasília.

> [9]O crescimento da cidade é que ocorreu de forma anômala. Houve uma inversão que todos conhecem, porque o plano estabelecido era para que Brasília se mantivesse dentro dos limites para os quais foi planejada, de 500 a 700 mil habitantes. Ao aproximar-se desses limites, então, é que seriam planejadas as cidades-satélites, para que essas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Esse era o plano proposto, Mas ocorreu a inversão, porque a população a que nos referimos (os candangos) aqui ficou, e surgiu o problema de onde localizá-la (...). Daí a criação dos núcleos periféricos, para transferir as populações, dando terreno para que se instalassem de uma forma ou de outra. Como consequência, os núcleos transformam-se em verdadeiras cidades, as chamadas cidades-satélites, que tomaram o lugar das cidades-satélites que deveriam ocorrer. Assim, as cidades-satélites anteciparam-se à cidade inconclusa, cidade ainda arquipélago, como estava – agora já mais adensada mas ainda não-concluída. A cidade ainda está oca. Entretanto, dois terços da população de Brasília mora nessa periferia, o que foi, naturalmente, desvirtuamento.

Semelhante ao pensamento que levou ao desenvolvimento da reforma higienista nas principais cidades brasileiras, a configuração de assentamentos irregulares próximos ao Plano Piloto, onde situariam as residências mais nobres de Brasília, gerou certo receio na classe dominante, temendo que a área mais rica da cidade acabasse envolta em moradias populares. Assim como no higienismo, as "invasões" em Brasília eram entendidas como uma ameaça social, gerando graves impactos na configuração da cidade, evidenciando a ideia de exclusão social na qual foi consolidada.

2.2. Política de remoção dos assentamentos irregulares – O caso de Taguatinga

O crescente fluxo migratório para Brasília advindo do Nordeste, em decorrência da seca de 1958, está interligado a consolidação da Vila Sarah Kubitschek, origem de Taguatinga. Composta em sua maioria por nordestinos, a rápida expansão da invasão – em um período de oito dias, constituiu-se um núcleo habitacional de quatro mil moradores – passou a ser vista como um fator preocupante pela NOVACAP, em vista da possibilidade de se expandir ao redor do Plano Piloto. É importante destacar a situação precária de infraestrutura e moradia característica dos assentamentos irregulares na época, necessitando de uma solução assistencial imediata, correspondente à remoção antecipada da população para o local de implantação da primeira cidade-satélite do Distrito Federal, Taguatinga.

---

9 Lúcio Costa, *Considerações em torno do Plano Piloto de Brasília*, Brasília: I Seminário de Estudos Urbanos de Brasília, 1974, p. 26

[10]Ao longo da estrada Brasília-Anápolis, à direita de quem se dirige à cidade goiana defronte da cidade livre, cerca de quatro mil pessoas se instalaram em menos de oito dias. Moravam da maneira mais precária: Barracões de madeira velha, de lata, de folhas de zinco, de sacos de cimento. Não havia fossas. Nem água. Promiscuidade e falta de higiene. Tudo construído em poucos dias, principalmente durante a noite, para burlar a vigilância dos fiscais.

O assentamento da Vila Sarah Kubitschek era formado por migrantes que foram impedidos, pela Guarda Especial de Brasília, de adentrarem na Capital. Considerando a expansão descontrolada da Cidade Livre, o poder público utilizou a força policial para a contenção populacional na região, impedindo a entrada pela rodovia Brasília-Anápolis. Aconselhados a retornarem as suas cidades de origem, muitos optaram por se fixar nas margens da estrada, próximo a Cidade Livre, sob as mais precárias condições de vida.

Taguatinga surgiu como a primeira cidade-satélite planejada a ser construída em 1958, ainda que, na época, o assentamento "Cidade Livre", que deu origem ao Núcleo Bandeirante, já havia se consolidado como núcleo habitacional permanente. Proposta e construída pelo Governo para abrigar os moradores removidos da Vila Sarah Kubitschek, a distribuição dos primeiros lotes foi feita às pressas, antes mesmo da implantação de infraestrutura urbana. Os lotes foram cedidos a partir do direito de posse pelo comodato, por tempo determinado e com a promessa de que, futuramente, a área seria provida de serviços básicos como água, luz, esgotamento sanitário e pavimentação. [11]

As primeiras negociações entre a NOVACAP e os moradores da invasão, que levaram a implantação de Taguatinga, ocorreram no jantar elaborado em homenagem à JK, na Cidade Livre, em 31/05/1958. A população reivindicava a regularização da Vila Sarah Kubitschek, para se instalarem permanentemente na área. Os manifestantes, ao ficarem sabendo da presença de JK no jantar de homenagem na Cidade Livre, organizaram uma interferência. Avisado da intenção dos manifestantes, o Presidente foi aconselhado a não comparecer, enviando como seu representante o Engenheiro Ernesto Silva, então Diretor da NOCAVAP, para entrar em acordo com a população. Decidiu-se pela remoção dos moradores da invasão para o que seria a primeira cidade satélite de Brasília, denominada Vila Sarah Kubitschek na época de sua inauguração em 06/06/1958, passando por Santa Cruz de Taguatinga, até Taguatinga, como é conhecida atualmente.[12]

Munido de uma planta rascunhada, Ernesto Silva iniciou a distribuição de lotes em 05/06/1958. A política de remoção da invasão para a primeira cidade satélite de Brasília, a 27 km do Centro Administrativo, contou com a ação da Guarda Especial de Brasília, para controlar a expansão da ocupação, bem como na remoção das moradias para a área destinada, na periferia de Brasília.

---

10 Ernesto Silva, "Como nasceu Taguatinga", in Wílon Lopes, *Taguatinga tem memória,* Brasília: Comunidade, 1991, p. 52.

11 Alberto Bahout, *Taguatinga – Pioneiros e Precursores,* Brasília: Editora H P Mendes, 1978.

12 Bahout, *op. cit*.

A partir da leitura de relatos e depoimentos dos primeiros moradores de Taguatinga, é possível verificar uma postura violenta e autoritária nas ações da GEB, contribuindo para a resistência dos moradores à remoção. No primeiro dia, apenas uma família foi convencida a autorizar a remoção de sua moradia para Taguatinga.[13]

Daí as invasões, o recurso dos excluídos para permanecerem na área da nova capital, como uma maneira insistente de contribuírem para a grande obra, apesar dos inúmeros sacrifícios pessoais. Aliás, consta que durante a transferência da população da Vila Sarah Kubitschek para Taguatinga, naquela ocasião uma área desnuda de cerrado sob chuva, ocorreram problemas de doenças e óbitos familiares dos transferidos. Isso faz parte dos relatos anônimos de Candangos que presenciaram essa mudança e testemunharam cenas desconhecidas das páginas brilhantes e elogiosas da magnificência da arquitetura da Capital.[14]

Semelhante a construção das vilas operárias no início do século XX, as políticas habitacionais empreendidas em Brasília de remoção das invasões para áreas periféricas regulares com infraestrutura prevista, contemplavam apenas aos trabalhadores de baixa renda que possuíssem certo nível de estabilidade financeira, excluindo boa parte da população necessitada. Por isso, os assentamentos informais continuaram a se expandir em áreas próximas às cidades satélites já urbanizadas.

Nesse contexto, Taguatinga surge já com áreas de invasão, as Vila Matias e Vila Dumas, demonstrando que a forma como as políticas de habitação social foram programadas geravam a exclusão social, selecionando aqueles que teriam o privilégio da moradia legítima.

Apesar da precariedade que Taguatinga foi implantada, a cidade se consolidou como um núcleo urbano de grande importância para a região. Ainda que localizada a 20 km do Plano Piloto, é considerada atualmente o principal núcleo comercial do Distrito Federal. Segundo dados da Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan, em 2011, dos 41,7% da população de Taguatinga que exerce atividade remunerada, 28,7% desenvolve atividades comerciais. Passados 56 anos após sua fundação, em 1958, Taguatinga abriga cerca de 221 mil habitantes, correspondendo a 7,7% da população total do Distrito Federal, estimada em 2,852 milhões no ano de 2014, segundo dados do IBGE.

3. Considerações finais

A ideia de que o pobre e sua moradia representavam uma ameaça à saúde pública, além de graves impactos sociais, e por isso deveriam ser removidos para áreas distantes do centro, esteve presente tanto nas medidas de reforma higienista do final do século XIX e início do

13 *Ibid.*

14 Nair Sousa, Maria Machado, Luciana Jaccoud, *op. cit.*, p. 63.

XX, como nas políticas habitacionais consolidadas em Brasília, durante o período inicial de sua construção. Ao traçar um paralelo entre esses dois importantes recortes temporais na historiografia da habitação social no Brasil, é possível estabelecer uma relação entre a política higienista que levou a construção das Villas operárias no início do século XX e as políticas de criação das cidades-satélites periféricas em Brasília, especificamente Taguatinga. A periferização das cidades durante a reforma higienista perdurou por toda a história da habitação social no Brasil. Mesmo a construção de Brasília, que surge como um possível cenário para a adoção de novos rumos à política habitacional desenvolve-se sob um processo de segregação espacial pautado na exclusão social: os primeiros assentamentos de interesse social são removidos para áreas distantes do centro administrativo. A cidade configura-se a partir de um isolamento entre as cidades satélites, habitadas pela classe média e baixa, e o Plano Piloto, restrito como lugar de moradia à pequena parcela de maior renda.

As ações do Estado, tanto na reforma higienista, quanto na construção das cidades-satélites em Brasília, foram pautadas pela ideia de que a moradia do pobre constituía uma ameaça a saúde e a moralidade de uma sociedade que a classe dominante buscava construir. Em ambos os casos, a elite utilizou-se do pensamento higienista para difundir a ideia de exclusão social, receosa de uma configuração urbana que integrasse diversas classes sociais e econômicas. Com a retirada dos cortiços dos centros e a expulsão dos desabrigados para áreas periféricas, surge o processo de segregação espacial nos grandes centros urbanos.

Das primeiras intervenções públicas, com a normatização e controle social das moradias populares, surge o conceito de habitação ideal segundo os preceitos higienistas, reproduzido na construção das Vilas Operárias. A relação entre os preços elevados dos aluguéis e os baixos salários, até a criação da Fundação da Casa Popular em 1946, impediu que grande parte da população de baixa renda pudesse residir em tal modelo habitacional, contribuindo para a proliferação de cortiços clandestinos pelos excluídos. Da mesma forma, a política de habitação social que deu origem a Taguatinga só atendia a famílias de servidores de baixa renda que possuíssem certa estabilidade financeira, excluindo boa parte dos migrantes do direito à moradia. Taguatinga é então consolidada juntamente com a proliferação de invasões e favelas, ocupadas pela população excluída do direito à moradia. O que era para ser uma política de interesse social, que cumprisse com as condições mínimas de moradia a parcela da população mais necessitada, acabou se tornando uma política de exclusão social.

NOVOS EIXOS DE EXPANSÃO TERRITORIAL E O PARADIGMA DE OCUPAÇÃO NA CIDADE DE SÃO LUÍS – MA.

MARCIO RODRIGO DA SILVA PEREIRA.

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP.

marciopereira@usp.br

RESUMEN: A partir da 2ª metade do século XX, a cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, passou por várias transformações políticas, econômicas e sociais. De 1612 até a década de 1950, o núcleo urbano se desenvolveu muito pouco, tendo se concentrado basicamente numa área entre os rios Anil e Bacanga, e que ao longo dos séculos, foi se expandido em direção ao centro da Ilha de São Luís, por uma área denominada de Caminho Grande. Com a elaboração do Plano Rodoviário e do Plano de Expansão de São Luís, respectivamente de 1950 e 1958, e as ações por parte do Governo Federal de dinamização da economia local, com a criação do Porto do Itaqui e do Distrito Industrial, temos a construção de um grande sistema de infraestrutura viária, que determinou novos eixos de expansão urbana, entre elas, podemos citar: a ponte do São Francisco e a Barragem do Bacanga. A ponte proporcionou a ocupação da parte norte da cidade, que corresponde à parte da orla marítima, atraindo a classe com alto poder aquisitivo para os bairros do São Francisco, Renascença e Ponta D'areia. Enquanto, a Barragem ligou o centro a parte sul e oeste da Ilha, onde foram implantados o porto do Itaqui e o Distrito Industrial. Essas transformações, ocorridas na década de 1960, contribuíram para o início de um processo de segregação socioespacial, e direcionar as novas políticas urbanas que seriam criadas nas décadas seguintes, estruturando os conjuntos habitacionais e os deslocamentos para as áreas mais periféricas. Por fim, criou-se um novo paradigma de ocupação do território do município que definiu os novos eixos de expansão urbana da cidade de São Luís.

Introdução

O presente trabalho tem por objetivo apontar reflexões sobre aspectos políticos, econômicos e sociais que permitiram a criação de novos eixos de expansão urbana na cidade de São Luís, a partir da segunda metade do século XX. Um novo paradigma surge no processo de desenvolvimento urbano naquela época, tendo em vista a ocupação de novos territórios, resultantes de uma série de políticas públicas que propiciaram a implantação de meios de transportes e infraestruturas viárias, o que permitiu um aumento da escala de deslocamento no tempo e espaço.

Milton Santos[1] diz que o "forte movimento de urbanização que se verifica a partir do fim da Segunda Guerra Mundial é contemporâneo de um forte crescimento demográfico, resultado de uma natalidade elevada e de uma mortalidade em descenso". Nesse contexto, o processo de industrialização no Brasil tem relação direta com a urbanização e o crescimento populacional nas cidades brasileiras.

Na segunda metade do século XX, Maria Adélia[2] descreve sobre a política desenvolvimentista, proposta pelo Governo Federal, que tinha como objetivo realizar a integração do território nacional e criar áreas de dinamização econômica, contribuindo para as transformações urbanísticas e para o aumento populacional em determinadas cidades brasileiras. Esses planos, desenvolvidos a partir da década de 1950, determinaram diretrizes gerais para o cenário urbano da cidade de São Luís, e possibilitaram futuras transformações de comportamento da sociedade em relação ao meio em que vive.

As formas de estruturas sociais e territoriais apresentam relações que transcendem a estratificação social e o foco espacial. Nesse sentido, a construção social do termo "*motility*"[3] (CANZLER; KAUFFMANN; KESSELRING; 2008) nos apresenta uma análise na relação entre mobilidade espacial e social. Essa categoria descreve a capacidade potencial de coisas e informações, que são capazes de se deslocar no meio social e geográfico, e apresenta uma perspectiva inovadora sobre as mudanças na sociedade, o que nos permite rever determinadas questões nas ciências sociais.

Por fim, é de extrema importância entender a relação entre a mobilidade e o espaço urbano de uma forma mais ampla, considerando seu aporte teórico no campo sociológico e urbanístico, tendo em vista explicar, como um novo padrão de comportamento social surge a partir da 2ª metade do século XX na maior parte das cidades brasileiras, e se reflete até os dias de hoje na qualidade de vida da população, alterando de forma significativa a paisagem urbana, criando novos eixos de expansão urbana e trazendo resultados significativos na percepção do ambiente construído e das relações sociais da cidade de São Luís.

---

1 Milton Santos, *A Urbanização Brasileira.* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. p. 33.

2 Maria Souza, "O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente", in: Csaba Deák e Sueli Schiffer (eds.), *O processo de urbanização no Brasil*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010, pp. 111-168.

3 Weert Canzler, Vincent Kaufmann, Sven Kesselring, *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*, UK: Ashgate, 2008, p 3.

1. O desenvolvimento urbano e a mobilidade na cidade de São Luís

A cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, está situada na Ilha de São Luís, no Golfão Maranhense, entre as baías de São José e de São Marcos, com mais três municípios: Paço do Lumiar, Raposa e São José de Ribamar. Atualmente, a cidade de São Luís possui uma população de 1.014.000 habitantes e uma área de 834,79km², resultando numa densidade demográfica de 1.215,69 hab./km² (IBGE, 2010)[4].

A partir de 1940, São Luís começou sua expansão para além dos limites do centro antigo, que foi proporcionada com a implantação dos bondes elétricos até o bairro do Anil, da Ferrovia São Luís – Teresina, e a abertura de novas avenidas, como a Getúlio Vargas e João Pessoa, que facilitaram o deslocamento dos indivíduos, por meio de um transporte público, organizando a ocupação de um local, onde estavam situadas chácaras, quintas e sítios, que eram mais distantes do centro histórico. (LOPES, 2008)[5].

A cidade e o transporte, ao longo de sua evolução, se cruzam e se influenciam. Entretanto, geralmente esses estudos se reduzem a uma análise causal, em que um elemento funciona como causa e o outro como consequência. O transporte urbano não é apenas um elemento técnico introduzido, de forma mais ou menos coerente, no espaço público da cidade, sendo que se trata de uma construção social, na medida em que o aumento da velocidade tem introduzido novos conceitos de espaço e de tempo. Nesse sentido, Miralles-Guasch[6] afirma que:

> Superar el paradigma dela causalidade e introducir el de la dialéctica implica concebir que cada uno de ellos es continuamente produto del outro, y esto significa, como indica Oyón (1999), una relácion recíproca y circular em el tempo, em la que se subrayan las características temporales, espaciales y sociales de la relación entre la ciudad y los transportes urbanos. Este es um passo importante para entender como y por qué los ciudadanos nos movemos sobre um território vital que conocemos por ciudad. (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 11).

Essa transformação da escala de tempo e espaço nos deslocamentos realizados no meio urbano tem o transporte como elemento estruturador de novas relações sociais a serem desenvolvidas nas cidades. A mobilidade de coisas e pessoas de um local para outro dependiam do modo de transporte utilizado e a distância a ser percorrida entre esses lugares, assim com o surgimento do veículo motorizado, temos uma grande transformação na escala dessas viagens, já que as pessoas poderiam percorrer grandes distâncias em menos tempo.

No Estado do Maranhão, a partir de 1950, o crescimento dos municípios vai ser influenciado por ações do Governo Federal e Estadual, principalmente pela implantação de rodovias federais e

---

4 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, "Cidades: dados censitários de 2010". 2010. Disponível em: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=211130 [Acesso em: 04 de abril 2016]

5 *Ibid.*, pp. 29-32.

6 Carme Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte. El binômio imprefecto,* Barcelona: Editorial Ariel, 2002, p.11.

estaduais, que servirão como eixos de conexões entre diferentes cidades maranhenses e outras regiões brasileiras. A partir desse momento, São Luís surge como um polo de convergência, canalizando os fluxos migratórios do interior do Estado e que continuarão nas décadas seguintes. (FERREIRA, 2014)[7].

A infraestrutura de mobilidade pode ser utilizada para vencer os efeitos da desagregação espacial intrínseca na evolução da cidade, contudo o uso necessário dos meios de transportes cria uma estrutura social vinculada a um sistema econômico. Isso se converte num elemento integrado no conjunto de infraestruturas públicas necessárias, mas que não são suficientes para o desenvolvimento da cidade moderna, pois os meios de transportes são uma parte da envoltura socioeconômica que os utilizam em face de suas próprias necessidades e conflitos.

O Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita elaborou o plano de expansão da cidade de São Luís[8], que foi publicado em 1958. Naquela época, ele afirmava que a implantação da cidade ocorreu entre dois grandes rios, Anil e Bacanga, e a grande quantidade de igarapés, facilitava a pequena navegação como um dos meios de transportes mais favoráveis. Entretanto, o mar bravo era um inconveniente para a chegada das navegações no porto na área central da cidade, sendo assim, ele comenta que:

> É fácil concluir que boas estradas de rodagem, ligando as zonas rurais com a cidade e em articulação com os demais sistemas de viação (férrea, fluvial e marítima), constituirão um sistema básico para o desenvolvimento e o progresso da ilha de São Luís. (MESQUITA, 1958, p. 01)

Os estudos realizados na época, pelos órgãos públicos, demonstrava que a infraestrutura rodoviária seria a mais adequada para a expansão urbana, criando assim políticas públicas voltadas para atender essa necessidade da população, tendo em vista a ocupação de novos territórios. De acordo com Miralles-Guasch[9] (2002), o determinismo tecnológico surge como explicação da produção do espaço, e resulta em transformações urbanísticas significativas, que são vistas como uma evolução natural da sociedade. Mas que na verdade, essas estruturas urbanas podem ser planejadas, tanto do ponto de vista formal quanto funcional, dependendo do avanço da tecnologia empregada por parte do poder público, e que seria responsável na organização das atividades humanas e nas estruturações das relações sociais.

Atualmente, alguns autores como Canzler, Kauffmann e Kesselring (2008)[10] discutem que não podemos determinar que em nossa sociedade contemporânea, os objetivos dos deslocamentos

---

7 Antônio Ferreira, *A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?*, São Luís: EDUFMA, 2014, pp. 45-50.

8 Ruy Mesquita, *Plano de Expansão da Cidade de São Luís*, São Luís: 1958, p.1.

9 Miralles-Guasch, *op. cit*., pp. 37-38.

10 Canzler, Kaufmann, Kesselring, *op. cit*., p. 3.

se reduziriam a um só: o trabalho. É necessário superar a rigidez deste argumento, explicando que se tem desenvolvido uma relação entre o território urbano e os meios de transportes, por meio dos distintos paradigmas que estruturam essa relação tão complexa. A dimensão espacial abrange o campo urbano e morfológico, considerando diferentes dimensões, sendo assim o termo "*motility*" pode ser definido como:

> (...) the capacity of an actor to move socially and spatially. This is therefore reinforced by networks and can be defined as all forms of access obtainable (both technologically and socially), the skills possessed to take advantage of this access, and their appropriation (or what the actor does with this access and these skills). Consequently, motility is how an individual or group endorses the field of movement possibilities and uses them, also referring to intentionality. (Weert Canzler, Vincent Kauffmann, Sven Kesselring, 2008, p. 03)

A organização espacial do espaço urbano envolve atividades cotidianas e pontuais, dessa forma as políticas de transporte e a organização do território urbano podem funcionar como instrumentos de inserção ou exclusão. As configurações desse espaço, considerando a mobilidade urbana, nos leva ao homem moderno com atitudes que seguem um novo padrão de comportamento na sociedade. Sendo assim, a mobilidade é uma soma de deslocamento realizada pelos indivíduos, por isso a sua análise não pode ser apenas voltada ao transporte, mas devemos incluir pessoas como elementos principais da ação.

A mobilidade urbana como instrumento de política por parte do Poder Público é de extrema importância para a sociedade urbana, em o tempo é algo mais valioso para os seus indivíduos. A percepção social dos seres humanos sofreu impacto significativo, pelo fato de conseguir ultrapassar as barreiras físicas e territoriais, por meio de inovações tecnológicas oriundas do processo de industrialização, que abrangem princípios gerais do sistema capitalista, refletidos na face econômica, política e social de nossa sociedade.

John Urry[11] (2007, p. 03) diz que "o mundo inteiro está em movimento, com inúmeros meios de transporte e comunicação, como: mensagens, textos, websites, ônibus, carros, trens", entre outros. A escala dessas viagens é imensa e existem múltiplos aspectos de mobilidade envolvidos na sociedade contemporânea, e considera como atores desses deslocamentos: os aposentados, os executivos, os estudantes internacionais, membros de diáspora, turistas, celebridades do esporte, terroristas, escravos, entre outros.

Analisando os vários sentidos de mobilidade, devemos examinar as mais variadas consequências para diferentes pessoas e lugares que podem interferir de formas variadas na vida social. As novas tecnologias de transporte e comunicação caracterizam as sociedades modernas, no entanto uma consequência dessa situação significa que o movimento físico pode em certas ocasiões ser menos necessário. Nesse sentido, John Urry[12] (2007, p. 110) aponta que:

---

11 John Urry, *Mobilities,* Cambridge, Inglaterra: Polity Press, 2007, p. 3.

12 *Ibid*., p. 110.

> The car system is more a way of life, a way of organizing economic, social and cultural life that only in part involves the movement of people from place to place. It is, as we will see, an autopoetic system, extraordinarily adaptive, expanding and able to dominate other system by continuously transforming the environment wthin which the others operate.

As motivações de aquisição e de consumo são alteradas, pois sofrem interferência dos fluxos de mobilidade e suas consequências nas dinâmicas culturais, econômicas e políticas da sociedade contemporânea. Atualmente, a vida social globalizada envolve deslocamentos físicos e virtuais, que criam novos tipos de relações presenciais ou não presenciais, que são mediados por bens e serviços que organizam a circulação de pessoas, além de objetos e informação, em variados alcances espaciais e com velocidades distintas. (URRY, 2008)[13].

Na cidade de São Luís, basicamente a ocupação urbana ficou restrita ao núcleo fundacional de 1612 até 1950, a cidade cresceu numa pequena área geográfica, entre os rios Anil e Bacanga. As propostas contidas no Plano de Expansão da Cidade de São Luís, de 1958, tinham muito do que foi proposto no Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, elaborado oito anos antes pelo engenheiro Ruy de Mesquita, entre essas proposições estava à indicação da construção de uma ponte sobre o rio Anil, ligando o Centro Histórico ao que seria o atual bairro do São Francisco.

Na imagem 03, temos o mapa com as vias de deslocamento no meio urbano, que foi elaborado por Mesquita. Ele apresentou elementos viários, tais como: avenidas ou estradas de rodagem e de ferro existentes, as estradas projetadas e os acessos para municípios vizinhos. Um ponto interessante é a proposta de uma via na orla marítima situada entre a região do Calhau e do Olho D'água, onde atualmente existe a Avenida Litorânea. A partir desse momento, percebemos que muito do que foi proposto no plano não foi executado logo de imediato, sendo necessárias longas décadas para a execução de algumas proposições.

Também foram indicadas as construções de pontes sobre o Rio Anil e Bacanga. Ultrapassar a barreira do Rio Anil significava permitir o deslocamento das pessoas, por meio de veículos automotivos, do centro (núcleo fundacional) para a parte norte da ilha, ocupando as áreas situadas entre a orla marítima e o rio Anil.

A ponte e a barragem sobre o rio Bacanga buscavam ligar a parte central histórica com a parte sul e sudoeste da Ilha, onde mais tarde seriam implantados o porto do Itaqui e um distrito industrial. Foi realizado um aterro e uma barragem, que até hoje é a única infraestrutura rodoviária que permite o deslocamento mais rápido do Centro Histórico para essas áreas. O núcleo fundacional da cidade de São Luís tornou-se um eixo de conexão intermediária entre os deslocamentos da zona norte para a zona sul da cidade.

---

13 John Urry, "Moving on the mobility turn", in: vários autores, *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective,* UK: Ashgate, 2008. pp. 13-24.

Ruy de Mesquita[14] descreveu aspectos positivos na ligação da cidade com a área do Itaqui e Maracanã, que de certa forma contribuiria para conservar o acervo edificado do centro histórico e facilitaria o fluxo de veículos fora da área do núcleo fundacional da cidade. Epitácio Cafeteira[15] na sua obra "Reviver" reforça a ideia de que a construção de pontes sobre o rio Anil e a Barragem do Bacanga seriam fatores importantes para a conservação do acervo arquitetônico do Centro Histórico, que posteriormente seria tombado pela Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO).

Para Carlos Burnett[16], essa nova proposta urbanística conserva o caráter dos eixos rodoviários apresentados no plano rodoviário de 1950, propôs uma separação nas funções da cidade e direcionou o crescimento da cidade para novos territórios. O II Plano Nacional de Desenvolvimento já apresentava intenções de políticas voltadas para a preservação de centros históricos das cidades brasileiras, para isso foi proposto "*a ordenação da ocupação da orla marítima, preservando-se o patrimônio histórico e valorizando-se a beleza paisagística, com vistas ao desenvolvimento do turismo interno e internacional*". (BRASIL, 1974, p.70)[17].

O plano de expansão para o desenvolvimento de São Luís de 1958 criou um desenho urbano na área compreendida entre o Rio Anil e o mar, propondo um zoneamento para ocupação desse novo território, de acordo com a renda do indivíduo. Algumas áreas foram destinadas para implantação de edificações voltadas ao lazer e cultura, centros comerciais e regiões bancárias, que representariam um símbolo da consolidação do sistema capitalista nesse processo de produção do espaço urbano.

O zoneamento proposto para a ocupação desse novo território, apesar de não ter sido o seu objetivo principal, apresentou alguns aspectos que podem ter contribuído para um processo de segregação socioespacial, já iniciado naquela época e que hoje é facilmente percebido na cidade de São Luís. Além disso, esse instrumento contribuiu para um novo padrão comportamental na sociedade, em que a classe com mais alto poder aquisitivo buscou ocupar áreas com características exclusivas locacionais e até mesmo de paisagens naturais, permitindo a valorização do solo urbano, que contribuiu para o início do processo de especulação imobiliária.

Segundo Flávio Villaça[18] as cidades brasileiras litorâneas têm, em grande parte, suas orlas marítimas ocupadas pelas camadas de mais alta renda. As razões que levam a essa ação de ocupação das praias, surgem nas décadas finais do século XIX, quando começou a se desenvolver

---

14 Mesquita, *op. cit.*, pp. 1-7.

15 Epitácio Cafeteira, *Reviver,* Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1994, pp. 97-102.

16 Carlos Burnett, *Urbanização e desenvolvimento sustentável. A sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão,* São Luís: Editora UEMA, 2008, pp. 125-126.

17 Brasil. "Lei nº. 6.151, de 4 de dezembro de 1974. Dispõe sobre o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para o período de 1975 a 1979", 1974. Disponível em: http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/492 [Acesso em: 4 de abril de 2016]

18 Flávio Villaça, *O Espaço intra-urbano no Brasi*, São Paulo: Fapesp, 2001, pp. 161-177.

no Rio de Janeiro um hábito já difundido na Europa: o banho de mar. Com as praias saneadas, essa transformação cultural se difundiu e começou a ser valorizado um atributo do sítio natural até então desprezado, a proximidade à praia e a vista para o mar.

As diretrizes do Plano de Expansão de Ruy de Mesquita de 1958 propõe uma nova forma de ocupação do território, seguindo aqueles princípios urbanísticos de outras cidades litorâneas brasileiras. O zoneamento define funções específicas no território, com a finalidade de organizar os usos e ocupação do solo urbano, entretanto, se não utilizado de maneira adequada, pode causar a valorização da terra e definir zonas de segregação socioespacial na cidade. Um novo padrão cultural se incorpora na vida urbana de São Luís, definindo características de exclusividades de uso do mercado imobiliário e incentivando a verticalização nesses novos territórios. Raquel Rolnik[19] afirma que:

> (...) a verticalização tem sido uma estratégia para atualizar áreas altamente valorizadas da cidade e a expressão (juntamente com os loteamentos exclusivos) de um dos extremos de um mercado dual. O outro extremo, às vezes mais lucrativos que os próprios empreendimentos ricos, era a expansão não regulada na zona rural. (ROLNIK, 1997, p. 129)

O plano de expansão da cidade de São Luís do ano de 1958 forneceu subsídios para o próximo Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, que foi instituído pela Lei nº. 1332, de 27 de dezembro de 1962, e o futuro plano diretor de 1975. Essa perspectiva de ocupação advinda da década de 50 influenciou a elaboração de novas políticas e legislações urbanas, sendo instituído um novo modelo de comportamento social no meio urbano, que se refletia na paisagem urbana construída. O Plano Diretor de São Luís de 1975 apresentaria um esforço no sentido de fornecer à cidade os elementos básicos para um processo de planejamento coerente.

Sven Kesselring[20] nos diz que a vida moderna reconfigura e reestrutura permanentemente os elementos materiais, sociais e espaciais no ambiente das pessoas. Esses princípios da sociedade moderna surgem em São Luís sobre a construção de novas vias, que possibilitariam à ocupação de novos territórios, oferecendo à cidade uma visão do futuro, reforçando um modelo de desenvolvimento.

Esses eixos norteadores da nova expansão urbana, tais como: as pontes sobre o Rio Anil e a barragem do Rio Bacanga, seriam mais tarde interligados com o Anel Viário, construído em volta do Centro Histórico. Por fim, as futuras intervenções rodoviárias, propostas pelo Poder Público, serão estruturas marcantes que definirão as futuras diretrizes de novas políticas urbanas de uma nova São Luís que estaria por vim no século XXI.

---

19 Raquel Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo,* São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997, p. 129.

20 Sven Kesselring, "The Mobile Risk Society", in: vários autores, *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective.* UK: Ashgate, 2008. p.77.

Considerações finais

Compreender que as cidades são organizadas seguindo princípios modernos e que se tornam cada vez mais um cenário de múltiplos deslocamentos traz uma perspectiva de futuro que precisa ser observada com uma maior profundidade, considerando fatores sociais, políticos e econômicos. Essas novas características tornam-se cada vez mais recorrentes, devido ao aumento de deslocamentos de pessoas, coisas e ideias, em grandes distâncias num curto espaço de tempo.

A sociedade moderna é mais do que uma sociedade em movimento, observamos uma construção política e social relacionadas com um mundo de fluxos. Nas últimas décadas do século XX, a cidade de São Luís passou por grandes transformações urbanas e sociais que foram refletidas na sua paisagem construída. A infraestrutura viária planejada e executada proporcionou o surgimento de um novo paradigma em relação à ocupação do território, resultando na expansão urbana em direção a parte norte e sul da Ilha de São Luís, em que a classe de alto poder econômico, passou a se situar na orla marítima, enquanto a classe baixa foi direcionada para a parte oposta.

A infraestrutura viária contribuiu para determinar como os novos territórios seriam urbanizados e destinados a uma parte específica da população urbana da cidade de São Luís. Por fim, demonstra-se que a mobilidade urbana não é apenas uma ferramenta tecnológica para promover o simples deslocamento de pessoas no espaço, mas que deve ser visto como um novo paradigma das ciências sociais, que estabelece padrões comportamentais em nossa sociedade contemporânea.

A EXPANSÃO URBANA NO VETOR NORTE DE BELO HORIZONTE ENTRE AS DÉCADAS DE 1940 E 1960.

RICARDO JOSÉ GONTIJO AZEVEDO (APRESENTADOR)**; DENISE MARIA RIBEIRO TEDESCHI; MALENA SILVA NUNES.**

Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET/MG

ricardogeop@yahoo.com.br; dedetedeschi@yahoo.com.br; malena_nunes@yahoo.com.br

RESUMO: O presente artigo apresenta a dinâmica histórica de expansão urbana de Belo Horizonte (capital do Estado de Minas Gerais, Brasil) em direção à porção norte do município, com a criação de grandes empreendimentos pelo poder público. O recorte temporal da pesquisa se dá entre os anos 1940, com a criação do complexo de turismo e lazer no entorno da Lagoa da Pampulha, e a década de 1960, período de efetiva ocupação do campus da Universidade Federal de Minas Gerais pela comunidade acadêmica. Nossa investigação está centrada nas mudanças da estruturação urbana promovidas pela instalação de grandes projetos de infraestrutura que consolidaram o caráter metropolitano da capital mineira nas décadas de 1960 e 1970, incorporando o vetor norte do município à nova configuração metropolitana de Belo Horizonte. Dentre esses empreendimentos, destacam-se as instalações do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade, do complexo turístico da Lagoa da Pampulha, do Campus da Universidade Federal de Minas Gerais e do Estádio Governador Magalhães Pinto. Buscamos compreender o contexto histórico do planejamento urbano da época, bem como a importância da política desenvolvimentista na consolidação da expansão urbana no Vetor Norte do município. Observamos que o poder público teve grande relevância na criação de um projeto de desenvolvimento pautado na industrialização e modernização da cidade, demonstrando assim que a ideologia da modernização norteou a política urbana naquele período. Destaca-se também a especulação imobiliária decorrente do rápido processo de urbanização, bem como o pouco comprometimento do Estado em minimizar as desigualdades socioespaciais.

PALAVRAS-CHAVE: Belo Horizonte; região da Pampulha; expansão urbana, planejamento urbano.

Introdução

A história de Belo Horizonte teve início com a necessidade de se criar uma nova capital para Minas Gerais, compatível com a projeção político-econômica adquirida pelo Estado durante a instituição da República e com o ideal civilizador moderno, no fim do século XIX. A decadente região mineradora, com a estrutura colonial da capital Ouro Preto, não agradava os agentes econômicos que buscavam uma renovação política. Assim, a construção da nova capital estava associada ao surgimento de novas forças produtivas, formadas pela oligarquia agrária da Zona da Mata e do sul de Minas, que lutavam pela obtenção de poder político correspondente à sua relevância econômica.

Após amplo estudo das localidades que poderiam sediar a construção da nova capital e extensivas discussões políticas em âmbito legislativo, optou-se pela escolha da região por Belo Horizonte. Projetada pelo engenheiro Aarão Reis, a *Planta Geral da Cidade de Minas* foi aprovada em abril de 1895. Após poucos anos de intensa construção, a Cidade de Minas (posteriormente Belo Horizonte) foi inaugurada em 12 de dezembro de 1897.

A pesquisa teve o objetivo de analisar a expansão urbana verificada no Vetor Norte de Belo Horizonte entre as décadas de 1940 e 1960, período que antecedeu a instituição da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) pelo Governo Federal em 1973.

Considera-se neste trabalho como Vetor Norte a área que hoje corresponde às regionais administrativas da Pampulha, Norte e Venda Nova[1]. No entanto, a área das atuais regionais Norte e Venda Nova eram, no período analisado pela pesquisa, pouco integradas ao tecido urbano de Belo Horizonte. Desse modo, o foco deste trabalho será a expansão urbana na área atualmente denominada como Regional Pampulha, que conquistou expressiva relevância após grandes empreendimentos instalados pelo poder público.

Até a década de 1930, o Vetor Norte era fortemente marcado pela produção agropecuária. Entretanto, por meio da idealização estética e cultural advinda com o movimento modernista, buscou-se um projeto político voltado à modernização de parte dessa região. No caso da Pampulha, o processo de expansão urbana por meio de um projeto moderno era alimentado pelo desejo desenvolvimentista de dar evidência à modernização.

Destaca-se que Belo Horizonte contou com acentuada expansão urbana no período de 1930 a 1945, notadamente fora do perímetro urbano e para áreas que não haviam sido previstas pela Comissão Construtora, responsável pela fundação da capital mineira. A hipótese deste trabalho é que o crescimento urbano em direção ao Vetor Norte teve grande relevância na consolidação da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

---

1 A criação de nove regionais administrativas ocorreu com o decreto nº 4523, de 12 de setembro de 1983. Na época de inauguração de Belo Horizonte, a área que hoje corresponde à regional Venda Nova fazia parte do município de Santa Luzia, e só foi incorporada ao município de Belo Horizonte em 1948, pela Lei Estadual nº 336/1948.

Metodologicamente, a pesquisa bibliográfica foi amparada por uma análise qualitativa das principais publicações associadas ao Vetor Norte da capital mineira, especialmente sobre a região da Pampulha, e ao processo de metropolização de Belo Horizonte, empreendido pelo projeto desenvolvimentista viabilizado pela industrialização. Com a finalidade de facilitar a compreensão da dinâmica que levou à expansão urbana e à consolidação da Região Metropolitana, optou-se por uma análise composta por três períodos (décadas de 1940, 1950 e 1960) que se complementam e juntos constroem a história urbana que antecedeu a configuração metropolitana de Belo Horizonte.

Gênese da ocupação do Vetor Norte

Nas áreas rurais de maior relevância socioeconômica do Vetor Norte haviam fazendas e glebas dedicadas à produção agrícola, cuja nucleação às margens do Ribeirão Pampulha era composta por colonos portugueses e imigrantes italianos. Com o adensamento dessa região, a localidade passou a ser conhecida como Santo Antônio da Pampulha. Esses agricultores contribuíram para a formação de um importante bolsão de abastecimento de Belo Horizonte no início do século XX. Da convivência desses colonos surgiram os primeiros bairros, hoje conhecidos como Jaraguá, Dona Clara e Liberdade. Após a construção da represa e a criação do Complexo da Pampulha surgiram os bairros Santo Inácio, São Bernardo e Aeroporto.[2]

A região da Pampulha pertencia à zona agrícola no plano da capital e tinha no Mercado Municipal seu principal estímulo para as primeiras iniciativas voltadas ao parcelamento do solo. Dentre os primeiros registros da localidade de Santo Antônio da Pampulha destaca-se a Planta Cadastral produzida em 1928 por Manuel dos Reis, um antigo morador da área. Sua finalidade era assegurar a posse da terra, já que a região se tornava disputada por especuladores imobiliários em função de sua promissora localização, entre a área urbana de Belo Horizonte e a nucleação de Venda Nova. Essas glebas cadastradas tinham em média dois a quatro mil hectares, despertando o interesse dos empresários pela sua potencialidade econômica.[3]

Juntamente ao cadastro das glebas, Manuel dos Reis registrou as principais vias que interligavam os pequenos núcleos da região. Entretanto, a ausência de meios de transporte mais eficientes resultava em um relativo isolamento da região, com o desenvolvimento de um modo de vida peculiar, predominantemente agrícola e com forte tradição religiosa. O maior contato dessa nucleação, posteriormente conhecida como Pampulha Velha, era com a região de Venda Nova, para participação em festas e comemorações religiosas. [4]

---

2 Celina Borges Lemos, "Belo Horizonte nas décadas de 1940/1950 e o impacto da Pampulha", en Mariângela Castro; Silvia Finguerut (eds.), *Igreja da Pampulha: restauro e reflexões*, Rio de Janeiro, Fundação Roberto Marinho, 2006, pp. 60-73.

3 *Ibid*.

4 *Ibid*.

A partir da segunda metade da década de 1930, com o desenvolvimento urbano na região, o Governador Benedito Valadares criou uma série de obras de infraestrutura em saneamento e abertura de vias, como a Avenida da Pampulha, depois nomeada Avenida Antônio Carlos, que ligava a região da Pampulha ao centro da cidade.

Em 1933 foi concluído o campo de aviação da Pampulha, que no início tinha seu uso restrito aos aviões militares. Somente em 1937 a empresa *Panair do Brasil* começou a operar voos comerciais para outras capitais.[5]

Em 1936, sob a gestão do prefeito Otacílio Negrão de Lima (1935-1938), teve início o projeto de construção de uma represa, com a intenção de minimizar os problemas de abastecimento de água da região em expansão. Além disso, o projeto visava à criação de um lago artificial para a prática de atividades de lazer. Destaca-se que a represa situava-se à margem esquerda da Avenida da Pampulha, enquanto a região da Pampulha Velha localizava-se à direita da via. A construção da represa foi o marco inicial para a urbanização da região, hoje denominada Bacia da Pampulha. [6]

À medida que a região se desenvolvia, as diferenças entre a Pampulha Velha e a Pampulha se tornavam evidentes. A Pampulha Velha nasceu com base no senso de comunidade, de forma espontânea, com base no desenvolvimento de práticas socioculturais cotidianas. Já a região designada como Bacia da Pampulha teve sua origem por meio da construção da barragem, inaugurada em 1938, com uma realidade sociocultural muito distinta da Pampulha Velha.

A década de 1940 e o projeto modernizante da Pampulha

A continuidade do projeto da Pampulha se deu sob o governo do Prefeito Juscelino Kubistchek (1940-1945), que no início de seu mandato escolheu a Pampulha como principal meta de governo. Sob a justificativa de ampliar a área da represa para atender à expansão urbana, e animado com o dinamismo que a região apresentava, Juscelino Kubistchek, contando com o apoio do Governador Benedito Valadares, defendeu que a Pampulha deveria ter atenção especial do poder público para fomentar a modernização da cidade a aproveitar as possibilidades da região. Afirmou ainda que a Pampulha representava um novo tempo para a capital e seria a representação de seu projeto de governo.[7]

Em termos de infraestrutura viária, Kubitschek efetuou a remodelação da Avenida Antônio Carlos, por meio da modernização de seu traçado e pavimentação com alvenaria poliédrica nos

5 PLAMBEL, Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, *O processo de desenvolvimento de Belo Horizonte: 1897-1970*, Belo Horizonte, Plambel, 1979, 336p.

6 Lemos, *op. cit*.

7 *Ibid*.

dez quilômetros que ligam a Lagoa da Pampulha à Praça Sete de Setembro, no Centro de Belo Horizonte. Ademais, procedeu à abertura e regularização da Avenida Getúlio Vargas (depois Avenida Otacílio Negrão de Lima), integrando-a com a Avenida Antônio Carlos, circundando todo o lago em uma extensão total de 18 quilômetros.[8]

No início dos anos de 1940, com o objetivo de modernizar a cidade, Kubistchek convidou o arquiteto e urbanista Donat Alfred Agache para elaborar um diagnóstico de Belo Horizonte e identificar as potencialidades para a Pampulha. O urbanista apontou uma desorganização do tecido urbano, reafirmou a necessidade de uma planificação da cidade e constatou um grande déficit habitacional. Sugeriu, então, que a Pampulha pudesse servir para minimizar essa carência habitacional por meio da criação de uma cidade satélite na região, localizada a dez quilômetros da área central.[9]

Entretanto, "Juscelino preferiu criar um bairro de elite, balizado por um lago artificial, pontilhando suas margens com equipamentos de lazer e turismo".[10] Assim, a vontade política de deixar um legado modernista para a capital mineira foi maior que a necessidade de minimizar os problemas habitacionais de Belo Horizonte.

Observa-se o papel do Estado na consolidação da região da Pampulha em cartão postal da cidade, favorecendo a expansão urbana em sua direção por meio de novos loteamentos distantes da área central. Esse modelo de urbanização favorecia a especulação imobiliária por permitir a expansão do tecido urbano permeado por vazios urbanos, dotados de infraestrutura em seu entorno, gerando grande valorização no preço da terra urbana.

Embora já tivesse uma zona industrial a noroeste da área central de Belo Horizonte, em 1941 foi criada na região oeste a Cidade Industrial Juventino Dias, no então Distrito de Contagem. A configuração do que viria a ser a Região Metropolitana de Belo Horizonte começou a se concretizar nesse período.

> Com a implantação da Cidade Industrial Juventino Dias (que nesse período fica praticamente desocupada) e do complexo de lazer da Pampulha e a abertura de diversas vias que reforçam a configuração rádio-concêntrica da cidade, presidida pelo eixo Norte-Centro-Oeste, começa a esboçar-se a forma urbana da futura Aglomeração Metropolitana.[11]

Assim, "o Projeto Pampulha representava, ao lado da implantação da Cidade Industrial no vetor Oeste, a inserção de Minas Gerais na era do desenvolvimento urbano moderno."[12] A autora

---

8 Lemos, *op. cit*.

9 Lemos, *op. cit*.

10 Hugo Segawa, *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*, São Paulo, EDUSP, 1999, p.98.

11 PLAMBEL, Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, *A estrutura urbana da RMBH, Volume 1, O processo de formação do espaço urbano da RMBH*, Belo Horizonte, Plambel, 1986, p. 67.

12 Lemos, *op. cit*., p. 69.

destaca ainda que "a região da Bacia da Pampulha representava, segundo o urbanista Agache, um dos principais vetores de crescimento da cidade".[13]

Buscava-se um plano para transformar a Bacia da Pampulha no principal ponto turístico de Belo Horizonte, por meio de um projeto de reestruturação urbana que a colocaria como um marco de prosperidade e grande legado deixado pelo prefeito Juscelino Kubitschek. Para viabilizar esse projeto, a associação dos governos estadual e municipal solicitou ao arquiteto Oscar Niemeyer um plano de urbanização e ocupação da orla da Lagoa. O projeto apresentado por Niemeyer era composto pela implantação de um Cassino, da Casa do Baile, do Iate Golfe Clube, da Igreja São Francisco de Assis e do Hotel da Pampulha. Com exceção do hotel, que não chegou a ser construído, as demais obras do complexo foram rapidamente projetadas e construídas.[14]

Em 1943 ocorreu a inauguração do Complexo da Pampulha, composto pelas obras de Oscar Niemeyer que se tornaram conhecidas nacionalmente e ganharam projeção internacional como símbolo do modernismo.

Paralelamente à construção do Complexo da Pampulha, Kubitschek começou a implantar um plano urbanístico para a região por meio da adaptação da proposta do urbanista Alfred Agache. Enquanto Agache visou a implantação de uma cidade-satélite voltada à população de baixa renda, o prefeito voltou seu projeto de urbanização para camadas mais abastadas da sociedade. A partir de 1946, serviços de arruamento foram realizados na região, formando um anel periférico de ocupação na maior parte da orla da Lagoa, representando as primeiras formações dos bairros que atualmente existem na região.[15]

Entretanto, havia uma clara separação entre os dois lados da Região da Pampulha. A porção à esquerda da Avenida Antônio Carlos, composta pelos bairros situados ao redor da lagoa, hoje conhecidos como São Luiz, Bandeirantes, Braúnas e Jardim Atlântico, era voltada à população de maior poder aquisitivo. Já a parte situada à direita da Avenida Antônio Carlos, região conhecida como Pampulha Velha, composta pelos bairros atualmente denominados Liberdade, Santa Rosa, Dona Clara e Jaraguá, era habitada por população de renda mais baixa, com relativo isolamento da área central da cidade e do Complexo da Pampulha.

> Enquanto se fazia a ocupação da margem esquerda da Avenida Antônio Carlos, sua margem direita permaneceu quase intacta nos primeiros anos. Não houve, por parte do poder público, um projeto que pudesse melhor integrar os dois lados da Pampulha.[16]

Para legitimar o Complexo da Pampulha, diversos eventos e atividades voltadas à elite da cidade passaram a ser realizados na Casa do Baile, no Cassino e no Iate Golfe Clube. Entretanto,

---

13 *Ibid*.

14 Lemos, *op. cit*.

15 *Ibid*.

16 Lemos, *op. cit*., p. 72.

os moradores da região da Pampulha Velha continuavam isolados dessas atividades realizadas na proximidade. O isolamento só começou a ser rompido com o início das obras de ampliação do aeroporto da Pampulha, junto aos bairros Jaraguá e Liberdade. [17]

A abordagem funcionalista do planejamento urbano da época pode ser demonstrada com o fato de a Pampulha servir como elemento utilitário para o abastecimento de água, lazer e turismo, enaltecendo também a beleza com sua finalidade decorativa. Nesse contexto, "a Pampulha é, sem dúvida, a expressão de maior relevância de sua administração desenvolvimentista e modernizadora".[18]

Destaca-se, assim, que a década de 1940 foi marcada por transformações urbanas que visavam legitimar a Pampulha como símbolo de modernidade. Entretanto, observa-se pouco comprometimento político com as demandas sociais de moradia na região, tendo em vista o foco no projeto voltado ao embelezamento típico do urbanismo modernista, demonstrando que a ideologia da modernização norteava a política urbana naquele período.

A década de 1950 e o desenvolvimento industrial

Desde a criação da capital mineira, o papel exercido pelo Poder Público foi fundamental para a expansão urbana. A década de 1950 é marcada por uma política nacional desenvolvimentista que trouxe grande incremento da atividade industrial no município. Sua localização, no Quadrilátero Ferrífero, atraía indústrias de bens intermediários em busca de matéria prima. Assim, a consolidação da política de substituição de importação se efetivou em Belo Horizonte com a implantação das indústrias siderúrgicas, como a *Mannesmann* e a *Mafersa*.

Nos anos 50, a industrialização brasileira com base na política de substituição de importações possibilitou grandes investimentos em energia e transporte em Minas Gerais, desenvolvendo na região de Belo Horizonte a produção de bens intermediários, siderurgia e indústria cimenteira.

A atividade industrial modificava a estruturação urbana da cidade. A elite da capital, representada pelo poder público, tinha preocupação com problemas advindos da industrialização e ao mesmo tempo buscava viabilizar condições para o desenvolvimento industrial. Assim, o poder público possibilitou a ocupação da Cidade Industrial Juventino Dias, no então distrito de Contagem, situado no vetor oeste do município de Belo Horizonte.

A inserção do Estado na produção industrial foi favorecida com a criação das *Centrais Elétricas de Minas Gerais (CEMIG)*, em 1952, possibilitando a instalação de novas empresas que contribuíram

17 Lemos, *op. cit.*

18 Denise Marques Bahia, *A arquitetura política e cultural do tempo histórico na modernização de Belo Horizonte (1940 - 1945)*, Tese (Doutorado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011, p. 86.

para que a indústria mineira tivesse um ritmo de crescimento superior à indústria nacional. A implantação da *Mannesmann* em 1956 nas proximidades do Distrito Industrial consolidou a vocação industrial da região. Ocorreu também nesse período expressiva dinamização do setor terciário, justificada pelo crescimento industrial e intensificação dos fluxos migratórios. [19]

Nesse período, observa-se no Vetor Norte uma descontinuidade da expansão urbana devido à reserva de amplo espaço para a consolidação do Complexo da Pampulha. Assim, "a aglomeração se constitui com uma estrutura radioconcêntria, com periferias extremamente carentes, com a presença da Cidade Industrial e da Pampulha, concentrações funcionais com potencial de determinar novas ocupações."[20]

O desenvolvimento econômico estava intimamente relacionado ao processo de crescimento urbano. A expansão de serviços básicos de infraestrutura urbana se justificava para atender à demanda da atividade industrial e ao mesmo tempo atrair o capital nacional e estrangeiro para a região.

A expansão industrial em Contagem e a posterior consolidação de Belo Horizonte como uma metrópole se deu pela atuação consciente e deliberada do poder público, que passou a atuar como empresário da economia nacional. Com sua visão desenvolvimentista, o Estado criou infraestrutura urbana para viabilizar a instalação de um significativo parque industrial composto por empresas de capital misto, como a *CEMIG*, a *Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (CASEMG)* e a *Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (USIMINAS)*. [21]

> Entre 1950 e 1959, Belo Horizonte teve 22 novos lançamentos de loteamentos. A partir de 1957 e, mais especificamente, no início dos anos 60, observou-se uma certa retração do mercado que pode ser facilmente justificada por fatores conjunturais e pela construção de Brasília, que atraiu grandes levas migratórias. A ocupação dirigiu-se, na década de 50, às áreas adjacentes à Cidade Industrial, apesar de grande procura por lotes nas proximidades da Lagoa da Pampulha, tornando aquela área uma das mais valorizadas.[22]

Esse processo de expansão urbana teve no Vetor Norte um importante elemento na configuração do espaço metropolitano, favorecendo um processo de especulação imobiliária de grande magnitude.

> A expansão da cidade apresenta, nesse período, duas marcas fundamentais: a primeira é a mudança da direção predominante de crescimento para o norte, induzido pela

---

19 Plambel, 1979, *op. cit.*

20 PLAMBEL, Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, *O processo de formação do espaço metropolitano – hipóteses gerais*, Belo Horizonte, Plambel, 1983, p.20.

21 Plambel, 1979, *op. cit.*

22 Plambel, 1979, *op. cit.*

> implantação do complexo da Pampulha, que constitui referência para o lançamento de inúmeros loteamentos especulativos, na sua maioria ocupados apenas na década de 70.[23]

A especulação imobiliária não era considerada obstáculo ao projeto de industrialização do Governo. Pelo contrário, parece ter ocorrido uma conjugação de forças entre o Poder Público e os empresários, notadamente os proprietários da terra urbana, no sentido de promoverem tal especulação imobiliária.[24]

Com o desenvolvimento industrial, o processo especulativo também foi favorecido pela grande demanda pela terra urbana, tendo em vista o expressivo crescimento demográfico derivado de intensos fluxos migratórios em direção à região metropolitana. Desse modo, os parâmetros urbanísticos da legislação municipal, altamente restritivos, não conseguiam impedir a proliferação dos parcelamentos: ao contrário, estimulava a ocorrência de grande número de loteamentos clandestinos, que contribuíram para a expansão urbana em diversas frentes periféricas.[25]

A década de 1960 e a configuração do espaço metropolitano

A década de 1960 é marcada pela continuidade dos investimentos públicos no projeto de industrialização, favorecendo o adensamento urbano e transformações socioespaciais que fomentaram a aglomeração metropolitana. No Vetor Norte, a consolidação de grandes empreendimentos, como o Campus da *Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)* e o *Estádio Governador Magalhães Pinto (Mineirão)*, contribuíram para o crescimento urbano e a expansão de serviços públicos na região, tornando-a mais integrada ao centro da cidade.

Ressalta-se, assim, que o Vetor Norte teve relevante contribuição na gênese do espaço metropolitano de Belo Horizonte, por meio de sua participação em um eixo urbano composto pelo Norte, Centro e Oeste do município.

> Além da constituição do grande eixo articulador da futura Aglomeração (Norte/Centro/Oeste), tem início neste período o processo de expansão/verticalização do centro da cidade, com interferências significativas, principalmente sobre seus espaços adjacentes. [26]

O crescimento de Belo Horizonte, que se expandiu pela agregação de loteamentos periféricos, não foi acompanhado por investimentos proporcionais em serviços sociais e infraestruturas, resultando no início dos anos 60 em grandes desigualdades socioespaciais.

---

23 Plambel, 1986, *op. cit.*, p. 71

24 Plambel, 1979, *op. cit.*

25 Plambel, 1986, *op. cit.*

26 Plambel, 1986, *op. cit.*, p. 72.

> Neste período desencadeia-se o processo de metropolização de Belo Horizonte, com o início da formação da Aglomeração Metropolitana e estreitamento das relações intra-regionais e, já neste momento, delineiam-se as marcas da estrutura urbana atual da RMBH.[27]

A área urbana de Belo Horizonte se expandia em todas as direções, especialmente naquelas onde a topografia era mais favorável – Oeste e Norte – direcionamento resultante da força indutora da Cidade Industrial e da Pampulha, tendo como suportes as Avenidas Amazonas e Antônio Carlos, que se converteram nos principais eixos viários intrarregionais. [28]

A efetiva ocupação da Cidade Industrial em Contagem, que intensificou a expansão urbana de Belo Horizonte e municípios vizinhos, possibilitou à região um dinamismo sem precedentes que, associado ao processo de concentração/dispersão, favoreceu a ocorrência de uma série de conflitos urbanos ainda hoje verificados. [29]

As faculdades de Direito, Engenharia, Odontologia e Farmácia da Universidade de Minas Gerais (atual UFMG), que se encontravam dispersas no centro da cidade, passaram a vislumbrar sua expansão no Vetor Norte, especificamente na área desapropriada pelo poder público no início da década de 1940 para criação da Cidade Universitária. Desse modo, o Campus da UFMG, que teve sua construção iniciada em 1946, só se efetivou em 1962 com a inauguração do prédio da reitoria. Somente na década de 1960 ocorreu a transferência de cursos da área central e a criação de novos institutos, acompanhando a dinâmica de expansão urbana que se intensificava nesse período.

Em 1965 ocorreu a inauguração do Estádio Universitário, posteriormente denominado Estádio Governador Magalhães Pinto, ampliando o dinamismo do Vetor Norte na estruturação urbana de Belo Horizonte. Destaca-se que o estádio é parte do Conjunto Arquitetônico da Pampulha, projetado por Niemeyer na década de 1940. Assim, a implantação desses empreendimentos pelo poder público favoreceu a ocupação urbana do Vetor Norte e o início da configuração metropolitana.

> O entorno da Cidade Industrial constituiu a primeira frente de conurbação da RMBH, onde se forma um espaço de ocupação contínua agrupando partes de Contagem (Parque Industrial), Belo Horizonte (Barreiro) e Ibirité (Durval de Barros). Ao Norte de Belo Horizonte, o complexo da Pampulha continua a induzir parcelamentos, embora em ritmo menos intenso. A ocupação desses loteamentos é dispersa e diferenciada. Para além da Pampulha, tem início a formação de uma frente descontínua de expansão periférica, onde ocorre intenso parcelamento, observando-se uma ocupação lenta que inicia o processo de

27 *Ibid*., p. 84.

28 Plambel, 1986, *op. cit*.

29 *Ibid*.

conurbação de Belo Horizonte (Venda Nova), Ribeirão das Neves (Justinópolis) e Santa Luzia (São Benedito). [30]

Com esses apontamentos foi possível perceber que durante a década de 1960 ocorreu a configuração da Região Metropolitana de Belo Horizonte com as primeiras conurbações. Embora o Vetor Norte não tenha sido a primeira área da capital a se conurbar com o município de Contagem, observa-se que sua participação como vetor de crescimento urbano possibilitou a ocupação da porção norte do município e sua posterior conurbação com Contagem, Ribeirão das Neves e Santa Luzia.

Considerações finais

A expansão urbana de Belo Horizonte esteve fortemente vinculada ao processo de industrialização viabilizado pelo Estado. Ademais, os investimentos do poder público em grandes projetos no Vetor Norte, como a criação do Complexo da Pampulha e o Campus da Universidade Federal de Minas Gerais, foram fundamentais para favorecer o adensamento e consolidar a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Os problemas decorrentes da especulação imobiliária estiveram presentes na história urbana de Belo Horizonte desde o início do período analisado, como na concepção do projeto urbanístico para a Pampulha, tendo em vista o interesse da administração pública em urbanizar a área para as camadas mais abastadas da sociedade.

Os ideais de modernização influenciaram fortemente a expansão urbana em direção ao Vetor Norte, com descontinuidades no tecido urbano que favoreceram a especulação imobiliária. O planejamento urbano da época ainda estava fortemente vinculado ao urbanismo modernista, tendo o Poder Público grande influência no ordenamento territorial por meio da execução de notáveis projetos de infraestrutura urbana.

30 Plambel, 1986, *op. cit.*, p. 89.

DÉCADA DE 1960: NITERÓI E O CENÁRIO DE UMA CAPITAL DE PORTE MÉDIO EM CONFLITO.

MARLICE NAZARETH SOARES DE AZEVEDO

Universidade Federal Fluminense

marliceazevedo@globo.com

RESUMO: O marco dos anos 1960 é referenciado especialmente pela transferência da capital do país para o Planalto Central tirando esta função da cidade do Rio de Janeiro.

O quadro nacional e local era de mudanças e transformações profundas e Niterói, com as especificidadespróprias relacionadas á sua posição geográfica , do outro lado do Rio de Janeiro, e com o seu estatuto de capital estadual , guardava historicamente um forte laço de ligação e dependência com a até então capital federal.

Consequentemente a vizinha Niterói perde vantagens e privilégios por essa proximidade e, ao mesmo tempo, está enfrentando as consequências da crise que se desencadeia em seu transporte hidroviário (ligação Niterói/Rio), além da quebra de continuidade política e administrativa do governo do Estado em 1961. A crise de transporte hidroviário gerou em 1959 a chamada "revolta das barcas", um levante popular que incendiou a cidade, acarretando mortes e destruição do seu patrimônio construído. A revolta pela repercussão que teve, extrapolou os seus limites geográficos e pode ser encarada como uma prévia das manifestações que se desencadearam nos anos de 1960 e marcaram os episódios políticos da década no Brasil. Localmente, constatou-se uma grande instabilidadepolítica que motivou a alternância de prefeitos e, no âmbito estadual, a substituição do governador do Estado do Rio de Janeiro por conta de acidente de helicóptero que provocou sua precoce morte.

A crise de transporte hidroviário em 1959 motivou considerar como marco da década este ano. Neste sentido, o texto focaliza e acompanha esses eventos, através das manifestações do poder executivo e legislativo e em periódicos, especialmente em jornais da época, o que permite vislumbrar um panorama ilustrado desses acontecimentos que se pautam nos movimentos sociais nacionais e locais que proliferamnos diferentes âmbitos das representações dos trabalhadores, instigados pela forte crise econômica e política que o Brasil atravessava.

PALAVRAS CHAVES: crise de transportes, conflitos sociais, revoltapopular.

Introdução

O quadro nacional e local era de mudanças e transformações profundas e especialmente em Niterói, por suas especificidadespróprias relacionadas á sua posição geográfica , do outro lado do Rio de Janeiro, e ao seu estatuto de capital estadual , que guardara historicamente um forte laço de ligação e dependência com a até então capital federal .[1]

O papel da cidade como capital republicana[2] foi sedimentado e se transformou numa cidade de porte médio com forte vinculação e relação de dependência com a capital federal.

Os anos 1960, em função dessas características foi também marcado pela crise em seu transporte hidroviário (ligação Niterói/Rio),e, coincidentemente, deu-se a quebra de sua continuidade administrativa. A crise de transporte hidroviário gerou em 1959 a chamada "revolta das barcas[3], que motivou a abordagem do texto, a partir deste ano. A revolta, pela repercussão que teve, extrapolou os seus limites geográficos e pode ser encarada comouma prévia às manifestações que se desencadearam nos anos de 1960 e marcaram os episódios políticos da década. Localmente, constatou-se uma grande instabilidade da política que motivou a alternância de prefeitos e, no âmbito estadual, verificou-se a substituição do governador do Estado do Rio de Janeiro por conta de acidente de helicóptero que provocou sua precoce morte.

O texto se desenvolve tomando o ano de 1959 como marco do início da década e utiliza jornais da época, as Atas da Câmara de vereadores, e, a bibliografia existente sobre o período como base de pesquisa e dá ênfase aos atos legislativos, que constituem o acervo mais bem preservado, considerando que por conta da fusão dos dois Estados e a falta de um Arquivo Municipal organizado, existe uma grande carência documental sobre a cidade.

Contexto urbano e político

O país estava atravessando um processo de urbanização intenso ultrapassando percentuais superiores a 50% (66% em 1960/1970 e 55% em 1970/1980), definindo um novo perfil urbano, no qual se distinguiam as regiões metropolitanas Elas ultrapassavam os 9 milhões de habitantes em 1950 a mais de 35 milhões em 1980, aumentando continuamente sua participação (18%,

---

1 Azevedo, Marlice N. S.e Rezende, Vera, *Um espelho e duas imagens: semelhanças e peculiaridades entre o urbanismo e os processos de urbanização das cidades do Rio de Janeiro e Niterói,* in Diálogos: urbanismobr, org. José Francisco B. Freitas. Vitória: EDUFES, Niterói: EDUFF , 2010, pp.163-209.

2 Azevedo, Marlice N. Soares de, *Niterói Urbano – a construção do espaço da cidade*, in Cidade Múltipla – Temas de História de Niterói, Knauss, Paulo e Martins, Ismênia de Lima (org), Niterói: Niterói Livros, 1997,pp.40-41.

3 Nunes, Edson, *A Revolta das Barcas, Populismo, Violência e Conflito Político,* Rio de Janeiro: Garamond, 2000, pp.19-161.

22%, 25% e 29% entre 1950 e 1980). O desequilíbrio desta urbanização intensa e desta ocupação territorial foi diagnosticado como um dos obstáculos ao desenvolvimento do país. No período de 1960 /1980, a população de Niterói aumentou cercade 63%. No censo de 1960 ela apresentava uma populaçãode 245 mil habitantes. [4]

Este quadro nacional e local tem como pano de fundoacontecimentos políticos cujos antecedentes se caracterizam pela instabilidade que tem início na Revolução de 1930 e permeiam a denominada "instabilidade crônica" citada por Benevides.[5] Foram episódios dramáticos como o suicídio do presidente Vargas (1954) e o "golpe preventivo" do General Lott (1955) e a renúncia do presidente eleito Jânio Quadros (1961).

Por outro lado, era um período de profundas transformações territoriais e urbanas. O incremento populacional, migração rural/urbana, industrialização e crise na estrutura agrária, são alguns exemplos. Verificavam-se iniciativas relacionadas ao planejamento econômico descoladas das questões urbanas que não eram tratadas por medidas governamentais que correspondessem a um planejamento físico territorial consequente. Nesse conturbado ambiente, a direção nacional do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) por meio dos departamentos do Rio de Janeiro e São Paulo (IAB-GB e IAB-SP) em conjunto com o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (IPASE) tomam a iniciativa de promover, em 1963, o Seminário de Habitação e Reforma Urbana (s.HRu[6]). Este documento foi parcialmente usado pelo regime militar (1964) e desencadeou um processo de mudanças no campo do Planejamento Urbano e do Urbanismo, alavancadas especialmente pela criação e operacionalização de instituições como o Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) - Lei 438 de 24 de agosto de 1964.

A década que começou em 1959

A revolta popularnos pronunciamentos políticos e nos jornais da época

A ligação entre Niterói e suas cidades vizinhas com o Rio de Janeiro capital federal era fundamentalpara uma população economicamente ativa estimada em mais de 100000 pessoas que, parte dela dependia diariamente de atravessar a baía de Guanabara para exercer suas atividades no Rio de Janeiro.

---

4 Azevedo, Marlice N. Soares de, *L'Impact des Politiques Urbaines sur le dévéllopment de Niterói*; 1960-1980, Tese de Doutorado, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris, 1987,pp.

5 Benevides, Maria V. D. M. *O governo Kubitschek – desenvolvimento econômico estabilidade política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2ª ed., 1976, 1303 pp.

6 Azevedo, Marlice N. S. de e Freitas, José Francisco B., O Seminário de Habitação e Reforma Urbana . Antecedentes de uma Política para Habitação Popular. Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade, v. 6,n.8,2014, pp. 758-775, 2014.

Com a instalação do monopólio dos serviços desse transporte pelo grupo constituído pela família Carreteiro, esta travessia ficou sob a responsabilidade desse grupo, deixando de existir a antiga competição para a prestação desses serviços. Na sequência, a pressão por aumento de tarifas e a perda de qualidade dos serviços gerou um clima de tensão que se acirrava com os sinais de riqueza e ostentação que a família passou a exibir. "Lanchas sem as devidas condições , que funcionam normalmente com dois motores, estão sendo colocadas no tráfego com um. E tudo isso visa à elevação de tarifas de Cr$ 5,50 para Cr$ 12,00"[7]. As manifestações tendo como foco o Grupo Carreteiro vinham de diferentes correntes partidárias, evidenciando a insatisfação generalizada no que se refere aos serviços oferecidos e à atuação do grupo, que também possuíam estaleiros, responsáveis pelos reparos das embarcações sobsuspeita de superfaturamento desses serviços.

Essas manifestações de políticos se davam em paralelo com a cobertura permanente dos jornais da época. A imprensa a partir do mês de março de 1959 acompanha com mais frequência os movimentos grevistas e uma das manchetes anuncia "Greves a vista: marítimos, estivadores e empregados das empresas de ônibus"[8]. O governo concedeu um aumento de 30% aos marítimos das empresas públicas e a categoria das empresas privadas queria ser equiparada. Essa demanda se espalhou e os marítimos empregados das barcas lutavam pela equiparação. A partir daí um jogo de interesses se desencadeou: a classe dos marítimos se batia contra a resistência dos empresários que vinculavam qualquer melhoria salarial ao aumento de tarifas.

Uma notícia relatava que o Grupo Carreteiro ameaçava paralisar o tráfego entre Rio e Niterói[9]e fazia uma constante pressão para receber mais subvenções do governo e esse jogo de forças continuava. O grupo alegava déficit de 48 milhões de cruzeiros e ameaçava parar a prestação dos serviços e encaminhou a Comissão de Marinha Mercante a reinvindicação de uma subvenção de 110 milhões de cruzeiros para não aumentar tarifas.

Segundo uma matéria publicada no jornal Última Hora[10] o Grupo Carreteiro através de seu advogado interpelou judicialmente a União Federal, através de seus Ministros da Fazenda, do Trabalho, Indústria e Comércio, a Comissão de Marinha Mercante,responsabilizando-os pela paralisação dos serviços caso não fosse paga as verbas suplementares para a manutenção e os prejuízos resultantes dessa paralisação. O texto revelava que a empresa não se referia a pagamento dos empregados, mas uma verba suplementar já que opresidente da Comissão de Marinha Mercante rebatia dizendo que a única obrigação que o governo tinha com o Grupo era subvencionar despesas com o aumento salarial, o que estava sendo pago desde 1957, regularmente. Os documentos apresentados evidenciavam os conflitos, o confronto e as ameaças contínuas de greve e o não pagamento aos empregados criava um clima de incertezas , assim

7 Torres, Vasconcellos, PSD, Deputado in Nunes, *op. cit.*, p. 32.

8 Correio da Manhã, Caderno 1, 1 de março de 1959.

9 Correio da Manhã, Caderno 1, 5 de abril de 1959.

10 Última Hora, Caderno 1, 14 de maio de 1959.

como já se começava a constatar uma mudança de atitude dos empregados, que se davam conta,que estavam contribuindo para fortalecer o jogo dos patrões.

A segurança dos serviços de transporte de travessia da Baía de Guanabara também era frequentemente questionada. As ameaças de greve persistiam e o Ministro Fernando Nóbrega fez declarações no sentido de averiguar as atividades do grupo Carreteiro que insistia na tecla do aumento das tarifas, negado pelo Supremo Tribunal Federal. Havia uma ameaça de penhora de bensda empresa com o Banco do Brasil por conta de uma elevada dívida de 50 milhões.

A questão da encampação entrava em pauta. Nesse jogo de forças, após a explosão do quebra-quebra de 22maio, o Governo Federal em reunião no Palácio do Catete decreta a intervenção no Serviço de Transporte Rio-Niterói.

A revolta das Barcas e suas consequências

A revolta das barcas constitui uma face de todo jogo político presente no País, já comentado, como as relações tensas da oposição e a união contraditória entre os principais partidos da época (UDN, PSD, PTB), as observadas entre o governo e a iniciativa privada e as tensões da categoria dos marítimos respaldados pelos Sindicatos. As tensões que foram confluir no levante popular de âmbito local, tambémcorrespondiam a debates nacionais que antecederam a mudanças que vieram à tona em 1964.

Por outro lado, as empresas do grupo Carreteiro jogavam com a necessidade imperiosa desses serviços. Quanto ao movimento sindical, estava fortalecido politicamente com os movimentos trabalhistas bastante representativos, e também constituíam um forte contingente oriundo dos estaleiros da indústria naval, que se concentravam em Niterói. As ameaças de greve foram objeto de uma sucessão de notícias dos jornais a partir de março commanchetes preocupantes.

Em maio de 1959, devido ao não recebimento de direitos e salários prometidos, os marítimos declaram uma greve surpresa pela noite, com a paralisação das barcas, na hora do rush matinal. Os improvisados “avisos” da marinha não conseguiramatender a demanda dos que atravessavam a baía diariamente e estes passageiros se amontoaram na Praça Ararigboia. Os fuzileiros navais que estavam de prontidão na estação tentaram organizar as filas, até que, segundo relatos, um fuzileiro utiliza sua metralhadora e inicia-se a confusão.

Populares destruíram a estação das barcas e as embarcações ancoradas e a destruição se estende a outras propriedades do grupo Carreteiro chegando ao bairro do Fonseca, onde residiam os proprietários das Companhias das Barcas. A cidade estava fora de controle. O fato é que após 16 horas de caos, pelo menos 5pessoas morreram (os dados são conflitantes) e 125 ficaram feridos.

O levante popular deixou marcas físicas e políticas na história da cidade. O governador tentou recuperar sua imagem com uma intervenção apaziguadora, mas a sua liderança se extingue com sua morte dois anos depois. O governador era aliado do Presidente João Goulart destituído pelo

golpe militar em abril do ano seguinte. A empresa de transporte é transferida posteriormentepara o governo do Estado (Superintendência Estadual de Navegação) , cuja encampação foi objeto de celeuma com os antigos proprietários que reivindicavam indenizações milionárias.

Esses fatos marcaram bastante o quadro político do Estado e atingiram a cidade capital, cuja intervenção mais direta se efetiva com o golpe militar de 1964. Em outubro de 1964, após um período político-administrativo tumultuado, o vice prefeito, identificado com o movimento militar se instalou na prefeitura de Niterói. Era um homem de confiança do governador nomeado por Brasília: todos os dois ligados ao governo militar.

Niterói e as questões da cidade

Como capital do Estado do Rio de Janeiro, as iniciativas de Planejamento Urbano da cidade originavam-se muito frequentemente do Governo Estadual, especialmente neste momento de crisefinanceira, administrativa e política que o município atravessava nesse início de década de 1960. As manifestações e iniciativas neste campo foram localizadas e identificadas com maior frequência no poder legislativo, cujos documentos registravam diversas medidas de diferentes naturezas, que indicavam uma mobilização, ainda que incipiente, para o planejamento dacidade Na Ata da quarta reunião da segunda sessão extraordinária da Câmara de 1960 registrava-se o debate sobre o Plano de remodelação da cidade de Niterói. Na verdade, tratava-se da alteraçãodo contrato de concessão com a empresa que detinha os direitos oriundos do Decreto Federal de 1940 sobre a área litorânea, a ser aterrada, entre a Ponta da Armação e Praia das Flechas, que correspondia a cerca de um milhão de metros quadrados. Na realidade, não era um plano para a cidade, mas a reiteração dos direitos da empresa concessionária sobre as águas da baía a ser aterrada, obras que ela realizou apenas 2%.

Esta temática estava muito presente nas atas da Câmara e a empresa visava garantir sua posse e seus direitos na orla central da cidade. Críticas à demora de efetivação das obras e principalmente à omissão da prefeitura na cobrança à empresa de suas obrigações contratuais foram temas bastante discutidos pelos vereadores. Alguns deles chamavam essa operação de "negócio imobiliário". A crise financeira de Niterói era bastante discutida nesse início de década. Inclusive, detonou o impeachment do prefeito Wilson Oliveira (1959/1961), denunciado por crime de responsabilidade por uma série de medidas orçamentárias e outras medidas obrigatórias para o exercício do poder legislativo, culminando com o rombo presente nas contas públicas da cidade. Enfim, foi aprovado o afastamento do Prefeito e foi realizada a cerimônia de posse do Vice Prefeito Dalmo Oberlaender.

A crise administrativa e financeira exigiu a presença mais efetiva do governo estadual na cidade e se constatou a proposta de um plano especial de obras por parte do governo estadual, em março de 1960, nos seguintes termos: "Considerando a gravidade dos problemas de Niterói e levando em conta a sua responsabilidade de Capital do Estado o meu governo elaborou um Plano Especial de ajuda ao Município de Niterói..." Como se verificaconstituíam intervenções de um plano de obras de melhorias urbanas.

Nesta conjuntura tumultuada, numa cidade bastante atingida pelo levante popular, as iniciativas de planejamento urbano pelo executivo eram limitadas. Após 1964, constata-se uma fase de estabilidade administrativa após a cassação do prefeito em exercício e a nomeação do vice-prefeito Emilio Abunahman para o cargo, que, confirmado em 1969, permaneceu durante 7 anos na prefeitura da cidade.

Pode-se identificar nesse período a primeira iniciativa do governo local para criar uma Comissão para tratar do planejamento urbano da cidade. De fato, a criação em 1964 e regulamentação em 1967, dos órgãos BNH e SERFHAU responsáveis pela elaboração e financiamento da política urbana e habitacional movimentou o setor público e as empresas privadas no sentido de atender essas novas demandas. Esse novo quadro institucional tornou a década bastante profícua no campo do planejamento urbanoe teve repercussão na administração pública em todos os níveis de governo.

A cidade tinha um passivo de problemas a ser enfrentado pela administração municipal, que teve que ser resolvido graças à ação do governo estadual na cidade capital: déficit orçamentário, necessidade de investimento em obras públicas e infraestrutura. Paralelamente, era dada prioridade na organização interna e reforma administrativa. Nesse sentido foi contratada a ASPLAN, uma empresa paulista para propor a modernização administrativa e fiscal da Prefeitura.

As iniciativas no campo do planejamento urbano

A iniciativa do governo local, já no segundo quinquênio da década de criar uma Comissão para tratar do planejamento urbano da cidade veio, reiterar a agenda em pauta, da maioria das cidades brasileiras, conjugado com as primeiras e consistentes iniciativas de formação profissional nesse campo de atividade, com a criação de Cursos como o mestrado da Universidade de Brasília e o Curso CEMUAM, no IBAM, financiado pelo Governo Federal. Diversas ações tornaram a década bastante profícua no campo do planejamento urbano e teve repercussão na administração pública em todos os níveis de governo. No caso de Niterói, pode ser identificada a influência de Curitiba, que nesta época discutia e consolidava as propostas do seu Plano Preliminar de Urbanismo, que foram conduzidaspelo recém Criado IPPUC, instituto local de Planejamento. A participação no I Seminário Curitiba de Amanhã de um profissional atuante na cidade traz para Niterói a ideia de criar uma instituição que tratasse do planejamento urbano .

Em Niterói, devido a dificuldades internas de natureza administrativa e orçamentária, a solução encontrada foi criar a CPDU, Comissão do Plano Diretor e Urbanismo, um projeto de Deliberação aprovada em 18 de abril de 1966. Os objetivos que são enumerados, a composição, o ritmo de trabalho e a remuneração demonstravam claramente o comprometimento dos poderes, em exercício, com o planejamento urbano.

Os objetivos eram bastante amplos: elaborar e manter atualizado o Código de obras do município, determinar a ocupação e aproveitamento adequado das áreas urbanas e rurais, estabelecer

um plano de equipamentos acompanhando o desenvolvimento da cidade e manutenção dos serviços públicos essenciais para atender as necessidades da população e dar parecer em projetos de obras públicas e particularesrelativas à urbanização do município, quando solicitado pela administração. A composição da Comissão com a maioria de profissionais estranhos ao corpo da prefeitura também mostra uma participação efetiva da comunidade profissional local. Ela eracomposta de 9 membros, com profissionais oriundos do corpo municipal e das representações dos órgãos de classe, e sob a presidência de um membro nomeado pelo Prefeito. Um de seus objetivos principais era elaborar o Código de Planejamento Urbano e de obras públicas, além das questões pontuais de aprovação de projetos mais complexos, que extrapolavam o escopo das leis ordinárias. O código só teve sua versão final aprovada pela deliberação n. 2705 de 1 de julho de 1970.

A CPDU só foi extinta pela mensagem 42/1976, ocasião em que o poder executivo reassumiu a responsabilidade do Plano Diretor da cidade sendo autorizado a firmar convênios com entidades públicas em geral e particulares, concessionárias de serviços públicos para a solução de interesse comum,ligadas ao desenvolvimento urbano do Município. Dez anos depois de ser criada a CPDU, a perspectiva e os termos de condução da política urbana mudaram. Niterói tinha então deixado de ser capital do Estado do Rio de Janeiro, com a fusão em 1975 e a Prefeitura estava sendo conduzida por um Prefeito interventor por dois (2) anos até as eleições para um novo Prefeito.

Mas, as transformações urbanas da cidade ocorriam à margem desse arcabouço administrativo legal e foram detonadas especialmente pela decisão tomada pelo Presidente Costa e Silva ao assinar o decreto em 23 de agosto de 1968, autorizando o projeto de construção da ponte, idealizado por Mário Andreazza, então Ministro dos Transportes, sob a gestão de quem a ponte foi iniciada e concluída, obra que provocou um grande impacto na cidade. As obras tiveram início em janeiro de 1969. A partir desse momento as especulações se deram em torno das mudanças físicas e espaciais da cidade para receber a ponte e especialmente para o novo e promissor mercado imobiliário que se abria com a garantia de acessibilidade ao Rio de Janeiro, de Niterói e todo a sua região e as áreas turísticas da Costa azul. A partir desse momento a cidade se voltava para obras viárias e de viabilização dos novos fluxos viáriose em responder a pressões para facilitar o acesso à Região Oceânica já toda loteada, configurando-se essa área pouco ocupada da cidade como um dos alvos privilegiados da indústria especulativa da construção civil, juntamente com a verticalização dos bairros já consolidados.

Considerações Finais

A correlação entre os condicionantes políticos, sociais e econômicos foram determinantes para astransformações da cidade. Especialmente Niterói que por sua localização, histórico e papel institucional estava mais sujeita a sofrer os impactos dessa década, que foi muito representativa pelas profundas mudanças ocorridas no Brasil : mudança da capital do país, conturbação de cidades e nova configuração política e administrativa, crise econômico–financeira , fortalecimento do poder central com a ditadura militar e reformas no quadro institucional.

Tratava-se de uma capital com poderes limitadose dependente do governo estadual e nesta década assolada por uma forte crise institucional e financeira. Soma-se a esse fato a crise dos transportes hidroviários que ameaçava interromper a ligação entre Niterói e Rio de Janeiro, cujo alcance extrapolava seus limites. A condução desses conflitos tinha a participação de diversas instituições do Governo Federal e local, cujacomplexidade vai tumultuar o final da década até a eclosão da "revolta das barcas" em 1959. Essa revolta reacende o debate sobre o papel dessas concessionárias que reivindicam as benesses do governo sob a alegação de prejuízos financeiros num momento de inflação desenfreada. O quadro de dificuldades se estende para o cotidiano dos moradores que começam a sentir os efeitos na prestação de serviços públicos de saúde, saneamento, transportes e no próprio funcionamento da cidade. Com a instabilidade do poder executivo, o filtro dos problemas e de reivindicações passa a ser o legislativo local que se torna uma das melhores fontes para possibilitar o entendimento das questões urbanas na década de 1960. Por outro lado, a leitura desses documentos permitiu entender o significado e conteúdo que poderiam estar contidos no Plano Diretor da cidade, em que o Código de Obras espelhava a sua concretização.

Nesse sentido, Françoise Choay reconhece nessa década uma mudança no entendimento do urbanismo, até então definido como um método científico, "com suas pretensões totalitárias. "Segundo ela essa postura passou a ser criticada e relegada a um segundo plano essas "ambições teóricas"[11]. A partir de então começava-se a recuperar todos os saberes e práticas setoriais relacionadas à cidade, sem renunciar a reflexão sobre os diversos saberes contidos no fenômeno urbano e colocando o urbanismo como uma atividade a disposição de um corpo crítico referencial comum a todos os conhecimentos intervenientes neste processo de planejar cidades.

11 Merlin, Pierre et Choay, Françoise, *Dictionnaire de L'Urbanisme et de l'Aménagement'*, Paris, Presse s Universitaire s de France,1988,p.690.

PLANOS URBANOS PARA SÃO LUÍS NO SÉCULO XX. DIÁLOGO ENTRE AS IDEIAS DE RIBEIRO, MESQUITA E PROCHINIK.

GRETE SOARES PFLUEGER.

Instituição: Universidade Estadual do Maranhão –Brasil - UEMA-Depto de Arquitetura e urbanismo.

Apoyo FAPEMA – Fundação de Amparo à pesquisa do Maranhão

es:gretepfl@gmail.com.br

RESUMEN: São Luís, capital do Estado do Maranhão, é uma ilha, localizada na Baia de São Marcos, em frente ao oceano atlântico. Este estratégico local foi disputado no século XVI pelos navegadores, foi fundada em 1612 pelos franceses, no projeto da "*França Equinocial*", retomada pelos portugueses em 1615 -18 e invadida pelos holandeses em 1641-44.A urbe nasceu planejada pela traça do Eng. º Mor Francisco Frias de Mesquita em 1615-18, dentro de uma malha xadrez ao lado da cidadela protegida. A cidade cresceu lentamente no século XVII, viveu o apogeu social urbano e econômico no século XVIII com o algodão e no final do século XIX entrou em decadência econômica, devido a mudança do mercado do algodão e a abolição dos escravos. A capital resistiu ao grave processo econômico, social e urbano preservando seu centro histórico no isolamento e letargia. No século XX a cidade teve três planos importantes que pontuaram o ideário urbano e promoveram a transformação da cidade. O primeiro plano foi elaborado pelo Engenheiro Jose Otacílio Saboya Ribeiro em 1936, no âmbito da "Era Vargas" e seu objetivo era "*mudar a feição da cidade colonial para uma cidade moderna*". Este plano de caráter higienista, no âmbito das renovações urbanas feitas com grandes demolições, promoveu o alargamento de avenidas com novas linguagens arquitetônicas para o centro como o art déco e o moderno ; o segundo plano foi elaborado pelo Engenheiro do DNER Rui Mesquita , em 1958 e vislumbrou o crescimento da cidade para além do centro histórico na direção dos rios Anil e Bacanga através da construção das pontes com a criação de novos bairros para expansão urbana . Era um plano visionárioe contemporâneo. O terceiro plano, foi elaborado pelo arquiteto e urbanista Wit-Olaf Prochinik, a pedido do prefeito Haroldo Tavares em 1977, e suas proposições visavam a organização da estrutura urbana, criando um grande anel viário em torno do centro histórico e grandes avenidas interligando os bairros. Estes três planos configuram o ideário urbano da cidade no século XX. Foram muito pouco estudados, sempre vistos de forma isolada e não articulada, pouco analisados em seus contextos históricos ou confrontados. Cada um deles tem uma grande contribuição como ferramenta do planejamento urbano de sua época, refletindo ideias e concepções para a cidade. Resgatar a importância destes planos urbanos, com olhar na contemporaneidade do século XXI, é o objetivo deste artigo.

PALAVRAS CHAVE: urbanismo moderno, planos Urbanos, renovação urbana em São Luís

Introdução

Este artigo sobre os planos urbanos, é parte integrante da pesquisa intitulada: *"Ideários urbanos e linguagens arquitetônicas no século XX em São Luis – Ma "*, que vem sendo desenvolvida no curso de arquitetura e urbanismo da UEMA, apoiadas pelas bolsas de pesquisa do CNPQ, UEMA E FAPEMA e apoio financeiro do edital universal da Fapema 00263/14 concedido entre 2014 e 2016.

A pesquisa tem por objetivo compreender e contextualizar os planos urbanos e as linguagens arquitetônicas na cidade de São Luís no século XX. Estabelecendo um diálogo entre o urbanismo, a arquitetura e a história econômica do Estado através da catalogação e análise dos principais planos urbanos e dos exemplares da arquitetura art déco, moderna e brutalista em São Luís construídos entre os anos de 1930-1985.

Este projeto está relacionado ás linhas de ação e critérios da rede de pesquisa internacional "*Docomomo*", fundada na Holanda em 1988, sediada em Barcelona, organismo assessor do World Heritage Center of UNESCO, dedicada a catalogação, pesquisa e preservação da arquitetura e do urbanismo moderno no Brasil e no mundo.

A metodologia da pesquisa foi executada em etapas, inicialmente em busca de dados dos planos e imagens dos edifícios construídos visitando acervos da cidade como o de obras raras da Biblioteca Pública Benedito Leite, Arquivo Público do Estado onde estão almanaques, álbuns, postais, jornais e relatórios do século XX, além dos acervos dos órgãos de patrimônio histórico como DPHAP, IPHAN, Museu de Artes Visuais, Museu histórico e artístico do Maranhão. A segunda etapa foi de análise dos planos e das linguagens arquitetônicas e confronto com as transformações urbanas e arquitetônicas da cidade atual.

O recorte espacial considerou os três planos urbanos elaborados entre os anos de 1930 e 1980 para a cidade de São Luís do Maranhão (1936, 1958 e 1977), com ênfase ás áreas de renovação urbana da Rua do Egito , Avenida Magalhaes de Almeida e avenida Getúlio Vargas, ás áreas de expansão urbana geradas pelas construção das pontes nos rios anil e Bacanga e a ponta d'areia considerando as temporalidades urbanas e arquitetônicas, percorrendo cada plano e cada linguagem arquitetônica em bolsas de pesquisas isoladas e conectadas a um grande projeto que foi sendo composto com os resultados da pesquisa em jornais, pesquisas de campo, fotografias e catalogação dos exemplares.

O recorte teórico teve suporte em autores como Segawa (1999), Bruand (1991), Cavalcanti (2001 e 2007)além do historiador maranhense Meireles (1992) todos essenciais a análise dos planos urbanos, e ao entendimento das transformações da cidade e o aparecimento das novas linguagens.

Os planos urbanos foram os instrumentos dos arquitetos, engenheiros e urbanista para as transformações urbanas e arquitetônicas na capital. Eles materializaram o ímpeto de crescimento e modernidade com as intervenções e renovações urbanas no centro, e posteriormente com a construção das pontes e novas avenidas para a expansão da cidade no caminho do mar. Os

planos compõem os primórdios do urbanismo maranhense, são importante fonte de estudo e pesquisa para compreender os desafios da cidade contemporânea. Apresentaremos neste artigo três planos para a cidade de São Luís.

Contexto das renovações urbanas na Era Vargas em São Luis.1930-1945

A Era Vargas foi conhecida pelas renovações urbanas. Em São Luis dentre os representantes de Getúlio Vargas que governaram o Estado do Maranhão destacou-se o interventor Paulo Ramos que permaneceu no cargo entre 1937 e 1945, como Governador e interventor. Paulo Ramos era maranhense, alto funcionário do Ministério da Fazenda, advogado e homem de confiança do presidente Vargas. Meireles (1992) explica que ele foi designado com a missão de acabar com as crises políticas no Estado, constituindo uma nova correlação de forças, além de controle financeiro, com contenção de despesas e aplicação racional de recursos.

No relatório apresentado pelo interventor Paulo Ramos ao Presidente Getúlio Vargas em 1939, Ramos (1939) afirma que quando assumiu o cargo em 1936 encontrou o Estado em condições adversas, além dos efeitos das lutas partidárias, das crises políticas havia os fatores negativos, dentre eles os municípios do sertão estavam abandonados e esquecidos. Por esta razão em seu Governo, o interventor Paulo Ramos promoveu uma grande mudança no perfil da capital do Estado, São Luis, entre a década de 1930 e 40.

Três planos urbanos

Três planos urbanos são as referências do urbanismo no século XX em São Luis dentro do recorte proposto na pesquisa, entre 1930-80, eles representam as ideias vigentes na cidade e também foram os parâmetros para materialização das transformações urbanas e das novas linguagens arquitetônicas

O primeiro plano, de 1936, foi elaborado pelo urbanista Otacílio Saboya Ribeiro (1899-1967), conceituado técnico da secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal que o governador Ramos importou do Rio de Janeiro. O jovem urbanista era o engenheiro Otacílio Saboia Ribeiro que foi prefeito da cidade de São Luis em 1936 e que tinha um plano de transformar a velha capital maranhense de perfil colonial com ruas estreitas em uma cidade de feição moderna, retilínea, com avenidas largas e espaçosas. O Plano foi publicado no diário oficial, mas ficou no plano das ideias e só foi executado parcialmente, pelos seus sucessores, promovendo mudanças no traçado do centro histórico. José Otacílio Saboia Ribeiro foi atuante urbanista brasileiro. Em 1937 ingressou como professor na cadeira de urbanismo da Faculdade Nacional de arquitetura da Universidade do Brasil. Ocupou o cargo de coordenador do curso de urbanismo.

Alinhado às ideias de renovação urbana e abertura de grandes boulevares em Paris e no Rio de janeiro, no ímpeto do higienismo o prefeito Otacílio criou uma comissão para elaborar o plano da

cidade, integrada por figuras representativas da sociedade com vistas à remodelação a capital, mas não foi bem entendido por alguns setores expressivos da sociedade, sobretudo a Associação Comercial que desencadeou contra ele uma campanha difamatória. Diante da apresentação à Câmara dos recursos necessários à obra, que eram superiores a possibilidade do erário, houve uma grande polemica que culminou na exoneração do prefeito do cargo.

Finalmente parte deste plano foi executada pelo seu sucessor o Prefeito Pedro Neiva de Santana que administrou São Luis entre 1937 a 1945, até o final do período da gestão do interventor Paulo Ramos. Em sua gestão Santana promoveu obras de relevância urbanística. Uma das principais obras realizadas por Paulo Ramos e Pedro Neiva de Santana foi a abertura da Avenida chamada 10 de novembro que posteriormente faria homenagem a José Maria de Magalhães de Almeida oficial da Marinha, deputado, Senador e Governador do Estado e o a triplicação em largura da Rua do Egito até o largo do Carmo. Estas obras, contidas no plano, mudaram o perfil do centro histórico de São Luis definitivamente renovando o traçado urbano e a linguagem arquitetonica. A mudança do traçado na planta ortogonal de São Luís pode ser observada na cartografia do século XX, no mapa de 1950. Podemos notar o eixo diagonal de abertura da nova Avenida Magalhães de Almeida no mapa abaixo.

A ligação do centro com os novos bairros seria feita posteriormente pela Avenida Getúlio Vargas onde exemplares da nova arquitetura como "bungalow" e casario eclético e moderno se mesclariam com a tradicional arquitetura colonial luso brasileiro do centro histórico de São Luis. O nome da nova avenida foi uma clara homenagem ao Governo Vargas.

A abertura da avenida Magalhaes de Almeida, rasgando uma diagonal da praça Joao Lisboa até o mercado central consolidou uma nova linguagem arquitetônica que foi o moderno e art deco, estética inserida também pelos edifícios institucionais que já haviam sido implantados no centro como a sede dos Correios (1933), o edifício Sulacap (1940), INSS (1950), edificio Caiçara e BEM posteriormente. Os novos prédios mudaram o skyline da cidade colonial definitivamente, antes pontuado somente pelas torres das igrejas. A arquitetura moderna chegava na ilha e o ideário urbano começava a vislumbrar ou planejar que o caminho do crescimento estava além dos rios na rota do mar. Esse foi o desafio do segundo plano urbano. Um plano visionário que projetou a cidade para além dos rios.

O segundo plano urbano, de 1958, foi elaborado pelo Engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita, então diretor do DER - Departamento de Estradas e Rodagem do Maranhão, e vislumbrava o crescimento da cidade para além do centro, na direção dos rios e das praias, incentivado pela época desenvolvimentista do País. Propunha a construção de um centro administrativo novo, de três novas pontes ligando o centro ao São Francisco, sobre os rios Bacanga e Anil, além de uma nova infraestrutura viária, com grandes avenidas, que mudariam definitivamente os eixos de crescimento urbano da cidade. Esse plano foi tão visionário, que projetou mudanças que ocorreriam 50 anos depois, como, por exemplo, a península da Ponta D'areia, hoje área de maior especulação imobiliária na capital.

O Estado do Maranhão, de acordo com álbum do jornalista Miécio Jorge em 1950, possuía uma população de 1.600 mil hab. e estava formado por 72 municípios, apostava todas as

suas esperanças no babaçu como principal produto, nas fabricas remanescentes do algodão e implantava ferroviais para dinamizar os produtos do interior do estado. A capital, São Luís, tinha uma população de 122 mil habitantes. A Urbe era formada pelo centro histórico e o crescimento urbano se dava no sentido do centro através da rua grande seguindo pela Avenida Getúlio Vargas na direção do monte castelo, anil e olho d'água onde habitavam as famílias tradicionais. Os eixos estruturadores do urbanismo foram até aquele momento o traçado em xadrez da praia grande, no XVIII, a rua grande como eixo do Século XIX e a Av Getúlio Vargas no século XX.

É neste contexto que as ideias visionárias do engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita, então diretor do departamento de estradas e rodagem do Maranhão foram apresentadas num plano de expansão para a cidade que vislumbrava o crescimento não mais no sentido do centro rumo ao turu, mas atravessando o Rio anil e Bacanga com novas pontes abrindo caminho para novos bairros em direção as praias da ponta D'areia e calhau. A península, área de especulação imobiliária recente desde 2010, foi pensada em 1958. O engenheiro foi também um estudioso dos aspectos jurídicos das terras compreendidas entre o rio anil e Bacanga[1] onde levantou as origens históricas das terras desde os jesuítas no século XVIII, até Ana Jansen no século XIX , cuja filha foi herdeira da olaria era constituída das terras de são marcos e são Francisco , elucidando a origens dos sítios santa Eulália, Nazareth , rangedor , sitio novo dentre outros além das terras entre o rio anil e o mar incluindo ponta d'areia, do patrimônio da união, que foram transferidas a prefeitura de São Luís em regime de aforamento patrimônio da união .

Ruy não era maranhense, nasceu na cidade de Estância – Sergipe em 13 de abril de 1919, estudou Engenharia Civil na Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia e veio para São Luís, a convite do engenheiro Emiliano Macieira, então diretor geral do Departamento de Estradas e Rodagens - DER-MA, no governo de Sebastião Archer no início de 1947 quando o DER começava a se estruturar. Em 18 de Setembro de 1952, a convite do Governador Eugênio de Barros assumiu a direção geral permanecendo no cargo até o final deste governo. Nos governos de Matos Carvalho e Eugênio de Barros, o DER-MA implantou rodovias de piçarra no estado, e estradas dentro da ilha de São Luis, ligando o interior e construiu pontes de acesso às principais cidades. A ponte sobre o rio Itapecuru, inaugurada em 1953, é um exemplo.

Em 04 de Julho de 1958 foi nomeado membro do Conselho Regional de Trânsito, e ainda em 1958, lança o Plano de Expansão para a cidade de São Luís, no governo de Newton de Barros Belo. Mais adiante, em 31 de janeiro de 1961, foi nomeado Secretário de Estado de Negócios de Viação e Obras Públicas, cargo que exerceu até 16 de julho de 1962, data em que foi nomeado Prefeito Municipal de São Luis. Na data de 27 de dezembro de 1962 sancionou a lei municipal nº 1322 que dizia respeito ao Plano Rodoviário da ilha de São Luis. Dispunha sobre a construção e pavimentação das vias tanto na parte central da cidade quanto na área destinada à expansão de São Luís. Em 24 de Abril de 1963 pediu exoneração do cargo de prefeito, encerrando sua carreira

1 Artigo publicado pelo eng. Ruy mesquita no imparcial 19/03/1975 cedido pelo seu filho Jose Raimundo Mesquita, juntamente com o plano e dados da biografia apresentados neste artigo.

pública. Faleceu em 29 de janeiro de 1979. Os dados contidos no Plano de 1958 continuam a ser discutidos na contemporaneidade, debates do plano diretos contemplam questões apontadas pelo engenheiro. O plano continua a ser um valioso documento no debate da cidade atual

O terceiro plano, foi um projeto do prefeito Haroldo Tavares, em sua gestão, no ano de 1977 e foi elaborado pelo urbanista Wit Olaf Prochinik, o objetivo foi o de organizar a estrutura urbana, criando o Anel Viário, normatizando áreas de expansão, interligando-as e zoneando-as.

Durante seu período com secretário, Haroldo Tavares realizou importantes obras para o estado, destacando: a implantação do asfalto nas ruas de São Luís; a conclusão da ponte sobre o Anil, no Caratatiua, a implementação da Barragem do Bacanga e do Porto do Itaqui, que contribuíram para uma nova a configuração da cidade; a construção da ponte do São Francisco, entre outras obras que contribuíram para a consolidação da Secretaria de Viação e Obras Públicas.

Em 1971 Haroldo Tavares assumiu o cargo de prefeito de São Luís, onde pode realizar obras que caracterizavam seu amplo conhecimento pela concepção urbana da cidade. Concluiu o mandado e deixou o cargo em 1975.Após deixar o cargo de prefeito, Haroldo Tavares se dedicou a vida empresária e não mais a carreira política. Em 09 de junho de 2012, o engenheiro e ex-prefeito faleceu.

O arquiteto Wit-Olaf Prochinik nasceu no Rio de Janeiro, foi um importante arquiteto e urbanista, com destaque especial na área de planejamento urbano. O arquiteto coordenou a empresa Wit-Olaf Prochinik Arquitetura e Planejamento, que funcionava com duas áreas de atuação, uma voltada para a arquitetura e outra para o planejamento urbano. Apesar de muitos funcionários, tal como muitos projetos circulando dentro da empresa, Wit-Olaf se encarregava de analisar e aprovar todos os projetos realizados pela mesma. Tendo representações São Luís, São Paulo, Recife, Belém, Manaus e Brasília, sendo sua sede no Rio de Janeiro. O arquiteto foi extremamente requisitado na década de 1970, em função do grande crescimento das cidades. Wit-Olaf realizou projetos para um vasto número de cidades, incluindo locais fora do Brasil, como a Nigéria e o Senegal. Porém sua expressão foi mais forte nas cidades de São Luís, Rio de Janeiro e Recife.

A primeira impressão desse plano foi realizada em 1975, sendo o governado do Maranhão o Dr. Pedro Neiva de Santana, e o prefeito da cidade de São Luís o Eng. Haroldo Olympio Lisboa Tavares. O plano se divide em quatro tópicos básicos: diagnóstico, proposições, legislação urbanística, hipóteses de ocupação futura de São Luís. Esses pontos desencadeiam uma série de descrições do cenário de São Luís, tal como importantes propostas para a organização e melhoria da cidade. Foi desenvolvido com o objetivo de proporcionar a São Luís condições para receber o impacto dos grandes investimentos, estabelecer uma política adequada de uso da terra, definir as condições de equilíbrio entre a ocupação e o meio ambiente, indicar hipóteses de desenvolvimento urbano, promover a adequação dos mecanismos da administração municipal ao sistema de planejamento proposto, assim como estimular a coordenação intergovernamental para o desenvolvimento das funções urbanas e regionais de São Luís. A valorização do patrimônio histórico é outro objetivo que se mostra muito necessário ao decorrer do Plano Diretor.

Neste período o poder público reconhecendo a importância do conjunto colonial e preocupado com o isolamento e arruinamento do conjunto arquitetônico propôs tombamentos no nível federal e estadual .Em 1974 o Centro Histórico de São Luís foi Tombado pelo Iphan, em 1986 o governo estadual também protegeu uma área maior e em 1997 a UNESCO reconheceu o centro histórico como patrimônio mundial, pela permanência do traçado original e homogeneidade do conjunto da arquitetura colonial luso brasileira do século XVIII-XIX, remanescente do apogeu vivido pela exportação do algodão. A cidade foi ainda objeto relatórios resultantes das missões da UNESCO entre os anos de 1960 e 1975 elaborados pelos consultores Alfredo Evangelista Viana de Lima , arquiteto Português em 1973 e pelo Frances Michel Parent, recomendando o tombamento , preservação e delimitação das áreas históricas , apontando a necessidade de um plano geral de urbanismo , valorizando as praças e o conjunto de sobrados azulejados , propondo a criação de universidades dentro do centro ,para dinamização da área e incentivo ao turismo

Juntos, os três planos, somados ao tombamento e aos relatórios dos consultores internacionais configuram a tessitura do ideário urbano para São Luís no início do século XX, os planos refletem as em diferentes temporalidades da cidade, refletem sobre questões que ainda estão bem atuais no debate do plano diretor da cidade hoje, sobre a expansão urbana e, a proteção do patrimônio histórico e são documentos fundamentais ao entendimento da arquitetura e do urbanismo contemporâneo do Maranhão.

O Timeline do urbanismo e arquitetura do século XX em São Luís do Maranhão abaixo esboçado reflete as relações entres os planos urbanos, as linguagens arquitetônicas com as construções de edifícios institucionais percorrendo as três linguagens do art deco moderno e brutalismo , refletindo a arquitetura do poder com a construção d Avenida Getúlio Vargas e a expansão urbana de São Luís , urbanismo , história , arquitetura e o contexto político se entrelaçam compondo o cenário de São Luis no século XX

Conclusões

Estes três planos configuram o ideário urbano da cidade no século XX. Foram muito pouco estudados, sempre vistos de forma isolada e não articulada, pouco analisados em seus contextos históricos ou confrontados. Cada um deles tem uma grande contribuição como ferramenta do planejamento urbano de sua época, refletindo ideias e concepções para a cidade. Resgatar a importância destes planos urbanos, com olhar na contemporaneidade do século XXI, contextualizando as proposições e ideários de cada um e confrontando suas proposições com a cidade hoje foi o objetivo deste artigo.

Bibliografia

AMORIM, Luiz. Obituário Arquitetônico: Pernambuco modernista. Recife, 2007. 212p.

ARGAN. Giulio Carlos. Arte Moderna. Companhia das Letras. São Paulo. 1998

BARROS, Valdenira. Imagens do Moderno em São Luís. São Luís, 2001.

BENÉVOLO, Leonardo. História da Arquitetura Moderna. Ed. Perspectiva. São Paulo,1976

BRUAND, Yves Arquitetura Contemporânea no Brasil. Ed. Perspectiva, São Paulo. 1991

BASTOS, Maria Alice Junqueira e Ruth Verde Zein. Arquitetura após 1950. -São Paulo: Perspectiva, 2011

CAVALCANTI, L. A. P. Moderno e Brasileiro: a história de uma nova linguagem na arquitetura (1930 - 1960). Rio de Janeiro: Zahar editora, 2007.

_____. Quando o Brasil era moderno: Guia de arquitetura brasileira, 1928-1960. 2. Ed. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001. V. 1. 467 p.

CORBUSIER, Le. Por uma Arquitetura. São Paulo, Ed. Perspectiva. 1989

CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS-MARANHÃO: Patrimônio Mundial. Coord.Luiz Phelipe Andrés. São Paulo: Audichroma. 1998.

ESPÍRITO SANTO, José M. (org.). São Luís: uma leitura da cidade. São Luís: Instituto da Cidade, 2006. 94 p.

FLECHERS, Bannister, sir. A History of rchicteture.Ed.Butterworthheineman, London, 1987.

Guia da Arquitetura Art Deco no Rio de Janeiro. CZAJKOWSHI, Jorge.Org.: Casa da Palavra RJ: 2000

JORGE, Miécio. Álbum do Maranhão, 1950. Maranhão, 1950.

LE CORBUSIER. Por uma arquitetura. São Paulo: Perspectiva, 1989.

MINDLIN, Henrique E. Arquitetura moderna no Brasil. Rio de Janeiro. Aeroplano editor.

MEIRELES, Mário. História do Comércio no Maranhão. Vol.: III São Luís: Lithograf.1992

MOREIRA, Fernando Diniz (org.). Arquitetura moderna no Norte e Nordeste do Brasil: universalidade e diversidade. 1 ed. Recife: FASA, 2007. 392p.

PFLUEGER Grete e LOPES, Jose Antônio. Arquitetura do século XX in São Luís – Ilha do Maranhão e Alcântara: Guia de Arquitetura e Paisagem. 1 ed. (bilíngue). Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008. 448 p.

PRADO Junior. Caio. História econômica do Brasil. Ed.Brasiliense.São Paulo, 1987.

ROITER, Márcio. Rio de Janeiro Art Déco. 1° edição – Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.

SEGAWA, Hugo. Arquiteturas no Brasil: 1900-1990. São Paulo: EDUSP, 1999.

ZEVI, Bruno. A linguagem moderna da Arquitetura. Lisboa: Dom Quixote, 1984.

SANTOS, Boaventura de Souza. Uma cartografia simbólica das representações sociais (pág. 198) in para um novo senso comum: a ciência o direito e a política na transição paradigmática. 5 ed.-São Paulo: Cortez, 2005

REESTRUTURAÇÃO PORTUÁRIA, URBANIZAÇÃO E A CONSTRUÇÃO INSTITUCIONAL DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - ES

ENEIDA MARIA SOUZA MENDONÇA

Instituição da autora: Universidade Federal do Espírito Santo

Correio eletrônico da autora: eneidamendonca@gmail.com

RESUMO: Este estudo aborda Urbanismo e Política nos anos 60 no Brasil, tendo como principais questões a reestruturação portuária ocorrida em Vitória, capital do Espírito Santo, seu papel na característica da expansão urbana e metropolitana e o esforço do estado na construção de aparato institucional relacionado ao planejamento metropolitano. Mesmo considerando que o crescimento populacional da capital capixaba e municípios vizinhos fosse um dado presente desde a década de 1940, fatores como a crise na agricultura ocasionada pela erradicação dos cafezais, nas décadas de 1950 e 1960 e a instalação portuária e siderúrgica realizada nas décadas de 1960 e 1970 contribuíram para aceleração do processo de urbanização. Este processo envolveu ocupação formal e informal, aumentando respectivamente, a população de classe média e a de baixo poder aquisitivo na região, em função dos novos empregos criados e do excedente de mão de obra não qualificada também atraído. Concomitantemente, iniciativas diversas foram realizadas no sentido de reconhecer a formação de uma estrutura urbana que se metropolizava, requerendo a formulação de estratégias de diagnose, análise, planejamento e gestão mais compatíveis com a escala das transformações. Tais iniciativas, partidas do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo, culminaram na contratação de Plano de Desenvolvimento Integrado direcionado à Aglomeração Urbana da Grande Vitória e na criação de Fundação voltada ao planejamento estadual e especialmente à Grande Vitória, como antecedente à Região Metropolitana. As fontes documentais utilizadas são literatura sobre história e evolução urbana de Vitória, relatórios, planos, legislação, fotografias e aerofotogrametria de diversos períodos. Concluiu-se que a instalação de nova estrutura portuária na área continental de Vitória, próximo ao limite de Serra contribuiu para a expansão da infraestrutura urbana, valorizando área distante da área central, favoreceu o processo de expansão metropolitana, ao mesmo tempo em que estimulou o desenvolvimento de aparato técnico institucional relacionado ao planejamento metropolitano.

PALABRAS CLAVE: urbanização, porto, grandes empreendimentos, planejamento, metropolização

1. Introdução

Este estudo aborda Urbanismo e Política nos anos 60 no Brasil, tendo como principais questões a reestruturação portuária ocorrida em Vitória, capital do Espírito Santo, seu papel na característica da expansão urbana e metropolitana e o esforço do estado na construção de aparato institucional relacionado ao planejamento metropolitano. Para tanto, são examinadas fontes documentais envolvendo literatura sobre a história da ocupação do lugar, os aspectos relativos à base econômica do estado, relatórios, planos, legislação, fotografias e aerofotogrametrias de diversos períodos.

A história da ocupação de Vitória é tratada, sobretudo de modo a assinalar os esforços empreendidos na manutenção em Vitória, do poder político como sede de capitania e posteriormente, capital de estado. Estes esforços significaram até a década de 1960 a manutenção da ocupação urbana do município na ilha.

Os aspectos relativos à economia ressaltam a modificação da base econômica marcada pela crise associada à cultura cafeeira desde meados da década de 1950, até a consolidação da grande indústria voltada à siderurgia em meados da década de 1980[1]. O intuito da abordagem econômica é de situar a década de 1960, como período intermediário à transição econômica ocorrida no Espírito Santo. Para esta finalidade, o estudo da evolução da estrutura portuária em Vitória culminando na instalação do Porto de Tubarão, constitui-se interesse fundamental.

Outros empreendimentos de grande porte, bem como loteamentos e conjuntos habitacionais seguiram o vetor de expansão urbana apontado pelo novo porto, acompanhando política instituída em escala nacional, pelo Sistema Nacional de Habitação em 1964[2].

No que se refere à localização dos grandes empreendimentos, a relação com a esfera nacional se estabeleceu como procedimento preliminar aos chamados grandes projetos industriais, instituídos de modo mais incisivo no Espírito Santo, na década seguinte, pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND –[3]. Villaça[4], ao tratar das metrópoles brasileiras, chama a atenção para a preferência de localização de extensas áreas industriais nas proximidades de vias de significado regional, sejam ferrovias ou rodovias. No caso da Grande Vitória, incluída por este autor no quadro das áreas metropolitanas brasileiras, constatou-se que, as áreas industriais relativas aos referidos grandes projetos, além de relacionadas a estas duas modalidades de vias – ferrovias e rodovias – contaram também, com a implantação de novos portos.

---

1 Haroldo Rocha; Ângela Morandi. Cafeicultura e Grande Indústria: a transição no Espírito Santo - 1955-1985. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1991.

2 Antônio Otávio Cintra. Planejando as cidades: política ou não política. In: Antônio Otávio Cintra; Paulo Roberto Haddad (org.). *Dilemas do Planejamento urbano e regional no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.Benício Viero Schmidt. *O Estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, LePM, 1983.

3 Brasil. *Projeto do II Plano Nacional de Desenvolvimento 1975-1979*. 1974.

4 Flávio Villaça. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

Assim, é fundamental reconhecer Vitória como uma cidade do período colonial brasileiro, cuja ocupação tem origem, por volta de 1551, a partir da intenção de alcançar melhores condições de defesa que a antiga sede da capitania, Vila Velha, desde 1535[5].

Estratégias marcantes de ocupação do território ocorreram durante o período de permanência dos jesuítas no Brasil, ao estabelecerem diversas de suas sedes em Vitória e áreas circundantes e mais recentemente, na segunda metade do século XIX, com a colonização do interior do estado por imigrantes europeus, possibilitando o estabelecimento de uma rede de cidades. No período intermediário entre a expulsão dos jesuítas e a colonização do interior por imigrantes, o Espírito Santo manteve uma economia fraca e inexpressiva e sua capital não havia ampliado sua ocupação para além da porção sul da ilha.

A alteração deste quadro data do final do século XIX, quando a cultra cafeeira no Espírito Santo, instaurada pelos imigrantes estrangeiros passou a alavancar a economia do estado e possibilitar melhoramentos na capital[6]. Este foi um processo mantido e fortalecido nas primeiras décadas da República, por meio de diversas políticas governamentais e de diversos planos urbanísticos. Dentre estes tem destaque o programa de governo de Muniz Freire que, entre 1892 e 1896, propagou a importância da reestruturação da rede ferroviária, do reaparelhamento do porto e do projeto de um bairro aos moldes higienistas[7].

Os governantes que o sucederam, mesmo que empreendessem políticas específicas, não deixaram de conferir continuidade ao programa estabelecido no início da república, a despeito da diferença quanto ao ritmo das ações desenvolvidas em cada período governamental.

Alterações significativas no quadro econômico ocorreram somente na segunda metade do século XX, com destaque para o período relativo à década de 1960, conforme desenvolvido a seguir.

2. A década de 1960 como marco na transição econômica do Espírito Santo

Durante a primeira metade do século XX, o café manteve-se como o principal produto do estado do Espírito Santo, cuja dinâmica de produção e exportação teve suporte na modernização da infraestrutura dos sistemas portuário e ferroviário, projetado no final do século XIX (Figura 2). Quanto ao desenvolvimento urbano da capital, é notável que sua modernização tenha sido financiada pelo comércio de café e que sua expansão tenha seguido o rumo leste, orientada pelo projeto urbanístico também definido na mesma ocasião que as obras do porto e da ferrovia, no

5 Maria Stella Novaes. *História do Espírito Santo*. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, s/d. José Teixeira Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. 2ª ed. Vitória: 1975.

6 Carlos Teixeira Campos Júnior. *O Novo Arrabalde*. Vitória: PMV, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1996.

7 Campos Júnior, *op. cit*., 1996. Eneida Maria Souza Mendonça; José Francisco Bernardino Freitas; Martha Machado Campos; Michele Monteiro Prado e Renata Hermanny de Almeida. *Cidade Prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória.* Vitória EDUFES; São Paulo: Annablume, 2009.

governo de Freire. Neste contexto, nas primeiras seis décadas do século XX, Vitória alcançou hegemonia política na hierarquia estadual, firmando-se como capital, ao mesmo tempo em que assumia sua identidade insular, mesmo que para isso tivesse mantido sua expansão associada à construção de aterros[8].

No processo evolutivo esboçado durante a década de 1960, esta situação se transformou. Para Rocha e Morandia[9] transição econômica do Espírito Santo, passando de agroexportador voltado à cultura cafeeira para industrial de grande porte voltado *à siderurgia, correspondeu a* processo iniciado em meados da década de 1950 e concluído em meados da década de 1980, quando os complexos industriais referentes à Companhia Siderúrgica de Tubarão (atual ArcellorMittal), à empresa Aracruz Celulose (atual Fibria) e à Samarco Mineradora entraram em funcionamento. No entanto, para estes mesmos autores, do ponto de vista econômico, a década de 1960 abarcou o período em que se acentuou no estado o êxodo rural, em função da crise relacionada à política de erradicação dos cafezais, gerando assim, uma crise social sem precedentes no meio rural capixaba e consequentemente aumento da população urbana de baixa renda em Vitória e municípios vizinhos.

O final da década de 1960 apontava para perspectivas quanto à industrialização, a partir de atividades em instalação ao norte de Vitória, acentuando o *êxodo já em curso, e atraindo a infraestrutura urbana no vasto território da* área continental do município.

Nesta ocasião, grande parte das indústrias brasileiras se concentrava na região da capital paulista, incluindo o ABC – Santo André, São Bernardo e São Caetano -, e na via Dutra, ligação rodoviária entre São Paulo e Rio de Janeiro[10]. Descentralizando, de certo modo esta concentração, mas ainda com localização mantida no sudeste do país, cabe indicar que a implantação dos grandes projetos industriais ao longo da década de 1970 no Espírito Santo, seguindo orientação do Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND –[11], tornou-se também um fator que concorreu para alimentar o êxodo rural, e contribuiu para que a década de 1980 marcasse o fim da transição econômica de agroindústria cafeeira para grande indústria siderúrgica. Ressalta-se a importância da expansão portuária de Vitória, realizada na década de 1960 para a consolidação desta transição econômica e o papel da Companhia Vale do Rio Doce neste processo, aspectos abordados a seguir.

---

8 José Francisco Bernardino Freitas. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata. In: *Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo.* Niterói: ARQ.URB/UFF, PPGG/GEO/UFRJ , IPPUR/UFRJ e PROURB/FAU/UFRJ., 2004. v. 1. p. 1-17.

9 Rocha e Morandi, *op. cit*., 1991.

10 Villaça, *op. cit*., 1998.

11 Brasil, *op. cit*. 1974.

3. A década de 1960 como marco na reestruturação portuária de Vitória

Como indicado anteriormente, as ocorrências que marcam o urbanismo e a ação do Estado na década de 1960, em Vitória, remetem a fatos iniciados antes. Silva[12] classifica a mudança do cenário econômico ocorrido no Espírito Santo nesta época, como resultado de ações formuladas na origem do *Estado desenvolvimentista* brasileiro, que entre outros aspectos, alimentou a formulação de uma política industrial no Brasil. Estas ações remetem então, aos primeiros anos da República, quando do interesse nacional sobre os estudos acerca das reservas minerais e a implantação da siderurgia no país.

Como ações governamentais relacionadas a este interesse, a autora cita a criação do Serviço Geológico e Mineratório do Brasil pelo Decreto Federal 6323/1907 e a concessão, pelo Decreto Federal nº 8019/1910, de "favores e privilégios às empresas ou indivíduos, nacionais ou estrangeiros, que se propusessem a instalar estabelecimentos siderúrgicos no Brasil"[13]. Dentre as concessões realizadas na ocasião, a autora destaca a conferida à *Brazilian Hematite Syndicate*, formada por engenheiros ingleses, que adquiriu em 1911, extensíssima área com reservas minerais em Itabira, Minas Gerais em sequência à articulação já realizada, com a Companhia Estrada de Ferro Vitória-Minas, cujo início se deu em 1909, inserindo a região de interesse, ainda a ser adquirida, no percurso ferroviário. A autora indica ainda, que a empresa não só adquiriu ações da Vitória-Minas, como também realizou acordo com a Companhia do Porto de Vitória, garantindo por este canal, a exportação do minério. O grupo inglês criou a empresa Itabira *Iron Ore Company*, recebendo autorização de funcionamento do Governo brasileiro pelo Decreto 8787/1911, com o intuito de cumprir a contrapartida exigida de construção de usina siderúrgica. Alguns fatores como a ausência de recursos financeiros em função da Primeira Guerra Mundial e a ascensão de grupos que defendiam o interesse industrial e siderúrgico nacional foram apontados por Silva[14] como impedimentos ao funcionamento da empresa.

O marco legal e institucional relacionado à exploração mineral no Brasil só teria sido estabelecido no Governo de Getúlio Vargas, durante a década de 1930, com o fortalecimento do nacionalismo, com destaque para o Código de Minas e o Código de Águas promulgados pelo Decreto Federal 24642/1934 e a Constituição Federal de 1934 que "ao mesmo tempo em que introduziu o conceito de separação das duas propriedades: a do solo e do subsolo, determinou também a nacionalização progressiva do subsolo."[15]

A mesma autora informa ainda que a Segunda Guerra Mundial aproximou o Brasil dos Estados Unidos, resultando na obtenção de empréstimos e comprometimento a partir de acordos que conduziram à constituição da Companhia Siderúrgica Nacional em abril de 1941 e da Companhia Vale do Rio Doce S.A., no ano seguinte. Esta teria sido constituída de modo que o Governo

12 Marta Zorzal e Silva. *A Vale do Rio Doce na estratégia do desenvolvimentismo brasileiro*. Vitória, EDUFES, 2004.

13 Silva, *op. cit*. 2004, p. 130.

14 Silva, *op. cit*. 2004.

15 Silva, *op. cit*. 2004, p. 135.

Brasileiro encampasse a Estrada de Ferro Vitória-Minas e a Itabira *Iron Ore Company*.

A etapa de atividades seguintes envolveu, além do aparelhamento da região das minas, a remodelação e ampliação da ferrovia e ainda o aparelhamento do Porto de Vitória[16], que originalmente, havia sido proposto para o escoamento de produção agrícola, especialmente o café, centralizando em Vitória a função econômica do Estado.

Siqueira[17] indica a instalação da Ponte Florentino Avidos ligando o continente em Vila Velha à Ilha de Vitória, em 1928, e as obras ocorridas sem interrupção em seguida, como essenciais para que em 1937 fosse possível a operação dos navios diretamente atracados no cais do porto de Vitória. Como etapa seguinte, em 1940, foi inaugurado o Cais comercial de Vitória; Em 1942, o transporte ferroviário, que até então não adentrava o porto, passou a permitir esta possibilidade. Nesta época, o Cais Comercial de Vitória chegou a receber o transporte de minério de ferro extraído em Itabira. No entanto, a necessidade de exclusividade para este tipo de produto, fez com que o Porto enfrentasse nova fase de reestruturação com a construção de cais em Vila Velha. Esta localização correspondia à área continental, na margem da Baía de Vitória, oposta, em relação às instalações portuárias de então, localização essa, já indicada em pareceres técnicos ao longo do século XIX, desconsiderados, em favor de decisões políticas que visavam manter Vitória como centro político e econômico[18]. De todo o modo, Siqueira[19] argumenta que nesta ocasião, o porto de Vitória situava-se como o terceiro no Brasil em volume de exportação, sendo o principal do Estado, alcançando emancipação em relação ao Rio de Janeiro.

As instalações exclusivas para a exportação de minério de ferro em Vila Velha, na década de 1940, atendiam ao requisito para recebimento e embarque do produto, além de concorrer para o desdobramento das atividades ferroviárias, industriais, siderúrgicas e de moradias de trabalhadores no entorno imediato ao Centro de Vitória, já configurando uma conurbação da capital com os municípios vizinhos de Vila Velha e Cariacica. Este processo de urbanização, seguindo vetores de expansão ao sul, sobre Vila Velha e a oeste, sobre Cariacica e Viana foram intensificados nas décadas seguintes. No entanto, acompanhando a dinâmica portuária internacional, a despeito da crise na agricultura com a erradicação dos cafezais no Espírito Santo, a construção das novas instalações portuárias e a transferência das instalações da Companhia Vale do Rio Doce para o nordeste do município de Vitória, contribuíram para alimentar vetor de expansão urbana neste sentido, além de incrementar a conurbação da capital com o município de Serra, ao norte.

Esta nova reestruturação portuária em Vitória acompanhou processos já ocorridos nos principais

16 Silva, *op.cit*., 2004.

17 Maria da Penha Siqueira. *O Desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940*. Vitória, Fundação Ceciliano Abel de Almeida, UFES, 1984.

18 Freitas, *op.cit*., 2004.

19 Siqueira, *op. cit*. 1984.

portos do mundo. Na classificação estabelecida por Hoyle[20], que estuda a gradativa separação entre porto e cidade, trata-se de processo realizado, de um modo geral, em meados do século XX, caracterizado pelo crescimento na industrialização, pelo processo de conteinerização portuária e necessidade de separação de atividades por produtos. Para Vasconcelos[21], o porto de Vitória acompanhou o processo apontado por aquele autor, porém de modo defasado. Meneghel e Mendonça[22], ao estudarem a transformação da paisagem portuária em Vitória, chamam a atenção para o fato de que a busca de áreas afastadas do centro urbano para as instalações portuárias, ocorrida em Vitória, na década de 1960, acompanha de modo próximo a periodização de Hoyle, embora a conteinerização portuária tenha ocorrido mais tarde, na década de 1980, com a reestruturação e ampliação das instalações em Vila Velha, na face oposta ao Centro de Vitória.

O que importa aqui ressaltar é que a construção de estrutura portuária ao nordeste de Vitória na segunda metade da década de 1960 propiciou a expansão da exportação de minério de ferro e dos negócios da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD – e contribuiu para estabelecer a infraestrutura necessária para a implantação, da Companhia Siderúrgica de Tubarão – CST – , nesta região. Este empreendimento, como indicado, fez parte dos Grandes Projetos Industriais propostos pelo governo brasileiro na década de 1970[23], que no Espírito Santo favoreceu a transição econômica da agroexportação de café para a grande indústria pautada na siderurgia e a consolidação do processo de metropolização em torno de sua capital.

3. A década de 1960 como marco na mudança da política urbana em Vitória

Do ponto de vista do processo de urbanização, a década de 1960 marcou o rompimento da política de expansão urbana da capital, estabelecida até então, ao longo da República, focada exclusivamente na ilha de Vitória, mesmo que extenso aterro contíguo à ilha tivesse ainda, sido construído, durante a década de 1970[24]. A mudança na política de urbanização em Vitória ocorreu a partir da instalação de equipamentos de grande porte na capital e também, em função da política habitacional adotada na década de 1960.

Acompanhando o vetor de expansão ditado pelo Porto de Tubarão e pelas instalações da

---

20 Brian Hoyle. *Cities and ports - concepts and issues*. Vegueta, Universidad de las palmas de Gran Canaria, Facultad de Geografia e Historia, n. 3, p. 263-278, 1997/1998. Disponível em: http://www.webs.ulpgc.es/vegueta/num_ant_vegueta/downloads/03-263-278.pdf. Acesso em: 05 out. 2016.

21 Flávia Nico Vasconcelos. *O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao século XXI: uma cidade portuária?* São Paulo, 2011, Tese (Doutorado) Ciências Sociais, PUC-SP.

22 Clemir Meneghel e Eneida Mendonça. A construção da paisagem cultural em Vitória (ES) relacionada ao porto. In*: Anais 2º colóquio Ibero americano Paisagem cultural, patrimônio e projeto. Desafios e perspectivas*. Belo Horizonte, UFMG, 2012.

23 Brasil, *op. cit*., 1974.

24 Eneida Maria Souza Mendonça. *(Trans)formação planejada de territórios urbanos em Vitória (ES): o bairro Camburi*. São Paulo, 1995. Dissertação (mestrado) - FAUUSP.

Companhia Vale do Rio Doce, outros empreendimentos também foram direcionados à área continental de Vitória na mesma ocasião. Registrando-se que o aeroporto já se situava nesta região desde a década de 1940, observa-se que em 1966[25], no mesmo ano em que se construía o porto, iniciava-se também nesta área, a construção de conjuntos habitacionais. Em 1969, após conjecturas sobre outras possibilidades de localização na ilha de Vitória, foi iniciada também, na área continental, a construção do campus da Universidade Federal do Espírito Santo[26]. Antes destes empreendimentos, em 1962, o Instituto Brasileiro do Café – IBC – já havia instalado armazéns de estocagem na região, em extensa área adquirida em 1960[27].

Nesta ocasião, a rodovia federal BR-101, que atravessa o Brasil de norte a sul, próximo ao litoral, apresentava-se em fase de conclusão no trecho correspondente ao Espírito Santo, especialmente próximo à capital. Este fator constituiu-se sem dúvida, em elemento estrutural promissor, tanto à instalação dos grandes empreendimentos citados, como também ao processo de expansão urbana e de metropolização.

A política habitacional no município seguiu as diretrizes instituídas para o país. No âmbito nacional, em 1964, após o golpe militar e sob regime ditatorial, foi instituído o Banco Nacional de Habitação –BNH– e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU. O primeiro, com o objetivo inicial de atender ao interesse social, distanciou-se desta função, atuando aos moldes das instituições financeiras privadas, visando lucros, passando, portanto, a destinar seus recursos à construção de habitação para população de maior renda. O segundo, com a função de realizar pesquisas sobre déficit habitacional, promover o planejamento e assistir tecnicamente estados e municípios, teve também suas funções alteradas passando a encarregar-se do planejamento local, desvinculando-se da função habitacional, o que assegurou maior liberdade ao BNH[28].

De modo semelhante ao que ocorria em outras cidades brasileiras, a área continental de Vitória, onde foram construídos os conjuntos habitacionais na década de 1960 era periférica, com insuficiente infraestrutura urbana, onde a aquisição da terra era viabilizada pelo seu provável baixo custo. Esta situação alterou-se, a partir da década seguinte, tendo em vista, sobretudo, as necessidades em infraestrutura demandadas pela presença do Porto de Tubarão e da Companhia Vale do Rio Doce.

---

25 Espírito Santo, COPLAN-IJSN. *Estudos básicos referentes à questão da habitação – intervenção estatal no processo habitacional (versão preliminar)*. Vitória, jul. 1986. (Estudos para definição da política habitacional para o Estado do Espírito Santo).

26 Mendonça, *op. cit*. 1995.

27 M. P. Colodetti e R. V. de BARROS. *Reutilização dos armazéns do IBC no Bairro de Jardim da Penha*. Vitória: DAU-UFES. Projeto de Graduação, 1988.

28 Cintra, *op cit*. 1978.

4. A década de 1960 como marco da inserção do caráter metropolitano no planejamento

Os empreendimentos direcionados à área continental de Vitória repercutiram sobre o território vizinho contribuindo para expandir a área conurbada também sobre o município de Serra, ao norte da capital. Deste modo, Vitória, Vila Velha, Cariacica, Viana e Serra passaram, já na década de 1960, a integrar a Aglomeração Urbana da Grande Vitória, antecipando configuração da Região Metropolitana instituída na década de 1990.

Nesta ocasião, o Brasil passava por intenso processo de urbanização, resultando em elevada concentração populacional na região sudeste, especialmente envolvendo Rio de Janeiro e São Paulo. O desequilíbrio na ocupação do território, entendido como responsável pela dificuldade de desenvolvimento do país, demandou uma série de estudos de regionalização pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, resultando na formulação de políticas de desenvolvimento regional a serem empreendidas pelos estados da federação, conduzidas pelo SERFHAU.

Seguindo o modelo determinado pelo governo federal, mesmo tratando-se de uma cidade média aos moldes brasileiros, Vitória desenvolveu também nos anos 1960, aparato institucional que mais tarde lhe deu suporte metropolitano. Dentre os aspectos institucionais relevantes relativos à Grande Vitória, é importante dar destaque aos documentos produzidos pelo Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo – BANDES – e a criação da Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória – COPI – em 1967.

Esta comissão, composta de representantes das municipalidades envolvidas e do estado, tinha como objetivo a elaboração de documentos referenciais preliminares de planejamento, visando orientar o desenvolvimento da capital, Vitória, e suas relações com os municípios do entorno, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana.

Como passo seguinte, deu-se pelo governo do estado a contratação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI – da Aglomeração Urbana da Grande Vitória que alimentava o ideal de inserção de Vitória e seu aglomerado, no rol das regiões metropolitanas brasileiras estabelecidas na década de 1970, fato que não se realizou. Ainda assim, é importante reconhecer que esse empenho institucional do estado do Espírito Santo em prol do planejamento metropolitano na década de 1960, resultou em subsídio para a configuração institucional estabelecida posteriormente.

4. Considerações finais

Vitória, situada à cerca de 500 km das capitais mais próximas, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, mesmo diante de posição hierárquica mais modesta que estas cidades, guardava na década de 1960, o *status* de maior hierarquia urbana do estado, polarizando parte dos estados vizinhos, condição que ainda mantém. Esta situação específica e o fato da década de 1960, em função do êxodo rural, ter sido período de expressivo incremento populacional da região de Vitória,

contribu*íram* para conferir destaque e complexidade à aglomeração urbana da capital do Espírito Santo.

Com base no exposto, registrou-se em Vitória, na década de 1960, a reprodução de ações empreendidas a partir da orientação de planejamento instituída pelo Governo Federal.

A construção dos conjuntos habitacionais seguia, como já indicado, as diretrizes lançadas pelo governo federal por meio do Sistema Financeiro de Habitação, logo após o golpe militar de 1964. A construção do campus universitário da UFES fora da ilha e distante do centro político e administrativo, também seguiu uma lógica instituída pelo governo militar durante a década de 1960 em várias capitais brasileiras, entre outros aspectos, neutralizando a ação organizativa da classe universitária na resistência ao sistema autoritário estabelecido.

A instalação de um novo porto, na Ponta de Tubarão, deu sequência à manutenção da vocação portuária da cidade, inaugurando possibilidades mais arrojadas de exportação e importação e de diversificação de produtos, ao oferecer alternativas para a ancoragem de embarcações de grande porte, incompatíveis ao acesso pela estreita baía, ao porto do Centro.

Além do estabelecimento de estrutura física e logística de suporte à nova fase da economia que o Espírito Santo alcançaria a seguir, a década de 1960 permitiu ainda ao estado, também com base na estrutura governamental instituída pela federação, instrumentos institucionais de planejamento para ensaio de uma gestão metropolitana futura.

MESA Nº 7

Urbanismo e política nos anos sessenta: permanências, rupturas, tensões no planejamento, Brasil e América Latina.

COORDINADORES

VERA F. REZENDE

vrezende1234@gmail.com

Universidade Federal Fluminense/Brasil

VIRGÍNIA PONTUAL

virginiapontual@gmail.com

Universidade Federal de Pernambuco/Brasilz

URBANISMO, PLANEJAMENTO E POLÍTICA NO BRASIL DOS ANOS DE 1960.

VIRGÍNIA PONTUAL

Universidade Federal de Pernambuco

virginiapontual@gmail.com:

RESUMEN: O artigo apresenta uma reflexão sobre as práticas do urbanismo presentes no Brasil antes e depois do Golpe Civil Militar de 1964. Os estudos historiográficos são insuficientes para dar conta da relação entre as dimensões da política e do urbanismo, nesse sentido entender as vertentes em voga no cenário internacional e nacional, as permanências e a emergência de outras é um dos fios investigativos. O conhecimento das vertentes foi correlacionado ao estabelecimento de uma política nacional de planejamento urbano e ao contexto político brasileiro e em particular o do Recife. No caso da cidade do Recife a discussão é feita a partir de dois planos urbanísticos: a Política de Desenvolvimento do Recife Metropolitano, elaborado no governo do Prefeito Miguel Arraes, e o Estudo Preliminar do Recife – Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), confeccionado no governo de Geraldo Magalhães Melo. Assim estão exploradas as diferenças dos contextos políticos e, em especial, está problematizado a associação às vertentes do pensamento urbanístico. A indagação posta é: Ocorreram mudanças entre as práticas do urbanismo presentes no Brasil antes e depois do Golpe Civil Militar de 1964? Para tanto serão consideradas além dos planos, jornais, revistas técnicas e outras fontes documentais.

PALABRAS CLAVE: urbanismo, planejamento, política, planos, anos 60

Introdução

A narrativa apresentada e em resposta a essa questão está desenvolvida em três partes: na primeira são pontuadas as vertentes existentes no campo do urbanismo e do planejamento urbano nos anos de 1950 e que se prolongaram nos anos de 1960. Assim como está tratado sobre a separação entre esses dois campos decorrentes do diálogo com repertório teórico advindo do campo da administração. A segunda mescla contexto político e urbanístico de modo a discorrer sobre a formação da política nacional de planejamento urbano no Brasil e no Recife, mostrando como o particular e o geral estão ou não em correspondência. Na terceira parte da narrativa estão tratados os planos empreendidos nas administrações municipais de Miguel Arraes e Geraldo Magalhães de modo a mostrar como eles foram elaborados, por quem, quais as questões urbanas veiculadas e as matrizes de planejamento urbano presentes.

1. Tempo de Esgotamento de Práticas Urbanísticas e Emergência de Cenários

O campo do urbanismo nos anos de 1960 não sofreu uma ruptura com as vertentes existentes nas décadas precedentes, embora fenômenos e ideias tenham surgido apelando para a constituição de outras concepções. Entre as vertentes existentes nos anos de 1950 que se prolongaram nos anos de 1960 cabe destacar: a dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), a da Escola de Sociologia de Chicago, a de Economia e Humanismo e o *Town Planning*, por ter sido as que tiveram maior ressonância no Brasil.

Benevolo (1985) coloca que os anos de 1960 como um tempo de esgotamento do urbanismo moderno, com a crise dos CIAMs e do TEAM X. De igual modo Topalov (1988) considera que a política urbana apresentava sinais de esgotamento e continha um viés tecnocrático, centralizada e subordinada aos interesses especulativos.

Calabi (2012) tal como Benevolo identifica que a grande dimensão, a cidade-região e a integração planejamento econômico e urbanístico eram parte da agenda das instituições e dos profissionais que se dedicavam a prática do urbanismo na década de 1960.

Outras concepções de como tratar a cidade estão suportadas no pressuposto de que existia a separação entre os campos do urbanismo e do planejamento urbano e regional. Teorias de planejamento como a da tomada de decisão de John Dyckman, a do racionalismo-compreensivo, formulada por Friedmann y Hudson, ou a das comparações sucessivas de Charles Lindblom, eram afeitas às disciplinas de administração e de microeconomia. Elas distanciavam-se das teorias que norteavam o campo do urbanismo que, por sua vez, pensavam, estudavam e propunham mudanças da e na cidade. A efetivação de ações programáticas constava no repertório teórico dos campos do urbanismo e do planejamento; porém enquanto elas, no primeiro, eram consubstanciadas em desenhos na sua maioria de natureza física material; no segundo, se suportavam em decisões, programas e diretrizes.

Almandoz (2009) afirma que a separação entre os campos do urbanismo e do planejamento

urbano e regional se efetivou, em virtude de que existiam "matizes conceituais e históricos associados a cada termo", assim como consistiu na representação do "[...] deslocamento de polos, da Europa aos EUA, de onde era importada a modernidade que trazia o novo aparato de instrumentos associados ao planejamento [...]" (Almandoz, 2009, p. 244).

As teorias do planejamento, cujas referências estavam associadas às práticas anglo-saxônicas, operavam como "uma função de governo", incorporando "uma visão mais globalizante" e "se caracteriza[vam] como função de *staff*, ou seja, função consultiva, desvinculada da ação, diretamente ligada ao chefe do executivo, que tem a pesquisa como ponto de partida para toda e qualquer definição de diretrizes" (Feldman, 2005, p. 27, 31 e 45).

O planejamento urbano e regional tornou-se uma prática que segundo Secchi (2009) "gozara[m] de grande prestígio", ganhando ainda a mesma, nos anos de 1960, contribuições advindas da técnica de construção de futuros cenários possíveis.

2. A Política Nacional de Planejamento Urbano

Na Era Vargas e mais particularmente no Estado Novo (1937-1945) a questão urbana foi um dos temas recorrentes e centrais desse momento, resultando na elaboração de um primeiro esboço de uma politica nacional para as cidades. Daí o entendimento de que o planejamento urbano torna-se uma função da administração pública, segundo Feldman (2005).

A institucionalização do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil se efetivou por meio dos departamentos das municipalidades (na função de assistência técnica), das comissões de planos de cidades e do ensino. Os exemplos mais significativos foram àqueles respectivos às cidades do Recife, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre e São Paulo, cabendo destaque à construção de Brasília.

No Recife, a Frente do Recife elege para prefeito Pelópidas Silveira para o período de 1955-1959. Esse movimento político foi uma articulação de esquerda que uniu socialistas, comunistas e trabalhistas; além dos setores progressistas da Igreja Católica, em torno de ideias nacionalistas e democráticas. No pleito realizado no dia 02 de agosto de 1959, Miguel Arraes foi eleito Prefeito do Recife, sendo essa vitória reportada ao conjunto das forças políticas que o apoiaram, coligadas nessa frente.

Miguel Arraes ficou à frente da prefeitura do Recife por dois anos (dez/1959 a dez/1962), nesse período a sua administração foi marcada por ações de urbanização de grande repercussão nas comunidades, investimentos em bairros populares da periferia e pela elaboração de A Política de Desenvolvimento do Recife Metropolitano, para citar as mais significativas. (Diário de Pernambuco, 24/12/1961)

O governo de Arraes na prefeitura é entendido como uma experiência política não apenas distinta do resto do país, mas também "com sinais trocados", segundo Soares (1986, p. 113). Dado que

diversamente da maioria dos demais estados brasileiros que tinham governos conservadores, em Pernambuco se tinha um "governo popular".

Há certo consenso historiográfico de que o "período populista" no Brasil inicia-se com o fim da era Vargas e termina com o Golpe Civil Militar[1] de 1964, sendo os governos de Jânio Quadros e João Goulart apelidados de "epílogo populista" (CAMARGO, 1986, p. 188).

No governo do presindente João Goulart (1961-1964), foi lançado o Plano Trienal, um programa que incluía uma série de reformas institucionais (as reformas de base) voltadas aos problemas estruturais do país. Entre as reformas constavam a agrária e a urbana, ambas expressando a necessidade de mudanças no tratamento da questão fundiária e de acesso à terra no Brasil, seja no campo, seja na cidade.

A associação entre o acesso à terra urbana e as carências de habitação e de infraesturtra básica foi uma compreensão presente no Seminário de Habitação e Reforma Urbana: O homem, sua casa, sua cidade, realizado na cidade do Rio de Janeiro, em 1963. Após os debates e a elaboração de relatórios os planejadores, participantes desse evento, concluíram pela adoção do planejamento como caminho técnico de tratamento das questões urbanas e pela proposta de criação de uma instituição a nível federal com competência para atuar sobre o acesso à terra urbana, a ordenação do assentamentos e a produção de habitação social.

Com o Golpe Civil Militar de 1964, ocorreu a suspensão dos direitos políticos e de liberdade de expressão, significando a não realização de eleições e a nomeação dos representantes políticos para os cargos do executivo nacional, estadual e municipal. Cabe lembrar ainda que foi realizada uma reforma administrativa em âmbito federal de modo a ajustar os ministérios e demais unidades técnicas às diretrizes desse regime político. Nesse sentido instituições foram criadas como o Banco Nacional de Habitação (BNH, 1964) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU). Embora instituídos pela mesma Lei n. 4.380, esse serviço só foi regulamentado em 1966, como um orgão de assessoria técnica, que tinha inclusive a missão de elaborar e coordenar a política nacional de planejamento local integrado.

Segundo Feldman (2005, p.2) o SERFHAU foi o "primeiro órgão federal com atribuição explícita de elaboração e coordenação da política nacional no campo de planejamento local integrado (...)." E mais, para exercer a sua função de orgão de consultoria técnica, foi montada uma estrutura administrativa não só voltada para a capacitação, mas principalmente de centro de informação e apoio a elaboração de planos diretores de desenvolvimento integrado, inclusive os cadastros de empresas de consultoria que atestavam habilidade técnica junto ás prefeituras.

---

1 Admite-se que a ditadura tenha sido civil-militar considerando que ela contou com o apoio de parte de segmentos importantes da sociedade: os grandes proprietários rurais, a burguesia industrial paulista, uma grande parte das classes médias urbanas e o setor conservador e anticomunista da Igreja Católica que promoveu a Marcha da Família com Deus pela Liberdade, realizada poucos dias antes do golpe, em 19 de março de 1964.

É importante situar ainda quando e quem participou da armação dessa instituição e sua orientação técnica, Cintra (1978, p. 204) afirma que: "Foi durante o Governo de Costa de Silva que o SERFHAU deu os primeiros passos para tornar-se o órgão responsável pela política urbana nacional. Era então dirigido pelo urbanista (arquiteto) Harry Cole (...)". Cabe dizer que esse arquiteto, entre 1955-1957, estudou urbanismo na *Universitty London College* (ULC) e realizou estágio com o arquiteto britânico Percy-Johnson Marshall. Esse arquiteto britânico foi aluno de Patrick Abercrombie que, por sua vez, foi um dos principais disseminadores do *Town Planning*. Desse modo ao voltar para o Brasil, Harry Cole trouxe essa experiência e conhecimentos que ressoaram na sua prática urbanística.

Retomando ao planejamento local integrado cabe especificar que o Ministério do Interior (1967, p.9) entendia essa noção como aquela que contemplava as dimensões física, social, econômica e institucional estabelecendo conexões, cruzamentos, confrontos entre os elementos analíticos considerados nas mesmas, porém sem hierarquia ou determinação de uma sobre as outras. Ademais previa o estabelecimento de diálogos entre os âmbitos do planejamento: municipal, metropolitano, estadual e federal, ou seja territorializava as análises e propostas.

Em Pernambuco, o governador Miguel Arraes foi deposto pela ditadura civil-militar de 1964, assumindo o cargo o vice-governador Paulo Pessoa Guerra. Para o período de 1967 a 1971 o governador eleito pela Assembleia Legislativa de Pernambuco foi Nilo de Souza Coelho que, por sua vez, nomeou para prefeito do Recife Geraldo Magalhães Melo (1969-1971). No governo desse edil foi realizado um conjunto de obras dentre as quais merecem destaque às voltadas ao sistema viário da cidade e à elaboração do Estudo Preliminar para o Plano de Desenvolvimento Local Integrado do Recife (PDLI-Recife).

Segundo Nascimento (2011, p. 1 e 2), Geraldo Magalhães atuou "em sintonia com os paradigmas e os parâmetros tecnoburocratas formulados e instituídos para o funcionamento do aparelho de Estado, após o Golpe [Civil] Militar de 1964". Porém uma avaliação mais contundente sobre o governo desse prefeito foi tecida por Bernardes (1996, p. 85) nos seguintes termos: "(...) quase nada aparece que revele uma ação do poder municipal voltada para a questão social, (...). Tudo indica que o setor privilegiado da ação municipal é a classe média, primeira beneficiária das obras realizadas, bem como os setores empresariais que participariam da construção e financiamento das mesmas".

Do exposto pode-se resumir que o contexto político antes de 1964, apelidado por Camargo de "epílogo populista", permitia o arranjo das forças políticas distintamente no país enquanto após o Golpe Civil Militar de 1964 ocorrereu a supressão da liberdade de associação política e liberdade de expressão. No Recife, a experiência levada pelo prefeito Arraes mostrava claramente uma posição política em prol dos setores populares enquanto a do prefeito Geraldo Magalhães foi marcada pelo privilegiamento dos segmentos médios e ricos da cidade.

3. Os Planos Urbanísticos para o Recife

Nessa parte do artigo estão tratados os planos urbanísticos empreendidos nas administrações municipais de Miguel Arraes e Geraldo Magalhães de modo a mostrar como eles foram elaborados, por quem, quais as questões urbanas veiculadas e as matrizes de planejamento urbano presentes.

3.1 - A Política de Desenvolvimento do Recife Metropolitano

O Prefeito Miguel Arraes acompanhava e participava das reuniões em que eram apresentados os estudos e as propostas do plano de desenvolvimento em elaboração pelo Consórcio de Planejamento e Empreendimentos Ltda. Ou seja, a elaboração da Política tinha importância no conjunto das ações empreendidas por seu governo a ponto de contar diretamente com sua presença e contribuições.

A consulta aos volumes que compõem à Política de Desenvolvimento, elaborado em 1962, e complementada por matérias veiculadas em jornais, permitiu iniciar o puxar de outros fios para a compreensão da presente trama. Logo na apresentação da Política de Desenvolvimento está dito quais as análises e as linhas de orientação acerca das principais questões priorizadas pela administração municipal. Porém nota-se a seguinte afirmação:

Trata-se em verdade, de um amplo estudo cobrindo todo o conjunto de inter-relações entre esse aglomerado urbano e a periferia na dimensão do Estado (Pernambuco) ou mesmo da região (Nordeste). (...) POLÍTICA exibe um pensamento de vanguarda, uma teoria econômica plasmada na percepção realista dos imensos dramas sociais e econômicos do subdesenvolvimento. (Recife, 1962, s/p)

Nesse parágrafo têm-se os fios que compõem a trama da Política de Desenvolvimento: as questões principais, a teoria econômica do subdesenvolvimento e o pensamento de vanguarda.

Está presente a lista dos técnicos que participaram da Política de Desenvolvimento: equipe de direção, composta pelo engenheiro e urbanista Antônio Bezerra Baltar, assessor do prefeito Diógenes Arruda Câmara, arquiteto e urbanista Harry James Cole, jornalista e escritor Manuel de Souza Barros e Moacir Paixão e Silva; equipe de Assessoramento; e equipe de pesquisas, envolvendo profissionais de diversas áreas.[2]

Em 1961, Cole atuava profissionalmente no Recife como prestador de serviços de consultoria em planejamento urbano, coincidentemente no período em que Arraes já era prefeito da cidade.

2 Cabe esclarecer que essas equipes eram formadas por técnicos da Divisão de Planejamento Urbano (DPU) da Prefeitura do Recife, do Centro de Pesquisas Urbanas e Regionais (CEPUR), da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Recife e do Consórcio de Planejamento Urbano e Empreendimentos.

Decorrente desse fato, seu nome foi proposto por Diógenes Arruda Câmara para a equipe como membro do Consórcio. (Diário de Pernambuco, 23/09/1961)

Após a nomeação das equipes técnicas constam do documento duas listas: a das personalidades e a das entidades. São essas personalidades e instituições não governamentais e dos movimentos sociais que mostram o arco político comprometido com o ideário presente na Política de Desenvolvimento e que a distinguia dos demais programas até então elaborados.

As questões principais estão apresentadas no primeiro capítulo, ou seja, o Recife como polo de uma região subdesenvolvida, tanto do Nordeste como da Região Metropolitana. O que este enunciado expressava: um complexo regional no qual o fator negativo e principal condicionante econômico consistia na

precária e imóvel estrutura fundiária, basicamente dominada pelo monopólio da propriedade privada da terra pelos grandes latifundiários, da rigidez quase absoluta da monocultura canavieira, pouco explorada e de baixa produtividade, associada às extensas áreas agrestinas e sertanejas de solos menos férteis e vulneráveis às flutuações climáticas, com menor densidade de capital incorporado ao processo produtivo e, ainda, em parte, não totalmente integradas ao sistema de trocas monetárias. (RECIFE, 1962, p. 3)

Os demais males econômicos e sociais eram decorrentes dessa definição de região subdesenvolvida, cabendo ao Recife servi-la como centro comercial e de serviços, isto é, continha um "amplo e crescente desemprego estrutural, uma estrutura anormal de repartição das rendas e escassos recursos para dar suporte às necessidades da cidade". (RECIFE, 1962, p. 34)

No documento da Política de Desenvolvimento verifica-se à crítica aos modelos desenvolvimentistas, especificamente o que estava no bojo do Plano de Metas de Juscelino Kubitscheck, afirmando ser este e suas variantes de "fortalecimento à dependência imperialista e às forças monopolistas regionais ou nacionais – compostas em Pernambuco de latifundiários pré-capitalistas, de grandes usineiros, banqueiros e comerciantes atacadistas". O norte proposto era a do desenvolvimento que tinha como "fundamento a compreensão progressista e popular dos problemas nordestinos", que para tanto requeria a adoção de uma "política radical – democrática e operária". (RECIFE, 1962, p. 54, 68, 70 e 78)

É importante notar que esse programa foi concluído em setembro de 1962, durante a campanha política de Arraes para governador, o que leva a dizer que a Política de Desenvolvimento consistiu no seu programa de governo e lhe deu o norte para sua campanha, seu discurso de posse e as ações levadas no Governo do Estado, daí o seu interesse pessoal em participar das reuniões sobre os estudos e as propostas desse programa quando de sua elaboração.

A teoria econômica do subdesenvolvimento/desenvolvimento era a pauta principal dos intelectuais e instituições no Brasil e na América Latina. As vertentes eram diversas, mas tiveram destaques as formuladas pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), pelo Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB), pela Revista Brasilense, por Economia e Humanismo e pelas missões de financiamento norte-americanas (Missão Taub (1941), Missão Cooke (1942), Missão Abbink (1948) e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-1953).

A Política de Desenvolvimento no âmbito dessas vertentes se aproximou mais com a de Lebret, considerando que esse padre dominicano veio duas vezes ao Recife, uma delas para elaborar o *Estudo sobre Desenvolvimento e Implantação de Indústrias, Interessando a Pernambuco e ao Nordeste*, em 1954. A ideia central presente nesse documento era a factibilidade do desenvolvimento via industrialização em Pernambuco e, em decorrência, a redução do seu estado de subdesenvolvimento, portanto antecipa algumas das questões principais tratadas na Política de Desenvolvimento.

Sabe-se que Lebret era leitor de Karl Marx. Diógenes Arruda Câmara também foi um leitor de Marx, portanto a existência de filiações convergentes entre Lebret e Diógenes mostra, também, por outro caminho, ter estado a Política de Desenvolvimento mais voltada a vertente da concepção de desenvolvimento lebretiana.

O pensamento de vanguarda pode ser entendido como movimentos políticos, artísticos e culturais que produzem rupturas nos padrões e modelos estabelecidos. Para Velho (1977), ser vanguarda é um estado de espírito revolucionário, negação do conservadorismo e de manutenção das regras e normas sociais, legais e políticas. Bossi (2010), Miceli (2001) e Gorelik (2005) afastam-se do entendimento de vanguarda do primeiro autor citado e mostram a circulação de ideias como outro aporte que pressupõe a não existência nem da influência, nem do erro. Dentre os três cabe citar as palavras de Gorelik por serem elucidativas para a perspectiva aqui adotada ao aludir que circulação de ideias se trata da "suspensão do julgamento de valores, um conjunto plural de intricadas tramas, partes substantivas do objeto e das práticas que tentam definir" (Gorelik, 2005, p. 17 e 19).

A leitura da Política de Desenvolvimento ao tratar do planejamento físico permite verificar que foi adotada preferencialmente a vertente do urbanismo britânico *Town Planning*, sem deixar de mostrar, também, ressonâncias do urbanismo higienista, sanitarista e dos CIAM.

O *Town Planning*, como já referido anteriormente, orientava-se pelo imperativo da pesquisa de campo e conhecimento da realidade sobre o crescimento da população, as necessidades citadinas frente à localização das áreas industriais, principalmente, sistema viário e transportes e a manutenção da produção nas áreas rurais. Daí que as propostas abrangiam todo o território e estavam voltadas para: a acessibilidade viária, os sistemas de parques, os anéis verdes, o espaço rural/agrícola, as novas cidades, as legislações urbanísticas e as instituições de planejamento.

A Política de Desenvolvimento adotou como parte do planejamento a unidade territorial ou regional, englobando e integrando o campo e a cidade. Apresentou as características físico-geográficas, a história da formação urbana, as características da população no campo e na cidade, as comunicações, a forma de distribuição das atividades urbanas industriais, a produção rural, os índices de natalidade e mortalidade, dados habitacionais, infraestruturas básicas e de transporte, a habitação, os espaços livres e aspectos administrativos. Ademais, propôs o zoneamento, índices urbanísticos e controle de uso da terra. Porém, cabe notar outra aproximação ao *Town Planning*, a criação do Escritório Técnico da Assessoria e Coordenação do Planejamento Físico (ETAP), como uma função de governo.

3.2 - O Estudo Preliminar para o Plano de Desenvolvimento Local Integrado do Recife

A elaboração do Estudo Preliminar para o Plano de Desenvolvimento Local Integrado do Recife foi para o Prefeito Geraldo Magalhães uma oportunidade propiciada pelo SERFHAU. Enquanto a escolha por esse prefeito do arquiteto Wit-Olaf Prochnick (empresa de consultoria de arquitetura e planejamento) foi por meio de consulta ao cadastro do SERFHAU e pelo arquiteto já ter desenvolvido trabalhos profissionais no Recife. Segundo Ribeiro essa escolha "não foi por acasso, pois já existia uma relação profissional dele com o Recife iniciada na década de 1950". Em depoimento do arquiteto Frederico Holanda, coordenador do setor físico do Estudo Preliminar, à Ribeiro (2005, p. 50) ele assim se referiu a Prochnick: "um legítimo representante da melhor arquitetura moderna brasileira".

Esse estudo foi feito em nove meses e entregue no dia 18 de dezembro de 1970. A supervisão geral coube a empresa de Procknik consorciada a outras empresas como: Astel – Assessores Técnicos Ltda, IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal, Paisagem – Empreendimentos Paisagísticos e Florestais Ltda, SPLAN – Sociedade de Pesquisa e Planejamento. A equipe de profissionais que participou do Estudo Perliminar sob a supervisão de Prochnick constou de três assessores diretos – o urbanista Joel Ghivelder; o economista Paulo do Rêgo Monteiro Saboya e a geográfa Anna Dias da Silva Carvalho -; e seis equipes de estudos setoriais cada uma possuindo um coordenador. Cabe notar que essa composição continha empresas e profissionais de reconhecida experiência e competência como o IBAM, o urbanista Joel Ghivelder, o arquiteto Frederico de Holanda, o técnico em administração Diogo Lordello e o sociólogo José Arthur Rios.

O Estudo Preliminar contém seis partes e a obediência às concepções e diretrizes ténicas estabelecidas pelo SERFHAU está explicitada logo na introdução nos seguintes termos:

Dentro da sistemática do planejamento integrado, em que os vários setores da vida urbana são estudados e correlacionados, o estudo analisou e diagnosticou tôda uma rede de situações interligadas e que, por um procedimento preliminar de análise foi dividida nos quatro setores básicos: social, econômico, físico-territorial e institucional (Recife, 1970, s/p).

Na introdução algumas palavras mostram o norte técnico do documento, tais como: problemas da cidade e de sua área metropolitana, conhecimento da evolução, estrutura e dinâmica da economia metropolitana, processos de crescimento econômico, análise financeira da administração municipal, fontes básicas das receitas municipais e suas aplicações e racionalidade e compatibilidade da composição orçamentária. Esses temas mostram que o setor social quase não teve atenção, mas que o setor físico, econômico e institucional tiveram primazia nos estudos e nas recomendações.

A metodologia aplicada é um pouco conservadora pois segue no geral o encadeamento sequencial de levantamento de dados, análise, diagnóstico e proposições. Verifica-se que na análise e no diagnóstico estão presentes ensaios de integração horizontal e vertical dos setores social, econômico, físico e institucional. Entretanto, dois aspectos se destacam: i) a inclusão da

área metropolitana como elemento interrelacionado ao conhecimento da situação e a definição de diretrizes; ii) a ênfase na dimensão institucional ao ser analisado cada um dos setores apontados pelo SERFHAU como também no momento de integração analítica entre os mesmos. Conforme Pereira (2005), "o setor institucional destaca-se não só pela sua abordagem, como também por preparar a municipalidade para assumir o processo de criação da Região Metropolitana do Recife" (Pereira, 2005, p. 59 e 60),

A parte voltada para o diagnóstico e prognóstico representa a parte mais substantiva do documento. Ele se inicia com a análise do Recife Metropolitana e em seguida vem a demográfica, econômica, aspectos físicos e infra-estrutura urbana. O mais interessante é que o setor social foi tratado por meio da análise de dados relativos ao abastecimento alimentar, ensino, saúde, higiene, habitação, diversão e cultura.

Ao tratar do Recife e sua área metropolitana afirma o Estudo Preliminar a dominância da atividade industrial, tendo o Recife a liderança quase absoluta frente aos demais municípios. A esta constatação segue-se que o processo metropolitano evidencia a concentração nessa cidade, também, dos setores de comércio, serviços e residenciais. Enfim, enuncia o Recife como : "Cidade super-povoada e, por isso mesmo, com tantos problemas (...) (Recife, 1970, p. 4-67).

Muito expressivo é o quadro sobre o uso do solo presente no documento, principalmente por não tratar da dificuldade de acesso à terra e, de modo insuficiente, mostrar a existência de mocambos. Essa tipologia edificada está citada quando foi abordada a questão habitacional, ficando a lacuna da existência de o uso do solo ligada à esse tipo de moradia.

Os aspectos intitucionais tratam da estrutura administrativa, do sistema de planejamento e das finanças (receitas, despesas e contabilidade). Porém as indicações das diretrizes de modernização institucional enfatiza, sobremodo, a institucionalização do nível metropolitano e de seu correlato sistema de planejamento.

As recomendações são apontadas seguindo em quase sua totalidade os elementos analíticos presentes no diagnóstico e prognóstico abandonando de certo modo os 4 setores elencados pelo SERFHAU e a integração preceituada. De modo pormenorizado são feitas sugestões relacionadas ao setor institucional, ou seja: reformas na estrutura adminstrativa - de planejamento, de pessoal, de patrimônio e de tributação entre outras. Porém a grande contribuição foi a prescrição de elaboração de outro plano no qual deveria ser pontuado "um rigoroso estabelecimento de prioridades" obedecendo os princípios de "seletividade, gradualismo e demonstração". (Recife, 1970, p. 6-12)

Assim fica confirmado que o Estudo Preliminar apesar de apresentar ressonâncias do Town Planning, ele possuiu um caráter conservador inclusive por ter sido feito num contexto político de uma ditadura civil-militar e centralizado. A motivação de sua elaboração deveu-se a preparação da gestão municipal do Recife para ter as condições técnicas, administrativas e institucionais de desempenhar o papel de cidade polo no processo de criação das Regiões Metropolitanas brasileiras em curso, posteriormente aprovadas pela Lei Complementar n. 14 de 1973 do governo federal.

Conclusões

A narrativa sobre os planos urbanísticos para o Recife nos anos de 1960 mostra que ocorreu uma ruptura no modo de fazer a leitura da sociedade, da cidade e dos problemas sociais; assim como nas recomendações e diretrizes propostas presentes na Política de Desenvolvimento do Recife Metropolitano (governo de Miguel Arraes) e no Estudo Preliminar para o Desenvolvimento Local Integrado do Recife (governo Geraldo Magalhães). Em termos de matriz urbanística o Town Planning se manteve como principal referência, complementada pela ressonância do urbanismo higienista, sanitarista e dos CIAM.

Na Política de Desenvolvimento está presente o tom crítico ao modelo desenvolvimentista e às elites econômicas e políticas, ao lado de propostas como a reforma agrária e a de uma política democrática e operária. O tom crítico e as propostas permitem verificar a convergência com a teoria macro-econômica marxista e com a teoria de economia e humanismo.

O seguimento às orientações do SERFHAU, em especial a noção de planejamento local integrado junto à leitura dos problemas da cidade e de sua área metropolitana demonstram a adoção da abordagem clássica da economia complementada pelas teorias advindas do campo da administração, a exemplo da do racionalismo-comprrensivo, nas quais não estão evidenciados os conflitos de interesses presentes numa sociedade sub-desenvolvida como era o Brasil e o Recife.

As diferenças identificadas e a ruptura no modo de ler a mesma sociedade, a mesma cidade em dois momentos, expressam a ruptura política ocorrida com o fim do epílogo populista e o Golpe Civil Militar de 1964.

Bibliografia

ALMANDOZ, Arturo. "Mudanças políticas e institucionais para o planejamento latino-americano do segundo pós-guerra". In Gomes, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.). *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo*, 1920-1960. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2009

BENEVOLO, Leonardo. *O último capítulo da arquitetura moderna*. São Paulo: Edições 70 Ltda, 1985.

BERNARDES, Denis. Recife: o caranguejo e o viaduto. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996.

BOSI, Alfredo. *Ideologia e Contraideologia: temas e variações*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

CALABI, D. *História do urbanismo europeu*: questões, instrumentos, casos exemplares. São Paulo: Perspectiva, 2012

CAMARGO, A. A. "A Questão Agrária: crise de poder e reformas de base (1930-1964)". In, FAUSTO, B. *História Geral da Civilização Brasileira/O Brasil Republicano. Sociedade e Política (1930-1964)*. 3. ed. São Paulo: Difel, t. III, vol. 3, 1986.

CINTRA, Antônio Octávio e HADDAD, Paulo Roberto (org.). *Dilemas do Planejamento Urbano e Regional no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

DYCKMAN, John. Planning and Decision Theory. In *Journal of the Americam Institute of Planners*, 27(4), p. 335-345, 1961

FELDMAN, Sarah. *Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 2005.

FRIEDMANN, John y HUDSON, Barelay. Knowledge and action: A Guide to Planning Theory. In *AIP Journal*, 1974

GONÇALVES, A.R. Pensamento Urbanístico na Década de 1950: Resgate Histórico de um Período de Transição. 2012. Disponível em: *unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/download/1274/1248. Acessado em 02/08/2016.*

GORELIK, A. *Das vanguardas a Brasília*: cultura urbana e arquitetura na América Latina. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

LINDBLOM, Charles. The Science of Muddling Through. In Public Administration Review, 19(2), 1959, p. 79-88. Disponível em: https://faculty.washington.edu/mccurdy/SciencePolicy/Lindblom%20Muddling%20Through.pdf. Acessado em 12/04/2016

LUCCHESE, M. C. *Em defesa do planejamento urbano: ressonâncias britânicas e a trajetória de Harry James Cole***.** Tese em Doutoramento - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos. 2009.

MICELI, Sérgio. *Intelectuais à Brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001

MINTER, Ministério do Interior. *Áreas Metropolitanas e Desenvolvimento Integrado no Brasil*. Rio de Janeiro: Minter, 1967

NASCIMENTO, Luís Manuel Domingues do. "O Alcaide, o Gerenciamento e as Modernizações Urbanas na Cidade do Recife (1969-1970)". In *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*. São Paulo: ANPUH, 2011, p. 1 a 18.

PEREIRA, Cecília Ribeiro. *O Estudo Preliminar de Wit-Olaf Prochnik: Planejamento Urbano e Enunciados do Recife*. Dissertação. Recife: MDU/UFPE, 2005.

PONTUAL, Virginia. *Política e Urbanismo em Tempo de Democracia: O Governo do Prefeito Miguel Arraes no Recife*. In FERNANDES, Ana Cristina, LACERDA, Norma e PONTUAL, Virgínia.

Rio de Janeiro: Letra Capital/ANPUR/IPEA/Editora da UFPE, 2015.

RECIFE, Prefeitura Municipal do. *Política de Desenvolvimento do Recife Metropolitano***.** Recife: PMR , vol I, II e III, 1962.

RECIFE, Prefeitura Municipal do e SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. Estudo Preliminar para o Plano de Desenvolvimento Local Integrado. Recife: PMR/ SERFHAU, vol I e II, 1970.

SOARES**,** J. A. *A Frente do Recife e o governo do Arraes*: nacionalismo em crise - 1955/1964. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1982.

_____. "As Eleições de 1958 e 1962 em Pernambuco: o Nordeste com os sinais trocados". In LAVAREDA, A.; SÁ, C. *Poder e voto: luta política em Pernambuco*. Recife: Massangana, 1986.

TOPALOV, Christian. "Fazer a História da Pesquisa Urbana: A Experiência Francesa desde 1965". In *Revista Espaço & Debates*, n. 23, ano VIII, 1988, p. 5-29.

VELHO, Guilherme (org.). *Arte e sociedade: ensaios de sociologia da arte*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.

TRANSFORMAÇÕES, CONTINUIDADES E RUPTURAS NO PLANEJAMENTO URBANO DE TERESINA-PI (1964-1985).

RODRIGUES, ÍSIS; COSTA, KENYA; SOUSA, GEISANE.

Centro Universitário Uninovafapi

isis_meireles@hotmail.com; kenyasdc13@gmail.com; geisaneibiapina@outlook.com

RESUMEN: O presente estudo possui como objetivo compreender as transformações urbanas ocorridas na cidade de Teresina, capital do estado do Piauí, Brasil, durante o regime militar (1964-1985). No recorte temporal em estudo, o Brasil encontrava-se egresso no que chamavam de 'milagre econômico. Isso promoveu e financiou a característica desenvolvimentista e transformadora evidente no período. O Piauí seguia o modelo de progresso praticado no restante do país. O governo instalado a partir do golpe militar em 1964 outorgava-se o direito de, em nome do progresso, promover quaisquer meios para atingi-lo. As alterações urbanas eram utilizadas nesse momento como meio de ordenamento territorial, organização e coação social. O objeto de estudo passou por inúmeras transformações e intervenções remodeladoras além de empreender grandiosas obras de infraestrutura que veiculavam no imaginário popular a onírica modernidade. Alterou-se o eixo de crescimento da cidade a partir de intervenções em sua principal avenida, com a criação da ponte Juscelino Kubitschek, direcionando o crescimento da cidade para além do seu núcleo original de implantação. O objetivo geral desse estudo é investigar as transformações urbanas inferidas em Teresina, com foco, nos anos do Regime Militar brasileiro. Os objetivos específicos são identificar essas alterações urbanas e analisá-las, não apenas na perspectiva histórica, mas também, através de um olhar estilístico, urbano e arquitetônico. A metodologia utilizada baseia-se na análise semiótica, na pesquisa arquitetônica e na pesquisa histórica. Na construção do referencial teórico baseou-se em autores que trabalham com o tema de cidade e espaços públicos como Certeau (1998), Le Goff (1990), Choay (2001), Rossi (1998) e Lefebvre (2008), entre outros. Procura-se com esse estudo apontar caminhos para pesquisas e discussões acerca do patrimônio histórico, arquitetônico e urbanístico da cidade de Teresina. Realizar a leitura da cidade como sujeito passível de modificações constantes, redefinindo o tempo todo territórios, com suas continuidades e descontinuidades.

PALABRAS CLAVE: Transformações urbanas. Ditadura militar. Planejamento urbano. Teresina. Modernismo.

Introdução

O presente trabalho deriva das investigações do núcleo de pesquisa da arquitetura piauiense NEAPI, do centro universitário UNINOVAFAPI. Possui como tema a história do urbanismo o processo de urbanização das cidades brasileiras e busca compreender as transformações urbanas ocorridas na cidade de Teresina, capital do estado do Piauí, Brasil, durante o regime militar (1964-1985).

Tem como objeto de estudo a configuração urbana da cidade de Teresina nos anos de 1964 a 1985. A cidade encontra-se localizada na região nordeste do Brasil, sendo capital do Estado do Piauí, conforme figura 01.

Estabeleceu-se como recorte cronológico para o eixo temporal os anos de 1964 a 1985, período da ditadura militar no Brasil onde ocorreram substanciais transformações físicas, políticas e sociais. A cronologia escolhida possibilitou vislumbrar o passado e o tempo presente, historicizando as múltiplas alterações no sítio em estudo até o fim do recorte temporal.

O objetivo geral desse estudo é investigar as transformações urbanas inferidas em Teresina, com foco, nos anos do Regime Militar brasileiro. Os objetivos específicos são identificar essas alterações urbanas e analisá-las, não apenas na perspectiva histórica, mas também, através de um olhar estilístico, urbano e arquitetônico.

O desenvolvimento da pesquisa partiu de um questionamento central, sobre Qual a relação entre a arquitetura do entorno, e o desenvolvimento urbano, político e social da cidade? A partir dessa problemática inicial, outras questões se fizeram presente para a compreensão da evolução do objeto de estudo, tais como: De que maneira as transformações políticas, econômicas e sociais do período apareceram refletidas no panorama urbano de Teresina? Quais as condições históricas que possibilitaram as transformações em questão? Que práticas foram adotadas para atualização urbana do objeto de estudo no período analisado?

Para Sandra Pesavento[1] intervenções que transfiguram o traçado urbano e a arquitetura da cidade possuem uma conotação e um sentido, não se limitando apenas a modificações formais, mas intencionando atingir "sociabilidades e valores do povo." Portanto, se faz necessário, para esclarecer as questões expostas acima, investigar as relações políticas e as transformações econômicas cujos sinais encontram-se nas modificações espaciais e formais da paisagem estudada. Buscou-se refletir, de maneira pluridiciplinar, sobre as continuidades e descontinuidades do traçado urbano da cidade e suas formas de ordenamento no passado, inserindo o objeto de estudo numa perspectiva mais ampla, simultaneamente municipal e histórica, social e política.

A metodologia utilizada trabalhou com dois métodos: O da pesquisa histórica e a pesquisa arquitetônica e urbanística. A pesquisa histórica, concordando com o pensamento de Benévolo (1984) possui natureza funcional sendo essencial para o entendimento de um objeto analisado:

1 Sandra Pesavento, *O imaginário da cidade*, Porto Alegre: UFRGS, 1999.

"O esclarecimento do processo que levou à situação atual constitui na verdade uma premissa indispensável para abordar essa situação de maneira realista"[2].

A pesquisa arquitetônica e urbanística considera que as edificações se constituem como fonte de memória de uma época e sociedade. Rossi[3] afirma que "o caráter de nações, civilizações, e épocas inteiras fala através do conjunto de arquiteturas que elas possuem".

O método utilizado foi apresentado por Serra (2006) em seu livro Pesquisa em Arquitetura e urbanismo / Guia prático para o trabalho de pesquisadores em pós-graduação e fundamenta a análise de componentes arquitetônicos e urbanos em sistemas e processos. Sistemas no que se refere à delimitação do objeto e de seus componentes e processos relacionando com as sucessões dos diferentes estados do sistema. Nessa pesquisa considera-se o traçado urbano de Teresina como sistema e buscar-se-á compreender os processos pelos quais ele passou. Utilizando-se a semiótica planar [4]o objeto de estudo foi representado iconicamente, a partir de desenhos e simulações tridimensionais, realizados por meio da observação do acervo iconográfico do local e seu entorno, a fim de atingir os objetivos específicos da pesquisa, ampliando a inteligibilidade das formas urbanas e arquitetônicas.

A pesquisa embasou-se em fontes de caráter primário e secundário. O primeiro refere-se aos mapas do início da formação da cidade, registros cartográficos atuais, bem como a fotografia, fonte visual passível de problematização, cuja análise e comparação entre o antigo e o atual proporcionaram maior compreensão do objeto e de suas rupturas urbanas. A análise dos mapas antigos e da cartografia recente possibilitou inserir a praça no contexto citadino. Através dessa perspectiva, pôde-se visualizar e identificar melhor que alterações transformaram esse local. Na construção do referencial teórico baseou-se em autores que trabalham com o tema de cidade e espaços públicos como Certeau (1998), Le Goff (1990), Choay (2001), Rossi (1998) e Lefebvre (2008), entre outros.

O objeto de estudo passou por inúmeras transformações e intervenções remodeladoras além de empreender grandiosas obras de infraestrutura que veiculavam no imaginário popular a onírica modernidade. Alterou-se o eixo de crescimento da cidade a partir de intervenções em sua principal avenida, com a criação da ponte Juscelino Kubitschek, direcionando o crescimento da cidade para além do seu núcleo original de implantação.

Procura-se com esse estudo apontar caminhos para pesquisas e discussões acerca do patrimônio histórico, arquitetônico e urbanístico da cidade de Teresina. Realizar a leitura da cidade como sujeito passível de modificações constantes, redefinindo o tempo todo territórios, com suas continuidades e descontinuidades.

---

2 Leonardo Benevolo, *A cidade e o arquiteto,* Editora Perspectiva: São Paulo, 1984, p.27.

3 Aldo Rossi, *A arquitetura da cidade,* São Paulo: Martins Fontes, 1998, p.198.

4 Entendida como algo que "se ocupa de significantes bidimensionais inseridos num plano (foto, cartaz, quadro, historia em quadrinhos, plantas de arquitetura etc.)" em Franciso Cardoso; Ana Maria Mauad, "História e Imagem: os exemplos da fotografia e do cinema." Em Francisco Cardoso, Ronaldo Vainfas (orgs.). *Domínios da história* – Ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997.p.572

Teresina: Origem e formação da cidade

No Piauí, a formação das cidades "seguia a sequência fazenda, povoado, construção, quase sempre de uma pequena capela, sagração da capela a um santo, transformação do núcleo em freguesia, vila, e, finalmente, cidade"[5], sendo a igreja, portanto, fundamental para o surgimento da vida urbana. A origem da cidade remete à Vila do Puty, tendo sido criada para ser sede política administrativa do estado, em substituição à antiga capital, Oeiras, visando otimizar o comércio fluvial por conta de sua localização entre dois rios, o Parnaíba e o Poti[6]. Dessa maneira, em 1852 Teresina torna-se a primeira capital do Brasil a ser planejada[7].

Com traçado ortogonal idealizado pelo Conselheiro Saraiva, com linhas retas simetricamente alinhadas, que iam do Rio Parnaíba ao Rio Poti, o núcleo urbano contraria a espontaneidade das demais aglomerações urbanas do estado à época[8].

A proposta inicial de traçado urbano deixava evidente o objetivo de criar uma cidade ordenada. A escolha da melhor situação e a inexistência de construções propiciou a elaboração de um plano racional, regular[9].

Nos anos de 1920 a atual avenida Frei Serafim era conhecida como Travessa Frei Serafim, cujo nome se deve ao fundador da Igreja citada anteriormente. Eixo estruturante para o crescimento da cidade no sentido centro – leste, é considerada uma das mais representativas na cidade pela sua articulação de fluxos, representação e centralidade.

Entre as décadas de 1920 e 1950 a cidade expandiu-se através do eixo norte e sul, como pode-se observar na figura 04, ocupando a região entre os rios Parníba e Poty. Apenas em 1957 é construída a ponte Juscelino Kubitschek, que teria papel estruturante no direcionamento do crescimento da cidade para além do seu núcleo original de implantação.

No ano anterior ao golpe militar de 1964, ascende ao poder do governo do estado Petrônio Portela Nunes (1963-1966)[10].A capital encontrava-se com inúmeros problemas urbanos como tráfego, ocasionados pelo crescimento populacional e ausência de hierarquização das vias, pavimentação inadequada, ausência de serviços de recolhimento de esgoto, entre outros[11].

---

5 Maria Celis Nunes, Irlane Abreu, "Vilas e cidades do Piauí" em: Santana (org.) *Piauí, formação, desenvolvimento, perspectivas*, Teresina: Halley, 1995, p.92-93

6 Olavo Silva Filho, Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauhy. BH. Rona. 2007. 3 vol.

7 Rodrigo Rodrigues; Francisco Veloso Filho, "Planejamento urbano em Teresina – PI", em *Revista Equador*, vol. 5, Teresina: UFPI, 2016.

8 Semplan, *Teresina em bairros*, 2015 Disponível em: <http://semplan.teresina.pi.gov.br/teresina-em-bairros/> [Data da consulta:20 de maio de 2016]

9 Gercinair Gandara, "Teresina: a Capital sonhada do Brasil Oitocentista." em *História*: São Paulo v.30, n.1, 2011, p.15

10 Regianny Monte, "Planejamento e produção do espaço urbano de Teresina sob a intervenção do regime autoritário (1964-1985)," em *XXVII Simpósio Nacional de História*, Natal, 2013.

11 *Ibid.*

Teresina: Transformações urbanas (1964-1985)

No recorte temporal em estudo, o Brasil encontrava-se no período correspondente a ditadura militar (1964-1985), que se iniciou a partir do golpe militar que depôs o então presidente João Goulart, que havia assumido a presidência da República após a renúncia do presidente eleito Jânio Quadros.

O governo federal passa a investir em obras monumentais, proporcionadas por empréstimos internacionais, que tinham como objetivo primordial melhorar as condições de vida da população. Com isso, várias cidades brasileiras iniciaram seu processo de modernização, momento de grande desenvolvimento econômico que ficou conhecido como "milagre econômico"[12].

A capital seguia o modelo de progresso praticado no restante do país. Teresina viveu um processo de expansão urbana e demográfica principalmente na década de 70 e 80, onde o número de habitantes aumentou consideravelmente – mais de 200 mil habitantes em 10 anos[13]. Paralelamente, os sistemas de infraestrutura urbana não acompanhavam o rápido crescimento da população, encontrando-se estagnados[14].

Nascimento[15] considera a presença do Estado "como indutor da dinâmica urbana", nas esferas federal, estadual e municipal. Para ele, a habitação se destaca como uma importante política pública para o desenvolvimento da cidade e expansão da malha urbana, especialmente a partir da criação do BNH (Banco Nacional da Habitação) em 1964, que possibilita a construção de conjuntos habitacionais, principalmente entre os anos de 1966 a 1969.

Segundo Costa[16] esses conjuntos transformaram o espaço urbano e desenvolvimento local. Os cerca de 31 conjuntos habitacionais, construídos entre as décadas de 1965 e 1985 são responsáveis, entre outros aspectos, pela expansão do perímetro urbano da cidade no período.

No início dos anos 70 o município já contabilizava 22 bairros, localizados principalmente zonas Norte, Sul e Centro. A figura 05 apresenta a divisão da cidade de Teresina em suas respectivas zonas.

A zona leste da capital era considerada um subcentro que passou a ser ocupado pela população de alta renda após o abandono do centro da cidade, ocasionado, entre outros aspectos, pela

12 Alcilia Melo, "Arquitetura milagrosa: a adoção do brutalismo como linguagem do 'milagre econômico' na arquitetura piauiense. 1969- 1974", em *11° Seminario Nacional, Docomomo Brasil*, Recife: DOCOMOMO_BR, 2016

13 Francisco Nascimento, "Cajuína e cristalina: as transformações espaciais vistas pelos cronistas que atuaram nos jornais de Teresina entre 1950 e 1970", em *Revista Brasileira de História*, n53, 2007.

14 Monte, op. Cit.

15 *Ibid.* p 1

16 Nayane Costa e seguidores, "O impacto do urbanismo moderno nos conjuntos habitacionais de Teresina: um olhar crítico." em*: 11° Seminario Nacional, Docomomo Brasil*, Recife: DOCOMOMO_BR, 2016

modificação da função residencial para predominantemente comercial[17]. Concentram-se então principalmente nos bairros Jockey, Fátima, Ilhotas e Ininga a partir da década de 70[18]. A figura 06 permite visualizar esse rápido desenvolvimento, apresentando o perímetro de expansão urbana desde a formação da cidade até o início da década de 1970.

Em 1969 inicia-se a elaboração de planos diretores urbanos, relevante fase para o planejamento urbano em questão. É desenvolvido o Plano de Desenvolvimento Local Integrado, PDLI. [19]O plano abrigava propostas de intervenção urbana e melhoramento da realidade socioespacial da capital.

A década de 70 proporcionou, através de empréstimos internacionais, investimentos em obras monumentais que tinham como objetivo melhorar as condições de vida da população[20]. Isso promoveu e financiou a característica desenvolvimentista e transformadora evidente no período.

A intenção o governo estadual era "transformar" Teresina, ao ocupar espaços vazios do tecido urbano e desenvolver e expandir a capital, buscando atingir formas de "metrópole".[21] O poder municipal também empreendia projetos de infraestrutura urbana que consistiam na construção do anel viário da cidade, com o objetivo de modernizar a cidade através do contorno formado pelas avenidas Maranhão e Poti, além da pavimentação de avenidas importantes e projeto de duplicação, entre as Avenidas Rui Barbosa e Frei Serafim[22].

Nesse contexto, o governador Alberto Silva (1971-1975) realizou a construção de um estádio de futebol com capacidade para 70 mil telespectadores, conhecido como Albertão, Zona Sul da cidade. O local da implantação não possuía grande densidade demográfica e ocasionou a construção das avenidas Castelo Branco, Gil Martins e Miguel Rosa, que foram asfaltadas para facilitar o acesso ao local. A figura 08 apresenta a localização da construção em sua região bem como as demais edificações relevantes construídas no período.

Outras construções foram realizadas na capital inseridas nesse contexto como o hospital para tratar doenças infectocontagiosas, o Tribunal de Justiça do Estado do Piauí, a antiga CEPISA, na zona centro Norte (figura 09) O jóquei Clube do Piauí (Figura 10), que direcionou o crescimento da cidade em direção à essas áreas.[23]

---

17 Constance Melo; Gilda Bruna, "Desenvolvimento urbano e regional de Teresina, Piauí, Brasil e sua importância no atual quadro de influência na Rede Urbana Regional no Brasil", em 1º Congresso de desenvolvimento regional de Cabo Verde, 2009.

18 Jose Hamilton Leal Júnior, *Expansão urbana, planos urbanísticos e segregação urbana: o caso de Teresina-PI*, dissertação (mestrado), Programa de pós graduação em Arquitetura e Urbanismo, USFC, 2014.

19 Rodrigues; Veloso Filho, op. Cit.

20 Melo, op. Cit.

21 Nascimento, "Cajuína cristalina..", op. Cit.

22 *Ibid.*

23 Nascimento, "Cajuína cristalina..", op. Cit.

Em 1977 foi elaborado o I Plano Estrutural de Teresina, o I PET, durante a gestão do governador Dirceu Arcoverde (1975-1978)[24]. Nesse plano, regulamentava-se as densidades urbanas por zona e o zoneamento proposta era por eixos radioconcêntricos que concentrava as atividades no centro da cidade.

Essa expansão do perímetro urbano ampliou a demanda por infra estrutura urbana, provocou esprairamento urbano e acentuou a especulação imobiliária, além de ocasionar problemas de mobilidade urbana.[25]

Ao final da década da 1970 a expansão da cidade apresentava-se conforme figura 11, com crescimento voltado predominantemente para o eixo norte sul, entre os rios.

Em 1985, ao final do recorte cronológico, a cidade se expandiu nas direções norte, sul e principalmente para a zona leste, com a construção de pontes, dando origem a novos bairros, principalmente com a implantação das edificações mencionadas em áreas antes desabitadas.[26]

Resultados e discussões

O conceito de moderno e a "consciência de modernidade" para Le Goff (1990) iniciam-se a partir da descontinuidade ou ruptura com as práticas passadas. Havia a necessidade de diferir do passado e ingressar no "progresso" aqui considerado o desenvolvimento. Por "novo" compreendia-se uma ausência de passado. Essa impossibilidade do moderno em conviver com o passado implicava em drásticas transformações urbanas, pois "era preciso se desvincular completamente do passado para poder inaugurar o futuro." [27]

Essa metodologia moderna pode ser observada no objeto de estudo, no momento de sua ruptura formal, proveniente do desejo de modernização que caracterizou o período político em questão. O governo instalado a partir do golpe militar em 1964 "outorgava-se o direito de, em nome do progresso, promover quaisquer meios para atingi-lo"[28.] Eram as estratégias[29] da ditadura para cercear quaisquer táticas de contestação. Lefebvre afirmava que "o urbanismo, enquanto

24 Rodrigues; Veloso Filho, op. Cit.

25 Melo; Bruna, Op. Cit.

26 Melo, op. Cit.

27 Ana Cristina Santos, Vicente Del Rio, "A Construção da Cidade Pós-Moderna e o Caso da Barra da Tijuca." em: *V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, São Paulo: PUC, 1998.

28 Francisco Nascimento e seguidores, "Teresina dos anos dourados aos anos de chumbo: o processo de modernização e intervenção do estado autoritário", em: Simpósio Nacional De História, Londrina: ANPUH, 2005, p.2.

29 Michel de Certeau, *A Invenção do Cotidiano*, Petrópolis: Vozes, 1994.

ideologia dissimula estratégias" [30]. Isso porque as alterações urbanas eram utilizadas nesse momento como meio de ordenamento territorial, organização e coação social. Assim, não apenas em Teresina mas em diversas cidades do estado, essa "modernização autoritária"[31] também se fez presente refletindo as ações praticadas em todo o Estado.

As rupturas mais intensas no objeto de estudo ocorreriam a partir do governo de Alberto Tavares Silva (1971-1975), que impulsionou o progresso e desenvolvimento do Estado, e, passava a ser governado por Dirceu Arcoverde (1975-1978)[32].

Considerações finais

O contexto urbano adquire características que partem de um espaço de tensões, assim o traçado urbano em estudo representa, através das reformas que sofreu ao longo da sua existência, o espaço refletor das ações dos homens que a experimentaram. No campo da arquitetura e do urbanismo tudo isto se traduz a mudanças no nível da forma.

As consequências das transformações urbanísticas e arquitetônicas para a sociedade foram a ruptura da memória urbana que se deu em conjuntura com as transformações sociais e políticas de um determinado momento, relacionando diretamente o espaço social com a organização material da cidade[33]. A febre modernista se fez presente na área analisada especialmente através de uma serie de transformações modernizadoras na cidade, fugindo do aparente atraso e estagnação.[34] Isso porque nos países emergentes do séc. XX, como o Brasil, o modernismo acontece mais como uma ideologia, ou seja, modernidade, com seu caráter onírico e expressão do desejo de desenvolvimento do que de fato como realidade social[35].

O presente estudo, ainda preliminar, não conclui, nem encerra as discussões sobre a morfologia urbana da cidade de Teresina, mas antes, aponta caminhos e abre lacunas que deverão ser preenchidas por novas investigações sobre o patrimônio histórico, arquitetônico e urbanístico do local.

---

30 Henri Lefebvre, *A revolução urbana*, Belo Horizonte: UFMG, 2008, p.31.

31 Nascimento e seguidores, "Teresina dos...", op. Cit. p.6

32 Zózimo Tavares, *100 fatos do Piauí no sec. 20*. Teresina: Halley, 2000

33 Ibid.

34 Josenias, Silva. *Parnaíba e o Avesso da Belle Epoque*: cotidiano e pobreza (1930-1950). Mestrado em História do Brasil: UFPI, Teresina, 2012 p. 113.

35 Berman Marchall. *Tudo o que é sólido se desmancha no ar*: a aventura da Modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

Referências

Alcilia Melo, "Arquitetura milagrosa: a adoção do brutalismo como linguagem do 'milagre econômico' na arquitetura piauiense. 1969- 1974", em *11° Seminario Nacional, Docomomo Brasil*, Recife: DOCOMOMO_BR, 2016

Aldo Rossi, *A arquitetura da cidade,* São Paulo: Martins Fontes, 1998, p.198.

Ana Cristina Santos, Vicente Del Rio, "A Construção da Cidade Pós-Moderna e o Caso da Barra da Tijuca." em: *V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, São Paulo: PUC, 1998.

Jose Hamilton Leal Júnior, *Expansão urbana, planos urbanísticos e segregação urbana: o caso de Teresina-PI,* dissertação (mestrado), Programa de pós graduação em Arquitetura e Urbanisno, USFC, 2014.

Berman Marchall. *Tudo o que é sólido se desmancha no ar*: a aventura da Modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

Cid Dias. *Piauhy projetos estruturantes*, Teresina: Alínea,2012

Constance Melo; Gilda Bruna, "Desenvolvimento urbano e regional de Teresina, Piauí, Brasil e sua importância no atual quadro de influência na Rede Urbana Regional no Brasil", em 1º Congresso de desenvolvimento regional de Cabo Verde, 2009.

Francisco Nascimento e seguidores, "Teresina dos anos dourados aos anos de chumbo: o processo de modernização e intervenção do estado autoritário", em: Simpósio Nacional De História, Londrina: ANPUH, 2005

Francisco Nascimento, "Cajuína e cristalina: as transformações espaciais vistas pelos cronistas que atuaram nos jornais de Teresina entre 1950 e 1970", em *Revista Brasileira de História*, n53, 2007.

Franciso Cardoso; Ana Maria Mauad, "História e Imagem: os exemplos da fotografia e do cinema." Em Francisco Cardoso, Ronaldo Vainfas (orgs.). *Domínios da história* – Ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997

Gercinair Gandara, "Teresina: a Capital sonhada do Brasil Oitocentista." em *História***:** São Paulo v.30, n.1, 2011, p.15

Henri Lefebvre, *A revolução urbana*, Belo Horizonte: UFMG, 2008

Jaques Le Goff, *História e Memória*, São Paulo: UNICAMP, 1990

Josenias, Silva. *Parnaíba e o Avesso da Belle Epoque*: cotidiano e pobreza (1930-1950). Mestrado em História do Brasil: UFPI, Teresina, 2012

Leonardo Benevolo, *A cidade e o arquiteto,* Editora Perspectiva: São Paulo, 1984

Maria Celis Nunes, Irlane Abreu, "Vilas e cidades do Piauí" em: Santana (org.) *Piauí, formação, desenvolvimento, perspectivas*, Teresina: Halley, 1995, p.92-93

Michel de Certeau, *A Invenção do Cotidiano*, Petrópolis: Vozes, 1994.

Nayane Costa e seguidores, "O impacto do urbanismo moderno nos conjuntos habitacionais de Teresina: um olhar crítico." em*: 11° Seminario Nacional, Docomomo Brasil*, Recife: DOCOMOMO_BR, 2016

Olavo Silva Filho, Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauhy. BH. Rona. 2007. 3 vol.

Regianny Monte, "Planejamento e produção do espaço urbano de Teresina sob a intervenção do regime autoritário (1964-1985)," em *XXVII Simpósio Nacional de História*, Natal, 2013.

Rodrigo Rodrigues; Francisco Veloso Filho, "Planejamento urbano em Teresina – PI", em *Revista Equador*, vol. 5, Teresina: UFPI, 2016.

Sandra Pesavento, *O imaginário da cidade*, Porto Alegre: UFRGS, 1999.

Semplan, *Teresina em bairros*, 2015 Disponível em: <http://semplan.teresina.pi.gov.br/teresina-em-bairros/> [Data da consulta:20 de maio de 2016]

Zózimo Tavares, *100 fatos do Piauí no sec. 20*. Teresina: Halley, 2000

MESA Nº 8

La construcción del gran arquitecto o urbanista. Perspectivas críticas de la escritura biográfica.

COORDINADORES

ANA MARÍA RIGOTTI

amirigotti@gmail.com

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

GEORG LEIDENBERGER

georg.leidenberger@gmail.com

Universidad Autónoma Metropolitana Cuajimalpa,
Ciudad de México

LAS LIBRETAS DE DIBUJO DE UN ARQUITECTO COMO MATERIAL PARA UNA BIOGRAFÍA: MOTIVOS DE LO POPULAR EN LOS DIBUJOS DE GERARDO CABALLERO (1983-1993).

MARÍA CARLA BERRINI

Universidad Nacional de Rosario

carlaberrinni@gmail.com

RESUMEN: Entre los materiales presentes en el archivo personal de Gerardo Caballero hay – hasta la fecha- un corpus de 181 libretas de dibujo. En 1983, y en coincidencia con su primer viaje a Europa, está fechada la primera de esta serie.

Dibujar, constituye, en parte, el *habitus* de los arquitectos. Como señala Stan Allen[1] el trabajo de los arquitectos -al igual que el de los poetas, los ingenieros, o los directores de cine- sufre un desplazamiento respecto de la realidad material de su disciplina y, en consecuencia, están obligados a recurrir a sistemas de notación. En arquitectura el tema-concepto (edificio-espacio) existirá después del dibujo, y no antes. Esto es lo que lúcidamente Robin Evans indica como principio de *direccionalidad inversa* en dibujo[2]. Para Evans el dibujo en arquitectura se produce como generador de una reflexión que acabará fuera de éste.

A partir de estas consideraciones, se propone ponderar en las libretas de viaje de Gerardo Caballero el potencial del dibujo como articulador de temas que emergen en su programa de investigación proyectual y reflexionar sobre la productividad de este tipo de documentos como material para la construcción de la biografía de los arquitectos y su obra. En las libretas de viaje se revelan de modo conjunto la mirada particular del arquitecto y su experiencia vital. Los viajes indican los desplazamientos de una trayectoria en tiempo y espacio: destinos elegidos y destinos deparados por la actividad académica y el proceso de autoformación; las libretas nos muestran un universo paralelo de reflexión sobre la arquitectura, que desdobla y acompaña la obra construida y de cuya consistencia dará cuenta la construcción biográfica.

Palabras clave: Gerardo Caballero – arquitecto – biografía – dibujos - viajes

1 Allen, Stan, Proyecciones, entre el dibujo y la edificación, CIRCO, Ed. Luis M. Mansilla-Luis Rojo-Emilio Tuñón, Madrid, 1993.

2 Evans, Robin, Traducciones, Traducciones del dibujo al edificio, p.167, Ed. Pretextos, España, 2007.

Viajar y dibujar

> "…Llegar a un lugar del que se ignora todo condena a la indigencia existencial. En el viaje, descubrimos solamente aquello de lo que somos portadores. El vacío del viajero fabrica la vacuidad del viaje; su riqueza produce su excelencia."
>
> "…Ir de un lugar a otro, ayer como hoy, responde menos a la experiencia histórica o geográfica cuantificable por Braudel que a la experiencia ontológica y metafísica medible por los filósofos, los poetas y los artistas. Más allá de la historia cuantitativa aparece, frágil y nueva, una geografía poética…".
>
> Michel Onfray, Teoría del viaje, poética de la geografía[3]

Las palabras de Onfray iluminan potenciales sentidos del viaje y nos advierten que éste comienza antes, y que ese comienzo está íntimamente vinculado a la experiencia singular de cada viajero, a sus propias inquietudes. Esa excelencia del viaje que refiere al despliegue de lo que somos portadores, nos indica que se prefiguran y convergen allí conexiones, modos de mirar, destinos elegidos, se trama allí una geografía poética. Esa geografía poética, vinculada a la sensibilidad y a la subjetividad constantemente renovada, hace de la experiencia del viaje una experiencia vital. Los viajes conforman, en nuestra tradición disciplinar, parten del caudal intelectual de los arquitectos y los dibujos de viajes son rastros de ese transitar y del reflexionar arquitectónico.

Como muestra de la productividad que presentan las libretas de dibujo para la construcción de la biografía del arquitecto nos centraremos en los viajes y en las libretas que Gerardo Caballero[4] realiza entre los años 1983 y 1993[5]. Las condiciones, carácter y propósito de los viajes de este

---

3 Onfray, Michel, *Teoría del viaje, poética de la geografía*, p.30; p.96, Ed. Taurus, Buenos Aires, 2016.

4 Nace en Totoras, Argentina en1957. Arquitecto en 1982 por la Universidad Nacional de Rosario. Entre 1983 y 1985 trabaja en el estudio Corea-Gallardo-Mannino en Barcelona. Master in Architecture 1986, Washington University, Saint Louis, EEUU. En 1988 establece su estudio en Rosario. Sus obras han sido expuestas y publicadas en América y en Europa. Ha recibido más de treinta premios y menciones honoríficas en concursos de arquitectura y por su trabajo profesional. Su labor docente se desarrolla como Profesor Invitado en diferentes universidades y ciudades de EEUU y Sudamérica; desde 1993 es Profesor en los Programas Internacionales para Graduados de la Washington University en Barcelona y Buenos Aires.

5 El recorte temporal de estos diez años nos permite ver a través de las libretas la constitución de un período exploratorio, tanto a nivel teórico como práctico. Puede caracterizarse como un período de juventud y formativo en el que se condensan rastros de un trabajo que tomará consistencia y relevancia con el tiempo. En 1983 está fechada la primera libreta de su archivo y coincide con un viaje a Suiza-Italia. En 1993 hay fechadas siete libretas relativas al primer viaje a Barcelona como Profesor de los Programas Internacionales

período permiten precisar el "canon" exploratorio que se materializa a través de ellos.

En esos diez años se registran 54 libretas de dibujo, algunas se ocupan con encargos profesionales, otras con concursos y 32 son de viajes. Barcelona, Saint Louis, Arkansas y Rosario son centros alrededor de los cuales se despliegan destinos de lapsos más breves, pero no por ello menos significativos.

Desde los inicios sus viajes están íntimamente vinculados al despliegue de su práctica como arquitecto: trabaja para otros profesionales, en encargos particulares y en concursos. Los viajes se presentan en su obra como insumos operativos que delinean progresivamente un *programa proyectual* basado en el dibujo a mano, la fotografía registrada y revisada en papel, y en el desarrollo de una práctica concreta y sostenida de la profesión cuyas obras de formas discretas están reelaboradas a partir de un amplio espectro de la teoría y la práctica arquitectónica y ligadas a condicionantes culturales, tecnológicas y paisajísticas locales.

Las libretas de viaje durante este período son un laboratorio, suerte de habitación privada en la que podemos hallar claves que proveerán destellos del joven arquitecto, sus intereses, su formación y sus exploraciones sobre la arquitectura.

La (e)lección metodológica: el hábito de dibujar

En 1983, ya arquitecto y con 26 años, Caballero emprende junto a sus compañeros de estudio Ariel Giménez Rita y Marcelo Prósperi, un viaje por Europa estimulado por su profesor Alberto Shiira. Del tramo inicial del viaje –visitas a obras de Le Corbusier en París, la Weissenhof Siedlungen- no hay dibujos, sólo se conservan fotografías.

Entre 1983 y 1985, ya en Barcelona y carta de recomendación mediante de Shiira, Caballero trabaja en el estudio de Mario Corea Aiello.

El *habitus de dibujar* como instrumento primordial de la profesión de manera sistemática, lo aprende en su estadía y de su trabajo junto a Corea. Allí era usual tener cuadernos de dibujo para registrar y llevar adelante de modo ordenado los proyectos, de esa práctica Gerardo hizo un hábito. Pero en su caso una libreta nueva no empieza con un proyecto nuevo. Sus libretas se ordenan en una serie numerada en la que se suceden, como un continuo, libretas de viajes, de concursos y de encargos específicos. No hay un corte. En el continuo de sus libretas se concreta un modo de reflexión y de exploración sobre la arquitectura. Ni un tamaño de libreta, ni una

para Graduados. También es un año clave: constituye en Rosario el emblemático Grupo R, del cual es miembro fundador. Las actividades promovidas por grupo R los posicionarán como centro de renovación del campo de la cultura arquitectónica argentina en los años '90; también en 1993 establece su estudio con la arquitecta Maite Fernández y disuelve su asociación previa con el arquitecto Ariel Giménez Rita. En su haber contaba con: 17 obras construidas, 12 proyectos y la participación en 12 concursos.

tinta en especial, ni tampoco una técnica particular: las libretas en su conjunto son el proyecto de la integración de una reflexión arquitectónica total.

De 1983 datan sus dos primeras libretas coincidentes con un viaje por Suiza e Italia: registra obras de Mario Botta (casa Stabio, casa en Cadenazzo) y la escuela de Aldo Rossi (Fagnano), La Salute, el Ponte Vecchio (Venecia) y la capilla Pitti (Florencia).

En la forma de los dibujos se revela una singularidad de este hábito incipiente. Dibuja las obras de Botta y de Rossi a la *maniera di Rossi*. Es una manera que conoce, que atravesó sus años de formación universitaria en Rosario entre 1976 y 1982.

En diciembre de 1978 Rossi visita Argentina y realiza tres conferencias. Tres meses antes, en agosto, se publica en la colección *Summarios* dirigida por Marina Waisman una selección de sus textos ordenados según temas considerados centrales: *la ciudad y la arquitectura, tipología, la "tendenza", racionalismo, funcionalismo, realismo socialista, universidad de masas*.[6] Cabe mencionar que, en la facultad de Rosario, un joven Manuel Fernández de Luco vuelto de Italia profesaba de modo activo el pensamiento de la *Tendenza*.

Rossi es una figura que Corea le reafirma y amplia al señalarle como ejemplar también el trabajo de Mario Botta.[7] Dibujar a la manera de Rossi es dibujar sobre un andamiaje reconocido y reafirmado. En las notas que aparecen en las libretas sobre los proyectos Casa Tous y casa Macías puede leerse:

> Estos dos proyectos realizados en 1983 contienen una reflexión acerca de la arquitectura. De los "temas arquitectónicos" que al decir de Mario aparecen y reaparecen en cada trabajo y que son el argumento fundamental donde se centra el discurso de ambos proyectos. Así, estos proyectos contienen unos conceptos que trascienden su caso particular en busca de "un proyecto único" y por lo tanto se presentan como una continuidad y no como un fragmento de la reflexión. Acerca de la extensión de la casa Tous reconocimos la necesidad de buscar un elemento que nos organizara las arquitecturas existentes en el solar y nuestro edificio (motivo del encargo) y donde se alojaría una galería de arte y un microcine y otras dependencias que el programa requería. El tema arquitectónico que aparece es el patio como espacio exterior contenido por las preexistencias y nuestro nuevo edificio que se coloca en el solar de manera de brindar su mayor fachada al mismo…

En este escrito resuenan partes del programa rossiano: la conciencia de trascender el caso particular y plantear el interés por la búsqueda de un "proyecto único" a partir de conceptos; la fachada y el patio presentados como temas arquitectónicos que en su potencial *formal* desplazan

---

6 *Racionalismo a tres voces Ungers, Rossi, Krier,* Summarios n 22, Buenos Aires, Ediciones Summa, 1978 (pp. 140-145).

7 Silvestri, Graciela, "Alma de arquitecto. Conformación histórica del "habitus" de los proyectistas del hábitat" en *Registros*, año 10 (n.11): 72-97, 2014.

a los aspectos *funcionales*. Todo esto prefigura, en parte, su propio programa proyectual: el proyecto único de reflexión continua que se expresa en la voluntad de conservar y organizar a modo de serie sus libretas de dibujo; y el reconocimiento de ciertos "temas" como el patio o la fachada, entendidos como motivos recurrentes que hilvanan una reflexión conceptual y pueden reelaborarse como problemas específicos en cada *nuevo* proyecto de arquitectura.

Entre las libretas de dibujos de sus viajes más cortos realizados entre 1983 y 1985 a Fez, Rabat, Marbella, Granada y Siena, emergen con trazos más frágiles otras inquietudes, que ensayan perfiles de las ciudades y un incipiente gusto por los modelos vernáculos.

La (e)lección del viaje: dibujar en el sitio

En 1985, acompañando a Corea, Caballero se traslada a Saint Louis. Mario, con 42 años, es invitado por primera vez a la Washington University a dar clases de Diseño durante un cuatrimestre. La invitación fue promovida por el decano, Constantine Michaelides, su compañero de estudios en Harvard en los años 60[8].

En su estancia en Saint Louis se traman nuevas relaciones con otros arquitectos y se despliegan nuevas redes de trabajo y de conexiones. Por intermedio de Michaelides, obtiene una beca y realiza allí su Master en *Urban Design.* También por su recomendación, es invitado como Profesor de Diseño a la Universidad de Arkansas, Fayeteville. Inicia allí, con 30 años, su actividad académica.

En su experiencia norteamericana están las claves que cifran, en parte, su interpretación de los motivos de lo popular y su sensibilidad frente al paisaje. Esa interpretación es próxima a la que emana de las fotografías de Robert Smithson sobre Passaic, pero en vez de captar los restos de un territorio industrial desolado, Caballero registra un paisaje provinciano exhausto y olvidado. Estos "*motivos de lo popular*" son captados como formas y situaciones contingentes, marginales y accidentales presentes en el mundo de las cosas construidas.

Así aparece en las libretas la serie de los graneros, captada como un paisaje de *motivos populares rurales* situados en un territorio olvidado. Los dibujos registran la variedad de las formas expresadas en las cubiertas, la disposición accidentada de ventanas y puertas, las apariencias materiales de las tecnologías constructivas disponibles, los silos, los tanques. Re-elaborar a partir de este tipo de motivos una investigación formal será una práctica sostenida de su programa proyectual. Ejemplo de este modo de trabajar es la obra del quincho Puricelli, que marca un punto inicial de su serie de galpones en la pampa. Los galpones serán motivos recurrentes

8 Ibidem p. 76. Cabe mencionar que la Washington University de Saint Louis fue la primera en adoptar el programa de Urban Design que Joseph Lluis Sert había implementado en Harvard y fue organizado por primera vez por Fumihiko Maki y Roger Mongomery en 1961.

de investigación formal, sobre los cuales, paulatinamente, construye una poética que activa, mediante sutiles inflexiones formales, lo olvidado de un modo orquestado y sofisticado.

Estos *motivos* en su mayoría son objetos o situaciones encontradas; otros, como su descubrimiento de la Thorncrown Chapel de Fay Jones en Eureka Springs, se incorporarán al archivo de una selección de obras y arquitectos que revelan sus propias inquietudes: las formas sin estridencias y la sutileza en el uso de las tecnologías constructivas habituales.

Su estadía de estudios en Saint Louis también le es útil para pensar el sitio. Lejos de las densas ciudades históricas del viejo continente y sobre el horizonte de ese tipo de ciudades "provincianas" e ineficientes del Midwest americano se recortan los graneros, los carteles, los silos, las autopistas, las rutas, los suburbios, los centros de las ciudades: todos delinean un modo de aparecer del objeto aislado que sólo desde el auto comportan un modo de mirarlos y de vivenciarlos. Se trata de un horizonte que se acerca mucho al de su Totoras natal. Caballero (re) descubre también sobre el horizonte del Midwest americano la *potencia* del objeto aislado.

En las libretas de dibujo y en diversas técnicas queda expuesta esa *potencia*. Así aparecen: el Carpenter Center de Le Corbusier y el edificio Baker de dormitorios de Alvar Aalto en Cambridge; la Trinity Church de Saarinen en Columbus, Indiana; el Kimbell Museum de Louis Kahn en Dallas; la sinagoga de Erich Mendelsohn y el arco de Eero Saarinen en Saint Louis; las casas de la pradera, el Unity Temple, la Robbie House de F. L. Wright, los edificios sobre Lake Shore Drive y el Crown Hall de Mies van der Rohe en Chicago, el Guggenheim de Wright, el Seagram de Mies, el Whitney Museum de Marcel Breuer en Nueva York. Estos edificios conforman un "canon" de obras de arquitectos ya consagrados que elige visitar y en sus dibujos se interesa por el perfil de sus formas.

En todos los casos el dibujo es un instrumento para detectar temas de reflexión arquitectónica, gradualmente se transforma en un hábito, en un automatismo del pensar.

Desde 1989 su trabajo profesional y académico se despliega entre estancias en Rosario, Kansas, Saint Louis y Barcelona. Durante estos años proyecta, y se construyen, obras emblemáticas como la Plaza Santa Cruz 1989 y el Quincho Puricelli 1991[9]. En la Plaza, la lección que se hace presente es la de materializar la contingencia; la arquitectura manifiesta su capacidad de activar un motivo previo y espontáneo. En la obra se formalizan en hormigón escaleras y rampas situadas en los caminos ya trazados por los transeúntes, no se interviene ni en las características topográficas ni en las paisajísticas preexistentes. En el Quincho se releva la lección de los motivos populares rurales olvidados ahora en la inmensidad de la pampa; la lección del Kimbell Museum, que explota la potencia de la silueta y presta igual atención a los detalles constructivos; la lección del sitio expresada en la estructura liviana (perfiles rolados y chapa aluminizada) que en forma parabólica reelabora, en delicadas proporciones, las estructuras agrícolas de la zona; en

9 Liernur, Jorge Francisco, *Arquitectura Argentina del sXX, La construcción de la modernidad*, Buenos Aires, Ed Fondo Nacional de las Artes, 2001

la resolución de un programa singular: el *quincho,* construcción secundaria de una vivienda principal que requiere de una galería, una parrilla y un pequeño apoyo de servicios.

Las relaciones tramadas en Saint Louis con Adrián Luchini y Alejandro Lapunzina[10], también serán significativas y se mantienen hasta hoy. Alejandro, en ese momento, era compañero de estudios y Adrián ingresaba como Profesor en la Washington University después de estudiar en Harvard en un clima de ideas atravesado por la deconstrucción, fundamentalmente por las ideas promovidas por Peter Eisenmann. Luchini fue una voz que acercó las propuestas de los "postmodernismos y deconstructivismos" que incorporaron a la arquitectura ideas provenientes de la Teoría Crítica (Foucault, Jacques Derrida, Gilles Deleuze, Félix Guattari). Una parte presente del debate arquitectónico contemporáneo frente al cual Caballero tomará posición.

La (e)lección de los contemporáneos: dibujar en un tiempo

Su relación con la Universidad de Saint Louis es estrecha y continúa hasta hoy. A los 36 años es designado Profesor a cargo en los Programas Internacionales para Graduados que ofrece la Universidad. En este rol se encuentra nuevamente en Barcelona en el año 1993. Como profesor es el encargado de formular el ejercicio proyectual, realizar el itinerario de obras a visitar y organizar conferencias con arquitectos invitados, en su mayoría catalanes.

El tipo de viaje es clave porque revela simultáneamente en sus libretas de dibujo una elección y una selección consciente de obras para visitar y de arquitectos que le interesan.

Barcelona le es un territorio familiar, en el que despliega su trabajo y consolida amistades dentro y fuera del mundo profesional. Su proximidad (a partir de su trabajo y su relación con Corea) al debate arquitectónico urbano en el contexto de la transformación de la Barcelona de los '80 lo posiciona en un lugar privilegiado y activo del intercambio de ideas entre Barcelona y el hoy evidente proceso de transformación urbana de la ciudad de Rosario.

De momento Barcelona es uno de los centros más activos de debate de la cultura arquitectónica internacional. En esos años parte de la cultura arquitectónica catalana -marcando una distancia consciente de las estéticas posmodernas y de las encerronas de los planteos de la deconstrucción que confinaba la arquitectura a los papeles- optó por celebrar la obra de arquitectura como hecho construido. Y también por reivindicar un modo de hacer arquitectura en la ciudad que recuperaba, en parte, las enseñanzas del modernismo de los arquitectos catalanes de los años 50 y de principios del siglo XX. Se restituían sentidos a las actuaciones del GATEPAC y al Grupo R

10 En 1993 es invitado por Gerardo Caballero a Rosario. Lapunzina a través de un subsidio otorgado por University of Illinois at Urban Champaign realiza estudios sobre la arquitectura rosarina reciente. La publicación de *Desde el margen, arquitectos jóvenes de Rosario Revista Arquis* n15, 1998 es producto de esa invitación.

catalán; se redimensionaban los aportes de Antoni Gaudí (1852-1926) y de Josep María Jujol (1879-1949)[11]; también los modos sutiles de intervenir en la ciudad existente se habían materializado en las obras de Viaplana y Piñón, de LLinas, Martínez la Peña y un joven Miralles. En todo el proceso de discusión sobre la transformación urbana de Barcelona es central y destacable la participación de Oriol Bohigas como promotor de ese debate[12].

Celebrar la obra de arquitectura como hecho construido en la ciudad: ese modo de entender la lección de los contemporáneos tiene un correlato directo con las obras seleccionadas para dibujar.

Así en el itinerario de obras que elige visitar en Italia, las obras de Rossi son olvidadas. En esta ocasión elige la Italia de Giuseppe Terragni y la de Carlo Scarpa. El cambio en la selección revela su modo de entender la obra de arquitectura y de celebrarla como hecho material construido. Esa manera es la que se elige dibujar y se verifica con maestría en las obras de Castelvecchio y en la Banca Popular en Verona, en el Pabellón de Venezuela, la tienda Olivetti y en el Instituto Universitario de Arquitectura en Venecia.

En Barcelona visita las ya consagradas obras de Viaplana (maestro de Miralles) y Piñón, la Estación de Sants, el CCCB, el recientemente inaugurado (1991) Parque Cementerio de Igualada de Enric Miralles y Carme Pinós, la Fundación Tapiés que con su nueva escultura revitalizaba el antiguo edifico de Lluís Domènech y Montaner, la casa Mila, la Pedrera y el Parque Güell de Gaudí, la Fundación Miró de Josep Lluis Sert. En Santiago de Compostela las obras de Alvaro Siza, el peine de los Vientos de Chillida en San Sebastián y las casas en Cadaques serán una y otra vez visitadas y redibujadas.

Cuantitativamente dichas elecciones son muestras de la relevancia que tienen para él el potencial cualitativo y material de las obras, las sutilezas de la intervención y la agudeza intelectual de medios para explotarlos. Es en este concierto en el que el breve episodio de la "Italia de Terragni" (dibuja las obras del Novocomun, Asilo de la Infancia y la Casa del Fascio) puede interpretarse como una confirmación y una toma de posición frente al debate arquitectónico contemporáneo. Una posición que se distancia de modo consciente de las ideas y las obras promovidas por los portavoces de la *deconstrucción* (por ejemplo Peter Eisenman y su actualización la obra de Terragni).

Los trazos de los dibujos se han soltado, se registra un cambio en el modo de las líneas, más sueltas y monocromáticas. Su forma de dibujar encuentra una dirección, sus selecciones de obras e intereses proyectuales se han precisado.

---

11 Estas recuperaciones plasmadas en los trabajos de Juan José Lahuerta sobre Gaudí y de Josep Llinás sobre la figura de Jujol.

12 Lapunzina, Alejandro, "La arquitectura joven de Rosario: ¿Vanguardia, escuela o tendencia?" en *Desde el margen, arquitectos jóvenes de Rosario Revista Arquis* n.15 p. 14-23. ed. Centro de Investigaciones de la Universidad de Palermo, España, 1998.

Reflexiones finales

En el lapso de estos diez años de libretas de dibujos y de viajes, el dibujo se presenta de modo exploratorio y se interroga sobre qué objetos mirar y cómo mirarlos. La selección de obras dibujadas revela un *corpus* de obras elegidas. Algunas pasan al olvido; otras como el Cementerio de Igualada o las casas de Cadaqués serán dibujadas, una y otra vez, durante años.

En las libretas durante sus estancias en Saint Louis y en Arkansas, lejos de las densas ciudades históricas del viejo continente y sobre el horizonte de este tipo de ciudades norteamericanas, Caballero registra ese paisaje provinciano, exhausto y olvidado. Allí se le presentan "*motivos de lo popular*" que capta como un universo de formas y situaciones contingentes y marginales. De ese paisaje postergado del Midwest registra también el modo de aparecer de los objetos aislados. Re-elaborar a partir de estas observaciones, de un modo sofisticado, una investigación formal será una práctica sostenida de su programa proyectual cuyos primeros pasos son la Plaza y el Quincho.

En los dibujos es posible relevar este tránsito, tanto en el contenido como en la forma. La manera "a lo Rossi" de dibujar se diluye progresivamente. Las geometrías contundentes y elementales y los colores en los objetos que organizan ese primer repertorio formal se desplazan hacia una poética de los objetos encontrados, sin concurso de arquitectos y se dibujan de modo experimental y en técnicas variadas. Aparecen así las series de dibujos de graneros y de los paisajes de Arkansas y Saint Louis.

También a partir de las libretas es posible cifrar el modo en que se interpreta la relación entre el impacto formal de la obra y el sitio, un modo que ensaya a partir de sus viajes, de sus desplazamientos y que se registra en el contenido de sus dibujos. La arquitectura, es arquitectura *en* la ciudad o *en* el territorio. El *en* es la clave para comprender cómo Caballero interpreta la relación de la arquitectura y el sitio. Los viajes han iluminado diversos sentidos, y uno fundamental: la arquitectura es materia situada. La arquitectura no es la arquitectura *de* la ciudad, no complementa a la ciudad, no es una materia abstracta. La arquitectura es *en* un sitio, la preposición *en* indica el lugar donde algo está, especialmente si está en el interior de algo, en su forma transitoria, en un tiempo y de una manera determinada.

Como sugiere John Berger[13], *para un artista dibujar es descubrir* y distingue el dibujo de trabajo de la obra "acabada". El dibujo de trabajo es el tipo de dibujo que aparece en estas primeras libretas y las imágenes que proveen nos confrontan con la experiencia consciente de ver como si fuera a través de los ojos del arquitecto. Son apuntes, tentativas, borradores, son los dibujos que hacen posible otros dibujos. En este primer período exploratorio y formativo, tanto a nivel teórico como práctico, las libretas se presentan como documentos biográficos insoslayables que revelan una intimidad arquitectónica, la de un arquitecto dibujando arquitectura. El proceso del que da cuenta el gerundio, el dibujando, es lo que nos permite indagar acerca de: ¿Cómo lo hizo? ¿Cómo pudo? ¿Cómo llegó a esto? ¿Cómo lo consiguió?

13 Berger, John, "Dibujo al natural" en *Sobre el dibujo*, Barcelona, G. Gili, 2011, pp. 7-15.

CONSTRUCCIONES AUTOBIOGRÁFICAS: CLORINDO TESTA Y MARIO ROBERTO ÁLVAREZ

FERNANDO DIEZ

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Palermo

diezfernandodiez@yahoo.com.ar

RESUMEN: Durante la segunda parte del siglo XX, Clorindo Testa y Mario Roberto Álvarez se constituyeron en referentes de la arquitectura en Argentina, a quienes la opinión de sus pares y de la crítica colocó más arriba que cualquiera de sus colegas. Esa preponderancia quedó registrada en premios, honores y obras como el libro "*Señores arquitectos, diálogos con Mario Roberto Álvarez y Clorindo Testa*", resultado de extensos reportajes realizados por Ana de Brea y Tomás Dagnino en conversaciones simultáneas con ambos arquitectos. Un libro no exactamente biográfico, pero señal de esa preponderancia, y ocasión servida para que ambos arquitectos ensayaran una construcción autobiográfica en algún modo comparativa.

Como editor del libro "*Clorindo Testa, Pintor y Arquitecto*" tuve oportunidad de estar en fluido contacto con Testa y su obra. Advertí entonces cómo la obra de Testa, tanto como la manera en que la relataba, era una construcción esencialmente autobiográfica. Mi trabajo como editor de Summa+ me llevó a entrevistar a Mario Roberto Álvarez en más de una oportunidad, pero en especial en ocasión de sus 90 años, cuando advertí hasta qué punto, sus declaraciones constituían una deliberada y sistemática construcción autobiográfica. En sucesivas ocasiones tuve oportunidad de reafirmar esta visión, que de algún modo cristaliza en una conferencia preparada para la University of Miami en 2012[1] comparando la contrastante personalidad de ambos arquitectos y la coincidencia histórica de sus trayectorias, así como el impulso autobiográfico que guió los últimos años de las vidas de ambos. Su deceso en años cercanos contribuyó a sellar esa trayectoria paralela. El discurso sobre las propias obras, las razones, las dificultades y los méritos, constituyen en ambos un metódico ejercicio de construcción autobiográfica.

1 Fernando Diez, Conferencia "Clorindo Testa and Mario Roberto Alvarez, two architects from Buenos Aires", *Symposium Latin American Architecture*, Miami: University of Miami School of Architecture, 2012.

Se asume corrientemente que son los críticos e historiadores quienes construyen los personajes históricos a través de reseñas de obras y biografías. Pero en el terreno de la arquitectura y el arte, no son siempre los biógrafos los principales constructores de esas historias, sino los propios protagonistas, que comienzan a hacerlo tempranamente, conscientes de que el éxito de la construcción de su personalidad pública está íntimamente ligado al éxito de su carrera. Así las obras que producen se articulan con comentarios, discursos, presentaciones, entrevistas y declaraciones que van tejiendo el argumento de una vida. La subjetividad del biógrafo, en ese caso, es sustituida por el ingenio del propio autor, en una suerte de amplificación épica mediante la intencionada descripción del contexto y las dificultades afrontadas. Esta construcción no puede realizarse sino con la máxima discreción, de forma siempre indirecta y diagonal, más como una sugestión que como una declaración que nunca puede servirse del elogio de la propia obra.

Preponderancia hegemónica

Durante la segunda mitad del siglo XX, Mario Roberto Álvarez y Clorindo Testa fueron considerados como los primeros y más calificados hacedores de la arquitectura argentina. Las razones de esa preponderancia claramente hegemónica pueden ser varias, pero no son ajenas a la actitud de los propios arquitectos en la presentación de sus obras, a sus declaraciones públicas, y a una acción activa en una construcción autobiográfica cada vez más consciente. Ambos arquitectos se constituyeron en referentes dominantes de la arquitectura argentina, y la opinión de sus pares y de la crítica los colocó por arriba de cualquiera de sus colegas.

Esa preponderancia quedó registrada en premios, honores y obras como el libro "Señores arquitectos"[2], resultado de extensos reportajes realizados por Ana de Brea y Tomás Dagnino en conversaciones simultáneas con ambos arquitectos. Un libro no exactamente biográfico, pero señal de esa preponderancia, y ocasión servida para que ambos arquitectos ensayaran una construcción autobiográfica en algún modo comparativa.

Ambos ocupaban un sitial en la Academia Argentina de Bellas Artes (Testa desde 1976, Álvarez desde 1983). Ambos recibieron, más de una vez, el título de "doctor honoris causa", reconocimiento público que se otorga a quien ha realizado obras extraordinarias. Ambos tuvieron libros dedicados a su obra. Y es importante aquí considerar el peso que toma la palabra "obra", cuando describe algo mayor que una sucesión de obras más o menos sobresalientes, sino que se refiere al valor que ese conjunto adquiere como un *corpus* de significación cultural para su época y su profesión. Es el paso de la noción de compilación a la noción de legado cultural. Donde las obras compiladas están allí, se interpreta, para ejemplificar la visión y el espíritu del

2 Ana de Brea, Tomás Dagnino; *Señores arquitectos, diálogos con Mario Roberto Álvarez y Clorindo Testa*, Buenos Aires: Ediciones UBROC, 1999

autor.[3] Este tipo de libros monográficos se convierten en libros biográficos en cuanto son, ante todo, la descripción de una trayectoria, de un espíritu y de una forma de hacer.

También en eso, ambos tuvieron un tratamiento diferente y privilegiado. Si se exceptúan los libros promovidos y financiados por los propios arquitectos biografiados, fueron ellos de los pocos arquitectos argentinos que tuvieron el privilegio que se les dedicaran en vida, en el país y en el exterior, libros biográficos sobre su obra. Los únicos con un volumen de obras construidas tan significativo.

Cuando en el año 1976, el American Institute of Architects pidió a Lala Méndez Mosquera, directora de la revista Summa, una sugestión para distinguir a un arquitecto argentino sobresaliente, solo dudó entre dos opciones, Álvarez y Testa. Se inclinó por el primero en razón de que Testa era italiano de nacimiento.[4]

Opuestos complementarios

Afirmándose, voluntaria o involuntariamente, como polos opuestos de la arquitectura, las personalidades contrastantes de Álvarez y Testa vistieron a esa preponderancia de lo que sería percibido como una condición abarcadora. Como si al situarse en ambos extremos de las actitudes arquitectónicas modernas, quedaran comprendidas entre ellas la variedad de todas las otras posibles posiciones. Tácito acuerdo de mutuo respeto en el disenso[5] que encontró eco en la consideración de la opinión pública de sus colegas. La calidad de sus trabajos se hizo indiscutible, y al menos en público, nadie se atrevió a poner en cuestión esa preeminencia ni la excepcionalidad de sus obras. Una de las posibles razones podemos imaginarla, además de la calidad de su trabajo, en que la comunidad arquitectónica declaró a sus obras ejemplares y eligió, entre ellas, los buques insignias con que la arquitectura moderna presentaría credenciales ante una sociedad más bien conservadora. En ese sentido, el Teatro General San Martín (1956)[6] y el Banco de Londres y América del Sur (1959-1966)[7] fueron hitos y símbolos de un cambio cultural, la arquitectura moderna con que la disciplina presentaba sus argumentos a la sociedad

---

3 "*Cada obra es eslabón de una totalidad, de una conjetural e inacabada Obra Completa*", dice Juan Molina y Vedia refiriéndose a Álvarez, en: Juan Molina y Vedia, "Nueve pasos de la mano de Mario Roberto Álvarez", en *Diez estudios argentinos / Mario Roberto Álvarez*, Miguel Jurado (ed.), Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino SA, 2007, p. 15

4 Conversación con Lala Méndez Mosquera, Buenos Aires, 2016

5 Disenso que es explícito en el libro *Señores Arquitectos…*, sobre todo a la hora de comentar la obra de Le Corbusier. También en otras oportunidades Álvarez marcó distancias con obras como La Tourette o Ronchamp, "*no las entiendo*" afirmaba con actuada prudencia, en: Fernando Diez, "Determinación y consecuencia", *Summa+ N° 64*, Buenos Aires: Donn, Febrero-Marzo 2004, p.96

6 En coautoría con Macedonio Ruiz

7 En coautoría con SEPRA, Sánchez Elía, Peralta Ramos, Agostini

frente a la persistencia del clasicismo y el tradicionalismo.[8]

Ambos arquitectos representaron, al mismo tiempo, dos extremos de una sensibilidad moderna en transformación: la métrica elementalista en que se consolidó la arquitectura de Álvarez, en contraposición con el expresionismo brutalista de la arquitectura de Testa. Hasta bien entrados los años 70 parecía que entre ambas podía quedar comprendida la arquitectura moderna y, por lo tanto, legitimada toda obra que, no alcanzando tales alturas estuviera, sin embargo, legitimada por la existencia de aquellos referentes. Tal era la percepción generalizada entre los arquitectos argentinos.

Todas estas percepciones, el reconocimiento público y la visibilidad de obras que por su escala e importancia institucional sobresalían por si mismas, fueron el escenario propicio para que ambos adquirieran temprana conciencia de la importancia de una obra mayor que la suma de las obras realizadas: la propia vida del arquitecto, la biografía del artista.

Álvarez según Álvarez

En el caso de Álvarez esa conciencia sobre la "carrera" como objeto de cuidada planificación y certera ejecución es tan temprana como sus tiempos de estudiante. Al menos así lo hacía saber en charlas, entrevistas y en su hoja de vida. Medalla de oro en la escuela secundaria, medalla de oro en la universidad de Buenos Aires (Promedio 9,34, reza el *curriculum vitae* incluido en su libro de 1993[9]), conseguida esta última con grandes esfuerzos, ya que por su humilde condición social debía trabajar para pagar sus estudios y "*no podía asistir a algunas clases ya que entonces no tenían horarios definidos*". Dejaba ver que sin esos méritos, que le permitieron ganar la beca Ader y así viajar a Europa en 1938 para estudiar la arquitectura moderna, no hubiera podido ser el profesional que fue. Las dificultades que relataba fueron muchas, y con la ayuda de su compañero Hugo Armesto, sin cuya insistencia no hubiera realizado un trabajo a último momento para la materia Modelado, hubiera perdido la regularidad, y con ello la oportunidad, luego cumplida, de obtener la medalla de oro y la beca que le permitió visitar 115 ciudades de Europa estudiando la vivienda social y entrevistando a Le Corbusier y a Perret (al que había contribuido a llevar a Buenos Aires en sus años de estudiante como Presidente del Centro de Estudiantes). En esa figura queda expresada el momento culmine, dramático, en que el plan de su vida hubiera podido fracasar. El aspecto meritocrático de su relato alcanzaba ribetes épicos en estas anécdotas, cuando subrayaba que de joven le habían advertido que no debía dedicarse

8 "*Widely celebrated in Argentina as the country's leading architect of the twentieth century and as a great artist, Clorindo Testa's fame beyond the borders of his homeland rests primarily on a single building of the early 1960's: the Banco de Londres y América del Sud…"*, dice Manuel Cuadra, en: Manuel Cuadra y Alfonso Corona Martínez, *Clorindo Testa Architect*, Rotterdam: Kristin Feireiss (ed.), Nai Publishers, 2000, p.11

9 *Arq. Mario Roberto Álvarez y Asociados, Obras 1937-1993*, Buenos Aires: Papers Mónica Aguerrondo, 1993, p.13

a la arquitectura "*porque carecía de dos apellidos"* (es decir, no pertenecía a las clases altas) y por ello nunca conseguiría trabajo que valiera la pena. Es una figura que subraya las dificultades mayores que afrontó, suerte de David venciendo al Goliat de los privilegios de clase.[10] Frente a esas dificultades oponía siempre el argumento del esfuerzo y el estudio: "*en mi caso es 95% transpiración... pruebo varias posibilidades y luego de discutirlo con los demás elegimos una... las ideas son de todos, pero la decisión es mía*".[11]

Hablaba de "el Estudio" como de una entidad abstracta, intemporal, superior a él mismo, encarnadura de un deber que lo trascendía. Hablaba de él mismo en tercera persona del plural, como hacen a veces las autoridades religiosas.[12] En la revista que le dedicó Summa en 1974 se muestra rodeado del personal de su estudio. Se presenta como jefe de un equipo al que, sabemos, comandaba férreamente. Aplicaba multas a los que llegaban apenas minutos tarde a una reunión, anécdota que contaba a sus eventuales interlocutores en cuanto se presentara la ocasión. El trabajo en equipo era su fortaleza, como la dedicación y el esfuerzo. Los integrantes de su estudio eran como la tripulación de una nave, él, su capitán. Le debían, por lo tanto, obediencia militar. El mismo número de Summa incluye un organigrama de esa estructura de "el Estudio", jerárquicamente organizado con su director en la cima: Mario Roberto Álvarez.

Aceptaba sugerencias, siempre que tuvieran lo que veía como el fundamento de la técnica. Prefería ese conocimiento, producto del perfeccionamiento, a cualquier invocación de inspiración creativa, figura a la que nunca acudía. La arquitectura resolvía problemas mediante el progreso de la técnica. Así lo decía: "*La evolución para mi va a estar dada en un progreso en cuanto a la aplicación de nuevos materiales y nuevos sistemas constructivos…".*[13] Lo ilustra el caso del diseño de las fachadas con balcones corridos para edificios de oficinas, que perfeccionó en edificios como la Bolsa de Comercio de Rosario, IBM, American Express, entre otros. Era una elaborada respuesta a los problemas del edificio de oficinas. Comportaba la transfiguración estilística del edificio y la solución de problemas como el efecto invernadero (crítico en los años 60) la ola de descenso del agua, la exposición de las ventanas al viento y la facilidad de limpieza; además de permitir ventanas de abrir y una simplificación de los cerramientos y, por lo tanto, una economía. Aunque se trata de una decisión mucho más amplia que reemplaza ventajosamente el muro cortina superando el estereotipo vidriado del edificio de oficinas, y claramente no era una solución que mejorara exclusivamente la seguridad, explicaba que la había tomado del reglamento de bomberos de Berlín. En esa afirmación subrayaba su apego al estudio y la técnica como fundamentos de su trabajo**.**

---

10 Cabe notar que en el libro publicado por Helio Piñón se incluye una foto que lo muestra en el vestuario del Buenos Aires Lawn Tennis Club, un exclusivo club al que pudo acceder, según me explicó, "*por recomendación de amigos*"(entrevista 2004), ver: Helio Piñón, *Mario Roberto Álvarez*, Barcelona: Ediciones UPC, 2002, p.25

11 Diez, op.cit. "Determinación y…", p.94

12 Mario Roberto Álvarez, "Que las obras hablen…" en *Summa 80-81,* Lala Méndez Mosquera (ad.), Buenos Aires: Ediciones Summa, Setiembre 1974

13 de Brea, Dagnino, op.cit., p.211

Cuando entrevisté a Álvarez en ocasión de sus 90 años, no pude menos que preguntar por un diploma que presidía en solitario uno de las paredes de la sala de reuniones. Parecía ser el famoso diploma de su medalla de oro en la universidad. Pero no, era el diploma de la medalla de oro de Jerónimo Álvarez, su padre, en la escuela secundaria en su España natal datado en 1893. Estaba allí como un detonador que le permitiría referirse a su saga meritocrática, comenzando por el agradecimiento a los valores que le inculcaron sus padres. En la pared opuesta, llena de diplomas y distinciones, se encontraban los diplomas correspondientes a su medalla de oro en el Colegio Nacional de Buenos Aires, el más exigente del país, y a la medalla de oro en la Universidad de Buenos Aires.

Testa según Testa

La actitud de Testa fue más inclinada al arte que a la técnica. Propenso a la autorreflexión, a una indagación interior propia del artista. Desde temprano se dedicó a la pintura, en 1952 expuso en van Riel en Buenos Aires. Llevó adelante esa carrera artística en paralelo y con igual intensidad a su actividad como arquitecto. La pintura de Testa es en sí misma autobiográfica, entre otras razones, por la recurrencia con que explora el autorretrato, en series de 1972, 1987, 1988, 1991, 1994, y en 1998 vuelve con una extensa serie que expone en el Museo Nacional de Bellas Artes: "*Estoy vivo*", "*Estoy muerto*", "*Yo soy el primero*", "*Yo soy el segundo*", entre otros.

En numerosas obras su trabajo de arquitecto se cruza con sus obras artísticas en la forma de una elaboración autobiográfica. En la excavación para la construcción de la Biblioteca Nacional realizada en los '60 se descubrieron los restos de un gliptodonte prehistórico, situación que relata en diversas oportunidades, coincidente, en parte, con la característica algo zoomórfica del edificio apoyado sobre cuatro patas. Testa había rechazado la proposición de los ingenieros de hacerlo con seis patas con un argumento revelador de esa predisposición: "*ningún animal tiene seis patas*", anécdota que se deleitaba en contar. En cualquier caso, en 1988 realiza para una exposición en Ruth Benzacar "*Gliptodonte*", una escultura de gran tamaño en madera y cerámica que replica, no el animal, sino partes de su esqueleto fosilizado. En 2005, diseña la biblioteca anexa a la Cámara de Diputados de La Pampa, pero no la hace en el estilo corbusierano de la obra que construyera entre 1956 y 1960, sino como un volumen zoomórfico que parece un animal echado, tal vez un gliptodonte. Los planos para esta obra parecen dibujos, obras de una intención tanto plástica como constructiva, aspecto reiterado que se revela en los dibujos de numerosas obras de arquitectura. En el concurso para el Museo de la Acrópolis de Atenas, el boceto parece un cuadro y es al mismo tiempo un plano. Esta cruza entre los dibujos de ambas disciplinas es recurrente en la medida que para Testa, arte, arquitectura y urbanismo son parte de un mismo universo de formas, opera en esos campos con los mismos recursos de la imaginación y la forma. De hecho, todos esos proyectos comienzan sobre el mismo block de papel obra de 35 por 50 centímetros. Según Glusberg "*el artista-arquitecto elaboró una mímesis estilizada de su práctica real como arquitecto exaltando los hechos estructurales en la relación con el entorno… Arte y arquitectura se fundían en un solo crisol ecológico y originaban así una propuesta que desbordaba los cauces convencionales de ambas disciplinas.*"[14]

14 Jorge Glusberg, *Clorindo Testa, Pintor y Arquitecto*, Buenos Aires: Donn, 1999, p.25

La columna que sostiene la piscina de la casa Ghirardo-Cohen (1994) adquiere la forma escultórica de un árbol. Así como los proyectos de arquitectura emergían de intuiciones plásticas, las instalaciones artísticas se alimentaban de la arquitectura, como en la instalación "*Apuntalamiento*" realizada en el Museo de Arte Moderno (Buenos Aires, 1994) montaje de un apuntalamiento convencional de obra convertida en arte vía el *ready-made*.

Tanto en las obras arquitectónicas como artísticas, Testa se nutre de sus experiencias más íntimas, de una suerte de autoexploración. En este sentido son, al mismo tiempo, fruto de sus vivencias y construcción de su biografía.

En sus conferencias presenta repetidamente el relato que comienza con la foto del proyecto para el concurso de la sede de la Lotería Nacional en los años 80, motivo de una historia autobiográfica de tono deliberadamente fantástico: el arquitecto Morra[15], autor del viejo edificio de la Biblioteca Nacional en la calle México (1901), y otras obras importantes, ha recorrido el mismo camino que Testa, porque siendo oriundo de Benevento, para llegar a Nápoles (necesaria salida de un viaje a América) debe pasar por el valle Caudino, donde la cadena de montes que lo encierra semeja una mujer acostada, y que por ello son llamados "La Durmiente del Sannio". Como Benevento está próximo a Ceppaloni, ciudad natal de Testa, ambos necesariamente han recorrido el mismo camino, Morra en el siglo XIX, y Testa a comienzos del XX, siendo muy niño. También los une el hecho de haber construido, ambos, edificios que fueron sede de la Biblioteca Nacional[16]. Pero el edificio que proyectó Morra, tenía por destino original ser sede de la Lotería Nacional, aunque luego fuera ocupado por la Biblioteca. Dice entonces Clorindo: "*Cuando se llamó a concurso para el proyecto de la Lotería Nacional me presenté, porque lógicamente debía ganar*", siguiendo la simetría con el colega Morra. Incluye en el diseño una forma que se inspira en la Durmiente del Sannio. Pero el conjuro, si acaso lo fuera, no resulta. "*No gané*", aclaraba con humor, como subrayando lo azaroso de tales paralelos. Aunque la nueva Lotería Nacional nunca se construye, la Durmiente del Sannio reaparece finalmente en otra obra: el concurso que gana para la ampliación de la sede del Colegio de Escribanos[17] y que construye en 1999. La rampa para que los autos desciendan al subsuelo es techada, no de la manera convencional, sino por una forma sinuosa de color verde claro, "*es la Durmiente del Sannio*", decía entonces Testa en tono de confidencia, "*pero por supuesto no les dije nada a los escribanos*", aclaraba, dejando ver la íntima arbitrariedad de razones que no todos estarían dispuestos a compartir.

En todos estos fundamentos autobiográficos, Testa rehúye de la racionalidad como argumento,

---

15 Carlos Morra, autor del edificio de la Lotería Nacional (1901), que el gobierno de Roca pone a disposición de la Biblioteca Nacional mientras el edificio está todavía en construcción. El mismo Morra lo adapta para este destino. Puede verse: Aslan, Joselevich, Novoa, Saiegh, Santaló; *Buenos Aires, Monserrat 1580-1970* , Buenos Aires: IPU, 1992, p.103

16 Testa gana el concurso y proyecta en 1962 la Biblioteca Nacional Argentina en Buenos Aires, junto a Alicia Cazzaniga y Jorge Bullrich

17 con Juan Fontana y Estudio Sevi, ver: *Summa+42*, Buenos Aires: Donn, Abril-Mayo 2000

(aquello que Eisenman había llamado *la ficción de la razón*[18]) para refugiarse en una narración que lo tiene por centro. Esa exploración de su propio subconsciente se revela con claridad en la importancia que daba a sus dibujos de la infancia. Consideraba que su dibujo más importante era uno realizado en 1928, a los cinco años. Prueba de ello es que cuando en 1983 la revista Summa realizó un número monográfico sobre su obra, Testa pidió a Lala Méndez Mosquera, su directora, que en la tapa se reprodujera una foto suya de 1928, a la edad de cinco años, junto a un dibujo de una casa elemental. Lo pide con tanta insistencia, que finalmente lo consigue. En sus últimos años rescata otros dibujos infantiles, uno de la casa de su abuelo en Ceppaloni, Italia, y otro del automóvil paterno, con los que realiza instalaciones que son exploraciones escultóricas sobre la naturaleza cubista de aquellos dibujos. A partir de los años 90, en su obra arquitectónica predominan las formas narrativas y zoomórficas, que se superponen libremente en la masa del edificio, como en el caso del Auditorio de la Universidad del Salvador en Pilar (2002).

El brutalismo que practicara en sus primeras obras de hormigón bruto, lo podemos describir como una búsqueda de la imperfección[19], una forma de espontaneidad o de inacabado con la que se identificaba, y que en la obra de la segunda parte de su vida evoluciona hacia el collage, los seccionamientos, la ficción y asociaciones formales con distintas fuentes del relato autobiográfico.

Las paralelas no se tocan.

Jorge Glusberg fue promotor y biógrafo de Testa por muchos años. Mario Roberto Álvarez tardó más en encontrar el suyo, pero cuando Helio Piñón conoció su obra de cerca, no tardó en declararlo como uno de los mejores arquitectos del siglo XX, produciendo un libro que publicó en Barcelona con fotos por él mismo tomadas.[20]

Tal vez porque sus vidas fueron paralelas en tantos sentidos, y así fue percibido por la comunidad arquitectónica local, sus biografías pueden escribirse conjuntamente como una serie de actitudes e inclinaciones contrastantes que podemos esbozar en pares de opuestos:

---

18 Peter Eisenman, "The end of the Classical: the end of the beginning and the end of the end", *Perspecta 21*, Cambridge: MIT Press, 1984

19 Fernando Diez, conferencia "Clorindo Testa: En busca de la Imperfección", X Seminário Docomomo Brasil "*Arquitetura Moderna e Internacional: Conexões Brutalistas 1955-75*". Curitiba, 15-18 outubro, 2013 Anales: http://www.xdocomomobrasil.com.br/conferencistas

20 Piñón, op.cit.

MARIO ROBERTO ALVAREZ	**CLORINDO TESTA**
TECNICA	ARTE
ESFUERZO	INSPIRACIÓN
METODO	IMPROVISACION
TRABAJO CON UN EQUIPO	CON LAS PROPIAS MANOS
OBJETIVIDAD	SUBJETIVIDAD
CONVICCIÓN	ESCEPTICISMO
PROBLEMA	OPORTUNIDAD
PERFECCION	IMPERFECCION
REPETICION	VARIACION
PERMANENCIA	CAMBIO
ARTIFICE DE SU DESTINO	DESCUBRIDOR DE SU DESTINO

No es difícil encontrar la selección de imágenes que sirven de suficiente fundamento para avalar estos pares. Tal vez la más potente sea la oposición entre el diploma al mérito que Álvarez elige como su más importante referencia, y el dibujo infantil que Testa adopta como su más importante referencia.

La repetición y modulación de las obras era un signo de racionalidad y orden para Álvarez, la variación y la excepción para Testa respondían a los estímulos de la imaginación, el contexto, y la circunstancia.

Álvarez creía en valores permanentes "*siempre he hecho lo mismo*", declaró en numerosas oportunidades. Testa en lo contrario: "*… creo en los cambios, las personas cambian, cambia la arquitectura, cambia todo…*" [21]

Como editor de libro de 1999 sobre Testa, me fue encargado convencerlo de aceptar realizar una retrospectiva en el Museo Nacional de Bellas Artes, coincidente con la presentación del libro. En esos encuentros, la reticencia de Testa solo cedió cuando imaginó la sala de la exposición en un montaje provisorio y una gigantesca instalación con los cuadros apoyados sobre el suelo, como si aún restara colgarlos. Quedaba allí expresada su aversión a todo orden y su preferencia

21 de Brea, Dagnino, op.cit. p.211

por lo improvisado.[22] Álvarez, en contraposición, llevaba una planilla con las características de los edificios de departamentos que había realizado, con el propósito de encontrar posibles perfeccionamientos en las siguientes obras. [23]

Álvarez buscaba superar el error, para aproximarse a la perfección. Testa buscaba la imperfección para alejarse del lugar común y de la pretensión.

Álvarez pensó su vida como su más importante obra, artífice de un destino que concebía como construcción. Testa se dejaba llevar por lo azaroso, obteniendo sentido de la naturaleza incontrolable del destino, no por ello menos consciente de la construcción de su propia historia.

Murieron en fechas no del todo distantes, Álvarez en 2011, Testa en 2013, uniendo una vez más sus destinos en esa coincidencia. Mantuvieron el ejercicio de su profesión hasta último momento. Eran lo que habían construido, y eso ya no podían cambiarlo.

Bibliografía:

Mario Roberto Álvarez, Macedonio Oscar Ruiz, *Teatro Municipal General San Martín*, Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1959

Marcelo A. Trabucco, *Mario Roberto* Álvarez, Buenos Aires: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 1965

"Arquitecto Mario Roberto Álvarez y Asociados" *Summa 80-81* (número monográfico) Lala Méndez Mosquera (ed.), Buenos Aires: Ediciones Summa, Setiembre 1974

Marina Waisman, "Mario Roberto Álvarez o el arte de ser simple en un mundo complicado", *Summa 80-81* (número monográfico) Lala Méndez Mosquera (ed.), Buenos Aires: Ediciones Summa, Setiembre 1974, pp. 36-42

"Clorindo Testa" *Summa 183-184* (número monográfico) Lala Méndez Mosquera (ed.), Buenos Aires: Ediciones Summa, 1983

Peter Eisenman, "The end of the Classical: the end of the beginning and the end of the end", *Perspecta 21*, Cambridge: MIT Press 1984

Arq. Mario Roberto Álvarez *y Asociados, Obras 1937-1993*, Buenos Aires: Papers Mónica Aguerrondo, 1993

22 Fernando Diez, Jorge Glusberg, Catálogo "*Clorindo Testa en el Museo Nacional de Bellas Artes*", Buenos Aires: MNBA, Abril 1999

23 Relatado por Lala Méndez Mosquera, en conversación, 2016

Ana de Brea, Tomás Dagnino; *Señores arquitectos, diálogos con Mario Roberto* Álvarez *y Clorindo Testa*, Buenos Aires: Ediciones UBROC, 1999

Jorge Glusberg, *Clorindo Testa, Pintor y Arquitecto*, Buenos Aires: Donn, 1999

Jorge Glusberg, "Clorindo Testa, el libro y la muestra en el MNBA", Catálogo *Clorindo Testa en el Museo Nacional de Bellas Artes*, Buenos Aires: MNBA, 1999

Fernando Diez, "Testa, Pintor, Clorindo, Arquitecto", Catálogo *Clorindo Testa en el Museo Nacional de Bellas Artes*, Buenos Aires: MNBA, 1999

Manuel Cuadra, Alfonso Corona Martínez, *Clorindo Testa Architect*, Rotterdam: Kristin Feireiss (ed.), Nai Publishers, 2000

Helio Piñón, *Mario Roberto Álvarez*, Barcelona: Ediciones UPC, 2002

Fernando Diez, "Determinación y consecuencia", *Summa+ N°64*, Buenos Aires: Donn, Febrero-Marzo 2004, pp.95-97 / también disponible en: http://revistasummamas.com.ar/revista_pdf/64/60#visor

Fernando Diez, "Verdades ficticias y ficciones verdaderas", *Revista VISIONS nº3*, Barcelona: ETSAB, Escola Técnica Superior D`Arquitectura de Barcelona, Setiembre 2004 / también disponible en: http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/10555/VISIONS3%2051%20revisions%20clorindo_testa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Fernando Diez, "Viaje al interior de Clorindo Testa", *ArqTexto, AnoVII, Nº1,* Porto Alegre: PROPAR, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006, pp.4-11

Juan Molina y Vedia, "Nueve pasos de la mano de Mario Roberto Álvarez", en *Diez estudios argentinos / Mario Roberto Álvarez,* Miguel Jurado (ed.), Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino SA, 2007, pp. 10-16

Fernando Diez, "El muro cortina según Álvarez" en: *Summa+64*, pp.105-109, Buenos Aires: Donn, 2011 / también disponible en: http://revistasummamas.com.ar/revista_pdf/64/76#visor

Pablo Güiraldes, "Las matemáticas de la torre ideal", en *Summa+113*, pp.20-31, Buenos Aires, 2011 /también disponible en: http://revistasummamas.com.ar/revista_pdf/113/20#visor

Helio Piñón, Mario Roberto Álvarez (1913-2011), *Summa+120*, Buenos Aires: Donn, pp.108-109 / también disponible en: http://revistasummamas.com.ar/revista_pdf/120/112#visor

Manuel Cuadra, Jorge Francisco Liernur, Wilfried Wang, *SEPRA and Clorindo Testa: Banco de Londres y América Del Sud 1959-1966*, Austin: O'Neil Ford Monograph Series, The University of Texas at Austin, 2012

Fernando Diez, "Clorindo Testa (1923-2013)", *Summa+131*, Buenos Aires: Donn, 2013, pp. 108-111 / también disponible en: http://revistasummamas.com.ar/revista_pdf/131/110#visor

Catálogo Exposición *Clorindo Testa, Sala Cronopios*, Buenos Aires: Centro Cultural Recoleta, Buenos Aires Ciudad, Octubre 2013 / también disponible en: *http://issuu.com/centro-cultural-recoleta/docs/clorindo-testa/3?e=3194801/6649994*

Revista Summa, Buenos Aires, Ediciones Summa, 1963-1992

Revista Summa+, Buenos Aires: Donn, 1993-2013

EN BUSCA DE UN PERSONAJE. EL CASO DEL URBANISTA MEXICANO CARLOS CONTRERAS.

ALEJANDRINA ESCUDERO MORALES

Universidad Nacional Autónoma de México

Correo electrónico del autor: hisescudero@gmail.com

RESUMEN: Al inicio de su carrera, el urbanista Carlos Contreras (1892-1970), proyecta un perfil optimista y empieza a reunir documentos relativos a su vida y proyectos. El mexicano podría definirse como un personaje de una sola pieza que aspira a realizar grandes proyectos (Píndaro: "No te afanes, alma mía, por una vida inmortal, pero agota el ámbito de lo posible. Daniel H. Burnham: "Haced proyectos grandes, elevad vuestras miras en esperanza y en trabajo…"). En ese archivo que, con celo, va formando subyace la idea de que en el futuro se reconozca su labor y que la historia le conceda el lugar que se merece; sin embargo, en su larga vida no fue reconocido por sus contemporáneos y las circunstancias políticas, sociales y profesionales en las que se desenvolvió, asentadas en las fuentes, dirigen la atención del biógrafo por otros cauces.

La discusión que aquí planteo se centra en ese conflicto en el que el narrador reconoce la trascendencia del trabajo del protagonista y cae en la tentación de sacar del olvido al "gran urbanista" mexicano de la primera mitad del siglo XX; por otro lado, está la búsqueda de la voz del protagonista, que estructure el relato por medio de la exploración de un carácter, ya sea trágico, pícaro, caballero andante, romántico o Sísifo (Camus). En este sentido, los géneros literarios tradicionales son una herramienta fecunda que permite explorar un imaginario vivencial de Contreras, cuyas contradicciones de su momento histórico, un efervescente México posrevolucionario, definen su sino y su visión del mundo.

PALABRAS CLAVE: Internacional Federation For Housing And Planning, American City Planning, Plan Nacional Reconstrucción Nacional, Ciudad De México.

"Sin biografía no hay vida"

Después de haber preparado un texto académico sobre la trayectoria del arquitecto Carlos Contreras (1892-1970),[1] me pregunto qué tan pertinente es escribir su biografía, como una aportación a la historiografía del personaje, aunque ésta vez el propósito cambia, si anteriormente me aventuré a interpretar un imaginario urbano ahora será uno vivencial, en el sentido de cómo su vida y obra cobran sentido en una sociedad específica y en un país recién salido de una prolongada lucha interna, la Revolución mexicana; si bien la primera reflexión seguía el canon académico, ahora, al tratar de comprender y recrear una vida me apoyo además en algunos recursos literarios.

A manera de discusión planteo aquí los retos al emprender una biografía del principal protagonista del urbanismo de la primera mitad del siglo XX en México, en la que intento mostrar a un hombre que deseaba participar con las herramientas de su profesión en el proceso de reconstrucción de su país y, al principio, encontró interés y luego dolo e indiferencia; por ello, el proceso de la escritura está determinado por una tensión entre el biógrafo que desea enaltecer su legado y los testimonios de un hombre que se siente incomprendido.

En esta reflexión adopto el modelo de la estructura narrativa tradicional, es decir, la divido en "planteamiento", que contiene una semblanza del arquitecto y su importancia en el urbanismo mexicano; el "nudo" explica las decisiones literarias o retóricas en la construcción del personaje; el "desenlace" está constituido por un ejercicio biográfico.

PLANTEAMIENTO

Carlos Contreras Elizondo fue hijo de la personalidad artística más reconocida de su tiempo, el escultor Jesús F. Contreras (1866-1902), muy cercano al presidente Porfirio Díaz; dos años después de haber obtenido el Gran Premio de Escultura y la Cruz de Honor de la República Francesa, en la Exposición Universal de París en 1900, un cáncer acabó con su vida a los 36 años, cuando Carlos tenía apenas 10, por lo que su madre, la señora Carmen Elizondo se hizo cargo de la educación de los hijos.

Poco antes de que estallara la Revolución Mexicana, Carlos se marchó a los Estados Unidos, para estudiar ingeniería en la *Columbia University* de Nueva York, carrera que no terminó; en cambio, en 1925 concluyó la de arquitectura. Durante su estancia en esa universidad colaboró como editor de arte en las revistas *The Columbian* y *The Varsity*, fue presidente de la *Alumni Federation* y recibió varios reconocimientos; entre 1922 y 1925, se desempeñó como profesor y mantuvo una estrecha relación con su *Alma Mater*.

---

1 "Un ideal de ciudad. Las propuestas de Carlos Contreras para el Distrito Federal en la primera mitad del siglo XX", tesis para obtener el grado de doctor en historia del arte por la Universidad Nacional Autónoma de México presentada por María Alejandrina Escudero Morales en 2014.

En 1924 contrajo nupcias con María Antonieta Pagés y al año siguiente intervino para que una comitiva mexicana fuera invitada al congreso de la *International Federation for Housing and Planning* (IFHP), celebrado en Nueva York, donde presentó el *National Planning Project for the Republic of Mexico*, que planteaba la reorganización integral del país.[2]

La llegada de su primer hijo lo llevó a regresar a México con la esperanza de iniciar una nueva vida. Cuando aún residía en Nueva York uno de los principales diarios de la capital mexicana le publicó, durante varios meses, una sección semanal con el tema del urbanismo, mientras que la prensa y algunos arquitectos ponderaron su propuesta nacional; sin embargo, una vez instalado en la ciudad de México encontró las puertas cerradas. Al principio, le costó trabajo que lo aceptaran pero más adelante, en 1927, inició un vasto su movimiento en favor de la planificación, involucrando a personajes provenientes de las más variadas esferas, probablemente porque advirtieron en sus planteamientos una respuesta a las necesidades inmediatas o porque descubrieron en él un líder inspirador con ideas visionarias.

Los ideales contenidos en su plan nacional sentaban las bases de un programa dirigido al desarrollo de los recursos y al mejoramiento material, social e intelectual de los habitantes de México, lo que coincidió con los propósitos de los gobernantes posrevolucionarios; por ello, en 1930 fue promulgada la *Ley sobre Planeación General de la República*, redactada según el canon urbanístico, en la que el Estado mexicano formuló las primeras medidas de la reconstrucción nacional.[3] De acuerdo con la ley, se fundó la Comisión de Programa, cuyo objetivo sería la formación del *Plano Nacional México*, que "coordinara y regulara el desarrollo ordenado y armónico del país, formulado dentro de un programa de gobierno", y si bien se dieron los primeros pasos, los tiempos políticos frenarían su continuidad.

El proyecto de la República Mexicana se fundó en la premisa de Patrick Geddes, que dice que la planificación debe empezar con un estudio de los recursos de la región natural, de las respuestas humanas a esos recursos y de la complejidad del paisaje geográfico-cultural, al que denominó *Survey*.[4] De estos supuestos se derivan dos principios fundamentales: el *Survey* y el postulado "estudiar antes de planificar", que el mexicano siguió al pie de la letra. Partiendo de esta premisa, emprendió también la planificación de ciudades y puertos mexicanos, sustentada

---

2 El proyecto fue publicado en la revista *City Planning. Official Organ of American City Planning Institute/ National Conference on City Planning*, v. I, julio 1925, pp. 124 y ss; en el diario capitalino *El Universal* apareció con el nombre de "La Planificación de la República Mexicana", 15 de marzo de 1925, p. 5.

3 La investigadora Theodora Kimball consideraba que el *National Planning Project for the Republic of Mexico* era uno de los primeros que se proponía planificar todo un país. Ver: *Manual of Information on City Planning and Zoning*, Cambridge, Harvard University Press, 1928.

4 Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996 (Colección Estrella Polar), p. 149.

en ideales provenientes de *American City Planning*,[5] adaptándolos a las particularidades locales; ejemplo de ello fue la de la ciudad de México, cuyas propuestas se concretaron en el terreno.

El urbanista encontró una ciudad en expansión, fragmentada e incomunicada y su programa se cimentaba en el sistema circulatorio que desempeñaba varias funciones; entre otras, limitar zonas, caracterizar los usos de suelo, prever las necesidades viales futuras, renovar la arquitectura, regular el tráfico, incrementar los espacios verdes, crear *Parkways*, producir efectos visuales, por medio de la unión de plazas, edificios públicos y monumentos, reservar áreas para expansiones futuras y comunicarla con ciudades y regiones aledañas.[6] Los trazos básicos de sus estudios de conjunto se basaron en diseños tradicionales y novedosos; de la ciudad prehispánica seguía el esquema de calzadas norte-sur y oriente-poniente, que sería repetido en el todo urbanizado; de la colonial conservaba y realzaba la forma ortogonal; lo novedoso eran las circunvalaciones; las dos principales, amplias vías-parque, y las secundarias, muy en la periferia, regularían expansiones ulteriores. Con ese programa, Contreras pretendía transformar a la capital de la República en una "ciudad noble y lógica"; la nobleza heredada de su traza histórica y la lógica, de las soluciones derivadas de la técnica urbanística. Así, en la estructura de la ciudad de México propuso la convivencia del pasado y el presente, la tradición y la modernidad.

El periodo de esplendor de Contreras estuvo limitado por dos congresos de la *Internacional Federation for Housing and Planning*: el de 1925 celebrado en la ciudad de Nueva York, en el que presentó su plan nacional, y el de 1938, con sede en la ciudad de México, cuando expuso sus últimos proyectos para este lugar.

En su despacho del décimo piso del Edificio "La Nacional", emplazado en el centro de la ciudad de México, Contreras siguió trabajando hasta el final de su vida.

NUDO

En esta reflexión parto de las fuentes ya exploradas en el texto académico, que complemento con entrevistas a familiares y personas que lo conocieron en sus últimos años. Como lo he expresado

---

5 El llamado *American City Planning* estaba formado por varios movimientos, entre ellos el *Park Movement*, el *City Beautiful* y *City Functional*. Ver, entre otros, Mel Scott, *American city planning since 1890. A History commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, Berkeley, Los Ángeles, *University of California Press*, 1971 y Stephen V. Ward, *Planning the Tewntieth-Century City. An Advanced Capitalist World*, *John Wiley & Sons*, *Ltd*., West Sussex, 2002; y Katherine Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power. The American City in Discourse and Practice*, Nueva Jersey, *Hampton Press Inc*., 2002.

6 En particular adoptó las premisas de la "Ciudad Funcional", en donde los habitantes podrían disfrutar de buena vivienda y un saludable y agradable ambiente residencial, transporte eficiente, calles bien planeadas, parques, extensos espacios de recreo y servicios adecuados para la industria y el comercio. Ver: Scott, *op. cit*., p. 127 y ss.

trato de reflexionar sobre un imaginario vivencial y los recursos literarios son la herramienta que me permiten abordarlo, sí, subjetivamente, por el involucramiento del biógrafo. Al ser el género biográfico el puente entre la historia y la literatura aprovecharé las bondades y licencias que ésta ofrece, en una labor interpretación y creación, vinculada con mis lecturas, en particular con *Memorias de Adriano* de Marguerite Yourcenar,[7] en la que magníficamente se corresponden esas disciplinas. La biografía suscrita por la escritora belga es una obra clave en la narración de hechos históricos, en el modo de mirar y reconstruir el pasado basándose en fuentes primarias, respetando la historiografía del Imperio romano y tratando de contar un tiempo pasado desde el mundo interior, privado y emocional del emperador Adriano. Acerca del reto que representaba la construcción del personaje, cierta ocasión, la autora confesó: "Gran parte de mi vida transcurriría en el intento de definir, después de retratar, a ese hombre solo y al mismo tiempo vinculado con todo." En esta frase Yourcenar compendia la aspiración de toda biografía, no sólo retratar al emperador sino al hombre y su mundo.

Memorias de Adriano me brinda ciertas pautas para empezar a construir un relato biográfico del arquitecto mexicano porque reúne tipologías características de las "escrituras del yo", tales como la autobiografía, las memorias y la epístola. En primera persona, el emperador escribe una larga carta dirigida a su sucesor Marco Aurelio, en la cual Yourcenar logra captar una voz conmovedora que medita y reflexiona sobre su vida, en un relato en el que se identifica la voz del narrador con la del personaje y que se ha dado en llamar falsa autobiografía. En cambio, elijo un narrador omnisciente, ese que conoce todo acerca del protagonista y desde un punto de vista concreto cuenta su historia, lo explica, lo sitúa en un espacio y tiempo determinados, observa los hechos que lo rodean y muestra su forma de pensar y de comportarse, porque me propongo narrar lo que siente y percibe un hombre enfrascado en las contradicciones de su momento; un profesionista que participa, con éxito, en la etapa fundacional del México moderno, con el deseo -como muchos de sus compatriotas- de participar en su transformación; sin embargo, cuando el país ha logrado cierta estabilidad política y vive una etapa desarrollista él ya no tiene influencia alguna, entonces siente que su legado no ha sido valorado, ha sido olvidado o plagiado.

A manera de hipótesis podemos mencionar algunos factores que llevan al arquitecto a esa percepción; el primero se relaciona con la profesión, ya que los planes urbanos excepcionalmente se concretan en el terreno o lo hacen sólo de manera parcial, ahora imaginemos las dificultades de poner en práctica un proyecto nacional en un mundo todavía convulso;[8] además, se desarrollan

---

7 Marguerite Yourcenar, *Memorias de Adriano*, México, Ed. Artemisa (Col. Literatura Contemporánea Origen/ Planeta, libro 4).

8 Hacia 1926, se había iniciado un conflicto armado con la iglesia católica; Álvaro Obregón, el presidente electo, fue asesinado en 1928; este mismo año se creó el Partido Nacional Revolucionario (después, PRI), primer instrumento político de cohesión vinculado al Estado; fue notable la fuerte influencia del ex presidente Elías Calles en los presidentes del maximato; finalmente, las consecuencias del "gran crack" en la economía nacional. Ver: Ricardo Pozas, "El maximato: el partido del hombre fuerte, 1929-1934" Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México, Álvaro Matute (ed), México, UNAM-IIH, v. 9, 1983, p. 251-279.

en el largo plazo, los lleva a cabo un equipo interdisciplinario y se relacionan "fatalmente" con la política, como argumentaba el mexicano.

Contreras era un individuo forjado en el extranjero y, diríamos, un *self-made man*, pragmático, independiente, quizá soberbio, honesto, sincero, que sólo confiaba en su trabajo, y esto en México no siempre es bien visto. El arquitecto vivió la amistad, la enemistad, la indiferencia y la traición. En sus primeros años apoyaron sus proyectos no sólo los gobernantes, sino personajes de la cultura, la arquitectura, la banca, la industria y el comercio; la lista de antagonistas es larga y en ella salta a la vista la falta de reconocimiento tanto de colegas del campo arquitectónico como de algunos gobernantes. En las fuentes sobran ejemplos. El congreso de planificación que organizó en 1930 se lo apropió la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; las principales obras urbanísticas que se concretaron en el Distrito Federal a partir de la década de 1930 y las siguientes se basaron en su *Estudio Preliminar 1932*, sin que nadie reconociera ese hecho; llevó a México a un amigo francés como colaborador y éste plagió sus proyectos y los presentó directamente al presidente de México; su proyecto nacional de 1925 fue parafraseado por un joven arquitecto y fue difundido a finales de la década de 1940 como novedoso y original; en 1943 tuvo que revalidar materias en la Escuela de Arquitectura de la UNAM con el fin de lo aceptaran como miembro de la CAM-SAM;[9] por último, en el año de 1948 la *Revista de América* publicó una serie de reportajes sobre los problemas de la ciudad de México y sus soluciones, en los cuales veinte expertos fueron entrevistados y ninguno mencionó sus estudios ni lo reconoció como urbanista. Los argumentos podrían continuar, pero de ninguna manera pretendo despertar una reacción emocional en el lector victimizando al protagonista,[10] sólo trato de comprender su malestar porque éste se percibe claramente en los testimonios.

Evitaré algunos lugares comunes que podrían interpretarse de la lectura de los documentos; por ejemplo, su labor vista como una gesta heroica, ya que tal parece que a lo largo de su vida lucha contra el destino, sin embargo, éste no es más que su interacción con la realidad, un contexto político-social cambiante y poco favorecedor para un espíritu independiente y quijotesco aunque, aclaro, su lucha no es contra molinos de viento. Estas vicisitudes las vive un ente social específico y la biografía realzará su individualidad. Me explico, aunque él sea producto de su tiempo y comparta con su generación un conjunto de ideas y sueños, busco las complejidades del sujeto, sus anhelos, sus relaciones sociales y sus respuestas a una realidad inmediata, es decir, trato de poner en escena sus acciones, su personalidad y sus valores en un espacio y un tiempo dados. Sin ser juez, intento comprender, el cómo y el por qué, qué lo movió, cómo descubrió su vocación, de lo que se desprenden preguntas tales, como: ¿eran sus luchas utópicas, ¿era un "adelantado a su tiempo"? ¿fue un visionario? ¿era viable su plan nacional?[11]

---

9 Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México-Sociedad de Arquitectos Mexicanos.

10 Por fortuna, en el siglo XXI ha surgido un enorme interés por reconocer al urbanista reflejado en varias publicaciones monográficas.

11 Es sintomático que sus trabajos, en particular el plan nacional, se inspiraban en el aserto de Daniel H. Burnham: "No hagáis proyectos pequeños, no tienen la fuerza necesaria para excitar el entusiasmo de

Aquí, sólo presento algunos fragmentos de biografía, situada a principios de los años sesenta, cuando Contreras tiene la certeza de su muerte -hacía años lo acechaba un agresivo cáncer en la garganta-, y una situación por demás trivial -aunque es sabido que no existen los acontecimientos triviales- detona los recuerdos que le permiten reconstruir y dar sentido a su vida, de allí que los núcleos narrativos se estructuren a modo de *flashback*.

El estilo se inclina por la sobriedad, no profundiza en la vida psíquica del biografiado a la manera de una narración psicológica, por ello se quita la voz al protagonista con la finalidad de lograr un distanciamiento. En esta interpretación hay gran libertad del autor, y aunque haya apreciaciones subjetivas, la información acerca del contexto, como fechas, nombres y lugares, en los que transcurre la vida del mexicano son veraces. El último reto, aunque no menos importante en una historia es la elección del título, que tendrá que revelarse al término de la biografía.

DESENLACE

Aquella tarde de septiembre se sorprendió, cuando en la primera plana de *Excélsior* leyó que se estaba preparando una ley de planeación "que previera y encausara el desarrollo del país", decía el encabezado; le extrañó que no hubiera sido convocado. Habían pasado casi cuarenta años desde que presentó su plan nacional en Nueva York, pero no perdía la esperanza.

A la mañana siguiente, se tomó un desayuno ligero que Toña le había preparado, y de la mano de su nieto Carlitos se dirigió a Palacio Nacional, con la esperanza de que el secretario particular del presidente lo recibiera. Llegaron a la espaciosa recepción, en donde los tonos oscuros del mobiliario contrastaban con los retratos de los mandatarios. Reinaba el silencio y sólo logró escuchar unos murmullos a través del montante abierto de la puerta cuando la secretaria lo anunciaba; al salir, le informó que tendría que esperar. Sobre las piernas tenía la carpeta en la que guardaba su proyecto, que al paso de los años había actualizado, lo cual le proporcionaba una apacible alegría. Su mirada se detuvo en la fotografía de Elías Calles, cuyo pecho estaba atravesado por la banda presidencial; al contemplar los colores patrios, las imágenes empezaron a llegar.

I.

Recordó aquel año cuando ilusionado salió rumbo a Nueva York; su padre había fallecido hacía poco y el bullicio de la capital no lograba ahogar su dolor. El tío Pepe le había contado maravillas de aquella urbe, pero no estaba de acuerdo en que estudiara ingeniería, quería que siguiera los pasos de papaíto. El tío tenía razón, Nueva York era una ciudad dinámica, con construcciones por doquier, muchos carros y nieve; allí fue donde por primera vez soportó el intenso frío invernal.

---

los hombres y no se realizarán jamás. Haced proyectos grandes, elevad vuestras miras en esperanza y en trabajo…, recordando que un diagrama noble y lógico, una vez grabado, no morirá nunca..."

Los primeros meses empezó a recibir tarjetas postales de su madre, con imágenes de los edificios recién inaugurados y las anchas avenidas de una capital que se preparaba para celebrar los cien años de la independencia de México. Ella le contaba las travesuras de sus hermanos, lo cual lo reconfortaba. Todo estaba bien y también lo extrañaban. Cuando empezó a recibir cartas en lugar de las tarjetas, entre líneas, empezó a adivinar la inquietud de mamá. Él ya había oído acerca de las manifestaciones, las huelgas y las revueltas en el norte; una de ellas encabezada por un tal Madero. Supo que los bandos revolucionarios entraban y salían de la capital y cada carta le provocaba desasosiego. Sus padres habían sido amigos íntimos de Díaz, al que ahora llamaban dictador. En los escritos se adivinaba la tensa calma que se vivía y la zozobra hogareña, por lo que tuvo que abandonar los estudios y regresar.

Aunque el hambre y el miedo acechaban la ciudad, su familia vivía tranquila, pero con algunos sobresaltos económicos, por lo que las joyas maternas iban menguando, a excepción de las escasas tallas que conservaban del escultor. Sólo el tío Pepe tuvo que emigrar a Cuba, pues en sus tandas, día a día, criticaba la política y después del estreno de *El país de la metralla* empezó a ser perseguido, por ello tuvo que escapar.

Cuando la situación empezó a estabilizarse su madre le pidió que volviera a Nueva York y le fue fácil decidirse, porque esa era su más grande ilusión, algo le decía que su futuro estaba en ese lugar. En la universidad trató de integrarse en todas las actividades, pero lo que más le gustaba hacer eran las viñetas que sus compañeros le publicaban. Por otro lado, la arquitectura le entusiasmaba y sus clases de historia lo transportaban a ciudades lejanas que deseaba recorrer; entonces, sin saber por qué, lo empezaba a invadir la nostalgia por su tierra. Los años de guerra habían quedado atrás y México tenía ahora un presidente, Venustiano Carranza, quien promulgó una nueva constitución.

De pronto, el sonido del teléfono interrumpió su evocación. Volteó a ver a Carlitos, un chiquillo de apenas diez años, que estaba adormilado, y pensó: "Estas antesalas siempre son iguales."

II.

Recordaba que su proyecto fue bien aceptado y experimentó una enorme satisfacción, y no era para menos, su fuente de inspiración había sido el Plano de Nueva York, que conoció cuando el profesor Boring lo recomendó al Comité y así le permitieron frecuentar el despacho, donde empezó a familiarizarse con el urbanismo. Carlos quedó impactado, y con la confianza de poder llevar a cabo un proyecto semejante empezó a preparar su plan nacional e inmediatamente contó con la guía de E. H. Bennett y de Jacques Lambert.

Su tesón pronto rindió frutos. Las cosas no podían ir mejor, tuvo la oportunidad de presentar a la comunidad internacional su plan, el que también envió al presidente Elías Calles pidiéndole que lo adoptara; sin embargo, el secretario particular del mandatario le aconsejó que lo dirigiera a la Secretaría de Fomento; así lo hizo pero pronto lo olvidaron en algún cajón.

Ya casado y con hijo en camino decidió regresar y luchar por un nuevo país; llegó con una enorme avidez de aplicar sus conocimientos en un medio poco conocido y, al principio, no fue fácil. Ni siquiera pudo encontrar trabajo; sólo consiguió unas clases de dibujo, que impartía a un grupo de señoritas en una escuela técnica porque la directora era amiga de su madre. Ese fue su primer trabajo con un sueldo de tres pesos cincuenta centavos diarios.

En dos años, su vida cambió. El arquitecto José Luis Cuevas fue el primero que creyó en sus sueños porque había vivido en Inglaterra y sabía lo que era el urbanismo, por ello le ofreció una cátedra en la Escuela de Arquitectura. Más adelante reunió un grupo de personas interesadas en el urbanismo, gracias a su empuje y su don de gentes; la gente decía que era ameno y carismático.

Fundó una asociación, una revista y organizó un congreso; al poco tiempo las propuestas contenidas en su plano nacional fueron adoptadas por el gobierno, incluso en la Secretaría de Comunicaciones crearon una oficina especializada, en la que tuvo cierta independencia. Tanto era su entusiasmo y seguridad que poco antes de que se promulgara la ley de planificación ya había empezado los primeros estudios dirigidos a los puertos de Veracruz y Acapulco y, por supuesto, a la ciudad de México, su laboratorio de ensayo. Sus sueños empezaban a tomar forma.

La luz de los recuerdos se extinguió cuando sintió el nerviosismo de Carlitos, que golpeaba con los pies el sillón. Ya era hora de partir. Toña los esperaba en casa con el guiso que tanto gustaba al abuelo y al nieto. Decidió preguntarle a la secretaria si el licenciado lo iba a recibir; ella entró al despacho y una vez más escuchó los murmullos que escapaban por la puerta. Al salir, con voz amable le pidió que regresara otro día porque el licenciado seguía ocupado.

Esa noche le fue difícil vencer el insomnio. Dando vueltas en la cama, un plan empezó a tomar forma; le escribiría una carta al doctor Carrillo, que era amigo del presidente y le pediría que le entregara su plan. Esa era una magnífica idea. Se relajó y al fin pudo descansar.

LA TRAYECTORIA COMO MÉTODO DE APROXIMACIÓN BIOGRÁFICA. J. E. HARDOY DEL ARQUITECTO AL PLANIFICADOR.

MONTI ALEJANDRA

CURDIUR – FAPyD UNR - CONICET

montialejandra@gmail.com

RESUMEN: Consecuentemente el resumen plantea las ventajas de un abordaje de la trayectoria por sobre una lectura biográfica tradicional. Esta condición permite abandonar explicaciones unificadoras de las experiencias biográficas, optando por la reconstrucción de la trayectoria que identifica que los recorridos no siempre se presentan continuos ni lineales, asumiendo la contradicción y el conflicto como parte del proceso de investigación y fuente de interpretación.

Así, renunciamos a una lectura centrada en el sujeto como actor excepcional, distinto de los otros, y por lo tanto posible de ser analizado desde su propia singularidad, identificando a la trayectoria como una nueva metodología de aproximación biográfica que posibilita el traslado de la mirada "en" el sujeto hacia una aproximación "desde" el sujeto y, por lo tanto, identifica una lectura de carácter interpretativo de la historia de vida en el que la trayectoria es utilizada como una biografía que problematiza el acontecimiento de forma reflexiva. Desde esta perspectiva, la trayectoria se transforma en un concepto dinámico, en el que el actor recorre a lo largo de su vida un continuo de experiencias que van trazando itinerarios- a veces más previsibles, a veces más aleatorios- que se construyen simultáneamente y pluralmente en múltiples dimensiones y que, por lo tanto, transforman la vida y cambian las expectativas, los planes, las aspiraciones y las orientaciones académicas y profesionales dentro de espacios universitarios, campos disciplinares, comunidades científicas y estructuras institucionales.

A partir de estas consideraciones precedentes se propone una lectura de la trayectoria de J. E. Hardoy que permita problematizar e identificar los desplazamientos graduales de sus roles, primero como profesional arquitecto y luego como experto "urbanista/planificador", reconstruyendo su trayectoria a fin de rastrear la huella de su experiencia con el fin último de restaurar su grupo de pertenecía, la sociedad en la que actúo, y el contexto internacional del cual formó parte activamente.

PALABRAS CLAVE: Trayectoria - Biografía - Jorge Enrique Hardoy - Experto

Introducción

> "La historia jamás coincide a la perfección con la manera en el que el lenguaje la percibe y la experiencia la formula"[1]

En la cita de Reinhart Kosselleck es posible advertir las dificultades teóricas y metodológicas que se enfrenta el historiador a la hora de pensar la temporalidad a partir de la articulación de los modos de subjetivación y la dimensión impersonal. Esta consideración toma vital importancia para revisar el abordaje biográfico desde una perspectiva que permita superar la condición de "héroe/ villano" a partir de una cronología que se asuma natural *per se*, revisando las aproximaciones que caracterizaron las formas más tradicionales del género y la discusión en los espacios académicos por considerarse "ficcionales" y carentes de todo rigor científico.

La reivindicación de la biografía se consolida a partir de la década del ochenta desde una serie de trabajos que, no sin conflicto, proponen abandonar la centralidad de las lógicas estructurales como camino para comprender las prácticas individuales, proponiendo un enfoque más dinámico y flexible que entienda el horizonte de la experiencia y las estructuras no como elementos antagónicos, sino como condicionantes mutuos.

Desde esta perspectiva, nuestro trabajo propone una lectura que intenta superar la condición biográfica tradicional por nuevas interpretaciones que permitan abandonar un enfoque "en" el sujeto por una construcción "desde" el sujeto y, de esta forma, abonar *(...) los recorridos según múltiples itinerarios, y sobre todo de reunión y de estratificación en una estructura hojaldrada que hace escapar el pasado así acumulado de la simple cronología*[2].

La trayectoria[3] se presenta como un método que permite una lectura interpretativa de la historia de vida, una forma de abordaje que asume el acontecimiento como unidad de significación y, por lo tanto, posibilita trabajar múltiples itinerarios -a veces más previsibles, a veces más aleatorios- con el fin de reconstruir la huella de la experiencia.

Analizar la trayectoria de J. E. Hardoy se presenta como un pretexto superador del sólo conocimiento de su vida, posibilitando un relato que articule sus actos y decisiones en relación a los contextos sociales, políticos y culturales de su época. Esta condición posibilita una lectura

---

1 Reinhart Kosselleck, *Futuro pasado: para una semántica de los tiempos históricos,* Barcelona, Paidos, 1993. Citado en Delacroix, Dosse, Garcia. *Historicidades*, Buenos Aires, Walhuther Editores, 2010, p.129

2 Paul Ricœur, *Tiempo y narración,* México, Siglo XXI, 1991. Citado en Delacroix, Dosse, Garcia. *Historicidades*, Buenos Aires, Walhuther Editores, 2010, p.139

3 El concepto de trayectoria puede ser asemejado a la biografía intelectual propuesta por François Dosse, entendida como una biografía que problematiza el acontecimiento de manera reflexiva.

que avanza en la comprensión del rol que adquieren ciertos actores en la transformación de la disciplina urbana a escala nacional y latinoamericana desde mediados de la década del cincuenta hasta finales de los setenta, identificando a partir de su trayectoria sus múltiples itinerarios que le permiten consolidarse y ser reconocido como un experto dentro de la disciplina.

La trayectoria como método de aproximación biográfica

El protagonismo que ha adquirido el género biográfico en las últimas tres décadas responde, principalmente, a un abordaje que recupera al "sujeto" en el marco de una comprensión de la sociedad a través de su red de relaciones, asumiendo la renuncia a una historia global y a los grandes paradigmas explicativos que caracterizaron la producción histórica- biográfica a partir de la segunda posguerra.

Sin embargo la utilización del recurso biográfico es intensamente discutido a partir del artículo de Pierre Bourdieu "La ilusión biográfica" (1986), en el que el autor plantea una serie de "ilusiones" a las que se enfrenta el biógrafo para dar sentido y coherencia a la vida del actor sosteniendo que:

> *"tratar de comprender una vida como una serie única y suficiente en sí de acontecimientos sucesivos sin más vínculo que la asociación a un 'sujeto' cuya constancia no es sin duda más que la de un nombre propio, es más o menos igual de absurdo que tratar de dar razón de un trayecto en el metro sin tener en cuenta la estructura de la red, es decir, la matriz de las relaciones objetivas entre las diferentes estaciones". (Bourdieu, 1998, p.15)*

En resumen, Bourdieu plantea tres "ilusiones" a las que se enfrenta el historiador: la primera referida a la imposibilidad de pensar una persona desde su propia singularidad e historicidad, lo que le permite concebir al sujeto como un producto de los condicionamientos estructurales que pesan sobre el mismo; la segunda "ilusión" pone en discusión la comprensión de la historia de vida como una evolución lineal de acontecimientos y decisiones mono-casuales, condición que remite a la tercera "ilusión" propuesta, que pone en jaque la suposición de identidad unitaria y coherente de un sujeto a lo largo del tiempo, independiente de las circunstancias, las épocas o los lugares, es decir, la negación de la pluralidad de identidades, siempre dinámicas y no pocas veces contradictorias, que en efecto tiene una persona.

Françoise Dosse esboza una alternativa a las críticas de Bourdieu en referencia a la biografía, desde una perspectiva que permite una apertura de las lógicas estructurales a través del retorno de la noción de "acontecimiento". Esta condición avanza sobre un modo de operar donde *el objetivo es objetivar la subjetividad y subjetivar la objetividad*[4], permitiendo tratar la biografía desde una perspectiva más reflexiva que tiene en cuenta *las condiciones de posibilidad, las zonas de*

4 François Dosse, *El arte de la biografía*, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana, 2007, p 213

opacidad, el hecho de que existen lógicas de las cuales los actores no son conscientes[5], en otras palabras, una reconstrucción crítica de la experiencia vivida.

De esta forma la trayectoria, que podría ser entendida como la biografía intelectual propuesta por Dosse, se presenta como un recurso que permite problematizar los acontecimientos de forma reflexiva, aceptando que los recorridos no siempre se presentan continuos ni lineales, asumiendo la contradicción y el conflicto como parte del proceso de investigación y fuente de interpretación.

En esta línea, el giro histórico de la biografía intelectual supone el remplazo de la recuperación de los valores excepcionales del individuo por una visión que coloca al sujeto en su propio tiempo y espacio y desde allí, permite analizar sus posibilidades y márgenes de acción, sus discontinuidades y pluralidades desde un abordaje que problematiza la trayectoria a fin de convertirla en un prisma que permita hacer visible las redes de sociabilidad del sujeto, la sociedad en la que actúa, sumado a una interpretación del contexto del cual forma parte activamente.

La trayectoria se presenta aquí como un concepto dinámico, en el que el actor recorre a lo largo de su vida un continuo de experiencias que van trazando itinerarios que se construyen simultáneamente y pluralmente en múltiples dimensiones. La biografía en términos tradicionales se centra en la naturaleza del actor, considerado un ser excepcional, distinto de los otros, y por lo tanto plausible de ser analizado desde su propia singularidad; en la construcción de la trayectoria en tanto, se propone al actor como un sujeto activo y singular que actúa y transforma la estructura social desde el filtro de su propia subjetividad.

En esta línea, la elección del estudio de la trayectoria de un actor clave de la disciplina urbana en el periodo, el arquitecto/planificador J. E. Hardoy permite un abordaje que plantea analizar las lógicas que indujeron a la incorporación y re-significación de ideas, técnicas y modelos, sumado a la acción institucional en contextos sociales y culturales locales y latinoamericanos que no se presentaron homogéneos en los veinticinco años en que se desarrolla esta investigación. Así se abandona una aproximación totalizadora de la trayectoria de este actor para dar paso a un trabajo que permita hacer visible las zonas de opacidad, con el fin último de comprender los modos y las condiciones que hacen de Hardoy un actor clave en la transformación de la disciplina urbana.

Sergio Morresi y Gabriel Vommaro sostienen que a partir del estudio de las trayectorias individuales desde una perspectiva socio-histórica, es posible construir una mirada temprana de los modos en que se conforman las formas y estrategias que permitieron *la consolidación de un modo de intervención técnica del mundo social*[6], sumado al reconocimiento de las redes y alianzas que posibilitan el acomodamiento de los expertos y sus técnicas en momentos tempranos de definición de los límites y saberes disciplinares expertos.

---

5 Dosse, *op cit.*

6 Sergio Morresi y Gabriel Vommaro (compiladores), *Saber lo que se hace. Expertos y política en Argentina*, Buenos Aires: Prometeo Libros, 2011, pp. 29-30

Así la trayectoria de J. E. Hardoy permite avanzar sobre los modos en que este actor se consolida como vector de la transformación de la noción de urbanismo por la planificación de cuño desarrollista cepalina en la Argentina, sumado a una lectura de su actividad en América Latina que permite la diagramación los itinerarios que dieron sentido a su paulatino desplazamiento y consolidación como experto en el campo.

Una lectura de los desplazamientos. La consolidación del experto

El estudio de la trayectoria de J. E. Hardoy entre los años 1950 y 1976 se presenta como una oportunidad para interpretar los modos en que ciertas ideas, estrategias, recursos y espacios de circulación se imponen al interior de la disciplina en un momento particular signado por el giro de referentes al mundo anglosajón. A su vez, esta renovación en términos teóricos, de formación y de actuación, redefine las prácticas del urbanista a partir de la consolidación de un nuevo tipo de profesional que tenga la capacidad de adaptarse a las nuevas condiciones de internacionalización de la disciplina urbana[7], que involucra nuevas formas de trabajo e investigación de manera grupal, la realización de tareas de asesorías técnicas a entidades estatales y privadas, la posibilidad de obtención y manejo de fondos y subsidios internacionales que permitan la ejecución de programas y proyectos, sumado a un modo de actuación sustentado en la ciencia y la técnica que remite a una supuesta neutralidad ideológica que tiende a naturalizarse como "bien común" pero que, en definitiva, no hace otra cosa que permitir una lectura problematizada que ponga en relación la autonomía de las ideas políticas de los actores con los espacios de consolidación de su actividad como expertos.

En la primera década de su actividad profesional, entre 1950 (año en que se gradúa de arquitecto) y 1962 (año en que crea el IPRUL) es posible identificar la convivencia de la práctica profesional liberal con la formación y delineación de un perfil vinculado a la disciplina urbanística. Estas condiciones permiten identificar las superposiciones en su trayectoria donde el viaje de formación a Paris, para la realización de cursos en historia y sociología, se presenta dos años antes a la conformación de HARPA[8], que a su vez se convierte en un espacio de coexistencia de prácticas

7 Antonio Camou sostiene que este cambio en la historia de los saberes y actores expertos se presenta a partir de dos procesos que tienen lugar en la primera mitad del siglo XX: en primer lugar la consolidación del Estado como entidad de regulación y control social; y por el otro el desarrollo y especialización cada vez más creciente de las disciplinas científicas. En esta línea cabe destacar que estos procesos de transformación se presentan en simultáneo en varias disciplinas, especialmente en las ciencias sociales en disciplinas como la economía y la sociología. Antonio Camau. "El saber detrás del trono. Intelectuales-expertos, tanques de pensamiento y políticas económicas en la Argentina democrática. (1985-2001)", en Adolfo Garcé y Gerardo Uña, *Thinks tanks y políticas públicas en Latinoamerica: dinámicas globales y realidades regionales*, Buenos Aires: Prometeo, 2006.

8 HARPA está integrado por los arquitectos Leonardo Aizenberg, Eduardo Aubone, Jorge Enrique Hardoy y José Rey Pastor. En 1954 se incorpora al estudio Carlos Mendez Mosquera

arquitectónicas, de diseño industrial, diseño gráfico y posteriormente el proyecto editorial de Ediciones Infinito, que le permite a Hardoy diseñar y editar la Biblioteca de Planeamiento y Vivienda.

Pero es en la incorporación de Hardoy al equipo "porteño" que renueva la Escuela de Arquitectura de Rosario (1956) donde la estructura hojaldrada se hace visible, ya que simultáneamente es su red de "amigos arquitectos" lo que le permite incorporarse al grupo, pero también el título de Magister (1953/54) obtenido en la Universidad de Harvard y posteriormente el Doctorado en Planificación Regional y Urbana en la misma Universidad (1960/62) le posibilita acceder a la dirección del Instituto de Arquitectura y Planeamiento que va a ser transformado en el Instituto de Planificación Regional y Urbano del Litoral (IPRUL). De esta forma resulta conflictivo pensar esta etapa de manera monolítica y lineal, identificando muy tempranamente ciertos acontecimientos que posibilitan advertir divergencias y multiplicidad de decisiones que construyen "desvios" en su trayectoria.

Ya consolidado como especialista en el campo de la enseñanza del planeamiento desde el año 1957[9], Hardoy condensa en el IPRUL una serie de ideas y modelos provenientes tanto de su experiencia formativa en el extranjero, como de las incipientes redes latinoamericanas de planificación, orientando al instituto a la asistencia técnica al medio y la formación de especialistas capaces de integrarse a oficinas estatales.

Tanto el PRUL[10], que delinea un programa de especialización en sintonía con los postulados propuestos por la Misión Técnica de SIAP de 1960, como posteriormente el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR) en el marco del Instituto Torcuato Di Tella en la ciudad de Buenos Aires entre 1966 y 1976, posibilitan una lectura de la consolidación de su rol como experto, superando su rol de especialista a partir del reconocimiento de su actividad intelectual, institucional y editorial, tanto en la Argentina como en América Latina.

Esta segunda etapa, puede identificarse como otra capa de la estructura hojaldrada donde Hardoy dirige y transforma las instituciones y los centros, introduciendo variaciones que le permiten sobrellevar las particularidades institucionales (de la Universidad pública a los institutos de investigación privados), la administración de los fondos de investigación y funcionamiento (fondos internacionales, fondos de fundaciones privadas, fondos estatales), la delineación de los programas de formación y de investigación, sumado a la delineación de programas y proyectos para entidades públicas multiescalares y, particularmente, organismos supranacionales como las Naciones Unidas o el Banco Interamericano de Desarrollo.

---

9 Hardoy se hace cargo de las asignaturas de Planeamiento I y II en la Escuela de Rosario desde 1957 hasta 1965.

10 Sobre el accionar del IPRUL ver Monti, A., (2013) *Redes, Instituciones y Planificación. El caso del IPRUL (1955-1965)* Tesis de Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. UTDT.

La participación activa de J. E. Hardoy en los centros permite delinear su rol como transformador de la disciplina a partir del reconocimiento de la superación de su rol de especialista en un campo específico del saber, en este caso la planificación regional y urbana, para convertirse en un actor que promueve, gestiona y dirige instituciones y centros de investigación a escala nacional (IPRUL, CEUR) y Latinoamericana (SIAP y CDRyU CLACSO); trabaja en la edición y definición de un corpus teórico de la disciplina a través de su actividad editorial en Ediciones Infinito (1958-1970), la participación en el Consejo Editorial de la Revista EURE (1970-1973) y en la Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación (1966-1976); sumado a la incorporación de temas a la agenda disciplinar que están en estrecha consonancia con sus trabajos de investigación como son la historia urbana y la reforma urbana.

De esta forma, los múltiples espacios institucionales en los que participa, su rol como generador y actor activo en las redes académicas nacionales e internacionales, su activa producción teórica, el manejo de recursos y la utilización eficaz de ciertas habilidades que le permiten actuar y participar activamente en el nuevo contexto de internacionalización e institucionalización de la disciplina urbana en la posguerra, posibilita una lectura de los desplazamientos de este actor a lo largo de su trayectoria y la consolidación de su rol de experto y de "constructor" de una disciplina renovada bajo los preceptos de la planificación desarrollista en clave latinoamericana.

Trayectorias análogas

El estudio de los desplazamientos de los roles de J. E. Hardoy en la escena latinoamericana pueden ser analizados en el marco de un conjunto de actores que comparten espacios institucionales tanto a escala nacional como latinoamericana[11], identificando ciertas condiciones análogas de un grupo que se presenta heterogéneo pero que tiene elementos en común.

Si analizamos el equipo del CEUR[12] se puede observar que la mayoría de los actores nacieron entre mediado de la década del veinte y finales de los años treinta, teniendo en 1966 (año en el que se consolida el CEUR en el ITDT) entre veintinueve y cuarenta años[13]. Entre los ocho investigadores centrales del CEUR cinco tienen como formación de grado la arquitectura en la Universidad de Buenos Aires; dos son contadores públicos y un abogado. A nivel de posgrado, todos los actores posen por lo menos un título de Máster, seis de los cuales también adquieren

11 Se hace referencia a las instituciones en la que J. E. Hardoy participa: El Instituto de Planeamiento Regional y Urbano del Litoral (IPRUL); el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR), ambos en Argentina; y la Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP) y la Comisión de Desarrollo Urbano y Regional (CDUyR) de Clacso a escala Latinoamérica.

12 Las trayectorias trabajadas para esta ponencia son las de Jorge Enrique Hardoy, Oscar Yujnovsky, Alejandro Rofman, Mario Robirosa, César Vapñarsky, Floreal Forni, José Luis Coraggio, Rubén Gazzoli

13 J. E. Hardoy, Oscar Yujnovsky, Mario Robirosa y Alejandro Rofman formaron parte del equipo del IPRUL entre los años 1962 y 1965.

el título de Doctor[14]. En este sentido, se destaca que en la totalidad de los investigadores la formación de posgrado se realiza en el exterior con un amplio predominio de las universidades norteamericanas por sobre programas europeos, contando en la mayoría de los casos con becas otorgadas fundamentalmente por el CONICET, la Fundación Guggenheim, la Fundación Ford y en otros casos otorgadas directamente por la universidad de destino.

Si se analizan las áreas de estudio de posgrado, resulta posible reconocer una división entre programas referidos a la planificación regional y urbana (3), programas en sociología (3) y por último programas económicos (2). Esta condición permite observar las características que asumen las ciencias sociales en el período y en particular las formas de definición de los límites disciplinares, en una comprensión sustentada en la planificación territorial como una de las variables más del desarrollo, junto a la economía, la política y lo social.

Al formar parte del CEUR las tares principales se orientaban a la investigación, contando con proyectos colectivos financiados por el propio centro. Esta situación presenta excepciones referidas a trabajos puntuales realizados por convenios con organismos públicos nacionales, provinciales y municipales, sumado a la realización de una serie de trabajos financiados por Naciones Unidas y el BID centrados en la temática de la regulación de la tierra urbana.

La docencia se constituye como otro de los ejes de acción del CEUR, la cual se divide en cuatro aspectos: el primero refiere al desarrollo de seminarios internos, vinculados a las áreas temáticas de los investigadores; en segundo lugar se destaca el dictado de cursos y seminarios identificando un 36% de los mismos en Universidades Argentinas. Cabe destacar que sólo dos integrantes del centro eran titulares de cátedras en Universidades Nacionales (Vapñarsky y Gazzoli), mientras que el resto actuaban como docentes invitados. A su vez, el 43,3% de las tareas de formación se realizaban a pedido de organismos públicos nacionales (en sus múltiples escalas) como los casos del Consejo Federal de Inversiones (CFI) o el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), o bien en convocatorias de centros de investigación privados como la Sociedad Argentina de Planificación o el IDES . El 20% restante de la actividad de docencia se realizó en el extranjero a partir de estadías breves de investigación distribuidas en América Latina y los Estados Unidos (Hardoy, Yujnovsky, Rofman, Coraggio, Vapñarsky, Gazzoli).

En referencia a las actividades de divulgación, la asistencia a reuniones nacionales e internacionales adquiere un rol central dentro del instituto, pudiendo observarse una fuerte presencia de los actores del CEUR en encuentros Latinoamericanos (51,2%) e internacionales (22%) por sobre la presencia en el país.

Tanto las tareas de docencia como de divulgación posibilitan identificar el contacto directo y activo de los investigadores del centro en el "circuito académico regional", principalmente con Chile a través del CIDU e ILPES, condición que permite el fortalecimiento del CEUR como

14 Cabe destacar que entre los requerimientos para formar parte del CEUR en el marco del ITDT era necesario contar con un titulo de posgrado, preferentemente en el extranjero.

nodo local de una red Latinoamericana de centros e institutos de investigación en planificación regional y urbana.

Esta breve lectura en simultaneo de las actividades de los investigadores del CEUR permite identificar el modo en el que se redefinen las formas de actuación de los expertos planificadores en un periodo particular del desarrollo de las ciencias sociales en el país. Así, resulta posible destacar que este desplazamiento paulatino de las disciplinas de formación de grado a saberes especializados sustentados sobre la base del saber técnico y la utilidad práctica se presenta en forma compartida, sumado a la validación en el medio a partir de las credenciales académicas obtenidas en el extranjero y una forma de trabajo que posibilita la auto-consolidación y definición de los límites del campo que, a partir del marco institucional, les permite afianzarse como expertos a escala nacional y latinoamericana.

Reflexiones Finales

Hemos revisado, a lo largo de este trabajo, las posibilidades que presenta el estudio de la trayectoria como método para analizar de manera articulada la historia de vida de un sujeto desde una lectura que abandona la comprensión como ser "excepcional" por una visión que pretende centrarse "desde" el sujeto entendido en su propio espacio y tiempo, pero también como un sujeto transformador y activo de su contexto a partir de su propia subjetividad.

En esta línea, la trayectoria se presenta como un método que asume una temporalidad hojaldrada, en el que resulta imposible pensar una historia de vida desde explicaciones unificadoras de la experiencia, sosteniendo que es a partir de los desfasajes, las indefiniciones y las contradicciones que resulta posible comprender más cabalmente las formas en que un saber experto se consolida dentro de un campo y, particularmente, el modo en que ciertos actores movilizan capitales intelectuales y simbólicos para delimitar un saber que sólo ellos ostentan.

La lectura propuesta de la trayectoria de Hardoy identifica una serie de acontecimientos que le permitieron introducir transformaciones al interior del campo: su formación de arquitecto y sus redes de sociabilidad temprana se superponen con su desplazamiento disciplinar a la planificación; en los objetivos y lineamientos de las instituciones que dirige se observan continuidades, rupturas y re-apariciones temáticas que muestran las dificultades de una lectura monolítica de las acciones transformadoras de la disciplina, su actividad se desarrolló en simultáneo a escala local y latinoamericana operando activamente en la definición de la agenda de investigación regional.

Esta lectura avanza sobre un abordaje de la trayectoria que permite abandonar explicaciones unificadoras de las experiencias biográficas, problematizando el acontecimiento de forma reflexiva y, por lo tanto, trazando los múltiples itinerarios -a veces más previsibles, a veces más aleatorios- que permiten identificar a Hardoy como experto y reconstruir a partir de la huella de su experiencia, las transformaciones del campo disciplinar.

EL VIAJE DEL ARQUITECTO. RODOLFO AMARGÓS: MUTACIÓN MODERNA. 1922 – 1927.

JORGE NUDELMAN

Profesor Titular, Instituto de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de la República, Uruguay.

jorge.nudelman@gmail.com

RESUMEN: Con la apertura de los archivos de la Fundación Cravotto, y de los papeles administrativos de la Facultad de Arquitectura entre 1915 y 1953, se compone un mosaico en el que destaca un personaje más mítico que real: Rodolfo Amargós.

La primera atención sobre Amargós surgió de un texto inédito de Mary Méndez de 2003, sobre los métodos para enseñar a proyectar, que analizaba sus aportes aprendidos de Peter Behrens publicados en la revista Arquitectura en octubre del año 1925, y los trabajos de algunos de sus alumnos. Ésta revela la excepcional atención de que era objeto Amargós, un estudiante destacado, activo y curioso, que participa en el Primer Congreso Panamericano de Arquitectos en Montevideo en 1920, y que publica tempranamente en la revista uruguaya.

Con Mauricio Cravotto y Juan Antonio Rius forman un grupo de referencia; con el primero entabla un intenso diálogo filosófico, estético, y de amistad intimísima. Con el segundo trabajaría brevemente, entre 1927 y 1929; la facultad de odontología es el proyecto más interesante. Las cartas a sus amigos nos dan la clave de una transformación apasionante: el académico preocupado por el futuro de la arquitectura latinoamericana y su posible expresión a través del "colonial", va mutando hacia una actitud moderna, más bien "blasé", después de renegar de la academia romana dominada por Piacentini, inscribirse en la academia moderna de un Behrens a instancias de Fernando García Mercadal, proponer a Berlín y Hamburgo como las ciudades más intensas de Europa, por encima de Viena y Paris, y suscribir la biblioteca de su facultad a los Wasmuths Monatschefte für Baukunst, "la mejor revista".

Fue un docente con influjo en los mejores arquitectos formados en los veinte: Gómez Gavazzo, Payssé Reyes, etc.

En 1929 emigró a Brasil, donde se perdió su rastro.

PALABRAS CLAVE: arielismo, modernidad, Cravotto, García Mercadal, Behrens

> –... Acá hubo un arquitecto coloso que no conocieron ustedes. Que hubiera sido el coloso de la arquitectura nacional: Amargós.
>
> (…)
>
> –Amargós ganó el Gran Premio, se fue a Europa, estuvo allá, vino acá y quiso, más bien le hicieron una insinuación para ir a trabajar al Brasil. (…) Tuvo dos o tres grandes desilusiones: ganaron el concurso del Banco de Seguros, con Rius, y no se hizo. El (…) otro fue el concurso a dos grados para el Hospital de Clínicas. El primer grado se solicitaba realizarlo en pabellones; y él, que estaba más adelantado que nosotros, despreocupadamente, hizo un edificio en block. Lo eliminaron. Pero demostró la conveniencia de hacerlo en block. Y el segundo grado llaman a block pero ya Amargós no estaba. Entre la desilusión esa y una desilusión de otro orden que tuvo, se fue para Brasil (…) **hubiera sido un coloso porque tenía la organización de un Cravotto con el genio de un Vilamajó, cosa que era difícil de conciliar.** (destacado del autor)
>
> Mario Payssé Reyes[1]

La atención reciente sobre Rodolfo Amargós surgió a partir de un texto de Mary Méndez de 2003 sobre los métodos para enseñar a proyectar, que analizaba un artículo publicado en 1925 en la revista *Arquitectura*[2], escrito por Amargós sobre su experiencia con Peter Behrens en Viena, cuando usufructuaba la beca del Gran Premio.

La publicación de 1925 es la transcripción textual de las dos últimas "comunicaciones" de Amargós, enviadas conjuntamente el 16 de julio de 1925. Su divulgación inmediata revela la excepcional atención de que era objeto Amargós, que había sido un estudiante destacado, activo y curioso, y que escribe tempranamente en la revista uruguaya. Formaba parte de un grupo de jóvenes inquietos que incluía a Mauricio Cravotto y Juan Antonio Rius. De hecho, su autoexilio termina por contrastar aún más a Cravotto en su entorno, y por establecer la dicotomía "racionalista Cravotto / romántico Vilamajó" que menciona Payssé. Dos héroes enemistados en la mitología de la arquitectura uruguaya.

Amargós pudo ser quien los superara sintetizando los atributos de aquellos, pero no se produjo. En 1929 emigró a Brasil. Payssé lo ubica en el puerto de Santos, dedicándose al comercio de bananas[3].

---

1 Mariano Arana, Lorenzo Garabelli, Luis Livni, *Entrevistas. Edición especial. Libro 2*, Montevideo: FADU, UdelaR, SAU, 2016, pp. 163-185. Versión oral en http://www.fadu.edu.uy/iha/publicaciones/entrevistas-a-arquitectos-uruguayos/.

2 Mary Méndez, *Pensar en volumen. Sobre las transformaciones en el proyecto de arquitectura*, Montevideo, inédito: disponible en el Instituto de Historia de la Arquitectura, FADU, 2003.

3 Arana, Garabelli, Livni, *Entrevistas… libro 2*, pp. 163-185.

La apertura reciente de archivos permite reconstruir la relevancia de este personaje enigmático. Disponemos de las ocho "comunicaciones" trimestrales al Consejo, a las que se agregan dos cartas al decano[4]. Contamos también con algunos artículos publicados en la revista *Arquitectura*, además de las comunicaciones, y dos artículos de prensa.

A estos documentos se suman las cartas que Amargós envió a su amigo "Mauro" Cravotto, quien lo había precedido en el viaje, y a "Tonio" Rius y sus compañeros de *atelier*.[5]

Las cartas se dividen en dos series: la primera de, hasta ahora, 23 piezas, corresponde al viaje de Cravotto entre 1918 y 1921, enviadas por Amargós desde Uruguay, y la segunda, las escritas desde Europa entre 1923 y 1927, que suman al momento 43. Son casi diez años de escritura en una sola dirección: no contamos con las respuestas de Cravotto y sus compañeros, a los que Amargós alecciona sobre viajes, academias, negocios, amistades, arte, mujeres y sexo, arquitectura, libros, revistas y otros tópicos. Pero además la íntima entrega a sus amigos nos da la clave de una transformación apasionante: el académico preocupado por el futuro de la arquitectura latinoamericana y su posible expresión a través del "colonial", va mutando hacia una actitud moderna, más bien "blasé", después de renegar de la academia romana de Piacentini, aprobar tibiamente a Le Corbusier y a Mallet-Stevens, inscribirse en la academia moderna de Behrens, proponer a Berlín y Hamburgo como las ciudades más modernas de Europa, y suscribir la biblioteca de la facultad a los Wasmuths Monatschefte für Baukunst ("es la mejor que se edita hoy sobre Arqª" [6]).

El texto presente se construye a partir de documentación inédita, por lo que se hace un uso algo exagerado de la cita.

Amargós había ingresado a la facultad en 1915, y se graduó en 1920. Al año siguiente se le otorga una beca de viaje "en mérito a las altas calificaciones obtenidas en su carrera de Arquitecto", a la que renunciaría al ganar el concurso del Gran Premio en noviembre de 1922.

Los escasos dibujos conservados de aquel tiempo son típicos de aquella facultad recién estrenada, que seguía la didáctica *beaux arts* impartida por Carré.

Antes de su viaje publicaría algunos artículos, y es fácil ubicarlo en una posición "arielista"[7], intentando llegar a una síntesis "moderna" de lo autóctono con lo clásico y presuntamente eterno. En este sentido, la crónica que le escribe a Cravotto de la repatriación de los restos de

---

4 Los becados del Gran Premio debían obligatoriamente rendir informes trimestralmente a las autoridades de la facultad.

5 Esta correspondencia está siendo registrada por Martín Fernández, estudiante de doctorado en Montevideo, quien está abocado a la sistematización del archivo Cravotto, junto a Carlos Baldoira y Mary Méndez.

6 Amargós a Vázquez Varela, 13 de febrero de 1925. Archivo IHA

7 William Rey Ashfield, *Arquitectura moderna en Montevideo (1920-1960)*, Montevideo: Universidad de la República, 2012, pp. 51-90.

José Enrique Rodó es ilustrativa de la confianza de ambos de ser culturalmente útiles desde la arquitectura:

> ¡¡¡Rodó!!!
>
> (…) Desgraciadamente Mauricio ya nos trajeron a Rodó ¡ya volvió! que mientras estaba ausente tal vez por esto y por esperarle se le recordaba y más o menos intensamente todos le esperaban con algún ansia. Ahora, ya enterrado, conforme voy conociendo más nuestra indolencia, temo que le olvidemos. Ya no pasará más entre nosotros, ni muerto. Y la violenta agitación que producía su presencia ya no sacudirá a nadie. Y, ¿no bastará esto para que se le olvide? ¿tan frágil es la memoria! Cuando ya comenzamos a denigrarlo! (…)
>
> Estoy con Ud Mauricio, en admitir que el dinamismo moderno le ha impreso a nuestro espíritu y a nuestros sentimientos una ligereza inconfundibles, brutal.

Después de este acuerdo con Cravotto en la "ligereza brutal" de la modernidad, describe el velatorio, donde parece compensarse esta primera decepción:

> Y sobre todo esto ese imponente murmullo sordo de la multitud, lo sombrío del cuadro y saber que ahí, muerto, estaba Rodó, ese admirable Rodó nuestro!! Todo esto era enorme Mauricio, sobrecogía. Ya le digo inolvidable! Ahora Mauricio imagine Ud venir por 18 y presenciar de lejos el espectáculo, esa luz opaca y temblorosa de las antorchas, los reflejos, la gente, el catafalco, las sombras que se mueven, el ruido de mar de la gente.
>
> (…)
>
> Tal vez como nunca se pudiera aplicar a una situación real sus palabras finales de Ariel; en este caso serían descriptivas y ciertas. Si hubiera podido presenciarlo, nos lo hubiera podido repetir: Nos miraba el cielo; algo descendía de lo alto hasta nuestro corazón; y, bien podían ser las estrellas en su vibración, como el movimiento de las manos de ese sembrador muerto!
>
> El último párrafo de Ariel dice: "Mientras la muchedumbre pasa, yo observo que, aunque ella no mira al cielo, el cielo la mira. Sobre su masa indiferente y oscura, como tierra del surco, algo desciende de lo alto. La vibración de las estrellas se parece al movimiento de unas manos de sembrador" [8]. Aunque finalmente el llamado a los "sembradores de idealismos" revela una pretensión pedagógica arrogante y megalómana:

8 José E. Rodó, *Ariel* y *Liberalismo y jacobinismo*, Montevideo: Biblioteca Artigas, Colección de clásicos uruguayos, 1964.

> ¡qué escasa noción de sensibilidad dan de nuestro pueblo! Como nos insultan! Como el otro escándalo de la noche; como la soledad de su llegada!! Mauricio pronto, pronto! No hay que perder tiempo, le reclamo con urgencia su colaboración prometida. Nuestro pueblo precisa carriles. Hay que elevar su alma, su nivel moral y cultural. Faltan sembradores de idealismos. Se nos fue el que teníamos. ¡qué prematuramente! Hagamos lo posible. Nuestra carrera nos da un arma. Hagámosles sentir el arte y que su savia fecunde su mente y su corazón. Otros podrán despertarlos a la otra armonía complementaria, de la música del color y de las palabras. Pero nuestro grano de arena mi amigo, aportémoslo con cariño. Es tan necesario! Lo terrible es que nadie advierte este vacío, o al menos no lo manifiestan o se desentienden! El Congreso mismo casi no lo estudió, lo verá Ud en la conclusión sobre "los medios de elevar el nivel cultural y artístico de los pueblos". Solo Agorio propuso algo práctico y básico y casi ni lo atienden, indiferentes y risueños! Le hablaré pronto. El 19 doy Historia. Después! Le abrazo fuertemente RA [De la exposición: en la próxima] [9]

¿Qué podían aportar estos jóvenes idealistas desde el arte arquitectónico a la cultura de un país?

Es difícil asimilar la relación de la angustia cultural del estudiante con sus propuestas académicas, a las que obviamente hay que mediatizar por su dependencia pedagógica. Pretender extraer de los ejercicios de proyectos –escasamente conservados- un presunto manifiesto de tendencia es riesgoso.

Es más explícito, en cambio, lo escrito en artículos en la revista *Arquitectura*, como el publicado después de un viaje a Santiago de Chile en mayo de 1921, donde se entrevén los factores de una ecuación contradictoria, en la que las identidades nacional y/o americana, estilo, funcionalidad y tensión moderna se plantean como problema a resolver en un futuro incierto:

> Respeto ese ahínco investigador que tiene un poco de la pasión estudiosa de un arqueólogo entusiasta, en cuanto es útil como ejercicio espiritual y habilita a la composición libre con reminiscencias oportunas de un estilo ya pasado; pero, sólo este rol le asigno a tales proyectos llenos de detalles y elementos realizados. Creo en cambio que hallan su ruta quienes por no olvidar una tradición que se ha conservado intacta, tratan de prolongarla renovando sus valores, modernizando sus formas que respondían a otros elementos disponibles y modos de construir, acercando su espíritu a nuestro espíritu, talvez (sic) porque saben que este es ahora otro y que no obstante todo el cariño que podamos sentir por los legados de un arte que fue de nuestros antepasados, sólo podrá tener vida moderna, si asimila en algo el carácter actual de movimiento, de inquietud, de utilitarismo que constituye el nervio vital de nuestras ciudades.
>
> Y así, ese colonial que ya es americano, llegará por este amoldarse a nuestro siglo, por esta

9 Amargós a Cravotto, 7 de marzo de 1920. Archivo Cravotto.

> evolución necesaria de adaptación inteligente, a constituir un nuevo estilo que entonces sí será propio y característico, aunque para crearle hayamos tenido que abandonar un poco el criterio arqueológico de conservar en su pureza las formas antiguas, ni menos haber caído en el otro extremo de despreciarlas, concibiendo todos esos tipos impersonales de arquitectura internacional que en todos los países se realizan pero que ninguno reivindica para sí porque son de nadie.
>
> Yo he creído entrever pues al pasar por Santiago, que espíritus inteligentes, eclécticos, de cultura y predilecciones modernas, comenzaban a buscar sus rumbos arquitectónicos en los viejos campos del arte colonial, y que procedían con un criterio tan racional y tan lógico que es de esperar que pronto se eleven en esa ciudad los tipos de una arquitectura que será como ninguna la Arquitectura Chilena. [10]

Estas palabras son de diciembre, solo algunos meses después de la carta a Cravotto donde desconfía del espíritu ligero de lo moderno. Hay en ellas una evidencia de la encrucijada a la que estaban enfrentados: entre los "tipos impersonales de arquitectura internacional", el colonial en tanto estilo, y la razón y la lógica que llevan a especulaciones de incertidumbre excitante: "sólo podrá tener vida moderna, si asimila en algo el carácter actual de movimiento, de inquietud, de utilitarismo que constituye el nervio vital de nuestras ciudades". Es una reflexión que va más allá de la estética, y que contiene ya, sin duda, una condición de modernidad provocada por el vértigo urbano, la necesidad de racionalidad por encima de lo estilístico, y la amenaza sobre la identidad, probablemente la más angustiosa incertidumbre, aunque, adelantemos, resuelta después radicalmente.

Rodolfo Amargós terminaría decantándose hacia la aceptación de la condición metropolitana donde lo fundamental no sería el cambio de las formas hacia "el moderno" –filtrado desprejuiciadamente por su oficio académico- , sino la practicidad, los caminos directos, la maquinización y, consecuentemente, cierta desolación.

Pero ya está con la mente puesta en el concurso del Gran Premio, que se abre después del verano y que lo llevaría a Europa.

Desembarca en Lisboa en marzo de 1923. En esos meses recorre la península, deteniéndose particularmente en Sevilla, Granada, Toledo, Madrid y la capital catalana. Sus intereses: arquitectura mudéjar, por su adaptabilidad a "nuestra arquitectura moderna", colecciones de "fotografías y diapositivos sobre monumentos arquitectónicos y arte español en general" para la enseñanza. Privadamente, en las cartas a Cravotto y Rius, hace planes de importación de azulejos y herrería de obra de talleres españoles, que desarrolla en cartas extensísimas y cargadas de información detallada, siempre llamando a la discreción para no arruinar posibles negocios.

---

10 Rodolfo Amargós, "La arquitectura nacional en Chile", en *Arquitectura* (Montevideo), Nº 49, diciembre 1921, pp. 149-151.

Ese verano –julio y agosto- está en París, desde donde hace excursiones por Francia, y es entonces cuando expresa su alta expectativa de comenzar las clases en Roma. En octubre lo encontramos en Milán, desde donde envía su primera comunicación oficial.

De aquí en adelante se inicia el itinerario de transformación. Pasa una decepcionante estadía en la escuela romana durante 1924; allí conoce a Fernando García Mercadal, que le traza nuevos rumbos. En su primera comunicación publicada[11], Amargós hará fuertes críticas a la imposición reglamentaria de hacer cursos académicos, pero no renegará de estos cuando asista a la escuela de Peter Behrens en Viena, donde se instala con su amigo español. De estos aprendizajes sacará argumentos para la enseñanza en Uruguay, y nuevos elementos de crítica. Efectivamente, sus comentarios sobre la arquitectura de sus amigos Cravotto y Rius, lo retratan ya en la manera y el oficio modernos, en un momento lo suficientemente temprano para obligar a replantearse una serie de supuestos que la historiografía uruguaya sostenía tradicionalmente.

A fines de marzo de 1924, desde Roma, escribe:

> Te reirás algo de mí, pero no tengo escrúpulos en confesarte que aquí, en medio de toda esta civilización que a veces me resulta detestable y odiosa por lo apegada al pasado que se conserva y su poca capacidad para evolucionar, algunos recuerdos de nuestra independencia y modalidades propias, (…), salvajes si quieres, pero independientes y propicias a la evolución moderna, me encantan; las admiro, no como algo valioso hoy, sino como una admirable materia prima, con la que se hará fácilmente nuestra futura América Latina, que ocupará un lugar envidiable en la civilización actual.

Admitir el salvajismo como valor "positivo", a la luz de los sentimientos expresados en 1920 en el entierro de Rodó es, sin duda, otro cambio.

> Tú no sabes toda la fe, que este pasaje a través de las viejas naciones, me va haciendo concebir en nosotros mismos; y, sobre todo y te lo repito, por nuestra capacidad ilimitada para amoldarnos a las ideas actuales, sociales y estéticas, únicas que son capaces de hacer progresar hoy día a una nación.
>
> Te confieso que a veces temo estar algo envenenado; pero, como no voy sólo a abrigar estas ideas, otras, me siento aplomado, y nuestros largos coloquios con García Mercadal, mi colega español, ultra moderno y que me gana de lejos en ideas y en empuje, y tiene para mí el mérito indudable de ser europeo y haber vivido y conocer a fondo toda Europa por donde ha viajado en años anteriores; pues me dan una confianza rara en que siento a fondo la verdad de mis ideas.[12]

---

11 "Consideraciones sobre el 'Gran Premio' de la Facultad de Arquitectura",en *Arquitectura* (Montevideo), Nº 86, enero 1925, pp. 17-19.

12 Amargós a Cravotto. Roma, 31 de marzo de 1924.

En octubre de 1924 el becado había comenzado sus estudios en el taller de Behrens donde permanecería hasta el verano del 25[13]. En enero recomienda entusiasmado a sus amigos:

> Lo único nuevo que les digo sobre método de estudio de proyecto es que ensayen el modelar, como aquí se hace. No es el hacer una maquette después de estudiado un proyecto (…). No, es estudiar el proyecto en el barro; y en el papel sólo para las plantas que se preparan simultáneamente. Verán qué resultados! qué simplificaciones! qué facilidad para hallar formas nuevas, equilibrar masas, volúmenes; es formidable. Yo tengo la absoluta seguridad que sus Palacios Municipales estudiados en el barro hubieran ganado en masas, formas y fachadas un 50 % en cuanto a moderno se refiere. Sobre todo, verán que libertad hay para escaparse de los academismos, pompierismos, simetrías, partipris, etc que como recetitas culinarias nos endosan en las Facultades y luego nos matan toda originalidad sin darnos cuenta de ello.[14]

La interpretación del bagaje disciplinar que Amargós utiliza se resume en un llamado a la contención y la economía visual, como el comentario sobre la vivienda Rocco[15], obra de "Tonio" Rius, publicada en *Arquitectura*[16].

Leopoldo Carlos Artucio recordaría en 1975: "(…) la casa de la calle 21 de Setiembre cerca de la Rambla (…) de Rius, (…) era para nosotros, estudiantes, un modelo que íbamos a ver como quien va a ver un santuario"[17].

Las imágenes de la casa Rocco derivan de lecturas de revistas a las que todos se suscriben tempranamente y que reciben en las bibliotecas de la SAU y de la facultad[18]. El repertorio *art decó* ya es evidente, pero pueden rastrearse referencias a la *sezession*, a Wright, a Oud, todas verificables.

Había dictado Rius para la revista:

> Este edificio ofrece en sus líneas generales una fisonomía que lo separa de las formas dentro de las cuales se desarrollan habitualmente nuestros programas de arquitectura.

---

13 "Sobre Enseñanza de la Arquitectura. Interesante informe", en *Arquitectura* (Montevideo), Nº 95, octubre 1925, pp. 229-230.

14 Amargós a Cravotto y Rius, Viena, 13 de enero de 1925 [escrito "1924"]. Archivo Cravotto.

15 Permiso de construcción Nº 107783, ingresado el 5 de junio de 1926. Archivo IHA.

16 "Residencias Privadas. Juan A. Rius, Arquitecto", en *Arquitectura* (Montevideo), Nº 112, marzo 1927, pp. 55-57.

17 Mariano Arana, Lorenzo Garabelli, Luis Livni, *Entrevistas. Edición especial. Libro 2*, Montevideo: FADU, UdelaR, SAU, 2016, pp. 163-185. Versión oral completa se encuentra en http://www.fadu.edu.uy/iha/publicaciones/entrevistas-a-arquitectos-uruguayos/.

18 Por ejemplo, *L'architecture vivante* es recibida desde 1923.

> Esta característica ¿podría ser el resultado de formas de capricho?
>
> No. Las formas son impuestas por el material al ajustarse a una condición del programa: una terraza balcón.
>
> El sentido dominante de la arquitectura, el horizontal, no nace aquí de un preconcepto.
>
> La terraza, forma central de la composición, debe desarrollarse constructivamente en sentido horizontal, obligando racionalmente a su cubierta a desarrollarse en la misma forma.
>
> Las aberturas entre ambos elementos arquitectónicos siguen lógicamente a sus dominantes.
>
> La ubicación del terreno entre medianeras ha obligado a buscar un movimiento de planos verticales a fin de conseguir fuertes masas de sombras también en el sentido de las dominantes.
>
> Son todas estas directrices ajenas a las concepciones veleidosas las que concretan una forma real de lógica irreprochable y sana arquitectura.
>
> Y en todo esto, ¿se ha buscado un estilo determinado? No, sólo se han desarrollado formas constructivamente sin las ligaduras de antiguos prejuicios.[19]

Cuatro meses después, en su última carta desde París, Amargós le dedicaría amistosamente una crítica filosa, aunque no puede evitar proponer algunas "recetitas" de la "nouvelle cuisine":

> Respecto a la casita de Tonio te diré que me ha gustado y hay un avance grande. El defecto que le veo es que carece de "spíritu" y "estructura" modernas. Está "vestida" con elementos modernos que no corresponden a sus formas que son las mismas de antes. Además hay mucha, mucha, mucha cosita. Has querido poner en ella una serie de elementos que te agradaban, pero que no cobran ahí su valor y que unos con otros se estorban, pues no hay ninguno "dominante" y no se sabe bien qué mirar. Recuerda que esto de las dominantes es casi el principio fundamental de la arqª moderna. Un único elemento en cada composición: pero, repetirlo, multiplicarlo, combinarlo diversamente en toda ella, para que domine, interese y no fatigue. Recuerdo que tú mismo me observabas un día: "los alemanes hacen mucho sus afiches con un solo motivo repetido tres veces". Voilá! Además hay que hacer lo mismo con el color (el ladrillo aparente cuenta como color, naturalmente). No lo uses más en motivos aislados, sueltos, dispersos – empléalo en grandes superficies con un objeto determinado y que ayude al resto: marcar dominantes,

19 "Residencias privadas…", *Arquitectura*, marzo de 1927.

> relieve de ciertas formas, evitar la monotonía del material corriente.
>
> Te noto complicadísimo; como lo era yo también. Ensaya de hacer cosas francamente sencillas, sin asustarte de las paredes completamente lisas, y usa en cada casa un solo elemento ornamental = sea la forma geométrica pura, sea el color, sea una "pijadita" cualquiera decorativa, y, por poco que la muestres 3 o 4 veces pero con franqueza, ya verás como tiene éxito, y tus críticos descubrirán con sabia perspicacia: tu "idea", el "motivo" de tu obra, y, ya estarán compensados y contentos –(recuerda los "motivos" en la música moderna). [20] (subrayados de R.A.)

Las palabras del autor contienen argumentos de racionalidad trasladada al campo de la composición, y son más ideológicas que las recetas "modernas" de su amigo, dichas, claro, en la intimidad de una carta personal. Son difíciles de contraponer, en la medida que ambos, seguramente, compartían los criterios escritos por Rius, y las observaciones de Amargós son de índole práctica, de mesa de trabajo. Rius argumenta con principios de "lógica irreprochable y sana arquitectura", aunque se deja arrastrar por el *horror vacui*, mientras que su amigo aporta los modos prácticos de alejarse, pero se queda en las resonancias estéticas y el "modo" con el que educar la sensibilidad. Solo falta unir ambas con los recuerdos del estudiante Artucio para entender el ambiente.

Estas reflexiones se producen antes de 1929: antes de las visitas de Le Corbusier, de Steinhof, y de Hegemann en el 31; marcan la evidencia que el propio Le Corbusier dejara asentada en la carta a su madre al regreso de Montevideo: "Pasé tres días en Montevideo. Encantadores, alegres (…) fui recibido por los estudiantes y sus profesores todos plenos de vida y alegría. Y fui recibido como un mesías. (…) **Pero los alemanes hacen una propaganda inmensa**" (traducción y subrayado del autor).[21]

Finalicemos con una cita que retrata al Amargós que vuelve, y que terminaría alejándose de su país, de su arte, y de sus ilusiones. La resignación de Amargós va más allá de la formalidad moderna. Ha reivindicado la ligereza del espíritu moderno, y el salvajismo del pago original. Unos meses antes de aquellos amistosos consejos a Rius, entre las cavilaciones sobre un regreso sistemáticamente aplazado, Amargós confesaba, renunciando a su ideal romántico:

> He envejecido, lo que quiere decir: me he vuelto práctico, positivista, realista; es decir, he dado base en mí mismo, en mi naturaleza y en mis sentimientos a la "idea moderna" que antes había en Viena pegado a mi espíritu porque me gustaba y atraía, pero de la que entonces todavía podía escaparme si un día me forzaba a ello la realidad de un ambiente contrario.

---

20 Amargós a Cravotto y Rius, París, 28 de julio de 1927. Archivo Cravotto.

21 Le Corbusier a su madre, Buenos Aires, 9 de noviembre de 1929. Fondation Le Corbusier.

Hoy, eso ya es imposible. Soy yo mismo quien ha cambiado, y en forma tan profunda, porque nada tendrá ya fuerza bastante para ello.

Hoy, puedo traducir lo que es mío, siendo sincero, sin esfuerzo ni rebuscamiento; antes, hubiera más bien traducido las ideas de otros, que me gustaban más que las mías; pero, que no eran todavía mías, tan completamente.

Un poco de vida dura, un poco de lucha, bastante de sufrimiento, algunos desengaños, todo eso muy batido largos meses: he ahí el coctail moderno![22] (subrayados de R.A.)

22 Amargós a Cravotto y Rius, París, 25 de diciembre de 1926. Archivo Cravotto.

OBSESIONES Y PENURIAS: CLAVES INESPERADAS EN UNAS APROXIMACIONES BIOGRÁFICAS.

ANA MARÍA RIGOTTI

CURDIUR – FAPyD UNR - CONICET

amirigotti@gmail.com

RESUMEN: La construcción biográfica supone una lucha en sordina entre el biógrafo y su objeto de estudio, resistiendo la fascinación y hasta la identificación. La reflexión retroactiva sobre estos procesos de empatía, transferencia, pero también íntimos rechazos, permite identificar en tres experiencias biográficas los modos en que las obsesiones y debilidades subjetivas explican derroteros individuales y capturan el dramatismo de los desafíos que atravesaron los personajes en sus diferentes momentos.

El catolicismo militante, los desvíos místicos de Gastón Bardet y su evanescente brillo juvenil como *logiste* del Gran Prix de Rome malogrado por su complicidad con el régimen de Vichy son el trasfondo de su impacto en la disputa interna de la profesión de urbanista en Argentina a fines de los 40, marcando a fuego la tradición de su formación universitaria. El narcisismo de Ermete De Lorenzi concurre en el aborto de dos oportunidades de articulación sistemática entre tradición académica y nueva arquitectura en las escuelas de Rosario y Buenos Aires, paralelas a su fuga a la música en busca del orden vacante en la reconfigurada disciplinar. La urgencia de Mario Corea por pertenecer a una vanguardia internacional justifican viajes, estudios y una potencia teórica que quiebran la dominante superficialidad de las imágenes difundidas a fines de los años sesenta y habilitan, mucho después, la resurrección de aquellos paradigmas en la obra pública reciente en la provincia de Santa Fe.

Al identificar derroteros epocales entretejidos con el delicado juego de adopciones, malas lecturas y traducciones de ideas e imágenes en circulación es posible, además, confrontar la singularidad de algunas problemáticas específicas de lo latinoamericano.

PALABRAS CLAVE: VANGUARDIA – URBANISMO HUMANISTA – PRIMEROS MODERNOS – CONSAGRACION – SUBJETIVIDAD - EMPATIA

Habiendo leído con fruición a los críticos de este género "impuro",[1] sin embargo me embarqué en investigaciones centradas en trayectorias relevantes para la arquitectura y el urbanismo en Argentina.

No busqué la biografía como instrumento para construir un héroe. Hurgando en archivos, estableciendo vínculos con familiares o a través de la confianza construida en una entrevista, me topé con algunos *corpus* que me abrieron las puertas a palpitantes retazos de vida que no supe ni quise eludir. Resultaban tentadores en su accesibilidad y me dejé atrapar en largos viajes por universos y contingencias ajenas, seducida y a la vez resistiendo la fascinación por estos personajes. Me culpé por arrogarme una lucidez que desconocía en ellos, por arrastrar sus textos y proyectos a los meandros de la puja por la consagración. Me enredé en juegos empáticos donde fantasmas propios, abonados por la vida académica y la pasión por la arquitectura, habilitaron la atracción por aspectos íntimos del otro, por sus despegues de individualidad matizados por la lucha de hallar un público. Creí comprender cómo los rumbos prefijados por el espacio estriado de la profesión, en sus tiempos, adquirían un peso dramático.

Pongo aquí en discusión mis intuiciones sobre el inusitado y paradójico interés de evocar la amplitud de una trayectoria y una producción por el registro de su flanco más frágil y oscuro: las pulsiones recurrentes, las ambivalencias intelectuales. Aludo a una deslucida "pequeña x",[2] una ecuación singular en los actores que no deja de ser explicable por las lógicas del grupo en que estuvieron incluidos: contribuciones nimias pero consistentes para "mover la historiografía", dinamizar explicaciones conocidas y matizar el estado del arte.

Refiero a los celos de Gaston Bardet quien, obnubilado por su brillo juvenil en la emergencia de un urbanismo balbuceante, termina apresado en una querella con Le Corbusier que lo impulsa a generar sus ideas más originales con inesperado impacto en Argentina a fines de los 40 al tiempo que lo enfrenta con el público nacional e internacional y lo desbarranca hacia un desvío místico. Aludo al narcicismo de Ermete De Lorenzi, propio de los primeros arquitectos modernos que se pretenden con la suprema libertad de trazar un camino sin huellas, presente en su prepotencia de inventor, sus desvaríos musicales y su intolerancia a la crítica que lo conduce a renunciar dos veces cuando alcanza la buscada dirección de una escuela de arquitectura. Finalmente reconozco en la briosa arrogancia de Mario Corea el combustible indispensable para una fiereza crítica que le permite quebrar la seducción blanda y evanescente de las imágenes y lo conducen a su propia impugnación y a sufrir el exilio, precios que paga para situarse como parte de una vanguardia de latitud internacional a fines de los años 60.

Procuro mostrar la sugestión que un despliegue impúdico de ciertas manías, de furores que acompañan la inspiración, pueden aportar a la comprensión del fracaso de la profesionalización

---

1 Pierre Bourdieu, "L'illusion biographique" en *Actes de la recherche en sciences sociales*, n. 62-63, junio 1986, pp. 69-72.

2 Adriana Barreto de Souza, Fábio Henrique Lopes, "Entretien avec Sabina Loriga: la biographie comme un problème", en *Ouro Preto*, n. 9, agosto 2012, pp. 14-25.

del Urbanismo, al aparente eclecticismo de la primera modernidad, a la renuncia a la especificidad de las vanguardias artísticas. Como señala Perrot,[3] estas experiencias personales filtran las actividades cognitivas y creativas, y dan cuenta de los límites con los que una comunidad intelectual reconoce, solicita, pero también confronta y eventualmente recusa a sus miembros.

Un melodrama

Gaston Bardet (1907-1989) fue autor de un corpus teórico excepcional articulando la morfología urbana con la morfología social. Su influencia, inadvertida, ha perdurado a través de la recuperación que Aldo Rossi hizo de sus reflexiones sobre la ciudad construida, los elementos primarios y los monumentos como trasmisores de cultura.

Descendiente de una familia de artesanos de la madera de Vichy e hijo de arquitecto, inicia una carrera brillante en l'École des Beaux Arts con E. Pontrémoli, autor de un libro de teoría de título sintomático: *Propos d'un solitaire*. A pesar de haber ganado nueve medallas y dos premios, en 1931 y antes de diplomarse, decide hacer un violento cambio de orientación del edificio a la ciudad. La noción que elige para justificar sus estudios en el *Institut d'Urbanisme* de Paris (IUP) construye identidad: "insatisfacción" por la falta de atención prestada a la relación entre proyecto y lugar. También inicia estudios de medicina para perfeccionar una aproximación orgánica a la complejidad social: se autodenominará biólogo urbano.

Sus logros son múltiples y promisorios. A los 25 años se diploma como arquitecto y es el primer laureado francés del IUP con una monografía premiada por l'Académie des Beaux Arts. A los 30 es *logiste* del Prix de Rome y *chef d'agence* de la Exposition Internationale des Arts et Techniques. Recibe su primer encargo importante: un plan para la recuperación paisajística de Vichy. Como miembro de la *Société Française des Urbanistes* (SFU) se destaca como nueva e innovadora voz al cuestionar el proyecto de extensión de Paris de Henri Prost. Estudiantes descontentos del IUP lo convocan como jefe del *Atelier Supérieur d'Urbanisme Appliqué* y reciben los más altos honores en el 6° *Salon des Urbanistes*. *L'Architecture d'Aujourd'hui* le encargaba el balance de veinte años de Urbanismo en Francia.

La guerra troncha este ascenso meteórico: oficial del cuerpo de ingenieros, condecorado en Dunkerke y hecho prisionero, escapa y vuelve a una Paris casi desierta. En ese escenario "intelectualmente amurallado" construye un enemigo a la altura de sus pretensiones. Elige a Le Corbusier: extranjero, sin formación académica ni logros patrióticos, venido de las inconsistencias del arte, quién podía resultar ambiguo a la Autoridad cuando disputan los favores del mariscal Pétain. Es su Némesis y le sirve como espejo invertido. Ocupa casilleros que al otro le son vedados (un doctorado en la Sorbonne, la secretaría y luego la vicepresidencia

3 Jean Claude Perrot, *Une histoire intellectuelle de l'Économie Politique*, Paris: Éditions de l'Écoles des Hautes Études en Sciences Solciales, 1992, pp. 56-60.

de la SFU, cátedras en Argelia, la creación del Institut International et Superieur d'Urbanisme Appliqué en Bruselas); disputa los compartidos: el congreso de Hastings (1947) donde descubre felices coincidencias con el urbanismo anglosajón y conoce a "su gran amigo" Lewis Mumford, el Commissariat à la Reconstruction, las Naciones Unidas, eventualmente América.

La confrontación se agrava cuando el Commissariat se pronuncia a favor del "urbanismo moderno". Bardet ya no mide sus palabras: "aprendiz de brujo", "Haussmann del siglo XX al servicio del capitalismo y la especulación", "urbanista para insectos", " mercader de perspectivas". Observaciones acertadas a los estudios de asoleamiento le aporta argumentos para condenar la *ville ombreuse*, y se solaza con los cuestionamientos del Ministerio de Salud al *placard* de Marsella. Pero esta inquina también inspira sus aportes teóricos más interesantes. Frente a la condena corbusierana de la *rue corridor*, Bardet propone valorar la calle y los alineamientos comerciales como gérmenes de urbanidad; frente a la universalidad de los principios corbusieranos, propone un enfoque científico fundado el riguroso relevamiento de las fuerzas dinámicas de la vida; frente a los criterios abstractos del CIAM y la preservación de valores inmobiliarios del *zoning* norteamericano, construye la teoría de los tamaños óptimos de agrupamiento tendientes a una federación de comunidades; frente al arte disolvente de las vanguardias, el suyo es un "urbanismo cristiano" asociado a Alexis Carrel y Gabriel Marcel.

La personalidad difícil de Bardet no era nueva; él mismo lo había reconocido tácitamente al reseñar la obra de J. N. C. Forestier: "activo, de boca irónica, con repugnancia por lo absoluto, es capaz de adaptarse al sitio, al carácter, a la vida misma tratando cada obra como un caso único. Rodeado de colaboradores a los que permite generosamente el desarrollo de sus iniciativas y talentos personales, con un gusto natural por lo pintoresco que sabe atemperar con el cartesianismo de su formación y con el alto sentimiento social con que impregna su arte sutil hecho de poesía, arquitectura y humanidad, crea obras modernas a partir de motivos provistos por la tradición local, que alcanzan una dimensión magnifica del otro lado del Atlántico".[4]

América era un llamado y, cada vez más aislado, restringido a encargos en pequeñas ciudades de provincia, inicia sus viajes a los 41 años.[5] No viene invitado por selectas asociaciones civiles sino por sus condiscípulos del IUP a escenarios académicos. En Argentina ofrece oxígeno a desplazados por los seguidores de Le Corbusier, en particular a C. M. Della Paolera y su recién creado Instituto Superior de Urbanismo (ISU) que inaugura con un curso de cuatro meses en 1949.[6] Sus conferencias son muy difundidas y la editorial Eudeba publica *El Urbanismo* (1959) que pasa a ser bibliografía obligatoria en todas las escuelas de arquitectura.

---

4 Gaston Bardet,"Le quatrième Salon de la Société Française des Urbanistes", en *Travaux*, agosto 1935.

5 En 1948 dicta conferencias en la Escola Libre de Sociología de San Pablo, en Montevideo invitado por M. Cravotto, Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima, Caracas invitado por C. Villanueva y Yale. En 1949, luego de Buenos Aires da charlas en Santiago de Chile, La Habana, Monterrey, el IIT, Harvard y Columbia. En 1953 visita Panamá, Venezuela y Mina Gerais. En 1956 participa en un congreso de sociología en Monterrey. En 1974 inaugura la Escuela de Posgrado de Ingenieros Urbanistas en una Argentina nuevamente peronista.

6 Ana M. Rigotti, "Los viajes a Sud América de Gaston Bardet: otro urbanista francés en las pampas" en A. Grageda Bustamante (coord.) *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana desde una perspectiva global*, Hermosillo: Univ. De Sonora, 2014, pp. 15-28.

Paradojas crueles del destino, es en el IV Congreso Histórico Municipal Interamericano (Buenos Aires, octubre 1949) que se presentan, simultáneamente, el proyecto de renovación urbana del Bajo Belgrano realizado bajo la conducción de discípulos directos de Le Corbusier y los ejercicios de topografía social en el barrio Belgrano realizados en el ISU bajo la dirección de Bardet. Esta desafortunada convergencia, que coincide con el ocaso de ambos grupos, alienta el contraste entre la magnificencia *beaux arts* del *projet rendu* de los primeros que opaca el puntillismo respetuoso de las preexistencias y lazos comunitarios del segundo, deslucido a pesar de su corrección política.

El resentimiento frente al desenlace anunciado de esta lucha sorda y fatal, contribuye al *snap* místico de Bardet declinado en *Demain c'est l'an 2000* cuya escritura lo ocupa en el gris invierno porteño. Denuncia el pillaje de los recursos planetarios y predica un inminente renacer espiritual surgido de la reacción biológica frente a la uniformidad, los peligros de la razón y la vida trepidante y mecanicista. A pesar de este rumbo religioso, un dato que completa el cuadro de extravío y autoexilio que se impone al final de su vida tiene que ver con la ruptura, luego de años de colaboración, con el padre L. J. Lebret por la "marxicistación" de su movimiento Economía y Humanismo.[7]

Se trata de un melodrama situado: emergencia del urbanismo como profesión de Estado, las condiciones del gobierno de Vichy, los fondos de la reconstrucción y la presencia impiadosa de Le Corbusier, donde la aventura americana estaba preanunciada en esta guerra por la consagración. La singularidad de Bardet la encontramos en la imposible convergencia entre su furor místico y una retórica instruida que termina empujándolo al abismo en una alienación solipsista.[8]

Una tragedia

Pocas cosas son tan reveladoras de una personalidad como la conformación del propio archivo como correlato de la autoconstrucción de un yo excepcional. Ermete De Lorenzi (1900-1971) deja trazos de su genialidad desde la más tierna infancia: cuadernos y apuntes escolares, todas las instancias del proceso de concepción de los 230 proyectos en que estuvo involucrado, grabaciones musicales, versiones preliminares datadas de sus escritos, listado de su biblioteca y hasta los recibos de sus viajes a Europa. [9]

---

7 Cfr. Lucas R. Cestaro. *A atuação de Lebret e da SAGMACS no Brasil (1947-1962). Ideias, planos e contribuções.* IAU Universidade de São Pablo, 2005.

8 Realiza trabajos del tenor de *Cómo rejuvenecer en Cristo nuestras técnicas esclerosadas;* cuando no de carácter claramente esotérico -*Je dors mais mon cœur veille*, *Le trésor sacre d'Ischrael, Mystique & magique, QBLH de joie, Kabbale de mort, Freud et les yogas*- que la viuda sigue ofreciendo después de su muerte.

9 Cfr. A. M. Rigotti (dir.), *Ermete De Lorenzi. Obra Completa*, Rosario: A&P ediciones 2007.

La cuestión del talento natural es un tema que De Lorenzi, en forma clásica, asocia a una niñez débil que lo condena al aislamiento e impulsa a la introspección. No sólo cultiva el brillo desde sus inicios en instancias de consagración académica[10] y profesional.[11] En sus proyectos de planes de estudio lo considera un requisito para el ingreso (un ejercicio de composición para evaluar "la pasta del futuro arquitecto") y el avance en la carrera por concursos de emulación en base a croquis, vehículo rápido de la inspiración. Está presente en su voluntad de reconocimiento través de cargos directivos en instituciones artísticas y de bien público.[12] Se revela en su prepotencia de "inventor": motor a nafta, torno paralelo, chasis y carrocería auto, pantógrafo, aparato sonoro para transformar luz en sonido. Más aún en sus veleidades musicales embarcándose en la aventura abstrusa de encontrar en una armonía revolucionada por A. Schoenberg (a quien corrige y pretende superar) el hilo de Ariadna que lo conduzca a nuevas lógicas de composición arquitectónica.[13]

Otro registro de este narcisismo tiene que ver con su producción teórica buscando demostrar que sus dotes de proyectista son secundadas por la producción intelectual: en realidad lecturas sistematizadas con un amplio repertorio de ejemplos redibujados que organizan sus clases de Teoría de la Arquitectura y considera de valor normativo. Ningún registro le es ajeno: los fundamentos de la disciplina en la "construibilidad", la historia, la evolución de la vivienda, los principios de asoleamiento, el ensayo de materiales, nuevos métodos de perspectiva. Lo llamativo es que considera cada una de estas incursiones (incluso sus oposiciones a concursos, sus propuestas de planes de estudio) como publicables, por la universidad o por ediciones de autor con diseño, portadas e ilustraciones propias.

Esta alta estima de sí es el correlato comprensible de su empresa como uno de los primeros arquitectos modernos en el país. En el marco de una disciplina convulsionada, con una formación *beaux arts* cuyos postulados venían de ser cuestionados, enfrenta el desafío de adecuarlos a estatutos sociales y políticos más modernos y democráticos. Asume la concepción de parámetros formales, distributivos y técnicos consistentes para nuevos programas y de los "sentimientos" adecuados para representarlos en el concierto urbano o rural mediante la destilación de nuevas gramáticas que a lo largo de tres décadas no duda en mutar en consonancia con los tiempos: de adaptaciones del clásico al *art déco*, los volúmenes blancos lanzados en horizontal y las grillas

10 Diploma de Honor y Medalla de Oro de la UBA, Premio Belgrano SCA y Premio Ader en 1927 tras graduarse con sobresaliente en todas la materias, Profesor Titular de Teoría de la Arquitectura y Arquitectura 2 en la UNL (1929); en la UBA, profesor de Teoría (1939) y director de los Talleres de Arquitectura en reemplazo de R. Karman (1947).

11 Además de las 140 obras construidas, se presenta a 25 concursos nacionales y municipales, recibiendo premios en 19.

12 Secretario del Rotary Club, fundador Foto Club Rosario (1934), presidente Sociedad Central de Arquitectos Santa Fe, director Museo Bellas Artes, fundador y presidente Centro Tradicional El Hornero (1945).

13 A. M. Rigotti, "La música: imperio de orden" en *Ideas, lectura, obras, inventos: Ermete De Lorenzi*, Rosario: UNR ediciones 2003.

y transparencias suspendidas y oscilantes, con exploraciones que van desde el monumento conmemorativo a las viviendas de producción seriada.

La autoconciencia enervada está presente en su retrato como artista, con guardapolvo y boina; en la Victoria de Samotracia de su logo. Tiene su correlato problemático: un individualismo beligerante -en sus palabras "una sinceridad extrema que le permitía salir triunfante de las polémicas e investigaciones que tales situaciones originan"- que lo llevan a descolocar a sus colegas con propuestas en solitario que pretenden respaldos que no llegan. Intolerante con el disenso, la incomprensión del medio es un ingrediente para certificar su originalidad y la provoca en momentos cruciales de su carrera con altos costos personales: que se repitan en dos instancias similares hacen de ello un síntoma de consecuencias trágicas. En febrero 1945, luego de dos años como Delegado Interventor de Facultad de Ciencias Matemáticas UNL, una cátedra paralela lo impulsa a renunciar, cerrar su estudio y trasladarse junto a su familia a Buenos Aires, incluso dejando atrás su recientemente inaugurado atelier que deja a su amigo el pintor Julio Vanzo. Más intempestiva es su renuncia a pocos meses de asumir como primer decano electo de la nueva Facultad de Arquitectura y Urbanismo UBA que había colaborado a crear: supone casi el retiro de la vida profesional y la fuga sin destino en la música a los 49 años.

Una novela contemporánea

Pocas ocasiones son más elocuentes para capturar el delicado juego de trasvasamientos e interacciones de ideas e imágenes en circulación que construyen la singularidad del pensamiento latinoamericano. En su trayectoria, Mario Corea (1939) rebota en diferentes frontones conformándose y reconfigurándose, a sí mismo y a sus colegas y alumnos, por la acción vital de una búsqueda y un movimiento con que lo tienta la hora. [14] Más que al relato de una vida, conduce al contrastes entre sucesivos puntos de partida y un después transfigurado por los modelos culturales americanos, ingleses, italianos, franceses o catalanes que hicieron de él, más que un inventor, un innovador en el sentido de Joseph Schumpeter, un introductor de nuevas teorías, nociones y formas en el ámbito local. Atrae porque condensa, como pocos, los heroísmos y aporías de la vanguardia estética a caballo entre el ciclo del desarrollismo y el de la radicalización política latinoamericanos.

Apuesto, rubio de ojos celestes, atildado, seductor, eximio dibujante, un Mercedes Benz rojo, son atributos no desdeñables para explicar el regreso siempre triunfal a su ciudad, Rosario, no importa el color político imperante. En 1967, el Decano Interventor de un gobierno militar lo designa con un cargo *ad hoc* como asesor en Diseño Urbano en el grado, posgrado y el proyecto de la ciudad universitaria, con alabanzas de Reyner Banham como broche de oro.[15] En 1998 y

14 A. M. Rigotti, "Corea en cinco movimientos y una coda" en *3ras Jornadas Arqueología de la Contemporaneidad. Cultura del espacio y cultura política en la Argentina 1966-2001*, La Plata, noviembre 2015.

15 Reyner Banham, *Megastructures*. Londres: Thames and Hudson 1976, p. 157.

ya con garras menos afiladas, el intendente socialista lo transforma en Arquitecto del Estado y, desde 2007, está a cargo una oficina técnica para desarrollar toda la edilicia pública en Santa Fe.

En el Corea joven enfrentamos una secuencia desbocada de cambios bruscos de orientación, valoraciones y aún de las prescripciones implícitas: un asesinato sostenido de antiguos padres que no sacia, más notables en los escritos que en los proyectos donde resultan evidentes ciertas inercias. Es a través de estas discontinuidades, de estas críticas aún a posturas recientemente asumidas, que construye su perfil de vanguardista, sostenido y reforzado por desplazamientos geográficos a centros álgidos del debate disciplinar (Boston 1963, Londres 1969, Paris 1971, Barcelona 1976) impulsado por una sed de conocimiento y libertad jamás menoscabada por el cálculo económico. Muta, vertiginosa pero consistentemente, en función de estos renovados vínculos, absorbiendo y resignificando conceptos (megaformas, nodos de urbanidad, abordajes secuenciales del diseño, terminales abiertas, virtualidad) y formas (brutalismo, composición generativa, mat-buildings) que sucesivamente cuajan en definiciones taxativas sobre los qué, los quien y los cómo de estas arquitecturas ciudad. La inconstancia no es, para él y para sus seguidores, signo de soberbia sino de una curiosidad alerta en sintonía con la "metamorfosis" que impone una "realidad cuya constante es la dinámica del cambio". Una voracidad destructiva que estratégicamente prefiere acallar cuando, ya exiliado en Barcelona después del golpe militar y en búsqueda de una clientela burguesa, refiere a "un proyecto único".[16]

Esta temeridad es el ingrediente necesario para integrarse a la iluminada vanguardia. Al igual que los otros, sus disquisiciones teóricas plagadas de citas de autoridad, son propias de un pensador del hacer; argumentan objetivos y estrategias formales tendientes a una buscada felicidad colectiva donde pretende construir su pedestal. Son normativas, sustentadas en la aclaración didáctica para favorecer la aceptación y la difusión pero también para crear conflicto, para provocar una polémica que es la latitud de su esperado reconocimiento. No pretende ser cómplice de soluciones de compromiso, aquellas que ganan premios en concursos considerados como "meras oportunidades del marco externo" (aún el promovido por la Unidad Popular de Salvador Allende); sino adalid de nuevas fisuras, de sucesivas vías de escape frente al sentimentalismo del Urban Design, el profetismo de las megaestructuras, los gestos vacíos de Archigram o la simplificación cientificista de los metodólogos de diseño y la arquitectura de sistemas;[17] luego del "nihilismo del no diseño de los pequeños burgueses radicalizados", las concepciones "espontaneístas" de John Turner o el "pedagogismo" del Taller Total cordobés.[18]

La crítica feroz lo autoriza para asumir protagonismo en tiempos de revuelta. Aún su militancia política sirve para confirmar su condición de intelectual, ahora orgánico de la clase obrera, siempre atento a las coordenadas de su tiempo. Se trata de una deriva intempestiva hacia la

16 Mario Corea, "Cinco arquitecturas como proyecto único" en *ON* 31 1982, pp. 22-29.

17 Mario Corea, *Hacia una dimensión socio-política de la arquitectura y el urbanismo*, Córdoba: FAU UNC 1972.

18 Mario Corea, *El diseño transfuncional: la estructura posibilitante (Notas para la discusión)*, Córdoba: FAU UNC 1973.

Nueva Izquierda hablada por las ciencias sociales que descubre en Londres a través de sus compañeros italianos. Hay cierta ingenuidad en cómo lo justifica, borrando los límites entre las rabietas de jóvenes desencantados europeos y las calles de Córdoba o Rosario tomadas por el gremialismo combativo. Es la puerta para que un entusiasta graduado de Harvard, que ha denostado de "la tecnología y vocabulario folklorista o dependiente de una economía de subdesarrollo",[19] encuentre su intérprete en Mao Tse Tung, paradójicamente para justificar frente a otros militantes que eligen el fusil antes que la pluma, el valor de la especificidad, la potencia revolucionaria del técnico y la técnica para restituir al pueblo la autodefinición de su hábitat o esbozar tácticas para la lucha foquista en la ciudad.

Conclusiones

Tres ególatras brillantes muestran su brío y sus conflictos, sus obsesiones y penurias. Se prestan de maravillas para reforzar el tradicional perfil del artista atormentado y difícil, como si su brillo surgiera de la obsesión, los berrinches o el des-anclaje con lo normal.[20]

He rehuido de la épica tan asociada al género biográfico. Más acertados me han parecido otros subgéneros dramáticos para poner en evidencia el habla de los personajes y el de sus épocas: las emergencias del urbanismo, de la arquitectura moderna, de la vanguardia de los sesenta. Espero haber mostrado cuán sugerente puede resultar evocar la amplitud de una trayectoria por el registro de su flanco más frágil e íntimo, tan lejano al perfil que sus protagonistas se empeñaron en revelar; también los márgenes de utilidad que los síntomas de subjetividades enervadas pueden aportar a la comprensión de las lógicas del grupo en que actuaron. Aun cuando el fuerte cultivo de sus individualidades los llevara a posiciones a contrapelo de las convenciones, dar cuenta de sus pasiones ofrece una perspectiva, fragmentaria pero viable, para reflexionar sobre los modos situados y datados de gestar ideas y formas; iluminan las posibilidades y riesgos de la encrucijada en que pretendieron asumir un rol protagónico dispuestos a llegar hasta el final. Sus castigos –la fuga mística, el renunciamiento, el exilio- dan cuenta del costo de los dramas de la libertad y la invención en determinados contextos culturales, violencias que el medio impone a las dinámicas de identidad, censurando y al mismo tiempo señalando caminos redituables para rasgos difíciles: los celos, el narcisismo, la arrogancia.

19 Mario Corea, "Estudio de un grupo de viviendas" en *A&P* n. 8, 1968, pp.73-80.

20 Margot and Rudolf Wittkower, *Born under Saturn,* New York: New York Review of Books, 2007 [1963].

MESA Nº 9

Cultura, arquitetura e cidade na América Latina (1945-1980).

COORDINADORES

ANA CASTRO

anacvcastro@gmail.com

FAU - USP

GUILLERMO JAJAMOVICH

guillermopazjajamovicih@gmail.com

Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe - Universidad de Buenos Aires / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas

[RE]PENSANDO A "CIDADE LATINO-AMERICANA": A *SOCIEDAD INTERAMERICANA DE PLANIFICACIÓN* (SIAP) E AS DISCUSSÕES EM TORNO DOS "ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS", 1964-1979.

JOSÉ CARLOS HUAPAYA ESPINOZA

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / Universidade Federal da Bahia

jhuapayae@gmail.com

RESUMO:

Apesar de que na década de 1950 surgem os primeiros estudos que abordam a problemática gerada pelos chamados "assentamentos precários" nas cidades latino-americanas - dentre os quais podemos ressaltar aqueles desenvolvidos no Peru pelo sociólogo peruano José Matos Mar e pelo arquiteto John F. C. Turner entre 1957 e 1965 - foi no início da década seguinte que o olhar sobre seu enfrentamento sofre uma guinada. De fato, é a partir da publicação do célebre artigo de Turner "Dwelling resources in South America" (1963) que surgem diversos estudos e reflexões construídos a partir de uma visão positiva desses assentamentos e de seus moradores; eles passaram a ser considerados como solução e não como problema.

Nesse contexto, diversas instituições no âmbito latino-americano que atuaram e centraram suas discussões em torno da habitação social, do urbanismo e do planejamento voltaram seu interesse, umas mais e outras menos, para esse fenômeno, como foi o caso da *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP). Criada em 1956, a SIAP foi uma corporação civil formada por profissionais latino-americanos oriundos de diferentes campos de conhecimento. Isto permitiu que as discussões e temas propostos para cada um dos encontros, realizados com periodicidade a cada dois anos, se tornassem mais ricos. Especificamente, chamam a atenção os encontros realizados entre 1964 e 1979, onde é possível perceber que a temática aqui proposta começa a ganhar destaque.

É diante desse quadro que esta comunicação traça como objetivo balizar os aportes da SIAP ao tema através de duas frentes: a primeira toma como objeto de análise as discussões dos encontros realizados entre 1964 e 1974 e; a segunda, os artigos publicados na Revista da SIAP entre 1967 e 1979.

PALAVRAS-CHAVE: SIAP; Assentamentos precários; Planejamento; Revistas Especializadas.

Introdução

A criação da *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP) em 1958 marcou, na escala continental, um ponto de inflexão e reflexão em torno às ideias sobre planejamento e desenvolvimento, então vigentes, a partir de um olhar latino-americano. Apesar de que a discussão desses temas se intensificou no início dessa década em outras esferas[1], foi nos encontros da SIAP que tentou-se a construção e formulação de um referencial teórico adequado às particulares do continente proposto/idealizado por professionais locais facilitada, por sua vez, na troca de experiências e na identificação de "problemas comuns". Nesse sentido, teorias e modelos exógenos formulados em outros contextos (como o europeu e o norte-americano) foram relativizadas e/ou confrontadas à realidade latino-americana identificando a eventual validade e pertinência das mesmas. Ao respeito, Eduardo Neira Alva[2] afirmava que:

> Es verdad que el investigador y el científico regional tienen que buscar, aun en los países desarrollados, datos e informaciones en agencias y oficinas especializadas y dispersas para poder aplicar sus modelos, pero esta circunstancia es mucho más grave en los países subdesarrollados, donde muchas veces no existen ni siquiera organismos que colecten y archiven la información. Gran parte del esfuerzo teórico tiene que ser, en consecuencia, tomado por la búsqueda de medios ingeniosos para deducir o inferir cifras de estudios tentativos o de una información deficiente y escasa.

De fato, nesse contexto é possível entender a preocupação pelos profissionais vinculados à SIAP não só em discutir, mas, também, em tornar acessível o resultado dessas discussões a partir de diversos meios como foram os casos do *Boletín Informativo de la SIAP*, da *Revista de la SIAP* e, posteriormente, a criação, em 1970, da *Ediciones SIAP*, a qual publicou até a década seguinte 31 títulos, muitos deles, resultados de pesquisas que tiveram como objeto central, em grande medida, o caso latino-americano[3]. A análise da temática desenvolvida nos encontros e no conteúdo da Revista da SIAP mostra-nos a emergência de determinados assuntos, os quais vão tornar-se centrais em determinados períodos.

Esse foi o caso, por exemplo, dos problemas gerados pelo crescimento das cidades latino-americanas e as consequências dos processos de urbanização e do crescimento populacional a partir da década de 1960. Assim, nesta comunicação propomos balizar os aportes da SIAP para a discussão dos chamados "assentamentos precários" através de duas frentes: a primeira

---

1 José Carlos Huapaya Espinoza, "Reflexões sobre a forma urbana latino-americana. O aporte dos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos e da *Sociedad Interamericana de Planificación*, 1920-1976", *Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade*, Campinas, 2015, v. 7, p. 72.

2 Eduardo Neira Alva, "La ciencia regional y el desarrollo regional en América Latina", *Revista de Economía Latinoamericana*, Caracas, 1962, n. 6, p. 4.

3 Luis Eduardo Camacho, "Sociedad Interamericana de Planificación, SIAP 50 años Vida institucional y programática", *Revista Bitácora Urbano/Regional*, Bogotá, 2007, v. 11, n. 1, p. 274.

toma como objeto de análise os encontros da SIAP realizados entre 1964 e 1974[4] e; a segunda, os artigos publicados na Revista da SIAP entre 1967 e 1979.

Visões dos assentamentos precários: de José Matos Mar a John Turner

De forma geral, é possível afirmar que é a partir da década de 1950 que surgem os primeiros estudos sistematizados que abordaram a problemática gerada pelos chamados "assentamentos precários" nas cidades latino-americanas, dentre os quais podemos ressaltar aqueles desenvolvidos no Peru pelo sociólogo peruano José Matos Mar e, posteriormente, pelo arquiteto inglês John F. C. Turner. De fato, foi a partir da publicação do célebre artigo de Turner *Dwelling resources in South America* (1963) que se iniciaram diversas contribuições estabelecidas a partir de uma visão positiva desses assentamentos e de seus moradores; ambos passaram a ser considerados como solução e não como problema.

Ainda pouco reconhecidos pela literatura especializada, os aportes de Matos Mar foram decisivos para o arcabouço e fundamentos da teoria defendida por Turner ainda que ele escassamente referencie a troca de conhecimentos com profissionais peruanos[5]. Através do estudo das chamadas "barriadas limeñas" realizado em 1955[6] com auspícios das Nações Unidas, Matos Mar tentou analisar e entender os problemas da urbanização da "Gran Lima" (Figura 1). No entanto, uma das primeiras observações que ele fez nesse trabalho é que essa forma de ocupação do território havia surgido a partir de diversos fatores e era um fenômeno comum a vários países da América Latina e, no caso da América do Sul, era denominado de formas diversas como: favelas, *cantegriles*, *barrios proletários*, *villas miséria*, *barrios brujas* etc[7]. Lembremos ainda que foi em 1950 que foi realizado o "Censo das Américas" cujos resultados deram um panorama sobre a situação da urbanização latino-americana[8].

---

4 Apesar de que esses encontros foram realizados a cada dois anos a partir de 1958, foi a partir do V Seminário que a temática aqui abordada vem à tona. A escolha pelo recorte temporal (1964-1979) relaciona-se com a pesquisa "Brasil, décadas de 1960 e 1970: novas visões, novos agentes e novas propostas para a construção da cidade brasileira" que atualmente vem sendo desenvolvida, sob a nossa coordenação, na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA) com apoio dessa Universidade e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB).

5 Esta posição também ocorreu em relação ao arquiteto peruano Eduardo Neira Alva. Ao respeito ver: José Carlos Huapaya Espinoza, "Eduardo Neira Alva. Aportes profesionales para el debate sobre el desarrollo territorial y la ecología urbana en América Latina, 1961-1998", *Anais do XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Belo Horizonte: ANPUR, 2015.

6 Devemos ressaltar, também, os estudos sobre o tema dirigidos por Carlos Paz Soldán e publicados no livro *Lima y sus suburbios* (1957) e os de William Mangin desenvolvidos nas décadas de 1950 e 1960.

7 José Matos Mar, *Estudio de las barriadas limeñas (1955)*, Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos/ Facultad de Ciencias y Letras Humanas/Departamento de Antropología, 1966.

8 A partir da década de 1960, iniciam-se uma série de pesquisas que tentam dar conta do processo de ocupação territorial não só a partir de estudos de caso (por país), mas também na escala continental.

Porém, algumas caraterísticas apontadas por ele foram relevantes: após de estabelecidos esses assentamentos organizavam-se em associações comunitárias; neles encontravam-se representantes de todo o país, por essa razão se constituíam em verdadeiros "mosaicos nacionais" e; tendiam a se agruparem para formar uma *Confederación General de Barriadas*[9]. Posteriormente, em *Urbanización y barriadas en América del Sur* (1968), Matos Mar além de identificar esses mesmos aspectos em diferentes contextos da região, acrescentaria que suas caraterísticas de organização lhes permitiam defender-se e reivindicar o reconhecimento de seu bairro e a propriedade do lote que ocupavam; que através da autogestão e ação coletiva conseguiam infraestrutura básica e; ressaltava a evolução gradual da moradia nesses agrupamentos[10]. Quer dizer, apesar do evidente problema politico, social e econômico que representavam para as cidades latino-americanas, ele destacava, também, seus aspectos positivos diante dos desafios de adaptação de seus componentes na vida urbana.

A partir desse momento, como afirma Ludeña, os assentamentos precários se converteram em "casi en un objeto de culto o experiencia emblemática" para uma série de investigadores que buscavam e estudavam "formas alternativas de hacer ciudad" frente à crise do movimento moderno[11]. De fato, a ideia de que deviam ser aproveitadas as vantagens dos assentamentos precários como solução ao problema da moradia para a classe menos favorecida passou a ser defendida por John F. C. Turner após as pesquisas que realizara em Lima desde o final da década de 1950[12]. Os resultados das mesmas tiveram grande repercussão mundial após o artigo *Dwelling resources...* (Figura 2) e, posteriormente, depois da publicação de seu livro *Vivienda. Todo el poder para los usuarios* (1976)[13]. Para Turner, os "profesionales en general" cometiam "suicido profesional" ao ignorarem ou desconhecerem essas "urbanizaciones espontáneas"[14].

---

9 Matos Mar, *op. cit.*, p. 14. Essa posição foi defendida no *Seminario sobre problemas de urbanización en América Latina* organizado por Philip M. Hauser, em 1959, com patrocínio da ONU, CEPAL e UNESCO.

10 José Matos Mar, *Urbanización y barriadas en América del Sur*, Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1968, pp. 212-213.

11 Wiley Ludeña Urquizo, "Barriadas y ciudad. Crítica de la razón urbana. Ponencia presentada en la Jornada académica internacional", Medellín, 2012. Disponível em https://www.yumpu.com/es/document/view/13503839/barriadas-y-ciudad-critica-de-la-razon-urbana-universidad- [Data de consulta: 14 de setembro de 2016].

12 Turner chegou ao Peru através do arquiteto peruano Eduardo Neira Alva em 1958. Seus primeiros estudos sobre os assentamentos precários e sobre arquitetura espontânea foram realizados na cidade de Arequipa junto a Neira. Ver: Huapaya Espinoza, *Ibid*.

13 Os estudos de Turner coincidiram com aqueles realizados pelo arquiteto Adolfo Córdova (1958), que defendia que o problema da moradia no Peru não podia ser enfrentado como uma questão quantitativa, mas, como uma questão qualitativa. Ver: José Carlos Huapaya Espinoza, *Fernando Belaunde Terry y el ideario moderno. Arquitectura y urbanismo en el Perú entre 1936 y 1968,* Lima: Editorial Universidad Nacional de Ingeniería/Editorial Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes, 2014, p. 343.

14 John F. C. Turner, "El profesional y el desconocimiento de la urbanización espontánea", *Actas del XII Congreso Panamericano de Arquitectos*, Bogotá: Editorial Pax, 1968, pp. 75-79.

Em torno desses intensos debates, concretizou-se em Lima, em 1969, o *Proyecto Experimental de Vivienda* (PREVI), concurso internacional auspiciado pelas Nações Unidas, o qual se converteu em paradigma de estudos e propostas para moradia de baixo custo para a América Latina[15]. Apesar de que com esse projeto não se pretendia dar solução ao problema da moradia, constituiu-se em um laboratório onde foram ensaiadas diversas experiências e novos conceitos de *design* e tecnologias de construção[16]. A experiência do PREVI para Ballent[17], apesar das opiniões controversas sobre seus resultados, pode ser considerado como um dos poucos exemplos em que o problema da moradia no Terceiro Mundo tentou assumir outra visão, baseada na aproximação e entendimento das reais necessidades da população menos favorecida onde a "fuerte presencia objetual" das propostas ocupavam um segundo plano.

Diversas instituições no âmbito latino-americano que atuaram e centraram suas discussões em torno da habitação social, do urbanismo e do planejamento voltaram seu interesse, umas mais e outras menos, para esse fenômeno convertendo-o em tema de discussão como no caso dos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos[18] e dos Encontros da *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP) como veremos a seguir.

Os encontros da SIAP: discussões e torno dos assentamentos precários

Ao contrário dos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos que se constituíram em um fórum especializado formado, basicamente, por arquitetos, os encontros da *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP) foram formados, também, por urbanistas, engenheiros, sociólogos, administradores, educadores, economistas, advogados etc., ou seja, a partir de um viés multidisciplinar. Essa particularidade estimulou e possibilitou discussões mais ricas na medida em que convergiram diversos olhares em temas comuns[19].

---

15 A participação de personalidades reconhecidas mundialmente (Aldo Van Eyck, James Stirling, Josic Candillis Woods, Christopher Alexander, Herbert Ohl, Kiyonori Kikutake, Carlos Jara e Atelier 5) foi decisiva para a "inmensa repercusión a la operación y la organización internacional patrocinante" (Ver: Anahí Ballent, "Learning from Lima. PREVI, Perú: habitar popular, vivienda masiva y debate arquitectónico, 1945-1970", *Block. Revista de Cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio*, Buenos Aires, n. 6, mar. 2004, p. 86-95). Desse conjunto, podemos ressaltar os estudos dos 67 *patterns* (princípios gerais de design) elaborados por Christopher Alexander os quais ganharam, também, repercussão internacional.

16 Ver: Luis Cabello Ortega, "Urbanismo estatal en Lima Metropolitana. Las urbanizaciones populares, 1955-1990", *Ur[b]es*, Lima, n. 3, jan./dez. 2006, p. 83-110 e; Raquel Barrionuevo de Machicao, "El Proyecto Experimental de Vivienda (Previ). Concepción, desarrollo, análisis de resultados y perspectivas", *Wasi. Revista de estudios sobre vivienda*, Lima, v. 1, n. 1, 2004, p. 133-149.

17 Ballent, *Ibid*.

18 Ao respeito, ver: Marco Aurélio A. de F. Gomes e José Carlos Huapaya Espinoza, "Olhares cruzados: visões do urbanismo moderno na América do Sul, 1920-1960", *Urbanismo na América do Sul: circulação de idéias e constituição do campo, 1920-1960*, Salvador: EDUFBA, 2009, p. 13-39.

19 Ver: Huapaya Espinoza, "Reflexões sobre a ...", 2015, p. 72.

A análise das temáticas propostas em cada um dos encontros mostra que a partir da década de 1960 até meados da década de 1970[20], parte dos interesses voltou-se para questões relacionadas à cidade e, mais especificamente, à situação dos assentamentos precários. Esse interesse pode estar relacionado, por um lado, justamente, com a repercussão mundial das teorias de Turner e, pelo outro, pelo aporte de profissionais vinculados à SIAP que tinham como objeto de pesquisa o fenômeno da urbanização latino-americana como foi o caso de Jorge Enrique Hardoy. Apesar de que não foram encontradas referências da participação efetiva de Turner nos encontros da SIAP (nem da sua eventual filiação a essa organização) é possível estabelecer ou identificar alguns ecos de seu pensamento permeando debates específicos. Outra observação, no entanto, tem a ver com o espaço reservado para essa temática que, grosso modo, foi pontual e, geralmente, formou parte de subtemas específicos.

A primeira referência encontrada aos assentamentos precários foi no VI SIAP realizado em Caracas em novembro de 1966 (Figura 3). O tema do evento foi "Hacia una Política de Integración para el Desarrollo de la América Latina" e foi estruturado em quatro Comissões. Na Comissão III (Sociología del Desarrollo) foi contemplado o subtema 2 "Urbanización y Desarrollo". O objetivo do mesmo foi o de confrontar o fenômeno da urbanização, que refletia, segundo os encontros, "o crescimento demográfico explosivo, a distribuição territorial da população e os fatores de produção"[21] caraterísticos da cidade latino-americana.

O VII SIAP realizado em Lima em outubro de 1968 é no mínimo interessante já que naquele momento o arquiteto peruano Fernando Belaunde Terry participou do evento como membro fundador e presidente do país. São pouco conhecidas as desavenças entre Belaunde Terry e Turner[22], porém, sabe-se, por exemplo, que o primeiro manteve-se à margem dos aportes de Turner e que este, por sua vez, considerava Belaunde Terry como um "nice chap but a terrible president"[23]. As discussões giraram em torno do tema "América en el año 2000" e foi estruturado em quatro Simpósios. No quarto destes intitulado "La nueva Cultura", dirigido por Harvey Perloff[24], foi apresentada a comunicação "La ciudad y el campo en América Latina. Un análisis en las relaciones sociales y económicas" de Jorge E. Hardoy e; também, foi organizada a *Mesa*

20 Esse período corresponde aos VI (1966), VII (1968), VIII (1970), IX (1972) e X SIAP (1974).

21 "VI Congreso Interamericano de Planificación", *Planificación Desarrollo. Newsletter*, San Juan, v. III, n. 40, 1965, p. 4.

22 Huapaya Espinoza, *Fernando Belaunde Terry…*, 2014, p. 268.

23 Entrevista a John Turner realizada por Roberto Chavez, Julie Viloria e Melanie Zipperer, em 11 set. 2000, na sede do Banco Mundial, Washington. Site oficial do Banco Mundial. Disponível em http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTURBANDEVELOPMENT/EXTUSU/0,,contentMDK:20248511~menuPK:512857~pagePK:148956~piPK:216618~theSitePK:341387,00.html [Data de consulta: 14 de setembro de 2016].

24 A ideia era que fossem discutidos alguns de seus trabalhos então bastante influentes, no entanto, ele acabou não comparecendo ao encontro. Ver: "Noticias de la Secretaría General", *Correo Informativo. Newsletter*, San Juan, v. III, n. 5-6, 1968, p. 2.

Redonda sobre Demografía y Planificación na qual foi exibido um filme sobre marginalidade e urbanização cujo roteiro foi elaborado pelo arquiteto e demógrafo colombiano Ramiro Cardona[25].

O VIII encontro realizado em setembro de 1970 em Salvador/Bahia é, também, significativo já que marca, como indica a temática do evento "Evaluación y Perspectiva de la Planificación para el Desarrollo", uma preocupação por avaliar o conjunto de teorias defendidas/difundidas pela SIAP. Apesar de que é possível perceber que neste encontro os assentamentos precários tiveram, de fato, pouco espaço, no simpósio intitulado "Polos de Desarrollo" foram discutidos aspectos relacionados aos problemas de urbanização das cidades latino-americanas.

No IX e X encontros o tema volto à tona, desta vez, relacionando-o com o papel que os moradores exerciam na cidade e como agentes relevantes nos processos de urbanização, ou seja, o tema vinculou-se a questões políticas; isto pode ser notado, inclusive, nas temáticas abordadas "Políticas de Urbanización en América Latina" e "Política y Planificación para el Desarrollo", respectivamente. No IX SIAP realizado em setembro de 1972 em Bogotá foi organizado o subtema 6 (Urbanización y Cambio Social) o qual teve por objetivo discutir os câmbios urbanos e sociais nas cidades do continente, os conceitos de marginalidade e integração urbana, a situação dos assentamentos urbanos "no controlados", os programas e projetos inovadores de integração social urbana e, os Assentamentos Precários como instrumentos de câmbios sociais[26]. Já no X SIAP realizado em setembro de 1974 em Panamá, no Simpósio V (La Planificación de la Estructura Urbana) as discussões iniciadas no encontro anterior deram continuidade através do papel desempenhado pelos grupos sociais no processo de construção de planos urbanos, na influência das regiões metropolitanas, na descentralização versus concentração e, no planejamento de cidades intermedias e médias[27].

A Revista da SIAP e os assentamentos precários: por uma ampliação da experiência latino-americana

O panorama identificado nos encontros da SIAP contrasta com o significativo espaço dedicado à discussão sobre questões relacionadas ao problema e propostas para habitação social, às políticas de controle e planejamento das cidades e à situação dos assentamentos precários na Revista da SIAP[28]. A partir da análise dos conteúdos da revista é possível distinguir três períodos mais ou menos definidos.

---

25 "Noticias de la Secretaría General", *op. cit.*, p. 5.

26 "Noticias sobre Planificación y Desarrollo", *Correo Informativo. Newsletter*, Bogotá, v. 6, n. 1, 1972, p. 30.

27 "Planificación y Desarrollo", *Correo Informativo. Newsletter*, Bogotá, v. 8, n. 1, jan./fev. 1974, p. 20.

28 O primeiro número da revista apareceu em março de 1967. Até junho de 1979 foram consultadas as 44 edições publicadas. O autor agradece à historiadora colombiana Eulalia Hernández Ciro pelo acesso à coleção completa.

No primeiro período (1967 a 1968) chamam a atenção os artigos voltados especificamente para a solução dos problemas surgidos nos "limites" da cidade formal. De fato, ao contrário dos assentamentos precários que vão estar localizados, grosso modo, nas áreas periféricas, o que pode ser percebido é o interesse volta-se para a situação dos *tugúrios* localizados em áreas centrais. Em parte isto pode ter sido uma consequência do *Primer Seminário Nacional sobre Tugurios* realizado em dezembro de 1966 na Colômbia.

Porém, dois artigos que se complementam e que fecham esse período são representativos: "Nueva estrategia de la vivienda urbana" (n. 7, 1968) e "Desarrollo comunal y planificación urbana en América Latina" (n. 8, 1968) de John F. C. Turner e Francis Violich, respectivamente. No primeiro Turner centrou suas críticas aos projetos para moradia social, os quais, segundo ele, baseavam-se simplesmente em questões ligadas à "construcción de casas o de mejorar las existentes" que levavam, a mediano e longo prazo, aos mesmos problemas que se pretendiam enfrentar (Figura 4) e; às formas de intervenção dos governos em relação aos assentamentos precários. Em relação a estes últimos, Turner defendia a ideia de que não deveriam ser vistos desde um ponto de vista econômico, mas, social e que era necessário pensar em políticas baseadas no "suministro de la seguridad social (acomodación a bajos alquileres en el centro de la ciudad y propiedad inajenable en la periferia)". Já no caso do segundo artigo, em sintonia com Turner, Violich chamava a atenção para o significado dos assentamentos precários para as cidades; para ele representavam "un nuevo modo de auto-conducirse, y de energía colectiva, es lo que este tipo de población está mostrando e, inexorablemente, como consecuencia de ello, enteras nuevas comunidades están surgiendo". Nesse sentido, Violich defendia diante desse fenômeno que os governos optem por politicas afinadas com esse "potencial humano" com a finalidade de melhorar gradualmente o "ambiente social [e urbano] para así proporcionar una base más saludable al adelante económico que actualmente con tanta ansiedad están llevando a cabo gobiernos y entidades internacionales en América Latina". Ou seja, em ambos os casos se abordam temas que acabarão desdobrando-se em temas que serão abordados na década seguinte, em torno à população e ao médio ambiente.

O segundo período (1969 a 1975) é o que mais se aproxima às discussões dos encontros. Alguns temas merecem destaque: a participação social, a emergência de novos agentes urbanos e a ação urbana; como pode ser observado, todos esses temas foram centrais no IX e X SIAP. Por outro lado, o que fica claro é uma nova guinada em relação aos assentamentos precários que como vimos, vinha tomando corpo no período anterior. Do conjunto de artigos levantados podemos dar destaque ao informe final "Conclusiones y recomendaciones: asentamientos no controlados" (n. 13-14, 1970) resultado do *Seminario Mundial sobre Mejoramiento de Tugurios y Asentamientos no Controlados* realizado pelas Nações Unidas em Medellín, entre fevereiro e março de 1970. No documento recomendava-se, entre outros pontos, que os "programas de orientación" tinham que promover a participação social; a oferta de serviços (saúde, educação, lazer etc.) deveriam ser pensados na escala urbana e não como programas destinados a cobrir a demanda desses assentamentos o que, segundo o documento, acabaria "institucionalizando sua marginalidade" e; fomentava-se a criação de programas de melhoramento e integração dessa população á vida econômica e social urbana a partir da "participación de los líderes informales, carismáticos, surgidos de la comunidad envuelta".

Já no último período (1976 a 1979) identifica-se uma nova orientação das discussões por causa das repercussões do Hábitat I, organizado pelas Nações Unidas e realizado em 1976. De fato, percebesse que grande parte dos artigos publicados vão se focar ou abordar questões relacionadas aos "asentamientos humanos"[29]. Ao respeito, chama a atenção o artigo "Los Asentamientos Humanos en América Latina. Foco de problemas? Potencial de desarrollo?" (n. 50, 1979) de Guillermo Geisse G. Para Geisse a Conferência de Vancouver "popularizó y difundió por todo el mundo" um conceito que era, até esse momento, pouco conhecido e que acabou sendo relacionado com "qualidade de vida". Assim, para ele, justamente no período aqui definido, supera-se a "distinción arbitraria y dicotómica entre urbano y rural y sus supuestas equivalências, moderno-tradicional, desarrollo-subdesarrollo". Isto, em parte, pode explicar o pouco interesse na publicação de artigos sobre "assentamentos precários" uma vez que os problemas das cidades contemporâneas passaram a serem entendidos na sua totalidade e não através de fenômenos específicos.

Considerações finais

Os aportes da SIAP para a discussão sobre os "assentamentos precários" podem ser entendidos a partir de, no mínimo, três aspectos. Primeiro: apesar de serem espaços diferenciados de debates, tanto nos encontros quanto na revista é possível notar que foi no período que vai do final da década de 1960 até meados da década de 1970 que essas questões tornaram-se mais presentes, e nesse sentido, é curioso que esse período coincida, por um lado, com a instalação em vários países latino-americanos de governos militares e, pelo outro, com o fim da Aliança para o Progresso (1970); Segundo: O estudo das temáticas abordadas em ambos os casos mostra-nos os interesses, preocupações e alternativas pensadas/propostas pelos profissionais latino-americanos como forma a enfrentar a problemática particular da região e; Terceiro: foi de caráter decisivo para o entendimento desses problemas a frutífera contribuição de profissionais de todo o continente para pensar e repensar o enfrentamento dessa problemática o que se constata a partir de uma série de publicações referenciais usadas, ainda hoje, para a compreensão desse período.

29 Segundo Geisse, a noção de "Assentamentos Humanos" era mais inclusiva do que "Cidade". Nela, incluíam-se "todos los subconjuntos espaciales de población y todas las posibles relaciones entre ellos".

CONDENSADOR DE IDEALES: LA UNIDAD VECINAL EN LATINOAMÉRICA 1945 -1980

SHARIF S. KAHATT

Departamento de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica del Perú (Arquitectura PUCP)

skahatt@pucp.edu.pe

RESUMEN: Entre 1940 y 1980, Latinoamérica se convirtió en un laboratorio de arquitectura y urbanismo moderno, en donde el concepto de la **unidad vecinal** fue el instrumento catalizador de muchos planes y proyectos. La capacidad de "adecuarse" a las distintas y radicales circunstancias políticas, económicas, ideológicas y sociales, ha hecho de esta idea, un condensador de ideales y una herramienta de desarrollo colectivo.

La Unidad Vecinal en Latinoamérica, es también un fenómeno particular que se basa en la absorción, adaptación, y transformación de una serie de ideas similares que vienen de distintos contextos, en busca de un mismo ideal, el bienestar común. Y es particularmente en Latinoamérica, en la construcción de su modernidad, que se fusionan, y cobran un sentido nuevo en la creación de una nueva urbanidad, y una nueva cohesión social.

Su éxito continental, no sólo radica en haber sido un concepto urbano válido para las visiones e interpretaciones capitalistas, socialistas y de "no alineados" durante la guerra fría, sino que además, en sus distintas encarnaciones, es un concepto que incluso integró la crisis, la incertidumbre y la precariedad intrínseca de la región.

El texto plantea un periplo por las de las ideas e ideales de la arquitectura y el urbanismo moderno transatlántico que se han unido a la cultura arquitectónica latinoamericana para coagular esta idea urbana; y a la vez, un recorrido por los principales ejemplos de las unidades vecinales de ciudades como Lima, Caracas, Bogotá, México DF, Rio de Janeiro, Santiago, Buenos Aires, entre otras capitales de la región, que han dado forma al concepto de la Unidad Vecinal en su proceso de modernización de estas naciones.

PALABRAS CLAVE: unidad vecinal, modernización urbana, vivienda colectiva moderna.

> *… la unidad vecinal no es un fin en sí mismo, es solo un medio hacia el objetivo final. Es una herramienta del urbanismo para ayudar a crear tipos de habitación que sean colectivos y agradables, un módulo práctico a mano para ser usado en el planeamiento orgánico de comunidades más grandes, una prescripción efectiva para ser usada para prevenir y curar un desperdiciado y negligente crecimiento urbano.* J. L. Sert

Entre 1940 y 1980, Latinoamérica se convirtió en un laboratorio de arquitectura y urbanismo moderno, en donde el concepto de la **unidad vecinal** fue el instrumento catalizador de muchos planes y proyectos. La capacidad de "adecuarse" a las distintas y radicales circunstancias políticas, económicas, ideológicas y sociales, ha hecho de esta idea, un condensador de ideales y una herramienta de desarrollo colectivo.

El concepto de ***unidad vecinal*** se puede definir como un conjunto de edificios de vivienda de distinta tipología, edificios cívicos, comerciales organizados alrededor de espacios públicos y articulados para generar un ambiente ciudadano ideal, es decir, un desarrollo que provee de servicios y necesidades básicas de comercio, educación y entretenimiento a escala humana, y que genera su propia urbanidad en la configuración espacial y sus articulaciones con el paisaje y/o la ciudad.

Igualmente, se puede decir que su éxito continental, no sólo radica en haber sido un concepto urbano válido para las visiones e interpretaciones capitalistas, socialistas y de "no alineados" durante la guerra fría, sino que además, en sus distintas encarnaciones, es un concepto que integró la crisis, la incertidumbre y la precariedad intrínseca de la región. En ese sentido, la inclusión del crecimiento progresivo —e incluso la autoconstrucción— ha sido un fenómeno único, que ha convertido a la unidad vecinal latinoamericana en un agente de desarrollo urbano.

Hay que apuntar, que la Unidad Vecinal en Latinoamérica, es un fenómeno particular que se basa en la absorción, adaptación, y transformación de una serie de ideas similares que vienen de distintos contextos, en busca de un mismo ideal, el bienestar común. Y es particularmente en Latinoamérica, en la construcción de su modernidad, que se fusionan, y cobran un sentido nuevo en la creación de una nueva urbanidad, y una nueva cohesión social.

En ese sentido, el texto plantea un periplo por las de las ideas e ideales de la arquitectura y el urbanismo moderno transatlántico que se han unido a la cultura arquitectónica latinoamericana para coagular esta idea urbana; y a la vez, un recorrido por los principales ejemplos de las unidades vecinales de ciudades como Lima, Caracas, Bogotá, México DF, Rio de Janeiro, Santiago, Buenos Aires, entre otras capitales de la región, que han dado forma al concepto de la Unidad Vecinal en su proceso de modernización de estas naciones.

1_ Lo político

Contrariamente a la historiografía urbana y arquitectónica occidental que centra la mirada en Europa y Norteamérica, el libro *A decade of new Architecture*[1] de 1947, pone en evidencia que las obras y proyectos de mayor relevancia para la arquitectura moderna estaban en América Latina. Se puede afirmar no solamente por que ocupan más de la mitad de la lista de proyectos mostrados, sino porque además exponían el valor de la arquitectura pública en mejorar las condiciones de vida urbana en los países de lo que se llamaría dos años más tarde, el "tercer mundo".[2]

De ahí en adelante, y bajo el liderazgo norteamericano en la región, muchos países "aliados" en América Latina no renunciaron a sus aspiraciones políticas de mostrar un proyecto de "emancipación" de las potencias mundiales, en términos culturales y económicos. Por ello, los gobiernos se querían mostrar fuertes a través de grandes obras populistas en las capitales, y para ello, la vivienda colectiva se encontraba entre los principales instrumentos de implementación de sus discursos sociales y de su nueva identidad.

En las dos décadas siguientes de la posguerra, se iniciaron y desarrollaron junto a varias reformas sociales y laborales como el voto femenino, las ocho horas de trabajo, y otros derechos fundamentales que se alcanzaban lentamente en los países del sur. Además, se iniciaron programas nacionales de infraestructura educativa, de salud, recreación y vivienda colectiva popular, donde destacan los conjuntos de vivienda del Taller del Banco Obrero de Caracas (TABO), la Corporación Nacional de Vivienda en Lima (CNV), Dirección General de Pensiones Civiles y el Fondo de Operación y Financiamiento Bancario de la Vivienda en México DF, la Caja de Habitación Popular o la Corporación de la Vivienda en Santiago de Chile (CORVI), entre otros. Es en ese contexto que emerge y se consolida el concepto de *unidad vecinal* en toda la región. Adoptado, transformado, y adaptado a la realidad de las ciudades por los distintos arquitectos latinoamericanos, se puede decir que todos compartieron el objetivo común de "proyectar una vida urbana ideal", y con ello, se produjo nuevas formas urbanas y nuevas formas de urbanidad.

Estas década de 1950 y 1960s, estuvieron marcadas por las tensiones generadas por la guerra fría, y luego por la iniciativa del gobierno norteamericano liderado por John F. Kennedy que relanzó sus tácticas continentales (como hizo Roosevelt tres décadas atrás frente al temor de los nazis) para promover la "hermandad continental" entre todos los miembros de la OEA. A través de un paquete de nuevas políticas económicas de corte social, se estableció la *Alianza para el Progreso*[3], y con ello, un nuevo orden sociopolítico continental que ayudó a cohesionar las

---

1 Siegfried Giedion, *A decade of new Architecture*, Zürich: Girsberger, 1951. Esta publicación hace un recuento de proyectos y obras de arquitectos asociados al CIAM a inicios de la posguerra.

2 Arturo Escobar, *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World*, Princeton: Princeton University Press, 1995.

3 El programa fue iniciado en 1961, frente a los embajadores de América Latina, en el Salón Este de la Casa Blanca. El presidente Kennedy presentó un plan de 10 puntos a favor de un "amplio esfuerzo de

políticas de vivienda popular colectiva estatal en las grandes ciudades.

La propuesta de apoyo de la *alianza* tenía como objetivo una progresiva modernización de los países siguiendo el modelo de "desarrollismo" norteamericano (capitalismo e industrialización) para reducir las diferencias sociales y económicas que podrían terminar en golpes de estado y gobiernos revolucionarios de izquierda estigmatizados por la guerra fría.[4] Por ello, como han apuntado por varios historiadores, la modernización que promovían las políticas de la Alianza para el Progreso era vista con desconfianza por muchos latinoamericanos, por ser un proceso lineal, y con el temor de que las tecnologías y valores culturales modificarían la sociedad tradicional.[5]

Igualmente favorable para el fenómeno de la construcción de estas propuestas de gran escala, fue particularmente positivo el contexto político latinoamericano que dio origen a estas obras. Los gobiernos de turno de Argentina, Perú, Colombia, Chile, eran bastante populistas y buscaban crear una nueva imagen de país, construir la idea de un país moderno, eficiente y renovado, y para ello, habitar "el espacio moderno" —doméstico y urbano— era fundamental.

2_ Lo social

En octubre de 1947, mientras se celebraba en Lima el Congreso Panamericano de Arquitectos, se encontraban en construcción la gran Unidad Vecinal N.3 en Lima, así como el Centro Urbano Presidente Alemán, en México, y Pedregulho en Rio, entre otros importantes conjuntos de vivienda estaban siendo proyectados. Por ello, resulta fácil suponer lo natual que debió haber sido acordar entre las conclusiones más importantes del evento, la recomendación efusivamente a todos las oficinas de los estados de la construcción de unidades vecinales —dentro de planes de desarrollo urbano (modernos).[6]

Promovidas por el entonces diputado Arquitecto (y futuro presidente peruano) Fernando Belaunde, las conclusiones del congreso estuvieron guiadas por el empuje desarrollista de esos años que se materializaba en la rápida urbanización y en el agravado déficit de vivienda popular.

---

cooperación, sin paralelo en la magnitud y la nobleza del propósito, para satisfacer las necesidades básicas de techo, trabajo y tierra, salud y escuela para los pueblos americanos". (IIP Digital, http://iipdigital.usembassy.gov).

4 Ver "Declaración de los presidentes de América. Reunión de jefes de Estados americanos", Punta del Este, Uruguay, del 12 al 14 de abril de 1967. En esta declaración los jefes de Estado acuerdan las políticas de democracia, vivienda, educación y salud para la región y la Alianza para el Progreso. http://www.summit-americas.org

5 Carlos Contreras, Marcos Cueto, *Historia del Perú contemporáneo* , Lima: IEP – Fondo Editorial PUCP, 2007

6 Ver "Conclusiones aprobadas por el VI Congreso Panamericano de Arquitectos", *El Arquitecto Peruano*, 1947, N.123

De ese modo, la Unidad Vecinal emergió como una panacea continental para los arquitectos, que esperaban que los gobiernos sean capaces de resolver la crisis de la vivienda con grandes proyectos urbanos, los cuales proveerían de justicia y paz social en los pueblos de América, luego de la finalización de la gran guerra.

La rápida difusión de esta idea, tiene que ver con la confianza que tenían los arquitectos en la capacidad de transformación social del urbanismo moderno, así como en las nuevas técnicas constructivas modernas que prometían eficiencia, rapidez y resistencia en la arquitectura de la vivienda. Estas ideas, estaban asociadas directamente, a proyectos como los Siedlung en Alemania de Weimer, los Greeenbelt towns del New Deal, el *mikrorayon* en la antigua Unión Soviética (URSS), *work unit* en China, y los Newtowns propuestos para Londres por Patrick Abercrombie, todos ellos, deudores de las ideas del *Garden City* de E. Howard y su reinvención norteamericana hecha por Clarence Perry y proyectada por C. Stein y H. Wright para los suburbios americanos.

El concepto de ciudad-jardín de Howard nació del reformismo inglés que buscaba una mejor calidad de vida para la sociedad industrial, la cual vivía hacinada entre la contaminación y falta de contacto con la naturaleza, o de lo contrario, afectada por los problemas de aislamiento social y cultural que significa vivir en el campo. Howard se vio influido tanto por las ideas «utópicas» de comunidades aisladas propuestas en Europa y en Norteamérica, como respuesta a las penosas condiciones de vida de los obreros de las nuevas industrias.

Los modelos de *garden city plasmados en* Letchworth (1902) y Welwyn (1919) cerca a Londres, influyeron notablemente tanto en el concepto de *neighborhood unit* norteamericano, como en el *Siedlung* germano y todas las interpretaciones posteriores. Por un lado, en Norteamérica, el desarrollo y transformación de la idea en *neighborhood unit* se dio principalmente en el área de Nueva York, en el trabajo de Clarence Stein a finales de los años veinte, aunque es igualmente relevante la casi simultánea teorización de esta idea por Clarence Perry.[7]

La sistematización del planeamiento y ordenación que ofrecía la teoría del *neighborhood unit* de Perry, en la que utiliza la obra inacabada de Radburn proyectada por Clarence Stein y Henry Wright, deja constancia de la búsqueda de modelos residenciales comunitarios en el tiempo y lugar. Tanto las teorías de Perry como los proyectos de Stein presentaron soluciones en conjunto de funciones urbanas basadas en la interacción social, con tipologías que buscan en su definición y celebran en su organización la vida comunitaria.[8]

---

7 Clarence Perry, *Housing for the Machine Age*, Nueva York: Fundación Russell Sage, , 1939; Perry, Clarence *The Neighborhood Unit, a Scheme of Arrangement for the Family-life Community*. Volumen 1 de la colección *Early Urban planning 1870-1940,* Nueva York: Routledge-Thoemmes Press, (1998[1929]).

8 Igualmente, el concepto de *neighborhood unit* también apareció como tema central de debate en las revistas de la arquitectura norteamericana como *Architectural Record*, *Pencil Points* y, especialmente en *Architectural Forum*.

Por otro lado, los jefes de los planes urbanos de vivienda y urbanismo de estas ciudades de Frankfurt y Berlín, Ernst May y Martin Wagner, utilizaron estas ideas, aunque estos conjuntos de vivienda se ubicaran muy cerca o adyacentes a su lugar de trabajo para evitar largos trayectos de transporte. Ese es el caso de Siemensstadt en Berlín, uno de los conjuntos de vivienda obrera más importantes, donde se muestran amplios espacios verdes entre los volúmenes geométricos y estandarizados de vivienda mínima diseñados por Walter Gropius, Hans Sharoun, entre otros.

Incluso en las publicaciones del CIAM, el concepto de *neighborhood unit*, aparecían como una idea "sintética" de las experiencias de conjuntos de vivienda moderna discutidos en diversos congresos del CIAM.[9] Por ello, se puede deducir fácilmente, que fueron seguidas por arquitectos latinoamericanos, que a partir de las ideas seminales de Howard y Perry y sus versiones contemporáneas, reinterpretaban estos modelos de acuerdo a sus propias necesidades culturales y circunstancias socioeconómicas que daban forma a estos nuevos proyectos de crecimiento de la ciudad.

Pero la idea del *neighborhood unit* en EE.UU. alcanzó la consagración e influencia mundial, al ser utilizada como la base para el programa de construcción de nuevos barrios en los suburbios de las principales ciudades norteamericanas, bajo el nombre de *greenbelt towns* dentro de las políticas de recuperación económica del *New Deal*. De estos, los ejemplos más importantes son el Greenbelt, en Maryland, cerca de Washington DC; el Greendale en Wisconsin, a las afueras de Milwaukee, y el Greenhills en Ohio, cerca de Cincinnati.[10]

Igualmente importante para los planes de vivienda masiva en América Latina fueron los *newtowns* ingleses, que marcaron la arquitectura *brutalista* de posguerra, y consolidaron la idea de hacer ciudades satélites en base a grandes obras promovidas por los estados, alrededor de las grandes metrópolis emergentes, como el caso de desarrollos de gran escala como Nonoalco-Tlatelolco en México DF (para 10,000 familias), Ciudad Satélite de Ventanilla en Lima (para 20,000 familias), entre otras conjuntos masivos. Todas estas experiencias se convirtieron rápidamente en parte de la cultura universal de la arquitectura y el urbanismo en las décadas siguientes a 1940 y se reformularon e interpretaron hasta entrados los años 1970s, cuando la crisis del petróleo detuvo el modelo expansionista de posguerra, y la autoría total de los arquitectos en el proceso de construcción de la ciudad.

3_ Lo formal

En todo este lapso de casi cuatro décadas, la arquitectura de la vivienda colectiva estatal fue el instrumento de propaganda más efectivo en el proceso de modernización de los estados

9 Ver, Josep Lluís Sert & CIAM, *Can Our Cities survive?*, Cambridge: Harvard University Press, 1942; Jaqueline Tyrwhitt, Josep Lluís Sert, Ernesto N. Rogers (eds.), *CIAM 8: The Heart of the City,* Londres: Lund Humphries

10 Clarence Stein, *Towards New Towns for America,* Nueva York: Reinhold, 1957.

americanos. Entre finales de las décadas de 1940 y mediados del 1960s se construyeron varios conjuntos de viviendas de gran impacto urbano y social en toda Latinoamérica, con grandes importantes réditos políticos para los gobernantes de turno, muchos de ellos, liderados por militares al mando de dictaduras, tanto de izquierda como de derecha.

En la mayoría de estas obras, hubo una doble intención: Por un lado, se trató de hacer de la vivienda colectiva un objeto de reivindicación social y homenaje a las masas trabajadoras y, por el otro, de asociar su gobierno a colosales obras para quedar inmortalizado junto a estas. En todos los casos los promotores buscan convertirse en mitos y, eventualmente, formar parte de la memoria de los pueblos.

En busca de esta monumentalización de la vivienda colectiva social, se pueden nombrar distintos conjuntos: Pedregulho y Barra (Affonso Reidy, 1947-1952) en Rio de Janeiro; El Paraíso, 2 de Diciembre (23 de enero) y Cerro Piloto (de Carlos R. Villanueva, TABO) en Caracas; y Presidente Alemán y Presidente Juárez (de Mario Pani) en México DF, por nombrar los más importantes.

Además, hay otros importantes conjuntos de vivienda menos difundida pero de similar impacto y ambición político-social: Matute, Mires y Rímac (Santiago Agurto/CNV 1951-53) y San Felipe (1962-68/ JVN) en Lima; los conjuntos 17 de Octubre (de Carlos Coire, 1948) y Los Perales (1950) en Buenos Aires; la Unidad Vecinal Portales (de Bresciani, Huidobro y Castillo, 1956-1964) en Santiago de Chile; y el Centro Urbano Antonio Nariño y el barrio los Alcázares (Jorge Gaitán, 1949) en Bogotá, entre otros.

Todas estas unidades vecinales coindicen con los principios urbanos que se fueron forjando en las primeras y más importantes unidades vecinales, y que se habían nutrido de las recomendaciones de Perry que claramente anotaba en su teoría.[11] Perry asigna el primer punto al tamaño, el cual está determinado por la población que puede ofrecer educación para sus niños En principio, 1000 familias para que puedan haber (al menos) los mismos niños, que era lo que él consideraba adecuado para el buen funcionamiento de una escuela promedio. El segundo está dedicado a los bordes, el cual debe estar rodeado por calles abiertas con tráfico rápido, de fácil acceso, y salida a las conexiones con la ciudad.

El tercero se centra en los espacios abiertos, los cuales se deben proveer un sistema de pequeños parques y zonas de juegos, indispensables para la salud mental y física en la ciudad moderna, donde está todo dominado por la tendencia a la industrialización. Los puntos cuatro y cinco estaban dedicados a la dotación de locales institucionales, servicios y espacios comerciales: los primeros deben tener ubicaciones privilegiadas en accesos y centralidad, en tanto los segundos y terceros deben estar en los bordes y extremos del conjunto con buen acceso.

Finalmente, el sexto y último punto se concentra en el sistema de caminos internos peatonales, los cuales nunca deben ser interrumpidos por el tráfico vehicular. Este punto, invita al paseo

11 Clarence Perry. 1929.

diario para el acceso a los edificios públicos y espacios institucionales, que en su amplitud espacial ayudan a la monumentalidad creada alrededor de estas obras. Ya sea por los retiros y áreas verdes que se ofrecen en la mayoría de estos conjuntos, o la escala que responde a grandes volúmenes de habitantes, en todos estos complejos hay un afán de monumentalización de la arquitectura.

Se pone tanto empeño en la solución a la vivienda colectiva como en proyectar una obra significativa de representación del Estado y el gobierno en la modernización de vida social de estas naciones. Así, las unidades vecinales se multiplicaron por todas las capitales buscando "consagrar" a sus gobernantes, así como intentando solucionar —inútilmente— la crisis de vivienda popular.

Después de casi dos décadas de estos programas de vivienda, el déficit de vivienda no había hecho sino agravarse. Las migraciones internas en busca de las oportunidades de desarrollo social, se convirtieron en el denominador común, y con ello, los barrios marginales, el instrumento de urbanización y acceso a la vivienda más efectivo de la región.

De acuerdo a los datos de urbanización en Latinoamérica de Alan Gilbert, el crecimiento de población urbana creció de forma vertiginosa, de poco más de 100 millones en 1930s a 425 millones de habitantes hacia 1980s. Los habitantes urbanos de América Latina habían pasado de ser casi el 25% en la década de 1930 al casi 75% en la década de 1990.[12] Sin haber podido implementar sus planes de crecimiento e infraestructura en la mayoría de casos, América Latina había pasado de ser prácticamente una región urbana.

Dentro de este fenómeno de "vertiginosa urbanización", los *nuevos ciudadanos* no contaban con las mínimas condiciones de vida, es decir, se agudizaba la ausencia de los servicios de agua y desagüe, electricidad, transporte y espacios públicos. De este modo, los *barrios marginales* se convirtieron en el problema más urgente de enfrentar en el panorama político continental, antes que la frustración de sus pueblos termine en "otra" revolución.

En ese contexto, se recurrió a la estrategia de vivienda popular de bajo coste y gran impacto: las urbanizaciones de "lotes y servicios", aunadas a la autoconstrucción y la organización social. Con ello, se pasó de planear grandes obras de torres y barras de vivienda y bloques de servicios comerciales, educativos, y de recreación para miles habitantes, a trazar "lotes" para viviendas, y asignar espacios para "servicios", previendo en la organización la futura construcción colectiva de colegios, mercados, iglesias, parques, entre otros espacios de desarrollo urbano y social.

De ese modo, hacia finales de 1960s se dejó de aspirar a producir grandes unidades vecinales en la mayoría de países de la región. Durante la década siguiente, fueron pocos los proyectos de unidades vecinales promovidas por los estados. Se puede encontrar algunos pocos ejemplos como

12 Ver, Miguel Villa y Jorge Rodriguez, "Demographic trends in Latin America's metropolises, 1950-1990", en Alan Gilbert, *The Mega-city in Latin America,* The United Nations University, Tokyo, 1996

Villa Soldati en Buenos Aires, o Unidad Habitacional el Rosario en México DF, que respondieron a promesas políticas o "representaciones de modernidad", aunque ya sin la esperanza real de pensar que podían resolver la vivienda colectiva popular.

En esos años, aparecieron los proyectos de mejoramiento y saneamiento de barrios marginales en ciudades como Rio, Sao Paulo, Lima, Caracas, Bogotá para palear sus pésimas condiciones habitacionales y mejorar su conectividad al resto de la ciudad. Hoy se puede entender el inicio de la década de 1980, la llamada "década perdida", como el momento de la disolución total de los programas de vivienda estatal, y el periodo de mayor rechazo al proyecto modernizador que había guiado el desarrollo socioeconómico de la región.

4_ Lo permanente

En estas décadas de trabajo, experimentos y revisiones constantes para alcanzar el desarrollo social adecuado a las limitaciones materiales y económicas, se consolidó el concepto de Unidad Vecinal en Latinoamérica, como el condensador de ideales que permite el desarrollo de distintas ideas. De ese modo, la unidad vecinal se ha convertido *un marco* para el desarrollo de los ideales de vida urbana moderna, que ha permitido experimentar en las distintas ciudades, nuevos modelos de vida urbana.

El concepto de unidad vecinal, como hemos visto, se ha transformado permanentemente, y h acumulado experiencias, evolucionando tipologías, formas urbanas, programas y actividades enraizándose en realidades particulares donde ha cobrado fuerza entre el imaginario colectivo moderno de los ciudadanos.

Por ello, la unidad vecinal se debe entender como un "*soporte*" conceptual en la vivienda y urbanización de cada uno de los países, no como un objeto reproducible *ad infinitum*. Por ello, ante la idea de que se diera la repetición indiferente de unidades vecinales en las ciudades como panacea universal a la vivienda popular, José Luis Sert advirtió del peligro ya a inicios de la década de 1950 en su informe a Naciones Unidas, donde expuso que la unidad vecinal es únicamente "una herramienta del urbanismo para ayudar a crear tipos de habitación que sean colectivos y agradables, un módulo práctico para palear el negligente crecimiento urbano".[13]

Para poder entender todos estos conjuntos en su real dimensión, es necesario conocer a profundidad los objetivos y las condiciones de donde emergieron estos proyectos, y prestar particular atención tanto a las intenciones de los arquitectos, sus influencias disciplinares y su entorno ideológico, político y social. Pero más allá de las circunstancias particulares a cada

13 Jose Luis Sert, 1951-53? The Neighborhood Unit. United Nations Dept. of Social Affairs, Housing and Town and Country Planning Section. Archivo Sert Special Collection, Harvard University, folder D100 (la traducción es mía).

conjunto, es importante notar que es una idea trascendental para el crecimiento urbano, que ha sido olvidada, tanto por la disciplina, como por las instituciones del estado. Sin embargo, a día de hoy, tiene un valor trascendental para poder formular nuevos conjuntos de vivienda en el crecimiento actual de las ciudades de la región.

La progresiva retirada de los gobiernos en la producción de vivienda colectiva, ha hecho que el mercado de la "industrial inmobiliaria" se encargue de la producción, auspiciada por los lineamientos liberales de la banca internacional señalados para esta región, y se encargue de producir "unidades de vivienda", que son en realidad, mercancía para *préstamos hipotecarios*. Frente a esta reificación de la vivienda, se hace urgente, que no sólo se recupere este concepto urbano para promover el desarrollo de la ciudad y un crecimiento controlado, sino que los gobiernos promuevan una producción de vivienda colectiva popular en la región que tengan los servicios y equipamientos necesarios, para una vida digna, y con ello, se produzca vida urbana.

A POLÍTICA HABITACIONAL DO SFH/BNH/COHABS NO QUADRO DA PRODUÇÃO LATINO-AMERICANA DE CONJUNTOS HABITACIONAIS: A CRÍTICA CONTEXTUALISTA E SUA REFERÊNCIA NO URUGUAI.

EULALIA PORTELA NEGRELOS

IAU-USP – Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

negrelos@sc.usp.br

RESUMEN: O regime militar no Brasil, de 1964 a 1985, formulou e executou marcante política habitacional com recursos do Banco Nacional da Habitação (BNH), extinto em 1986, e operação das Companhias de Habitação (COHABs), agentes promotores estatais nos âmbitos local e regional. A política de habitação, eixo da política urbana do período, esteve programaticamente vinculada ao planejamento integrado municipal, sob as diretrizes do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), gerando financiamentos para cerca de 4,3 milhões de unidades habitacionais no país, com a participação de agentes promotores privados. Tal arranjo produtivo viabilizou a implantação de extensivos conjuntos habitacionais, via processos licitatórios de projeto e obra em grandes glebas públicas, combinando as tipologias unifamiliar horizontal e multifamiliar vertical, com a geração de formas urbanas periféricas, pouco diversificadas, através de articulação de fragmentos de parcelamentos do solo, com infraestrutura e equipamentos insuficientes ou inexistentes, e operação financeira dos contratos, sem subsídios sociais. Nesse quadro, construiu-se a crítica contextualista do início dos anos 1980, fortalecendo a luta pela democratização, questionando toda a política a partir do grande conjunto habitacional, crítica essa bastante referenciada na experiência da FUCVAM – *Federación Uruguaya de Cooperativas de Vivienda por Ayuda Mutua*. Essa referência orientou os primeiros projetos populares que se utilizaram do mutirão ou da formação de construtoras "populares", conformando a ideia da Assistência Técnica e de um experimentalismo crítico que contribuiu para o aprofundamento da forte oposição ao conjunto habitacional massivo, respondendo-lhe com o pequeno conjunto realizado com participação dos futuros usuários no projeto e na obra. Tal posicionamento contribuiu para a disseminação da "cultura da pobreza", aprofundando o assistencialismo, mesmo que, no rebatimento em políticas públicas municipais, como na gestão de Luiza Erundina em São Paulo, de 1989 a 1992, o direito à cidade e à arquitetura tenham sido bandeiras que orientaram uma política estrutural para o país.

PALABRAS CLAVE: conjunto habitacional; política urbana-habitacional; crítica; movimentos sociais urbanos (MSU); ajuda mútua.

A partir da caracterização da produção habitacional e da política urbana no regime militar no Brasil, utilizando amplamente a forma urbana conjunto habitacional, também encontrada em vários países da América Latina, a abordagem para o artigo se fundamenta na compreensão da crítica ao projeto moderno através da crítica ao grande conjunto e das alternativas para produção de bairros com as características do lugar e do grupo social envolvido. Vimos aprofundando o tema em termos teórico-metodológicos[1], buscando entender a forma urbana conjunto habitacional na história ibero-americana, investigando as dificuldades de enquadrá-lo como objeto empírico vinculado à arquitetura e ao urbanismo, durante a vigência do SFH/BNH[2], a partir da crítica contextualista.

Para a mesa *Cultura, arquitetura e cidade na América Latina (1945-1980)*, a periodização atende às nossas reflexões, a partir do pós-segunda guerra mundial quando as miradas se voltam para a cidade latino-americana como construção cultural e ideológica no quadro da modernização.[3] Para o Brasil, temos tratado o período 1930-1964 como da formulação e aplicação de políticas desenvolvimentistas[4] com relevância para um projeto nacional com certo ideário moderno, chegando ao declínio do desenvolvimentismo a partir do golpe militar e total esgotamento no início da década de 1980, considerada "perdida" na área econômica, mas com ampliação do campo da organização popular com participação no desenho urbano e arquitetônico urbano e habitacional.[5]

Nos anos 1980, ocorrem contribuições ibero-americanas no campo dos MSU e da potencialidade do localismo como suporte à circulação do ideário da participação social no desenho urbano. Com caráter específico e fundamental para a luta popular no município de São Paulo, destacamos a repercussão da FUCVAM como exemplo de atuação popular na construção de seus bairros

---

1 Eulalia P.Negrelos, "A Moderna Habitação Econômica como questão de Estado na Produção Capitalista da Cidade: fases de expansão e redução dos componentes modernos da cidade e da habitação no Brasil – Estado de São Paulo - no período 1930-1985", 2014, en *REVISTA URBANA, Dossiê Cidade e Habitação na América Latina,* Campinas: UNICAMP, v. 6, n. 8, 2014, pp.599 - 625. Disponible en http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/1589/pdf

2 Maria Luiza A.Sanvitto, *Habitação coletiva econômica na arquitetura moderna brasileira entre 1964 e 1986,* Porto Alegre: UFRGS, Tese de Doutorado, 2010.

3 Adrián Gorelik, "O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização", en W. N. Miranda, *Narrativas da modernidade,* Belo Horizonte: Autêntica, 1999, p.55-80; Adrián Gorelik, "A produção da 'cidade latino-americana'", en *Tempo Social: revista de sociologia*, São Paulo: USP, v. 17, n. 1, 2005. p.111-133.

4 Ricardo Bielschowsky, *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*, Rio de Janeiro: Contraponto, 4.ª ed., 2000.

5 Eulalia P.Negrelos, *Remodelação de Bairros Populares em São Paulo e Madrid 1976-1992. Projeto e Participação Popular,* São Paulo: FAU-USP, Dissertação de Mestrado, 1998; Nabil G.Bonduki, *Habitação & Autogestão. Construindo Territórios de Utopia*, Rio de Janeiro: FASE, 1992; Nabil G.Bonduki; Ana P.Koury (orgs), *Os pioneiros da habitação social no Brasil: cem anos de construção de política pública no Brasil*, São Paulo: UNESP: SESC, 2014, Volume 1.

evidenciando-se histórica e formalmente, gerando e veiculando, para o Brasil e, particularmente, para a administração municipal paulistana (1989-1992), um projeto político que, calcado em um posicionamento crítico ao grande conjunto, contribuiu para a experimentação da diversidade arquitetônica e urbanística e para o desenho de políticas habitacionais com gestão democrática.

Com a instalação do regime militar em 1964, ocorre uma reorganização institucional, programática e financeira conformando uma nova política urbana e habitacional, com base no Sistema Financeiro da Habitação (SFH), BNH e COHABs e na normativa centralizada de realização de planos diretores emanada do SERFHAU. Tal política: (a) foi realizada em terra pública de domínio das COHABs; (b) utilizou recursos públicos do orçamento geral da União, administrados pelo BNH; (c) produziu em larga escala, buscando o atendimento ao déficit; (d) utilizou tipologias unifamiliar horizontal/casas e multifamiliar vertical/blocos; (e) atendeu demanda inscrita nas COHABs, sem subsídio à família ou à unidade; (f) gerou um padrão extensivo de assentamento habitacional no padrão de urbanização periférica.[6]

É possível entender a centralidade da economia no período 1930-1964 na chave da criação de um campo ideológico para o desenvolvimento que gerou apoio em torno de um projeto de nação, atraindo, inclusive, parte importante do campo profissional ligado à habitação e cidade. Ao contrário, no regime militar, apesar da centralidade da economia, numa modernização autoritária, ocorre uma crise política e social no enfrentamento social pela redemocratização, pois o projeto econômico estava desgarrado de apoio popular; a ideologia dominante nos governos militares levava à contra ação democrática e à aspiração da construção de um projeto socioeconômico e cultural novo.

O modelo econômico autoritário foi, conforme Kowarick[7], marcado pelo investimento estatal de "enormes somas para dar condições de realização para a empresa oligopolística, colocando-se de maneira cabal a serviço da reprodução ampliada do capital." Nessa lógica, a sequência do comprometimento das ações estatais com a acumulação de capital foi o desenvolvimento de uma política habitacional e urbana baseada na extensão da área urbanizada, multiplicando o campo de intervenção do capital imobiliário; na multiplicação de blocos de habitação, em incansáveis repetições, desprezando a diversidade alcançada pelo complexo institucional do período anterior, tratando a habitação e o BNH como instrumentos de aceleração econômica e de acumulação.[8] Dessa forma, "... a expansão econômica do Brasil recente pode ser caracterizada como um processo dilapidador...[que] tem depredado parte da mão de obra que leva adiante os processos produtivos.[9]

---

6 Camila Ferrari; Eulalia P.Negrelos, "Resiliência de tipologias habitacionais e urbanas do alojamento popular no Brasil", en XV ENANPUR - Encontro Nacional da ANPUR - Desenvolvimento, planejamento e governança, 2013, Recife/PE.

7 Lúcio Kowarick, *A espoliação urbana,* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p.68.

8 Kowarick, *op.cit.,* p.69.

9 *Ibid.*, p.24.

> É preciso retomar nesta equação [na discussão da relação Estado/Sociedade] a tradicional questão da cidadania, entendida na sua acepção clássica, isto é, o conjunto de direitos e deveres de participação não só na criação das obras sociais como no controle destas obras.[10]

Esse apelo democrático de Kowarick deu base, junto a outros intelectuais comprometidos com a redemocratização no Brasil, a processos de rupturas com o Estado autoritário e à construção de um ideário de participação e autogestão. Seu livro teve um papel muito importante na construção do ideário da gestão democrática das cidades, fundamentando a compreensão da articulação entre a espoliação do trabalhador no trabalho e no espaço urbano, oferecendo fortes elementos para o projeto autogestionário: "O revigoramento e autonomia da Sociedade Civil é a luta fundamental que perpassa toda a gestão da Democracia"[11]

Um breve paralelo pode ser realizado para a América Latina e, particularmente, entre Espanha e Brasil, com o desenvolvimentismo ocorrendo, ali, entre 1958-1959-1960 e 1975 e, aqui, entre 1930 e 1964. Consideramos "Era Vargas" todo o período de 1930 a 1964, com o "ciclo ideológico do desenvolvimentismo"[12]: conjugando intervenção estatal para o crescimento econômico, industrialização e nacionalismo"[13], entre 1930 e 1945, seguindo na "democracia populista" (1946-1964), mesmo após o desaparecimento de Vargas em 1954. Nesse período, para a produção da habitação social urbana, deu-se a "expansão" do projeto moderno em grandes conjuntos integrais com todos os serviços articulados à habitação. Para o período subsequente, 1964-1986, teria ocorrido a "redução" dos mesmos componentes, em que o vetor de crescimento urbano ocorreu em terras baratas para a produção estatal de moradia, através dos grandes conjuntos habitacionais majoritariamente periféricos.[14]

Ao comparar a produção habitacional estatal em São Paulo e Madrid no período 1976-1992[15], encontramos projetos que incorporavam a participação popular em sua concepção. Observamos que a linguagem "moderna" dos conjuntos habitacionais anteriores era rechaçada em prol de uma linguagem cada vez mais "tradicional": para São Paulo, a vila e, para Madrid, conjuntos construídos na forma urbana do bloco livre, que foram substituídos pela "*manzana cerrada*", forma tradicional retomada para a remodelação de bairros.

---

10 *Ibid.*, p.27, grifos nossos.

11 *Ibid.*, p.26.

12 Bielschowsky, 2000.

13 Pedro Paulo Z.Bastos; Pedro Cezar D.Fonseca (orgs), *A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade*, São Paulo: UNESP, 2012.

14 Negrelos, *op.cit.*, 2014; Ferrari; Negrelos, *op.cit.*, 2013.

15 Negrelos, *op.cit.*, 1998.

Essa "recuperação de uma forma urbana clássica"[16], nas operações entre 1985 e 1993, a partir do *Plan General de Madrid,* rechaçava justamente a linguagem moderna das experiências entre as décadas de 1950 e 1980, permitindo apreender a crítica aos conjuntos de bloco aberto.

Os trabalhos de Villasante[17] e de López de Lucio[18] buscavam compreender, respectivamente desde a sociologia e a arquitetura e urbanismo, as lógicas vigentes na proposição de bairros populares para Madrid que, apesar de contextualizados e, por vezes, "tradicionais", mantinham elementos "modernos" como o bloco aberto e as grandes superfícies livres, supostamente para o lazer e encontro coletivos que, por contradição, se transformam nas "terras de ninguém".

Para a América Latina, em diferentes períodos entre as décadas de 1930 e de 1960, ocorreu similar produção estatal de habitação para as camadas populares com base, principalmente, no grande conjunto habitacional, gerando extensos e densos territórios populares, que serão criticados posteriormente no bojo da construção da crítica internacional sobre a forma conjunto habitacional. Principalmente entre 1945 e 1975, para o continente, a concepção da habitação em grande escala esteve vinculada às ideias de desenvolvimento. Da mesma forma, grandes conjuntos habitacionais em países latino-americanos foram desenvolvidos antes de 1945 com qualidade arquitetônica e de inserção urbana, mas que acabaram sendo alvos das mesmas críticas por parte dos detratores do moderno e de empreendimentos habitacionais em grande escala, tais como Turner[19], quando se opõe a grandes conjuntos na Venezuela, Caracas, como o "21 de abril", por razões de malversação de recursos para sua construção.

A reconstrução de territórios devastados na segunda guerra envolveu uma profunda preocupação com a planificação econômica, ocorrendo um distanciamento entre arquitetura e planejamento urbano. Avançados os anos 1960, a prática do urbanismo ocorrerá com a "retomada das idéias urbanísticas de Camillo Sitte, em nível teórico, [que foi] um dos sintomas mais evidentes do declínio dos paradigmas do movimento modernista..."[20] Da filosofia, a crítica é feita por intelectuais como Henri Lefebvre[21] combatendo os conjuntos "modernos", como um sistema de ordenamento totalitário e homogeneizador.

As críticas desenvolvem, na morfologia urbana, a necessidade de se realizar conjuntos

---

16 Ramón López de Lucio; Agustín H.Aja, Los nuevos ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente, 1985 – 1993, Madrid: ETSAM/UPM/SPYOT, 1995, p.15.

17 Tomás R.Villasante (org.), *Retrato de chabolista con piso. Análisis de redes sociales en la remodelación de barrios de Madrid,* Madrid: IVIMA/SGV/ALFOZ-SIDUR, 1989.

18 Lucio (org.), *La morfología de las actuaciones* públicas de *remodelación en Madrid,* Madrid: ETSAM/UPM/SPYOT, 1986.

19 John F.C.Turner, *Vivienda, todo el poder para los usuarios. Hacia la economía en la construcción del entorno,* Madrid:H.Blume, 1977.

20 Carlos R.M.de Andrade, *A peste e o plano. O urbanismo sanitarista do eng.º Saturnino de Brito,* São Paulo: FAU-USP, Dissertação de Mestrado, 1992, volume 1, p.66.

21 Henri Lefebvre, *La revolución urbana,* Madrid: Alianza Editorial, 1983.

habitacionais de baixa altura, deixando de ver a arquitetura como intervenção global, minimizando a importância dos planos diretores municipais, privilegiando o âmbito do lugar do cidadão, integrando os bairros ao tecido urbano e descobrindo o potencial do território e da paisagem para "fazer cidade"; aí está Villasante, defendendo que "*el tejido associativo puede e debe ser la columna vertebral del tejido social ciudadano, del hacer ciudad*".[22]

Nos anos 1970, em torno da Escola de Bruxelas, deu-se um forte movimento pela recuperação da morfologia da cidade tradicional europeia, e, nos Estados Unidos, Charles Jencks considera marco da "morte da arquitetura moderna" o evento da implosão do conjunto Pruitt-Igoe, no Missouri, em 1975.[23] Na Bienal de Veneza, em 1980, se enfatiza o contextualismo e a recuperação da história, reforçando o "pós-modernismo" indicado por Jencks.

É interessante a análise sobre as lutas urbanas na Espanha e no Brasil entre a segunda metade dos 1970 e o início dos 1990, enfrentando-se a ditaduras, por conta da densidade da discussão sobre o cooperativismo de habitação que se dá nos dois países. Em Madrid, as lutas das associações de vizinhos a partir de 1976 resultaram na produção de novas formas urbanas, com projetos e gestão coletivos realmente inovadores na construção do espaço físico e político, sempre baseado no par de conceitos espaço-gestão. Este tipo de análise foi bastante desenvolvido nos trabalhos de Villasante[24], sob o método da produção do espaço relacionado com condicionantes regionais e nacionais como a formação e configuração históricas.

Nesse mesmo período, Benjamin Nahoum, da FUCVAM, publica artigo em revista de construção civil espanhola, confirmando a expansão das ideias de participação em um ambiente de redemocratização na Espanha[25], enquanto duas experiências latino-americanas aí se difundiam: a de Cuba, em publicação especial, constando artigo de González e Menocal[26] sobre a reabilitação de moradias no centro de Havana, fazendo eco com os programas de reabilitação dos centros de cidades europeias, incluindo Madrid; a da Colômbia, com a criação, em 1985, do CEHAP – *Centro de Estudios del Habitat Popular*, na *Facultad de Arquitectura/Universidad Nacional*, em Medellín. O primeiro objetivo do CEHAP foi *"desarrollar investigaciones, estudios, eventos educativos y proyectos alternativos para el área de la vivenda em Colombia* y América Latina"[27], acabando por se ampliar, sendo hoje a *Escuela del* Hábitat junto àquela faculdade.[28]

---

22 Villasante, *op.cit.*, 1989, p.183.

23 Charles Jencks, *El lenguaje de la arquitectura posmoderna,* Barcelona: Gustavo Gili, 1984.

24 Villasante, *Comunidades Locales. Análisis, movimentos sociales y alternativas*, Madrid: IEAL, 1984.

25 Benjamin Nahoum, "El cooperativismo de ayuda mutua en el Uruguay: uma alternativa popular y autogestionaria de solución al problema de la vivenda", en *Informes de la Construcción*, Madrid: Instituto Eduardo Torroja (CSIC), vol. 36, n.º 362, Julio/1984, pp.3-14.

26 Rosendo Mesías González; Juan L.M.Menocal, "La vivienda urbana por esfuerzo propio. Estrategia de proyectos y construcciones", en Ciudad y Territorio, Madrid: INAP, n.º 63-64, enero-junio 1985, pp.81-118).

27 CEHAP, panfleto mimeografado, Madrid, 1985, p.1.

28 Disponible en http://arquitectura.medellin.unal.edu.co/escuelas/habitat/escuelas/presentacion.html, consulta en 18/09/2016.

A experiência uruguaia e sua repercussão em São Paulo

Em São Paulo, desde a década de 1970 e durante os anos 1980, em loteamentos irregulares, favelas e entre trabalhadores em situação de aluguel ocorrem mobilizações centrais para a organização de movimentos de sem teto/sem terra, contrapondo tipologias diversificadas e novas formas de gestão alternativas aos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH, na linha do "contextualismo crítico".[29]

Expande-se uma insurgência política com rebatimento nos campos arquitetônico e urbanístico – o conjunto desenhado com participação dos grupos envolvidos, com menos unidades habitacionais buscando o que Gorelik[30] indica como um "retorno à cidade", àquela cidade já totalmente superada pelo desenvolvimento capitalista, como processo de recuperação de práticas sociais e formas de morar encontradas no mundo rural, sobretudo o "mutirão", que valoriza a vida comunitária. Adensa-se a crítica aos conjuntos produzidos pelas COHABs no período militar através da racionalidade da indústria da construção civil e da normativa econômico-financeira estabelecida pelo BNH, buscando construir territórios com identidade social.

O ambiente de redemocratização, no campo da arquitetura e urbanismo, é fortalecido pelas ideias de assessoria técnica autônoma aos MSU, particularmente o de moradia, intensamente aplicadas no Uruguai, desde a década de 1960, com técnicos brasileiros que visitam a experiência e disseminam suas propostas no Brasil, com especial destaque para São Paulo.[31]

O sistema cooperativista de construção por ajuda mútua, implantado no Uruguai em 1968, com a promulgação da *Ley Nacional de Vivienda* e posterior regulamentação, abriu caminho para experiências-piloto implementadas pelo *Centro Cooperativo Uruguayo* (CCU). A política habitacional no país incorporou o sistema cooperativista com financiamento do *Banco Hipotecario del Uruguay*, chegando, em 1975, a significar 2/3 dos financiamentos, para as modalidades de ajuda mútua e de poupança prévia. Outra incorporação fundamental foi a criação dos *Institutos de Asistencia* Técnica (IAT) que, sem fins lucrativos, estavam destinados a *"proporcionar al costo servicios jurídicos, de educación cooperativa, financieros, económicos y sociales, pudiendo incluir también los servicios* técnicos de *proyecto y dirección de obras."*[32]

O impulso para a construção desse quadro ocorre após a segunda guerra, com uma crise que muda drasticamente um quadro de certa "prosperidade econômica" em que havia canais de apoio econômico para uma massiva prática de autoconstrução prevista no "*Plano de Vivienda Popular*", operado pelas prefeituras.[33]

---

29 Negrelos, *op.cit.*, 2014.

30 Gorelik, *op.cit.*, 1999.

31 José E.Baravelli, *O cooperativismo uruguaio na habitação social de São Paulo: das cooperativas FUCVAM à Associação de Moradia Unidos de Vila Nova Cachoeirinha,* São Paulo: FAU-USP, Dissertação de Mestrado, 2007.

32 Nahoum, *op.cit.*, p.8.

33 *Ibid*.

> *La crisis golpea a la construcción toda, pero particularmente a la legión de autoconstructores, a los que resultará imposible em adelante intentar solos la aventura de levantar su techo. Ahora será necesario unir esos esfuerzos aislados para obtener economias de costos, para hacer* más *eficaces los esfuerzos, para poder enfrentar mejor los compromisos de devolución de los créditos. Uma nueva forma organizativa está llamada a aparecer, entonces, para recoger aquella tradición, implementándola y haciéndola más eficiente: las Cooperativas de vivienda por Ayuda Mutua. Ella recogerá por un lado, la experiência de los autoconstructores, y por outro, la de las organizaciones populares de rica historia en el país, particularmente las de los sindicatos de trabajadores*.[34]

Com o golpe militar em 1973 e a adoção do modelo neoliberal no campo econômico, similarmente à situação política e econômica no Brasil, ocorreu a interrupção de financiamentos para o sistema cooperativista de habitação, assim como a supressão dos IAT's. Nahoum indica que ocorre uma "dupla contradição" provocada pelas cooperativas dentro do sistema instalado:

> *[...] por su contenido participativo y democrático cuestionam el autoritarismo qua pasa a ser el estilo de gobierno imperante; por su contenido de autogestión econômica, chocan com el nuevo modelo, que basa su acción en la intervención de las empresas capitalistas, a las que busca estimular a través de mayores rentabilidades*.[35]

Como fortalecimento da ação popular para a construção por ajuda mútua, as três cooperativas pioneiras com outras 5 formadas até 1970, sentem a necessidade de expandir a ação como um movimento social e político e fundam, nesse ano, a FUCVAM, tendo o "u" alterado para "unificadora", após o golpe militar de 1973.[36] Em 1984, a FUCVAM catalizava mais de 120 cooperativas e 10.000 famílias, de forma articulada com

> *[...] la Central Única de Trabajadores Uruguya (PIT – CNT), la Federación de Estudiantes (ASCEEP – FEUU) y las organizaciones de derechos humanos, representa a las llamadas "fuerzas sociales" en la concertación con los partidos políticos democráticos del Uruguay, concertación que se lleva adelante para definir las estratégias de lucha para conseguir la democratización del país, y acordar las medidas políticas, econômicas y sociales que deberán adoptarse posteriormente para rescatarlo de la grave crisis que padece en esos órdenes*.[37]

Tais reflexões de Nahoum, em 1984, ainda sob a ditadura militar, que findaria no ano seguinte, indicam a força de uma ação coordenada em política habitacional com um ideário político e social vinculado à defesa da democracia, similarmente às lutas dos MSU no Brasil, já nos estertores da ditadura militar no país, desde o início da década de 1980. Assim, é amplamente

34 *Ibid.*, p.4.
35 *Ibid.*, p.5.
36 *Ibid.*, p.9.
37 *Ibid.*, p.9.

compreensível a imediata recepção das experiências da FUCVAM e do CCU, que ocorreram, inicialmente, no projeto de Vila Nova Cachoeirinha, com a coordenação técnica do engenheiro Guilherme Henrique Pinto Coelho, que havia conhecido pessoalmente a experiência uruguaia e produzira um filme super 8, "Cooperativas do Uruguai, a produção de Habitação social pelo sistema de Ajuda Mútua", e o disseminava por vários espaços de debate com plateias sempre interessadas na transformação das formas de produção de moradia, vinculada às práticas democráticas. Um desses debates ocorreu na Faculdade de Belas Artes de São Paulo, em que se organizava o Laboratório de Habitação – LABHAB – tendo um de seus coordenadores/professores, Nabil Bonduki, onde pudemos desenvolver projetos junto a grupos sociais com assessoria de professores e estudantes ali atuantes.[38]

Vila Nova Cachoeirinha

> [...] foi o primeiro que procurou introduzir a experiência das cooperativas de Habitação no Brasil. As cooperativas uruguaias, organizadas em torno da FUCVAM e assessoradas pelo CCU acabaram se tornando o principal modelo de organização dos mutirões autogeridos dos movimentos de habitação de São Paulo [...] como Associação de Construção Comunitária por Mutirão de São Bernardo do Campo, sob a coordenação do arquiteto uruguaio Leonardo Pessina.[39]

A FUCVAM teve papel político e normativo nas ações de construção comunitária em São Paulo, com forte participação em instâncias deliberativas do movimento de moradia e divulgação por importantes organizações sociais.[40]

No I Encontro de Movimentos de Moradia, em 1984[41], clamando "Por um cooperativismo de Ajuda Mútua e Autogestão", estiveram representantes do CCU e da FUCVAM. As resoluções finais do Encontro foram organizadas em 5 grandes conjuntos de propostas[42]: 1. Alteração da Política Nacional de Habitação e o BNH, realçando a possibilidade de repasse de recursos do BNH diretamente a cooperativas ou associações de moradores; 2. Obtenção de recursos e financiamento em fontes alternativas ao SFH, com condições favoráveis aos trabalhadores; 3. Formação de coordenação de movimentos de moradia, de associações comunitárias; realização do II Encontro; o estímulo ao mutirão; comunicação entre os movimentos e apoio econômico às lideranças; 4. Para a COHAB-SP: repasse da terra em negociação às associações de moradores;

---

38 João Marcos de A.Lopes, *Sobre arquitetos e sem tetos*, São Carlos: EESC-USP, Tese de Livre Docência, 2011.

39 Laila N.Mourad, *Memorial académico para concurso UFBA*, 2015, p.3, 5.

40 Daniel Chavez, *FUCVAM, a história viva. Depoimentos de organização e luta: o cooperativismo habitacional por ajuda mútua no Uruguai.* São Paulo: FASE (Federação dos Órgãos de Assistência Social e Educacional), 1990.

41 Nabil G.Bonduki; Eulalia P.Negrelos, "I Encontro de Movimentos de Mordia: novas perspectivas na luta por habitação", en *Espaço & Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, Ano V, 1985, n.º 14, pp.117-121.

42 Ata do I Encontro de Movimentos de Moradia por um cooperativismo de ajuda mútua e autogestão, realizado em 11 e 12 de agosto de 1984, no Instituto Paulo VI, Taboão da Serra/SP.

5. Remuneração às assessorias técnicas "para desenvolver seu trabalho com recursos advindos de uma porcentagem fixa sobre os custos do empreendimento", questão que foi incorporada, posteriormente, no Programa FUNAPS Comunitário (Fundo Municipal de Moradia), na administração Erundina.[43]

As rupturas e experimentações em arquitetura e urbanismo, apoiadas na crítica ao projeto e cidade modernos e ao modelo de produção habitacional extensiva em conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado, acabam resultando em uma política municipal de habitação na gestão de Erundina, baseada em diversidade de projeto, "direito à arquitetura e à cidade"[44], novas práticas de relação entre o Estado e movimentos sociais. Tal experiência disseminou a ruptura com o caráter extensivo da habitação social, tomando os assentamentos populares como lugares privilegiados para novos projetos urbanos e arquitetônicos, coetaneamente à construção e aprovação da Constituição Federal de 1988, que incorporou propostas populares de Reforma Urbana no capítulo da política urbana.

Após a ruptura com o modelo de promoção de habitação social baseada no SFH/BNH, no início dos anos 1980, concomitante à reconstrução da democracia no país, a emergência de novos MSU e partidos políticos, juntamente com experimentações de elaboração de projetos participativos por ajuda mútua, foram apoiados e fomentados por diversas administrações municipais.

Os MSU vinculados à habitação popular em São Paulo nos anos 1970/1980 atuaram expressando seus imaginários e experiências construindo uma prática, já considerada histórica, que contribui para o entendimento das ações do tempo presente, principalmente no sentido de articular habitação e planejamento urbano como método de compreensão dessas dinâmicas.

Os movimentos de São Paulo conformados até o início da década de 1990 são expressões históricas dos processos de transformação social através de emergência de movimentos sociais, presentes e passados, e suas propostas de apropriação do território. É fundamental a retomada do debate e das pesquisas sobre a potencialidade da ação política dos MSU, inclusive à luz do enorme desafio de construção de um novo projeto de nação, similar aos já discutidos e construídos no início do século XX.

---

43 Reginaldo L.N.Ronconi, *Produção de Habitações em regime de mutirão com gerenciamento do usuário: o caso do FUNAPS Comunitário*. São Carlos: EESC-USP. Dissertação de Mestrado, 1995.

44 Andrade; Bonduki; Rossetto, *op.cit.*

ABANDONANDO LA CIUDAD SEÑORIAL: EL DIFÍCIL TRÁNSITO DE LIMA HACIA UNA CULTURA METROPOLITANA ENTRE 1940-1981

PABLO VEGA CENTENO SARA LAFOSSE

Pontificia Universidad Católica del Perú

pvega@pucp.edu.pe

RESUMEN: Un hecho usual en Lima es la colocación de barreras físicas sobre calles, parques y vecindarios alegando la necesidad de mayor seguridad de las zonas residenciales, evitando el peligro que venga gente "de las barriadas". Este tipo de referencias exigen revisar el periodo en que las llamadas barriadas pasaron a formar parte de Lima y lo que pudo significar como cambio cultural. En el periodo comprendido entre 1940 y 1981 la vida de la ciudad cambió y, entre otros aspectos, expresó la adaptación de numerosas familias, principalmente de origen campesino, a vivir en barriadas y la adaptación de los antiguos habitantes de Lima al nuevo fenómeno urbano.

En este contexto, interesa analizar quién es el nuevo actor social que habita Lima y qué supone en términos de cultura urbana, para lo cual nos apoyamos en los principales científicos sociales que produjeron trabajos en dicho periodo sobre las barriadas como fenómeno cultural, que son José Matos Mar y Aníbal Quijano, siendo este último quien define este proceso cultural como la emergencia del grupo "cholo", que expresa una hibridación de las culturas indígena y occidental.

Por otra parte, es necesario establecer quiénes son los antiguos habitantes y sus reacciones ante el crecimiento de Lima, para lo cual retomamos al escritor Sebastián Salazar Bondy quien analizó críticamente la construcción de una identidad de las élites sociales sustentada en la exaltación de la sociedad colonial, basada en rígidas diferencias sociales, a manera de castas.

Retomar ese periodo de la historia de Lima enfocados en los conflictos culturales permite aportar a una mejor comprensión de los actuales problemas de convivencia de la sociedad limeña, donde veladamente parece permanecer una imagen idealizada de la sociedad colonial y por ende una estigmatización de los habitantes de barriadas como pertenecientes a una casta inferior y ajena a la ciudad.

Problemas de hoy, ¿problemas del pasado?

En la Lima contemporánea, un hecho recurrente es la colocación de barreras físicas que impiden el acceso a calles, parques e inclusive vecindarios, en zonas del continuo urbano. Tal vez una de las más llamativas por su escala es el enorme muro habilitado hace 30 años que diferencia físicamente la ladera del cerro que es ocupada por el condominio Las Casuarinas, de la otra vertiente que es poblada por barrios populares irregulares, intervención que ha sido calificada como "el muro de la vergüenza"[1].

Abundan casos de rejas sobre calles de la ciudad en urbanizaciones de diferentes segmentos sociales. No se trata sólo de condominios producidos recientemente en zonas suburbanas, sino de tramas urbanizadas donde asociaciones de residentes, con anuencia o pasividad de la autoridad municipal han decidido habilitar estas barreras a fin de impedir la libre circulación de vehículos y personas por motivos de seguridad y operar como enclaves residenciales[2]. En esta misma perspectiva, numerosas zonas residenciales buscan que sus gobiernos locales eliminen bancas u otros módulos para sentarse de sus pequeños parques públicos, con el argumento de que atraen a personas de mal vivir.

Este tipo de intervenciones, en nombre de la seguridad, se hicieron habituales desde las últimas décadas del siglo XX y uno de los factores explicativos más recurrentes sobre su origen ha sido el del temor que surgió por los coche bombas que Sendero Luminoso hacía estallar en diferentes lugares de la ciudad durante la década de 1980. Esto es innegable, pero también hay que considerar la expansión de la ciudad bajo modelos suburbanos que desarrollan zonas residenciales relativamente homogéneas, fomentando estilos de vida más orientados a la ocupación intensa de la vivienda y el uso del automóvil al igual que desalienta la vida social en la calle con extraños. Cabe señalar al respecto que la expansión de zonas residenciales cerradas ocurre a fines del siglo pasado, es decir cuando el peligro del terrorismo ya no existía en la ciudad[3].

Pero otro hecho llamativo que se mezcla con los argumentos que giran en torno a la búsqueda de mayor seguridad son los tipos de estigmatización de la llamada "gente del mal vivir". En zonas residenciales del área central de Lima que han adoptado este tipo de medidas de protección se hace mención a la amenaza que supone la llegada de gente "de barriadas" o "de los conos" como bien se recoge en un reciente e interesante estudio de cartas de vecinos del acomodado distrito de Miraflores reclamando seguridad para sus zonas residenciales[4].

---

1 Camillo Boano y Belén Desmaison. *Lima's 'wall of shame': the gated communities that construct Peru's inequality*. The Conversation, 2016. Disponible en: https://theconversation.com/limas-wall-of-shame-and-the-gated-communities-that-build-poverty-into-peru-53356. [Fecha de consulta: 24 de setiembre de 2016).

2 Jorg Plöger, "La formación de enclaves residenciales en Lima en el contexto de inseguridad". Revista Urbes, N°3. Pp.135-164.

3 Jorg. Plog, op.cit. p.146.

4 Viktor Bensús, *Ideología de la inseguridad y segregación en el espacio público en Lima Metropolitana: el caso de la gestión 2007-2010 en Miraflores*. Debates en Sociología N°37. Pp.77-108.

Jordi Borja afirma que existe un fenómeno de miedo al espacio público que es experimentado por las clases dominantes que él denomina "agorafobia"; este fenómeno él lo define como una enfermedad de clase[5]. Sin embargo, en el caso de Lima, no se trata exactamente de un miedo a clases proletarias, sino referencias a determinadas zonas espaciales, que en el imaginario de los grupos sociales más acomodados, son aparentemente el origen de los males que experimenta la ciudad.

En esta perspectiva, para entender problemas que experimentan actualmente los espacios públicos de Lima en lo referido a la exclusión de accesos y libre circulación, se hace necesario detenerse en revisar el periodo en que surgen las barriadas como fenómeno urbano y cuáles son los debates que han suscitado no sólo en lo referente a la producción y organización en el espacio físico de la ciudad, sino en lo que significa su importancia simbólica, pues es un que hecho complejiza la diversidad social de la ciudad.

Como señala Salcedo, es necesario considerar la historicidad de los espacios públicos al momento de tratar de entender los usos y ocupaciones de los que son objeto[6]. ¿Era Lima una sociedad con espacios públicos que expresaban encuentros igualitarios de sus ciudadanos? ¿Es el fenómeno de barriadas el factor desencadenante de estrategias de seguridad antes innecesarias? Son algunas de las interrogantes que interesa clarificar.

El surgimiento del fenómeno de barriadas y su impacto social

Entre el censo nacional de 1940 y el censo nacional de 1981 Lima no solamente multiplicó su población, de 520,000 habitantes a 4'608,000, sino que pasó de representar el 8% de la población nacional a concentrar el 26% de la población del país. Este crecimiento demográfico, donde el principal factor fue la masiva migración de diferentes partes del territorio peruano generó un enorme impacto en la forma de crecimiento y consolidación de la ciudad. Este fenómeno no fue adecuadamente previsto por el equipo que participó en la elaboración del Plan Piloto de 1949, cuya mirada de la ciudad no consideró las ocupaciones irregulares que ya venían ocurriendo.

Es en ese periodo que Lima deja de ser una ciudad de tamaño mediano para convertirse en una metrópoli. Y lo hace a través de una enorme demanda por vivienda de parte de población migrante que no tienen capacidad de ingresar al mercado inmobiliario existente, por lo que termina ocupando suelo de carácter residual, al margen de la ciudad, con la anuencia del poder político, formando ocupaciones que en el Perú se denominan barriadas. Asimismo, presiona al Estado por servicios públicos, transformando radicalmente la estructura urbana de Lima en la lucha continua de estas poblaciones por integrarse a la ciudad.

---

5 Jordi Borja. *La ciudad conquistada*. Madrid. Alianza Editorial. p.211

6 Salcedo, Rodrigo, El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. Revista Eure N°84. 2002.

La vida de Lima cambió y expresa, entre otros aspectos, el complejo proceso de transformación del hábitat urbano percibido y vivido por sus habitantes. Para un segmento de la población se trata de entender el impacto de estas nuevas expansiones urbanas sobre la ciudad y sus propias vidas; para los nuevos habitantes de la ciudad el desafío consiste en adaptarse a una aglomeración que desconocen y no les ofrece oportunidades de vivienda.

Pero el desafío mayor no reside en los nuevos paisajes urbanos, sino en la convivencia que demanda habitar una metrópoli, que emerge con miles de nuevos habitantes, muchos de ellos de origen campesino, que buscan integrarse a la ciudad pero que son percibidos como marginales a la urbe.

Al respecto se genera en términos de representación la visión de que existen dos ciudades: una ciudad céntrica, conformada por los distritos consolidados hasta mediados del siglo XX y habitado por limeños originarios y la ciudad periférica, habitada por inmigrantes de origen rural, principalmente andino[7].

Intelectuales peruanos y algunos extranjeros estudiosos del Perú se interesaron por este fenómeno del que fueron testigos. En particular, el que más interesó a la opinión pública en general era el de entender quiénes eran los nuevos habitantes de la ciudad, destacando entre otros los trabajos que José Matos Mar[8] y Aníbal Quijano[9] produjeron entre 1950 y 1970. No obstante, otro fenómeno resultaba también importante estudiar, y era el de los patrones de comportamiento de los grupos sociales que habitaban la antigua ciudad. En esta perspectiva, podemos observar algunas pinceladas con humor del arquitecto Héctor Velarde[10], uno de los intelectuales más reconocidos de mediados del siglo XX, como también el análisis sociológico desarrollado por el peruanista francés Francois Bourricaud[11]. Consideramos que un buen hilo conductor que nos permite relacionar la Lima de mediados del siglo XX con la actual es el ensayo "Lima la Horrible" escrito por el literato Sebastián Salazar Bondy[12], que permite desmitificar una Lima de antaño, que en la actualidad aún se tiende a idealizar y, nos preguntamos, ¿en qué medida contribuye a legitimar ciertos discursos que legitiman la exclusión de la diversidad social en urbanizaciones y parques de la ciudad?

---

7 Esta suerte de oposición simbólica retoma dicotomías que Bahr y Borsdorf establecen para las ciudades latinoamericanas durante el periodo 1950-1990 como "ciudad polarizada". Cf: Jürgen Bahr y Axel Borsdorf, *La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas*, Revista Urbes N°2, 207-221. 2005.

8 José Matos Mar, *Las barriadas de Lima. 1957*. 2da. Edición. Lima: IEP. 1977 [Primera edición: 1966]

9 Aníbal Quijano, *Dominación y cultura. Lo cholo y el conflicto cultural en el Perú*. Lima: Mosca Azul. 1980. [textos originales escritos en 1971 y en 1964]

10 Héctor Velarde, *Lima City*. Lima: Editorial Universitaria. 1959

11 Bourricaud, François. *Poder y sociedad en el Perú*. Lima: IEP. 1989 [Original: Pouvoir et Société dans le Pérou Contemporain. Paris: Armand Colin. 1967]

12 Sebastián Salazar Bondy, Lima la horrible. 3ra edición. Lima: Lapix editores. 2014 [Primera edición: 1964]

¿Quién es el nuevo actor?

La ola de inmigrantes provenientes de todo el país que llegó a Lima entre 1940 y 1980 supuso un enorme impacto para una sociedad aún marcada por las diferencias sociales propias de una sociedad colonial de corte estamental, donde la posición social se mezclaba con criterios sanguíneos o de raza.

¿Quiénes eran estos inmigrantes? ¿Qué impacto tendría su presencia sobre la ciudad? Existía un discurso dominante que hablaba de indios, de invasores que habilitan casuchas sobre los cerros que parecen barrios. Por ello los espacios que ocupan, formalmente enunciados como "irregulares" en el lenguaje común, se les conocen con el término originalmente despectivo de "barriada".

En este contexto, José Matos Mar y Aníbal Quijano se convierten en referencia obligada por haber producido no sólo las primeras aproximaciones de científicos sociales al fenómeno, sino por proponernos una lectura de los cambios sociales que vienen ocurriendo en la ciudad de Lima y por ende con impacto en el conjunto del país.

José Matos Mar, antropólogo de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, se encontraba a mediados de la década de 1950 realizando trabajos de etnografía en la isla de Taquile, en Puno, cuando es llamado a investigar un fenómeno inédito en el país: la invasión de terrenos en cerros y arenales en los alrededores de Lima.

Matos Mar, junto con un equipo de jóvenes sanmarquinos, realiza un importante estudio etnográfico durante la década de 1950 de los nuevos barrios que se vienen formando en la ciudad. El estudio parte del encargo de realizar un censo de barriadas en Lima, Arequipa y Chimbote que le hace la Comisión para la Reforma Agraria y la Vivienda formada por el Gobierno Nacional. Gracias a este trabajo, es posible documentar las formas de ocupación del suelo y la organización social que se establece tanto antes de la ocupación como luego en el paulatino proceso de ir consolidando su naciente hábitat urbano. A partir de éste, Matos Mar demuestra como la barriada forma parte de un proceso de adaptación a la ciudad. Se trata por otra parte de zonas residenciales, pues no concentran actividades laborales significativas. Son suertes de ciudades dormitorios que se integran al núcleo urbano, donde van cotidianamente a trabajar a través de largos viajes, en parte a pie y en parte en medios de transporte público informal[13].

En su estudio destacan algunos otros rasgos, como el hecho de que el 61% de jefes de familia venga de regiones andinas y que la principal motivación de migración sea por razones económicas, a la búsqueda de trabajo. Asimismo, recoge la demanda de los pobladores organizados de estos barrios al Estado por la adjudicación de la propiedad de los terrenos ocupados pero que a la vez, consiguen habilitar sus viviendas y áreas comunes gracias a su propio esfuerzo, lo cual les

13 José Matos Mar, *op*.cit. p.39.

genera por una parte orgullo de que no han recibido regalos de nadie, y por otra parte legitima sus demandas de reconocimiento legal ante el Estado[14].

En este mismo periodo, un segundo trabajo producido en el marco de la Comisión de la Reforma Agraria y la Vivienda fue el llevado a cabo por el Arquitecto Adolfo Córdova, quien en sus conclusiones advierte que el problema que expresan las barriadas no puede reducirse a un problema de vivienda, sino que expresa problemas de pobreza. Esto es, falta de oportunidades de numerosas familias a nivel nacional[15].

Pero así como Matos Mar y Córdova van dando luces sobre el perfil de los ocupantes, el análisis que Aníbal Quijano propone será fundamental para plantear una lectura de los nuevos actores de la ciudad. De acuerdo al enfoque de Quijano, los nuevos habitantes de la ciudad experimentan una transformación en términos culturales al adaptar los desafíos que la nueva situación social y territorial demanda en los marcos culturales originarios, que son fundamentalmente referidos a la cultura andina. En este marco Quijano plantea que estos habitantes experimentan un proceso de hibridación cultural, que confronta los patrones culturales del lugar de origen con la adaptación a los modos de vida dominantes en la ciudad de Lima, fenómeno que alude a la emergencia de un nuevo grupo social que el autor denomina como el grupo "cholo".

El término cholo, en la sociedad colonial, aludía a los mestizos de rasgos físicos predominantemente indios, que no podían ser admitidos en la casta dominante de dicha sociedad[16]. Quijano retoma a Escobar para sostener que la condición de cholo, antes que a un criterio racial refiere a patrones culturales. Es en esta perspectiva que propondrá una de las tesis de mayor importancia desarrolladas en el estudio de estos nuevos actores urbanos: señala que "el fenómeno de 'cholificación' es un proceso por el que capas de población campesina indígena van abandonando elementos de su cultura y adoptando algunos que tipifican la cultura occidental criolla, elaborando un estilo de vida diferente a las dos culturas fundamentales de nuestra sociedad"[17].

Las propuestas de Quijano abren un debate que aún sigue presente en los estudios de cultura urbana. Se trata de entender el significado de este proceso de migración y posterior formación de barriadas como fenómeno cultural, donde los patrones de comportamiento de estos habitantes de zonas urbano-marginales se confrontan cotidianamente a una cultura dominante. En la lectura de Quijano, la cholificación expresa la relación de dominación establecida entre una cultura dominante, de origen español, y la cultura dominada, de origen indígena. Y este proceso se genera en el marco de otro, que es el del paso de una estructura económica colonial hacia un régimen capitalista industrial; por ello, define a la sociedad peruana como una sociedad en transición[18].

---

14 José Matos Mar, op.cit. pp.151-157.

15 Adolfo Córdova, *La vivienda en el Perú: estado actual y evaluación de las necesidades*. Lima: CRAV. 1958.

16 Aníbal Quijano, op.cit. pp.56-58.

17 Aníbal Quijano, op.cit. p.63.

18 Aníbal Quijano, op.cit. p.50 y p.61.

El análisis de Quijano sobre la situación de tránsito que experimenta la sociedad limeña es acertado, en la medida que en el siglo XX comienzan a surgir nuevas lógicas de acumulación que trastocan completamente las jerarquías sociales en la ciudad. No obstante, no se trata tanto del surgimiento de una burguesía industrial de importantes dimensiones, sino principalmente el desarrollo de nuevas riquezas con motivo de la oportunidad económica que significó el cambio del valor de suelo urbano de la campiña de Lima como consecuencia de las obras viales que entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX terminaron por conectar de manera más rápida y eficiente a Lima con sus pueblos balnearios.

Otra anotación sugerente es el rechazo que suscita este grupo social con respecto a las manifestaciones culturales de la ciudad tradicional y también del campo tradicional. El grupo cholo expresa procesos de sincretismo cultural que no llegan a ser culturalmente aceptados ni por la cultura indígena ni por la occidental, esta última que ve con preocupación su "insolencia" [19], que no acepta sumisamente su inferioridad, como parte de una casta inferior.

Matos Mar por su parte, desarrolla en un libro posterior una suerte de exaltación sobre el enorme impacto generado por las poblaciones migrantes que cambian el rostro de la ciudad en el marco de lo que él define como un "desborde popular" que se produce mientras el Estado asume un rol completamente pasivo. En este ensayo Matos Mar retoma sus primeros trabajos y busca resaltar la capacidad de iniciativa de esta masa de población que produce una nueva cultura urbana fundada en lo andino[20]; en este caso, Matos Mar sienta las bases de lo que luego será enunciado en el Perú como "cultura chicha", para referirse a este proceso de aculturación definido por Quijano como "cholificación", aunque con matices.

Matos Mar destaca principalmente el carácter emprendedor del nuevo habitante de Lima, productor de una nueva ciudad pese a los desafíos y dificultades que enfrenta. No obstante el trabajo de Quijano se enfoca más a los problemas de dominación social y cultural, que salen a la luz con la emergencia de este nuevo grupo social en la sociedad peruana y en particular en Lima. El cholo, en estos contextos, se halla en situación de marginalidad cultural, y busca afirmarse manteniendo esquemas culturales andinos y a la vez incorporando de manera sincrética elementos de una cultura occidental que a su vez está en proceso de cambio, pues en parte alude a una sociedad colonial y en parte refiere a los cambios que el capitalismo industrial fue generando.

¿Quiénes son los limeños originarios?

En los cambios ocurridos entre 1940 y 1980 llevaron a las ciencias sociales y al urbanismo a prestar la mayor atención a tratar de entender quiénes eran los nuevos habitantes limeños. Sin

19 Aníbal Quijano, op.cit. p.77.

20 José Matos Mar, *Desborde popular y crisis del Estado*. Lima, IEP. 1984.

embargo, otra dimensión importante de la transición de la sociedad era el de la recreación de identidades de las poblaciones originarias de la ciudad, usualmente agrupadas en torno a una llamada cultura criolla.

La referencia a lo criollo, como en muchas otras partes de América Latina, parte de una alusión despectiva a los españoles americanos que extiende la condición criolla a la cultura de los esclavos afrodescendientes. Pero por cultura criolla también se alude a ciertos patrones de comportamiento que exaltan conductas desviadas, socialmente aceptadas bajo términos como el de "viveza criolla" que en palabras de Salazar Bondy consiste en "una mixtión, en principio, de inescrupulosidad y cinismo"[21].

Lo sugerente del ensayo de este autor es que relaciona esta "cultura criolla" con una exaltación de la ciudad colonial que ocurre desde fines del siglo XIX y se reafirma a mediados del siglo XX. Es interesante observar que este fenómeno se desarrolla en la literatura, como señala Salazar Bondy, y tiene en Palma a uno de sus exponentes más preclaros[22]. Pero su impacto cultural se extiende a otros contextos como el de la arquitectura.

Sobre el particular, es interesante observar cómo Velarde, uno de los arquitectos más reconocidos de mediados del siglo XX, se convierte en uno de los principales exponentes de la arquitectura neocolonial, pese a venir de una formación importante en escuelas europeas de arquitectura moderna. En este caso, la opción de Velarde se sustenta en una búsqueda de afirmar una identidad específica para la arquitectura peruana frente al poder avasallador de la arquitectura moderna, que no toma en consideración las particularidades territoriales de los diferentes contextos en que se inserta[23]. Sin embargo, Velarde termina expresando bastante bien las contradicciones de la identidad peruana, pues por buscar afirmar un acervo local y es agudo en ironizar ciertos hábitos republicanos de corte colonial pero, paradójicamente, termina abrazando una identidad fundada en la recreación de una suerte de mito colonial al momento de proyectar su arquitectura.

Este es el aporte de Salazar Bondy: pone en evidencia esta suerte de fantasía recreada del pasado de la ciudad a través de lo que él denomina como la "arcadia colonial", donde de manera sutil se exaltan como tradiciones positivas las relaciones de dominación establecidas en una sociedad de corte estamental.

El mito colonial se recrea y desarrolla casi en paralelo con la transformación que experimenta Lima. De esta forma, mientras la urbe cambia radicalmente su faz, ideológicamente sus clases dominantes se refugian en la recreación idealizada de un pasado no de corte republicano, sino de tipo virreinal, en el cual se aspira afirmar sus privilegios de casta. La consecuencia es una suerte de negación de la ciudad que surge proponiendo como respuesta el afirmar culturalmente una a partir no sólo de los trazos de la Lima virreinal sino de patrones sociales que no se fundan en la igualdad ciudadana.

---

21 Sebastián Salazar Bondy, op.cit. p.66.

22 Sebastián Salazar Bondy, op.cit. pp.54-55.

23 Ramón Gutiérrez, *Héctor Velarde*. Lima: Epígrafe. 2002.

Es en esa perspectiva, que Salazar Bondy señala que "la arcadia colonial es la envoltura patriotera y folklórica de un contrabando. Lima es por ella horrible, pero la validez de este calificativo depende de dónde nos situemos para juzgarla". Y concluye afirmando que su objetivo es "vindicar a la ciudad de la deplorable falsificación criollista"[24]. El epíteto de "horrible", para este autor, define entonces una situación social, antes que un carácter estético de la ciudad.

Transitando hacia una identidad metropolitana

Lima, la urbe actual, es un inmenso continuo urbano que alberga a cerca diez millones de habitantes, donde la mitad residen en suelos que fueron urbanizados por producto de invasiones de terreno. La expansión se torna cada vez más difícil por las características del territorio que ocupa la ciudad, rodeada por desiertos y por los primeros contrafuertes de la cordillera de los Andes. En estos contextos, se inicia un proceso de crecimiento en altura de la ciudad donde se vuelve necesario proyectar espacios públicos que faciliten la vida social en común, considerando contextos urbanos de mayor densidad demográfica.

El espacio público en sociedades modernas es planteado como los espacios de libre acceso que pueden ser disfrutados con igualdad de oportunidades por toda la ciudadanía. Sin embargo, como señalaba Salcedo[25], es necesario considerar los contextos históricos en los cuales se forman, consolidan y gestionan los espacios públicos de las diferentes ciudades latinoamericanas.

En el caso de Lima, proponemos como hipótesis de trabajo que los conflictos entre una sociedad estamental y la emergencia masiva en la ciudad de grupos sociales provenientes de antiguas castas inferiores –el grupo cholo–, presionando por integrarse aún no han terminado de ser resueltos. El proceso de hibridación iniciado entre 1940 y 1981 continúa abierto y nos ayuda a entender comportamientos de intolerancia que suelen hacerse explícitos en calles y parques de la ciudad, principalmente en urbanizaciones residenciales.

Como corolario, ello supondrá que todo proyecto urbano a desarrollar en la Lima actual, deberá enfrentarse a corrientes de opinión pública opuestas a escenarios de integración ciudadana sustentadas en el miedo al extraño, quien no sería otro que el representante de la casta social inferior que aspira a situarse en condiciones de igualdad. En cambio la ausencia de proyectos urbanos de iniciativa pública en diferentes zonas de la ciudad con predominio del uso residencial tendrá como uno de sus efectos la multiplicación de barreras que impidan el acceso a extraños, sea como parte de productos inmobiliarios o como iniciativa de asociaciones de residentes.

---

24 Sebastián Salazar Bondy, op.cit. pp.69-70.

25 Salcedo, Rodrigo, El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. Revista Eure N°84. 2002. Ver también: Emilio Duhau y Ángela Giglia. *Las reglas del desorden*. México: SigloXXI. 2008.

El imaginario colonial parece no haber desaparecido; los vestigios de aquella cultura dominante se estarían expresando en las numerosas rejas que se habilitan sobre calles y parques de zonas residenciales. Y este tipo de prácticas no se limitan a las élites, sino que atraviesan al conjunto de las capas sociales de la metrópoli. No se trata entonces de recuperar un espacio público para la ciudadanía pues este parece nunca haber existido, sino proyectar espacios públicos que faciliten la aún difícil coexistencia de las diferentes capas sociales de una metrópoli reciente.

MESA Nº 10

Patrimonios difíciles: violencias del pasado en la ciudad de hoy.

COORDINADORES

MARIA CHIARA BIANCHINI
bianchini.mariachiara@gmail.com
Universidad Autónoma de Madrid

ESTELA SCHINDEL
estela.schindel@uni-konstanz.de
Universidad de Konstanz

CLÍNICA CENTRAL DE BOGOTÁ, LUGAR DE DECESO DE UN CAUDILLO.

NELSON ALEXIS CAYER GIRALDO

Fundación Universidad Autónoma de Colombia (FUAC). Investigador principal de la investigación

nelsoncayerg@gmail.com

RESUMEN: Esta ponencia aborda la historia de un inmueble de estilo republicano, ubicado en la Calle 12 Nº 4 – 44 en Bogotá D.C. – Colombia, sitio donde funcionó desde 1935 y posiblemente hasta inicios de la década de los 60 del siglo XX la Clínica Central, institución médica a la que fue trasladado para recibir atención, Jorge Eliécer Gaitán Ayala,[1] conocido como el Caudillo del Pueblo, líder del liberalismo de izquierda en la década del 30 y 40 del siglo XX en Colombia, quien fue asesinado el 9 de abril de 1948, porque sus ideas políticas estaban encaminadas al favorecimiento de los sectores populares, al parecer en este crimen tuvieron responsabilidad sectores de la derecha colombiana, al lado de la iglesia católica en complicidad con la CIA.[2] Este hecho recrudeció la violencia política en el país y agudizó la guerra que se vive hasta hoy. Por lo anterior, el objetivo de este escrito es analizar las tensiones generadas por este magnicidio, a tal punto que 68 años después, este crimen no ha sido esclarecido, y hasta el momento nadie ha escrito la historia del lugar donde Gaitán falleció finalmente, debido a lo espinoso y comprometedor que puede resultar del tema.

PALABRAS CLAVE: Memorias, patrimonios, violencia política, medicina, Bogotazo.

1 Mauricio Archila, "JORGE ELIECER GAITAN", 1999. Disponible en http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/enero1999/109jorgeeliecer.htm [Fecha de consulta: 1 de septiembre de 2016]

2 Revista Semana, "¿Quién mató a Gaitán?", 2000. Disponible en http://www.semana.com/nacion/articulo/quien-mato-gaitan/44012-3 [Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2016]

Fue a la Clínica Central ubicada en la Calle 12 Nº 4 - 44 en la ciudad de Bogotá, donde llevaron a Gaitán prácticamente sin signos vitales,[3] tras recibir tres disparos por la espalda[4] que le produjeron la muerte el 9 de abril de 1948 a la 1:30pm. Este suceso partió la historia reciente de Colombia en dos, exacerbando la violencia política entre el Partido Liberal y el Conservador, que ya venía acrecentándose en el territorio nacional desde la década de los 20 y 30 del siglo XX.[5] Este hecho también fue el impulso para la creación y consolidación de grupos armados de izquierda (organizaciones guerrilleras) y de derecha (bandas de pájaros, grupos paramilitares y narcotraficantes, de la mano de las Fuerzas Armadas del Estado), protagonistas hasta hoy de la guerra en Colombia. El asesinato del líder liberal se produjo, porque para las élites nacionales, la iglesia católica y el gobierno de EEUU, lo consideraban un potencial peligro para la "estabilidad" democrática de la región, y más, si hubiera ganado las elecciones presidenciales de 1949, para el periodo 1950 -1954,[6] ya que sus ideas eran proclives al reconocimiento de los derechos de los sectores populares. Por lo anterior el edificio donde funcionaba la Clínica Central, lugar donde murió este personaje, se constituye en un patrimonio difícil, ya que está ligado a violencias del pasado y del presente en Colombia, tanto en el campo como en las ciudades. Esto se evidencia en el hecho, de que solo 68 años después de la muerte de Gaitán y debido a que el predio hoy es propiedad de la Fundación Universidad Autónoma de Colombia,[7] exista un apoyo e interés por impulsar la investigación sobre la historia de la casa. Teniendo en cuenta que es un lugar de gran valor histórico por ser el sitio donde falleció este líder liberal, pero que a la vez, encierra tensión y disputa por las memorias que están en juego, pues con esta conmemoración ocurre lo que afirma Elizabeth Jelin, en la medida en que existen diferentes interpretaciones sociales del pasado, las fechas públicas se convierten en objeto de disputas y conflictos.[8]

---

3 Mariela Serrano, "Gaitán, la casa que lo vio nacer. El médico que vio morir a Gaitán", 2013. Disponible en http://www.elespectador.com/noticias/nacional/el-medico-vio-morir-gaitan-articulo-414909 [Fecha de consulta: 3 de septiembre de 2016]

4 Esto se evidencia en el Acta de autopsia del cadáver del Doctor Jorge Eliécer Gaitán Ayala (9 de abril de 1948), que reposa en el Archivo Histórico de la Universidad Nacional de Colombia en Bogotá D.C.

5 Germán Guzmán, Orlando Fals, Eduardo Umaña, *La Violencia en Colombia: estudio de un proceso social, Tomo I*, Bogotá: Editoria Iqueima, 1962.

6 Estas finalmente se realizaron el 27 de noviembre de 1949. Gaitán ya había sido candidato por el Partido Liberal a la presidencia de la República para el periodo 1946-1950, elecciones en las que fue derrotado por el conservador Mariano Ospina Pérez, y pretendía lanzarse como candidato para el siguiente cuatrienio.

7 La Fundación Universidad Autónoma de Colombia fue fundada en 1971, por un grupo de personas que procedían en su mayoría de partidos y organizaciones de izquierda, hecho que ha generado una tradición de izquierda en algunos periodos de la historia de esta Institución.

8 Elizabeth Jelin, Compiladora, *Las conmemoraciones: Las disputas en las fechas "in-felices"*, España: Editorial Siglo XXI, 2002, p. 1.

Un poco sobre la Historia de la Casa

La Casa donde funcionó la Clínica Central desde marzo de 1935[9] y posiblemente hasta inicios de la década del 60 del siglo XX, está ubicada en el Centro Histórico de Bogotá, en un terreno que perteneció, a una de las manzanas del trazado de la ciudad española hacia finales del siglo XVI,[10] para este momento, cada vivienda ocupaba aproximadamente un cuarto de manzana por disposición del cabildo de Santafé,[11] con el paso de los siglos, este lote que se fue subdividiendo para construir otras edificaciones y viviendas, hasta tener la dimensión de hoy, una catorceava parte de toda la manzana. La Casa en la que funcionó la Clínica, fue construida posiblemente hacia finales del siglo XIX o inicios del XX, cuestión que se reafirma, al observar el tamaño del lote que ocupó el predio en su momento,[12] el estilo republicano del inmueble característico de este periodo, los testimonios de los antiguos propietarios que confirman está hipótesis[13] y los materiales de los que está hecho el inmueble.[14]

Sobre la historia de la tradición de la propiedad, hasta el momento se ha podido reconstruir desde el año 1834,[15] cuando el dueño era Benedicto Domínguez del Castillo,[16] en este mismo año,

---

9 Escritura 523 de la Notaría Segunda del circuito de Bogotá de marzo de 1935, en la que se concreta el arrendamiento de la Casa a Carlos Trujillo Vanegas por parte de Guillermo Márquez Calderón, (Esta escritura está extraviada en el Archivo General de la Nación en Colombia).

10 Carlos Martínez, *SANTAFÉ Capital de Nuevo Reino de Granada*, Bogotá: Ediciones PROA Ltda, Banco Popular, 1987, p. 85.

11 Carlos Martínez, *SANTAFÉ Capital de Nuevo Reino de Granada*, Bogotá: Ediciones PROA Ltda, Banco Popular, 1987, pp. 66, 67 y 68.

12 Esta fue una casa que para finales del XIX e inicios del XX iba de calle a calle, es decir desde la Calle 12 (entrada principal) hasta la Calle 13 (entrada de servicio), atravesando toda la manzana de extremo a extremo.

13 Particularmente el testimonio del oftalmólogo Zoilo Cuellar Montoya, descendiente de la familia Calderón, quien se ha dedicado a escribir la historia de su familia y a quien entreviste en julio de 2016.

14 Principalmente adobe, característico de finales del siglo XIX e inicios del XX en Bogotá.

15 Esto se debe, a que la Escritura Pública de la Notaría Tercera del Circuito de Santafé de Bogotá del 10 de diciembre de 1834, donde se hace la venta de la Casa, para ese momento la número 77 de la calle duodécima, con solar y tiendas, por parte del Doctor Benedicto Domínguez del Castillo a su sobrina Teresa Domínguez y Zuleta, no aparece. Eso hace que se deban buscar otros caminos para encontrar los datos de esta tradición.

16 Benedicto Domínguez del Castillo (1783-1868), nacido en Santafé, fue miembro de las familias de la élite en santafereña, descendiente Luis Ignacio Diego de Castillo y Caicedo, Marqués de Surba y Bonza, uno de los dos títulos nobiliarios que existieron en la Nueva Granada, este astrónomo colaboró con Francisco José de Caldas y Jorge Tadeo Lozano en el Observatorio Astronómico. Si bien se tituló de abogado, fue un científico que repartió su tiempo como profesor de matemáticas del Rosario y en algunos puestos públicos, entre ellos como director del Museo Nacional al iniciar la década de 1830, y diputado en el Congreso de Cúcuta en 1821. Camilo Páez, "Almanaque calculado para la Nueva Granada", s/f, Disponible en http://www.

él se la vende a su sobrina Teresa Domínguez y Zuleta,[17] quien la mantiene en su poder hasta 1874, cuando se la hereda a su hija Victoria Brush Domínguez,[18] ella a su vez la vende al señor Felipe Ruiz Quintero[19] en 1884, y este posteriormente la negocia con Don Aristides Calderón Reyes[20] quien la adquiere en 1888. En 1891 este último fallece, heredando sus propiedades a su viuda Ana Rosa Tejada de Calderón y sus ocho hijos, la viuda muere posiblemente en 1926, pero es solo hasta 1937, cuando se realizó la liquidación de la comunidad en donde todos los herederos intervinieron, ya que tenían un lote de terrenos alinderados, según Escritura Pública 720 del 22 de mayo del mismo año de la Notaria 5 de Bogotá.

La historia de la tradición de esta Casa, también está ligada a la muerte de María Josefa Calderón Tejada[21] en 1923, quien en vida, fue la esposa del Doctor Guillermo Márquez Largacha y madre de Guillermo Márquez Calderón y Francisco Márquez Calderón, herederos de sus padres, quienes les dejaron, la porción del lote de terrenos alinderados que hacía parte de la comunidad anteriormente mencionada,[22] después del juicio de sucesión protocolizado bajo el número 731 del 15 de junio de 1925 en la Notaría Quinta de Bogotá. Finalmente Francisco casado con Cecilia Vargas de Márquez, es quien compra la parte que le corresponde a su hermano Guillermo (por 20.000 pesos colombianos) y se convierte en el dueño de la Casa a partir de 1937. Luego de su muerte en 1954 se formaliza la herencia de los bienes, con la Sentencia de sucesión del 16 de enero de 1958 del juzgado 6 civil de Bogotá, donde participaron la viuda y los hijos, Enrique Márquez Vargas, Francisco Fernando Márquez Vargas y Delfina Josefina Márquez de Aparicio (Vargas apellido de soltera), heredando la Casa, que luego se convirtió en un inquilinato (probablemente) desde 1962 hasta 1986. Finalmente, son estás mismas personas (la familia Márquez Vargas), quienes posteriormente intervienen en la compraventa del predio a la Universidad Autónoma

---

bibliotecanacional.gov.co/content/almanaque-calculado-para-la-nueva-granada [Fecha de consulta: 1 de octubre de 2016]

17 Teresa Domínguez y Zuleta, (1812) nacida en Santafé, hija del pintor Pio José Domínguez del Castillo y de María del Carmen Zuleta y Domínguez de la Picaza, sobrina de Benedicto Domínguez del Castillo, se casó a sus 15 años con el portugués, Santiago Alphin Brush y Roger.

18 Victoria Brush Domínguez (1840) nacida en Santafé, hija de Teresa Domínguez y Zuleta (de Brush) y Santiago Alphin Brush y Roger, esposa, casada con el irlandés Martín Boshell Sheppard.

19 Oriundo de Salamina (hoy es un municipio del Departamento de Caldas), para el siglo XIX parte del Estado Soberano de Antioquia.

20 Aristides Calderón Reyes nació en Soatá – Boyacá en 1815 y falleció en La parroquia (localidad) de La Catedral en Bogotá, de una enfermedad del corazón el 7 de julio de 1891. Hijo de José María Calderón y Navas y Josefa Reyes Sanmiguel. Abogado, gobernador del Estado Soberano de Boyacá Secretario de Gobierno durante la segunda administración de Rafael Núñez y de los liberales independientes que lo acompañaron en el movimiento de La Regeneración en 1866; negoció el contrato de correos que sirvió a Boyacá hasta el día en que la nación asumió su manejo. Casado el 1 de junio de 1859 en Soatá, con doña Ana Rosa Tejada Mariño.

21 Hija de Aristides Calderón Reyes y Ana Rosa Tejada Mariño.

22 Este lote era le herencia de sus padres de la señora, María Josefa Calderón Tejada.

de Colombia como consta en la Escritura Pública 1551 del 25 de abril de 1986 de la Notaría 7 deBogotá.

Por último, luego de que la Universidad adecuara y usara el predio como aulas de clase, hasta inicios de la década de los 90 del siglo XX y que la edificación entrara en un estado de deterioro y desuso, esta se tuvo que sellar con tejas de zinc, para impedir el ingreso de las personas por el riesgo que esto representaba. En 2008, luego de dos intentos, se inicia formalmente el proceso de intervención y restauración dirigido por la arquitecta Claudia Patricia Hernández Monroy, hasta 2010, momento en que se trasladan a este el inmueble las oficinas de la dirección de la Universidad.

La Clínica Central

Esta Institución médica se crea a partir de la sociedad conformada por los médicos Agustín Arango Sanín[23] (conservador) y Carlos Trujillo Venegas[24] (liberal) en marzo de 1935, Agustín Arango describe ese momento de la siguiente manera.

> Para realizar este proyecto formamos una sociedad con cuatro mil pesos de capital el cual aportaríamos así: Los muebles de nuestros consultorios y algunos utensilios que poseíamos por $2.000.00 y $1.000.00 cada uno con un préstamo de un banco. El aparato de Rayos X del Dr. Trujillo permanecería de su propiedad.
>
> Para realizar el proyecto tomamos en arrendamiento el piso bajo de una casa semimoderna, en la calle 12 entre carreras 4 y 5. Durante algún tiempo las cosas marcharon bien, pero vimos la necesidad de instalar una salita de cirugía y de algunas habitaciones para operados. Para suplir esto tomamos en arrendamiento la casa del segundo piso y las comunicamos con una amplia escalera […]

---

23 Codirector y copropietario de la Clínica Central, Agustín Arango Sanín, nacido en Manizales - Caldas el 6 de diciembre de 1902, murió en Miami EEUU en 1983. Estudió medicina en la Pontificia Universidad Javeriana en Bogotá y fue Director de la Revista Colombiana Médica. Fue ortopedista. Profesor de Clínica Quirúrgica de la Universidad Nacional de Colombia y en el Hospital San Juan de Dios en los años 40. Catedrático, ejecutivo y escritor. Se casó con Carmen Elisa Aparicio Gutiérrez (de Arango) Nacida el 23 agosto 1906 en Santa Fe De Bogotá, quien falleció en 2005 a los 99 años.

24 Codirector y copropietario de la Clínica Central, Carlos Trujillo Venegas, nacido en 1898 en Funza-Cundinamarca, falleció en Bogotá en 1979, estudió su especialización en dermatología en Ginebra – Suiza y posteriormente realizó diferentes cursos de radiología en Hamburgo en Alemania. Fue director del Laboratorio de Rayos X de la Clínica Central y del Hospital San Juan de Dios hacia 1933. Se casó con Cecilia Ortiz Márquez, nacida en mayo de 1921.

> Un año después de haber fundado la clínica vimos que era totalmente insuficiente para atender la demanda de pacientes que querían ingresar a ella y tomamos en arrendamiento las dos casas vecinas de construcción muy semejante a la que utilizábamos y así adquirimos una gran capacidad en un conjunto de casas que parecían como un solo edificio. En estas condiciones instalamos dos salas modernas de cirugía, laboratorio clínico, salas comunes para obreros, sala de ortopedia, fisioterapia, ambulancia etc.[25]

En ese año se inician las adecuaciones de lo que había sido hasta ese momento, la vivienda de la familia Márquez Calderón (antes Calderón Tejada), que fue tomada en arriendo por los dos médicos de manera paulatina, para convertirla en una Clínica privada, abriendo sus puertas al público el 28 de agosto de 1935.

Esta fue creciendo y prosperando económicamente, por ser pionera en servicios de Rayos X, Ortopedia y Laboratorio Clínico. Hecho que la llevó a posicionarse en la ciudad y en el resto del país, como un importante centro médico a través de casi dos décadas. Pero esta situación cambio el 9 de abril de 1948, día del asesinato de Gaitán, fecha conocida en la historiografía colombiana como el Bogotazo.[26]

En un segundo momento que va desde 1952 y probablemente hasta 1962, es cuando el médico Juan Ruiz Mora, inyecta capital a esta Institución después del 9 de abril de 1948, para sacarla de su crisis económica y en compañía de alguno de los dueños anteriores, trabaja porque la Clínica salga de estas dificultades y funcione adecuadamente. Finalmente es posible que la Clínica haya sido liquidada en 1962, por temas económicos y de tiempo de sus dueños, ya que estos médicos estaban a cargo de otros proyectos e instituciones de salud de suma importancia para el país.

Asesinato de Gaitán, 9 de abril de 1948

La muerte del líder de la izquierda liberal Jorge Eliécer Gaitán Ayala, parte en dos, no solo la historia de Colombia, sino también la de la Clínica Central, ya que al ser el lugar donde le brindaron atención médica de primera mano, es donde llegaron centenares de personas reclamando por

---

25 Agustín Arango, "La Clínica Central", 1978, Bogotá: Diario El Siglo, p. 4.

26 La insurrección popular conocida como el Bogotazo, fue un suceso que duro tres días en Bogotá, hasta que el Ejército Nacional retomo el control de la ciudad a sangre y fuego, está se caracterizó por la quema de instituciones oficiales y religiosas, además del incendio de varios vagones del tranvía y diferentes viviendas de reconocidos líderes conservadores, incluyendo asesinatos y saqueos de locales comerciales, todo esto en respuesta al magnicidio de Jorge Eliécer Gaitán, pero estos hechos no solo se dieron en la capital de Colombia, sino que se extendieron por toda la geografía nacional y agudizaron la violencia liberal-conservadora que venía de décadas atrás, potenciando fenómenos como la exclusión política, la pobreza, el despojo de la tierra y el desplazamiento forzado hacia las grande ciudades. Arturo Alape, *El Bogotazo: memorias del olvido*, Bogotá, Fundación Universidad Central, 1983.

la salud y vida del Caudillo del Pueblo, incluso, ocuparon la Clínica y amenazaron con matar al personal de la misma, sino no lo salvaban, situación que obligó a la intervención de la Policía, para proteger la integridad de estos. Hecho que hizo que el médico Agustín Arango, por ser miembro del Partido Conservador tuviera que ocultarse para protegerse y en este caso fuera Carlos Trujillo, quien enfrentara la situación.

De otro lado, en la Clínica fueron atendidas cientos de personas, durante ocho días, que terminaron siendo acomodadas en los patios internos, corredores, zaguanes, el suelo, en donde fuese posible, ya que las instalaciones no daban abasto para tantos pacientes, Agustín Arango refiriéndose a las consecuencias económicas por todo lo sucedido expone.

> No está por demás recordar que de los más de 200 heridos atendidos en la clínica durante esos días, solamente 8 pagaron su cuenta. Los robos de que fuimos víctimas durante la invasión de gente que acudía a contemplar el cadáver del Doctor Gaitán ascendieron a más de $15.000.00 suma que en ese tiempo era muy considerable si se tiene en cuenta que la habitación más costosa de la clínica valía $30.00 diarios. Toda esta pérdida que llevó la clínica al borde de la ruina, fue ampliamente compensada por la gran satisfacción que tuvimos de haberle podido prestar a nuestro prójimo un servicio eficaz desinteresado y cristiano.[27]

A esto hay que agregar, la conmoción por la presencia del cuerpo sin vida de Gaitán en la Clínica, hecho que obligó a realizar la autopsia lo antes posible en las instalaciones de la Clínica. A las 6:02pm en ausencia de Juan Uribe Cualla, director Medicina Legal, quien no estuvo presente, ya que temía por su integridad por pertenecer al Partido Conservador, estuvieron presentes los médicos, Pedro Eliseo Cruz, Yesid Trebert Orozco, Luis E. Forero Nougues, Raúl Bernett y Cordova, Agustín Arango Sanín, Carlos M. Chaparro, Nicolás Collazos Rodríguez, Teófilo Moreno Corredor, Ángel Alberto Romero y Alfonso Bonilla Naar. Algunos de ellos, eran parte del personal de la institución y otros eran amigos y copartidarios de Gaitán. Luego por petición de los médicos de la Clínica en la madrugada del 10 de enero, retiraron el cadáver de Gaitán para que salieran de allí sus seguidores y pudieran atender mejor a los enfermos y heridos.[28]

---

27 Agustín Arango, "La Clínica Central", 1978, Bogotá: Diario El Siglo, p. 4.

28 Sobre como sacaron el cuerpo de Gaitán de la Clínica hay diferentes versiones, Agustín Arango afirma que a la Clínica llego un oficial del ejército en un jeep con un ataúd y este se valió de la ayuda de algunos hombres del pueblo para llevarse el cuerpo de Gaitán. En otra versión se afirma que fue su esposa, Amparo Jaramillo de Gaitán quien sacó el cuerpo del líder liberal, pero todas coinciden en que fue en la madrugada del 10 y que finalmente su cadáver fue enterrado en sala de la casa matrimonial del barrio Santa Teresita, ubicada en la calle 42 número 15 – 52, vivienda que habitó desde el 22 de diciembre de 1933 hasta el 9 de abril de 1948. Esto para evitar la desaparición del cuerpo por parte de quienes habían ordenado su asesinato.

Conclusiones

Los hechos descritos anteriormente evidencian las tensiones que caracterizan un patrimonio difícil, ya que la Casa ubicada en la Calle 12 Nº 4 – 44 en Bogotá D.C. – Colombia, es un potente detonante de la memoria, por ser el lugar donde falleció, una de las personalidades más importantes de la historia colombiana del siglo XX, además, porque el terreno del inmueble pertenece al casco histórico que data del siglo XVI, acumulando una historia de más de cuatro siglos y también por haber sido testigo del inicio de distintos avances en el campo de la medicina en Colombia, cuando allí funcionó la Clínica Central. Por lo anteriormente dicho, se evidencia que este es un espacio de disputas de memorias y significaciones.

El inmueble representa un importante patrimonio y es parte de la herencia colectiva del pueblo colombiano, en palabras de Manuel Gándara, lo patrimonial.

> […] es nuestra herencia colectiva, eso que tenemos todos en virtud de ser por un lado humanos, tenemos un patrimonio que es universal, el que heredamos del trayecto entero de la humanidad, tenemos un patrimonio de una escala más reducida […] que es […] el que heredamos de nuestro país, y así se va haciendo, hasta que tenemos nuestro patrimonio individual el que heredamos de la familia, hay gente que por una cuestión de clase, pues no tiene mucho de este último patrimonio, no heredo, no va a heredar casas ni bienes, esos que se podrían considerar desheredados de ese patrimonio a un nivel muy chiquitito, un nivel personal […].[29]

Sin embargo, a pesar de dicha importancia, solo es hasta el año 2015, que empieza a hacerse visible la Casa como un sitio histórico relevante para el país, producto de la investigación sistemática de fuentes y archivos. Este trabajo ha permitido el conocimiento y divulgación de documentos, fotografías, entrevistas, materiales, videos y testimonios, que de un lado han posibilitado la reconstrucción de la tradición de propiedad del lugar, además de algunos elementos que podrían aportar al esclarecimiento del asesinato de Gaitán, y de otra parte, a la comprensión gradual por parte de la Comunidad Universitaria de la FUAC y de un sector de la ciudadanía bogotana, de la riqueza histórica y patrimonial que se conserva allí.

Esto ha hecho posible potenciar un proceso educativo y cultural, coordinado por el Programa Académico de Historia de la Universidad Autónoma de Colombia, donde la Casa en la actualidad, es un espacio para la realización de charlas, proyecciones, visitas comentadas, conferencias, entre otras actividades, que ayudan a consolidar una corriente de pensamiento y acción diferente, en torno a lo patrimonial, el legado de las ideas de Gaitán, la defensa de la democracia y los Derechos Humanos, en la construcción de una sociedad equitativa y en paz.

---

29 Entrevista de Juan Stack al Dr. Manuel Gándara, Programa Jueves de Charla en Radio INAH, La participación de la ciudadanía en la protección del Patrimonio Arqueológico, 2013. Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=Y_NWzi5wnkU [Fecha de consulta: 13 de septiembre de 2016]

MICROPAISAJE "ANIMITAS URBANAS", CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DEL ESPACIO PÚBLICO.

CAMILA PASCUAL CORNEJO, CLAUDIA CASTILLO HAEGER, MARIO DEL CASTILLO OYARZUN

Universidad Diego Portales.

camilapascual.c@gmail.com, claudia.castillo@udp.cl, Mario.delcastillo@mail.udp.cl

RESUMEN: La muerte en la ciudad casi siempre ha poseído un espacio físico determinado y un paisaje urbano bastante estandarizado. En Latinoamérica, esta situación difiere ya que las representaciones informales y colectivas poseen tanto o más peso que las expresiones formales e institucionales. Esta particularidad del fenómeno tiene una fuerte repercusión en las prácticas mortuorias espontáneas (y no oficiales) que aparecen en la ciudad chilena. "Es innegable que estas prácticas y creencias encuentran raíces prehispánicas y europeas, estas últimas fueron importadas durante el período colonial" [1] la práctica de las animitas posee entonces un carácter sincrético que se caracteriza por la fusión y asimilación de elementos de diferentes doctrinas, culturas y religiones. En Chile, las animitas son pequeñas construcciones populares de carácter incremental y de geometría variable asociadas a un sistema de apropiaciones informales. Como vehículos de un capital y fenómeno cultural, parecen haber alcanzado el reconocimiento social como una construcción colectiva. Esta investigación ha indagado en el micro paisaje urbano de las animitas, analizando su construcción social a través de la apropiación del espacio público, su carácter sincrético y su cualidad de palimpsesto urbano. El análisis se enfoca en el estudio de los elementos fundamentales del objeto animita, teoría basada en la concepción del *holograma socio espacial* [2] se investiga la animita como fenómeno social: en la creación ciudadana de una necesidad de hacer memoria y crear identidad en el territorio santiaguino; como objeto mnémico: creador de territorios de la memoria en la ciudad y; como un espacio sacro dentro del territorio urbano de Santiago. En su interacción temporal son estos tres elementos los que van configurando un micro paisaje informal de la muerte en la ciudad, que determina un fenómeno significativo para la memoria colectiva urbana y de importancia para la identidad local de una comunidad.

Palabras clave: micropaisaje urbano, espacio público, patrimonio colectivo, animitas.

---

1 Claudia Lira Latuz, "*El rumor de las casitas vacías: Estética de la animita*", Santiago: Ediciones UCH Arte, 2002.

2 Alicia Lindon, "*Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales*", EURE Vol. 33 No 099. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2007, pp. 31-46.

Micropaisaje "Animitas Urbanas", Construcción Colectiva del Espacio Público.

La sociedad chilena denomina "animita" a numerosos templos, grutas, casitas y capillitas que se destacan en el paisaje rural y urbano de Chile. Éstas conmemoran defunciones trágicas ocurridas de forma imprevista, inesperada e injusta: *"Nace una 'animita' por misericordia del pueblo en el sitio en el que aconteció una 'mala muerte'. Es un cenotafio popular, los restos descansan en el cementerio, por lo que se honra el alma, la 'ánima'* [3]. Las "animitas" permanecen en el espacio, dando cuenta de un contexto social intangible que se expresa simbólicamente mediante un conjunto de objetos significativos.

La muerte en la ciudad casi siempre ha poseído un espacio físico determinado y un paisaje urbano bastante estandarizado. En Latinoamérica, esta situación difiere ya que las representaciones informales y colectivas poseen tanto o más peso que las expresiones formales e institucionales. Esta particularidad del fenómeno tiene una fuerte repercusión en las prácticas mortuorias espontáneas (y no oficiales) que aparecen en la ciudad chilena. *"Es innegable que estas prácticas y creencias encuentran raíces prehispánicas y europeas, estas últimas fueron importadas durante el período colonial"* [4]; la práctica de las animitas posee entonces un carácter sincrético que se caracteriza por la fusión y asimilación de elementos de diferentes doctrinas, culturas y religiones.

El animismo se convierte en un fenómeno significativo para la memoria colectiva urbana y de importancia para la identidad local de una comunidad, ya que las "animitas" se presentan como un claro ejemplo de culto hacia los muertos, que si bien puede tener su origen en los pueblos prehispánicos, también se asocia al sincretismo que se produjo con la religión católica traída por los españoles [5], son por ello una expresión palpable de apropiación callejera como una materialización del espacio recordatorio de los muertos.

Las actuales manifestaciones populares del recuerdo de la muerte son fieles representantes de nuestro folclore y cultura local. Estas creencias y costumbres se han perpetuado y proyectado a lo largo del tiempo, adaptándose a los diferentes contextos urbanos, históricos y culturales; esto se ve reflejado en las "animitas" callejeras o informales en la ciudad, en las consagradas "animitas" dentro del cementerio y en las "animitas" de los bordes de carreteras y caminos; todas ellas conocidas por la población en general. Esto hace evidente que existe un latente patrimonio intangible que aún no ha sido catalogado, valorizado, ni mucho menos protegido, lo cual hace posible pensar que a futuro, el olvido o el descuido, puedan hacer desaparecer este tipo de manifestaciones espaciales de micro paisajes sociales y urbanos.

En una perspectiva teórica se incursiona en el culto urbano de la muerte: el origen y la trascendencia de las "animitas" en Chile, se analiza su significado, tipologías, características y desarrollo histórico. Además se desarrolla el ámbito del paisaje social asociado al fenómeno

---

3 Oreste Plath, "*L'Animita Hagiografía Folclórica"*, Santiago: Editora Grijalbo, 1995.

4 Lira Latuz, *op cit*, p. 23

5 Platz, *op cit*, p. 18

"animita", donde se estudia la construcción social del paisaje de la muerte en el espacio urbano de Santiago de Chile, basándose en la premisa de la "animita" como holograma espacial [6], como parte de un micro paisaje [7] y por último como parte del patrimonio intangible de Santiago.

En cuanto al estudio de caso "animitas" en Santiago de Chile, se realizan mapeos del micro paisaje urbano, análisis de los exvotos y entrevistas a los transeúntes y devotos de algunas de las (conocidas) "animitas" informales de Santiago. En consecuencia la metodología de investigación es exploratoria, explicativa y creativa, en las etapas finales se desarrolla una propuesta grafica de valoración y de re significado cultural urbano del micro paisaje de una "animita". La etapa exploratoria se enfoca en las "animitas" informales porque este fenómeno ha sido poco investigado y sólo se ha limitado a referencias o comentarios secundarios. La mayoría de los autores consultados hace hincapié en el "animismo" describiendo y analizando elementos como el mito, el rito, las veneraciones [8] y no en la "animita" como objeto y expresión tangible de un fenómeno de paisaje social intangible. En la etapa explicativa se plantean los elementos básicos que componen las "animitas" con el fin de poder conocer y medir a través de las tipologías, su descripción, el fenómeno y la materialización objetual y espacial. Se plantea una clasificación de las "animitas" en la ciudad de Santiago (Figura 03), y se visualiza a través de una cartografía y esquemas de síntesis.

Con esta investigación se intenta poner en valor las manifestaciones informales de un micro paisaje urbano singular, se espera comprender su composición y materialización en el espacio público [9] y avanzar en el conocimiento del paisaje social colectivo, como una valoración dentro del patrimonio cultural intangible de una comunidad. La "animita" es una apropiación territorial y urbana que nace desde la muerte trágica, un surgimiento espontáneo y anónimo que por lo general tiene la forma de una pequeña casa situada sobre una base y que puede contener iconografía católica acompañada de diversos elementos [10]. Este conjunto generalmente se emplaza en un espacio de uso público y puede ubicarse en el mismo sitio de la muerte o en uno representativo del fallecido y su círculo de seres queridos. En una primera instancia la "animita" recuerda al difunto, luego puede transformarse en un santuario popular que acoge las necesidades espirituales de las personas o de un colectivo. Parte de la creencia popular, transmitida en la tradición oral, plantea que en este espacio habita el ánima del difunto y ésta puede ser intermediaria directa entre Dios y los hombres. Esto da lugar a una práctica social y ritual basada en la fe, ya que los practicantes le piden favores a la "animita" y si el favor es

---

6 Lira Latuz, *op cit*, p. 41

7 Joan Nogue, "*La construcción social del paisaje",* Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2007, pp. 15-69.

8 Lautaro Ojeda, "Animitas: Una expresión informal y democrática de derecho a la ciudad", Santiago, ARQ, n. 81, 2012, pp. 78-89.

9 Jordy Borja, "*Espacio público y derecho a la ciudad"*, Barcelona: Institut de Drets Humans de Catalunya, 2011, pp. 139-164.

10 Magin Moscheni Sossa, "*Lugar antropológico: la animita monumento funerario y arquitectura popular religiosa"*, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008.

concedido, puede quedar testimoniado por una placa de retribución (exvoto) o por otro tipo de acciones de agradecimiento que involucran la mantención, conservación y ornamentación de este espacio sacro.

Por otra parte, esta práctica informal no cuenta con un grado de institucionalización, de protección o de apoyo financiero gubernamental. Su existencia es el fruto de solidaridades y de acciones colectivas que se encadenan anónimamente entre las personas que la practican. Por lo tanto la fuerza simbólica y social que contiene la "animita" plantea la necesidad de reconocer su valor cultural y patrimonial, por tratarse de un imaginario popular colectivo que es necesario valorar y comprender como parte de nuestra cultura santiaguina y chilena, siendo un fenómeno que se manifiesta en gran parte de las comunas de la ciudad de Santiago.

La animita interviene en el espacio cotidiano, público y urbano sin romper con su entorno, pues se incrusta en él, utilizando los materiales locales o siguiendo la estética del sitio donde se instala. Lira Latuz define este fenómeno estético de la siguiente forma "*Si bien en la confección de la animita también se utiliza un lenguaje simbólico (convencional en cuanto a formas, colores y creencias) éste no cumple la función de transmitir sentidos trascendentes, además, en la construcción misma, el artista tiene una intencionalidad mimética, ya que reitera en muchos casos la estética del entorno, quizás en un afán de no romper con el equilibrio espacial o ambiental o intentando que su obra se integre al espacio de tal manera de mantenerse en el tiempo. La construcción arquitectónica, a veces escultórica, y el posterior carácter de instalación que toma la animita se torna parte del paisaje; no perturba o incomoda como forma reconocible aunque sí inquieta como icono recordatorio de la muerte*". [11]

Dentro del universo de las "animitas" santiaguinas se consideraron variadas tipologías para diferenciar y catalogar sus cualidades. Se diferenciaron dos tipologías iniciales: las formales, compuestas por las animitas que están normalizadas dentro del territorio urbano y distribuidas en un lugar regularizado (cementerio) y la segunda tipología de catalogación es de "animitas" informales, que se apropian del espacio urbano público sin permiso ni regulación, creando una red de micro paisajes que emergen de forma esporádica en la ciudad. Asimismo y según su estado, considerando tanto el espacio que ocupan como el fervor que provoca en sus devotos, esta "animita" callejera e informal se registró en tres tipos: la "animita" monumental (milagrosa) y la animita de barrio (en uso) y que vemos distribuida en las calles de nuestras ciudades y poblados, y finalmente la "animita" abandonada (en desuso). Las diferencias encontradas están basadas en la intensidad que poseen en cuanto al fervor popular, en su capacidad para conceder milagros y también en la intensidad del mito que acogen.

Como se ha explicado, las animitas son la base de una fuerte creencia popular en torno al animismo y dentro del análisis cartográfico realizado sólo se detectan alrededor de 150 animitas informales dentro de la ciudad de Santiago, cabe señalar que éstas no se encuentran presentes en todas las comunas de Santiago, esto es un indicador de que este tipo de creencias es propia de un sector social de la ciudad, que encuentra en las "animitas" una identidad y una materialización concreta de su identidad.

---

11 Lira Latuz, *op cit*, p. 48

El espacio de una "animita" vive en constantes cambios cuando su utilización es periódica. En base a esto y gracias a la observación y el registro fotográfico, se propuso un modelo de clasificación que comprende las lógicas de funcionamiento de las "animitas". El modelo considera, el acontecimiento de la muerte trágica como motivo inicial para la creación de una "animita", la que puede llegar a transformarse con el tiempo en un santuario popular. Los estados de temporalidad que se pueden observar en este fenómeno urbano/social: un espacio estático o estructural que consistiría en la estructura principal de la animita la cual es permanente y permanece y no desaparece y por otro lado se encuentra el espacio dinámico o esporádico el cual consiste en objetos orgánicos y decorativos que van transformando el espacio sacro de la animita, ampliando su apropiación en el espacio y es dinámico porque se transforma, crece o desaparece según el fervor de los devotos. Este sistema de clasificación distingue cuatro lógicas de funcionamiento y de estado: *la memoria* (genera la construcción o el acto de realizar una "animita"), la "*animita" en uso* (las personas cercanas al fallecido mantienen vivo su recuerdo), la "*animita" monumental* o milagrosa (aparecen los favores concedidos, su tamaño comienza a crecer y su popularidad también) y por último surge la "*animita" en desuso* (que no presenta ningún rastro de uso periódico).

Para la lógica de funcionamiento es importante el concepto de la memoria como punto inicial al rito de la "animita" que surge espontáneamente en el espacio urbano a causa de la muerte trágica o violenta, un acontecimiento inesperado que remece el círculo cercano e la víctima y al barrio en donde se encuentra. La memoria juega un rol importantísimo a la hora de la creación de una animita, ya que es el acto de recordar y volver a la vida al fallecido es el hito que pone un inicio a este rito. Para la producción del rito se debe entender el concepto de simbolismo ya que la utilización del símbolo dentro del fenómeno "animita" es crucial, porque este permite, de una manera no verbal de comunicación, narrar los hechos ocurridos en ese espacio determinado y comunicar de una forma que es inteligible para toda la sociedad. Es en este sentido que la semiología nos permite comprender la forma en que estos restos arquitectónicos se comunican, volviéndose en medio de aproximación a la relación ciudadano-ciudad con la memoria urbana.

En la ciudad, los objetos mnémicos pueden expresarse siendo un objeto institucionalizado (monumento, estatuaria); o el que nace desde la cultura popular, las representaciones sociales plasmadas en el espacio público: murales, esculturas, animitas, carteles, grafitis, en resumen, todo objeto que represente o sea parte de una memoria colectiva, detonada por algún hecho digno de recordar o de no olvidar, manifestaciones que generalmente no tienen lugar. Aunque el objeto pertenezca al paisaje social y no al paisaje urbano, si se encuentra inserto en él, crea un lenguaje de intercambio y de recuerdo, actuando con la inamovilidad de un signo, de algo que queda fundado en la ciudad y en las mentes de los ciudadanos.

El paisaje posee diferentes interpretaciones y nexos, uno de estos es su interpretación como un producto social, es decir que es resultado de una intervención colectiva, hecha por el hombre en un territorio determinado. Este es una proyección cultural de una sociedad en este territorio y está compuesto por elementos tangibles e intangibles entendiendo que ambos son complementarios, ya que atributos intangibles son representados por medio de los tangibles. Existen distintos niveles de intervención de las personas en el paisaje social, el nivel menor es el del yo, el cual

considera la relación de una persona con el paisaje, si esta persona se adhiere a otras se genera el nosotros. También está la opinión externa, la cual se entiende como lo que es percibido por el resto de este paisaje social.[12]

Dentro del discurso del paisaje social, el fenómeno animita se posiciona como parte de este ya que este fenómeno social es una creación de la sociedad a causa de una necesidad de memoria y recuerdo. Este fenómeno se materializa en esta apropiación esporádica del espacio público simbolizado en una pequeña estructura en forma de casa o iglesia la cual cumple un rol de albergar la característica intangible de este fenómeno la cual refleja el rol social que esta manifestación tiene en el espacio urbano, como un medio que tiene la sociedad de expresar sus necesidades y en conjunto con la estética de este se posiciona dentro del patrimonio cultural intangible.

Producto del levantamiento cartográfico de las "animitas" callejeras milagrosas en la ciudad de Santiago, se encontraron cuatro animitas relevantes para utilizar como caso de estudio, estas fueron seleccionadas por su nivel de fervor dentro de las comunas con mayor concentración de animitas: "Jaimito", en la Avenida Tobalaba con Grecia en la comuna de la Reina. "Romualdito", la animita milagrosa más grande de Santiago en Estación Central. "Marinita", Parque O`Higgins en la comuna de Santiago Centro. "Paquito", Calle Colombia con Avenida Amelia en la comuna de San Joaquín.

Si bien la animita puede no reflejar una profundidad en temas de valor urbano, cultural o de la religiosidad chilena; el desglose y comprensión de sus elementos refuta esta aparente superficialidad y abre una puerta al tema del patrimonio intangible, dinámico y temporal. De esta manera y tomando en cuenta que esta manifestación arquitectónica de micro paisaje urbano es parte fundamental de la religiosidad popular chilena, podemos reafirmar que es una parte del patrimonio cultural intangible de Chile.

La "animita" se configura como un legado vivo y latente que no desaparece a pesar del continuo crecimiento y desarrollo de la cuidad, este hecho se confirma con la continua proliferación de animitas en todo el territorio y su constitución como símbolos perdurables de nuestra religiosidad popular. Por ello su materialización y accionar en la ciudad son únicos, la tipología y expresión arquitectónica que se diseñan en torno al objeto sacro de la animita son claros representantes del sincretismo religioso descrito; implica el refugio del hogar materializado en la forma arquitectónica de la casa, y el refugio de la religión materializado en la Iglesia, arquitectura sacra que invita al recogimiento y la conexión con lo divino. De esta manera, se puede establecer que los patrones a seguir en la construcción de una animita se materializan en las siguientes formas: casa, iglesia, gruta y monolito. El hecho de señalar un espacio que ha sido marcado por la violencia y la sangre derramada le da un carácter monolítico al objeto de la "animita". La arquitectura se ve implicada con la habitabilidad que involucra la forma, que si bien no es realmente funcional, la forma arquitectónica hace alusión a ello.

---

12 Nogué, *op cit*, p. 65

El análisis FODA realizado a las cuatro "animitas" del estudio, identifico las problemáticas asociadas a una despreocupación creciente, la poca educación y respeto por el espacio sacro y común, la poca información sobre el difunto, una pérdida de significado por parte de la cotidianidad de lo público, un carácter personal disminuido por lo que se ha perdido en contenido, existe una relación de inseguridad, peligro o poco resguardo, además del poco entendimiento y tolerancia de los no devotos. Aquí se pone en crisis la importancia de las "animitas" como vestigio de una mezcla cultural, palimpsesto urbano que forma parte de la sociedad y la retrata de manera sencilla en la sobrevivencia de las creencias indígenas mezcladas con las religiosas cristianas, que son parte fundamental de nuestro folclore.

En las "animitas" podemos encontrar desde la veneración a los antepasados y las costumbres religiosas arraigadas en nuestra cultura hasta una cosmovisión particular frente a los espacios de la muerte trágica, símbolos y significados de la devoción urbana. En relación a ello, el poco entendimiento, valoración y difusión de estas representaciones informales de la muerte en la ciudad, ha dificultado su respeto y preservación como parte del patrimonio cultural tangible e intangible de la ciudad creadora de un paisaje social característico.

Por lo tanto se elabora una hipótesis proyectual: si se reconoce el valor cultural de las "animitas" como generadoras de paisaje social urbano, por medio de una acertada acción gráfica de sensibilización, difusión y comprensión, se podría lograr una revaloración de las animitas informales y por consecuencia su validación como parte del patrimonio cultural tangible e intangible de Santiago de Chile. Se diseña como producto final de la investigación una acción gráfica en el paisaje social urbano para registrar y poner en valor el patrimonio cultural tangible e intangible de las animitas, sensibilizando al usuario no conocedor y a su vez promoviendo la información, la reflexión y el conocimiento acerca de estas representaciones informales de la muerte en la ciudad.

El resultado ha sido una intervención audiovisual denominada *"Dinámicas de un paisaje social, animitas milagrosas en Santiago de Chile"* (Figura 08), seleccionada para el Carnaval de Intervenciones Urbanas *100 en 1 día*, Santiago 2014. Esta pieza audiovisual se proyecta sobre pliegos de telas translúcidas y el contenido busca demostrar a la "animita" como fenómeno social, objeto mnémico y espacio sacro. Todo esto apoyado con material gráfico de fanzines, folletería y elementos de branding para así utilizar el diseño gráfico como una herramienta de difusión de un patrimonio intangible y también como generadora de una experiencia urbana de micro paisaje.

MESA Nº 11

Procesos de suburbanización en las ciudades Latinoamericanas

COORDINADORES

ANA GÓMEZ PINTUS

agomezpintus@gmail.com

CONICET-HITEPAC- Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNLP

MAGDALENA VICUÑA

mvicunad@uc.cl

FONDECYT- Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile

NOVOS OLHARES SOBRE AS DIVERSAS TERRITORIALIDADES NO MACIÇO DO MORRO DA CRUZ (MMC) EM FLORIANÓPOLIS (SC).

ELAINE DORIGHELLO TOMÁS / LUIZ FERNANDO SCHEIBE

Universidade Federal Santa Catarina, Florianópolis/ SC, Brasil

elainetomás@gmail.com / scheibe2@gmail.com

RESUMO: Considerado inicialmente como uma área de expansão intraurbana, o Maciço do Morro da Cruz (MMC) será ao longo da urbanização de Florianópolis apropriado e reterritorializado até se caracterizar, em 2012, como "Território do Programa de Aceleração do Desenvolvimento (PAC)-Florianópolis". Os elevados indicadores sociais da capital do Estado de Santa Catarina, Brasil, sugerem uma cidade com ótima qualidade de vida, além dos muitos atrativos naturais de uma ilha. O Maciço do Morro da Cruz (MMC) está situado na porção central da Ilha de Santa Catarina e não condiz com este cenário "paradisíaco" amplamente divulgado na grande mídia. É um espaço quase invisível à percepção dos demais moradores, apesar de integrar o distrito-sede da cidade. A população, em torno de 30.000 habitantes, apesar de viver em uma área central do atual aglomerado urbano, é considerada periférica à cidade. Composto por aproximadamente 18 comunidades o MMC, por muito tempo, sofreu pela ausência de investimentos públicos e de reconhecimento dos direitos cidadãos desses habitantes. Este trabalho consiste na análise do histórico das diversas territorialidades constituídas no MMC, a partir de sua ocupação como área periférica, passando pela deliberada construção conceitual de um Território (do Fórum) do MMC, até as versões conflitantes de um Território das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e um Território do PAC-Florianópolis, com o objetivo de apurar se essas ações têm condições de contribuir para a inclusão social das comunidades envolvidas. Enquanto área de assentamentos precários, o MMC não escapa aos problemas de ordem social e ambiental comuns a tantas áreas de suburbanização intersticial das cidades brasileiras e de tantos outros países do mundo.

PALABRAS CLAVE: Território, Maciço do Morro da Cruz (MMC), Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Florianópolis, Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), Movimentos Sociais.

1. Introdução

O Maciço do Morro da Cruz (MMC) encontra-se na porção central de Florianópolis e pode-se ali observar a presença da chamada "cidade irregular", formada por pelo menos dezoito comunidades que reuniriam uma população aproximada de 30.000 pessoas (PMF, 2006a)[1]. Esta população, apesar de viver em uma área central do atual aglomerado urbano, é considerada periférica à cidade. É um conjunto de comunidades que fala de uma Florianópolis invisível, que desafia as políticas públicas da administração local e que com certeza demanda muitos investimentos.

A fim de enfrentar e superar as dificuldades comuns a estas comunidades, onze associações de moradores se reuniram formando, a partir de 1999, o Fórum (das comunidades) do Maciço do Morro da Cruz – FMMC. Como reivindicações comuns apresentavam as seguintes demandas: regularização fundiária, implementação de infraestrutura e garantia dos direitos sociais. Com estes objetivos em pauta, o FMMC elaborou um Plano de Ações, visando atingir as demandas prioritárias que haviam sido assinaladas pelas diferentes comissões (Comissão de Educação, Esporte e Lazer; de Meio Ambiente; de Segurança, Trabalho e Renda).[2]

Neste contexto de discussões do FMMC, consolidou-se o apoio das principais lideranças das comunidades a duas propostas, oficializadas pela Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental (SMHSA) e pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), que se transformaram em leis pela Câmara Municipal e Prefeitura: a implementação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) nas áreas já ocupadas (lei complementar Nº 207 de 28 de dezembro de 2005), e a criação e implementação de um parque municipal abrangendo toda a área remanescente, não ocupada.[3]

A aprovação da lei complementar 207/2005[4] representou uma importante conquista do movimento social do Fórum do MMC, pois permitiu a classificação de boa parte dessas 18 comunidades como ZEIS, prevendo ainda inúmeras benfeitorias e a possibilidade da regularização fundiária das áreas ocupadas.

A partir daí, contudo, novos agentes assumiram os papéis preponderantes no cenário do

---

1 PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANOPOLIS/PMF, Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental, *Relatório Interno*, 2006a.

2 Luiz Fernando Scheibe et al. *A Parceria Universidade e Comunidade na Implantação das ZEIS e Parque Municipal no Maciço do Morro da Cruz, Área Central de Florianópolis, SC*, in: Seminário nacional sobre o tratamento de áreas de preservação permanente em meio urbano e restrições ambientais ao parcelamento do solo. São Paulo: FAUSP, 2007, v. 1, anais, CD-ROOM.

3 CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS*; Lei Municipal Nº 6893/2005, de 08 de dezembro de 2005.* Disponível em: <www.cmf.sc.gov.br>. Acesso em: 20 jun., 2013.

4 CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS*; Lei Complementar Nº 207/2005, de 28 de dezembro de 2005.* Disponível em: <www.cmf.sc.gov.br>. Acesso em: 20 jun., 2013.

Maciço: os técnicos da Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental (SMHSA) da Prefeitura Municipal de Florianópolis, os da Caixa Econômica Federal, os das diversas empresas de consultoria, contratadas para elaboração dos estudos e projetos de Desenvolvimento Institucional (DIs).

Em 2008, novas perspectivas se apresentaram para o MMC com o anúncio do repasse de R$ 54,6 milhões para obras do Programa do Maciço do Morro da Cruz/PAC-Florianópolis. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi criado no final da primeira gestão do governo Lula. Lançado em 28 de janeiro de 2007, se pretendia um programa de ações econômicas e sociais de longo prazo. Inicialmente era composto por 5 blocos, sendo o carro chefe as medidas de infraestrutura, incluindo-se aí a chamada infraestrutura social (habitação, saneamento e transporte). Outras medidas eram a estimulação do crédito e financiamento; melhoria do marco regulatório na área ambiental; desoneração tributária e medidas fiscais de longo prazo.[5]

2. Metodologia e Técnicas de Pesquisa

O presente artigo se inscreve no esforço de análise qualitativa e quantitativa do empreendimento promovido pelo PAC no Maciço do Morro da Cruz (MMC). O Ministério das Cidades tem demonstrado especial interesse em apurar impactos pós-ocupação das ações do PAC nas porções mais empobrecidas das cidades. O principal objetivo deste estudo é apurar se estas ações têm condições de contribuir efetivamente para a inclusão social das comunidades envolvidas.

Para a coleta de dados sobre a área de estudo, foram utilizadas entre outras modalidades: entrevistas – estruturadas ou não -, observação participante, questionários, levantamentos, mapeamentos e análises.

Entre os procedimentos metodológicos utilizados tem-se:

- Utilização de imagens (aéreas e digitais) defasadas no tempo para avaliar a extensão das modificações ocorridas;

- Análise e atualização dos dados obtidos nas pesquisas das empresas consultoras contratadas pela Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF);

- Questionários, entrevistas e indicadores destinados à análise da situação de inclusão ou exclusão dos moradores das áreas definidas previamente como ZEIS.[6]

---

5 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Disponível em: http://www.brasil.gov.br/PAC. Acesso em: 05 ago 2016.

6 Os resultados foram apresentados em congressos e em forma de tese no Programa de Doutorado em Geografia da UFSC.

3. O Maciço do Morro da Cruz – Mmc

Considerado inicialmente como um (Não) Território ou Território do Abandono e do Degredo, o Morro da Cruz será durante a crescente urbanização de Florianópolis sucessivamente reterritorializado, até vir a ser caracterizado como o Território (do Fórum) do Maciço do Morro da Cruz, ao qual se superimpõe, hoje, o Território do PAC-Florianópolis.

Pela localização do MMC na porção central da ilha as áreas ambientalmente frágeis sofreram forte pressão na composição da ocupação, especialmente por migrantes do interior do estado, apesar das restrições de caráter legal (ambiental e urbanística). Encostas íngremes e áreas de nascentes onde a vegetação encontrava-se ainda preservada ou em estado de regeneração (sucessão natural ecológica), foram cada vez mais ocupadas, tanto pelos loteamentos "regulares" como pela população excluída do processo da constituição da cidade legal. Algumas áreas ocupadas da encosta, anteriormente recobertas pela vegetação, expõem agora campos de blocos de matacões que podem vir a se desestabilizar com a gradativa retirada dos materiais mais finos pelos processos erosivos.[7]

Diante deste contexto de ocupação de áreas ambientalmente frágeis, os problemas da população não podem ser reduzidos apenas aos aspectos físicos dessas áreas, pois o meio ambiente deve ser considerado como algo não passível de redução ao meio natural, mas que engloba também o ambiente socialmente construído. De acordo com Souza (2005), os problemas ambientais são todos aqueles que, por uma razão ou outra, interferem negativamente na qualidade de vida dos indivíduos no contexto da sua interação com o espaço, seja ele natural ou social. "Aliás, em metrópoles do Terceiro Mundo, esse tipo de problema ambiental, diretamente vinculado aos subprodutos da urbanização capitalista periférica, que são pobreza e a segregação em larga escala, é um dos mais importantes".[8]

Segundo trabalho de tese realizado por Tomás[9], o território do MMC passou por uma ação desmobilizadora na organização comunitária, enfraquecendo o movimento social, anteriormente sustentado nas reivindicações por atendimento às necessidades básicas de infraestrutura que são consideradas problemas urbanos primários e ao mesmo tempo problemas ambientais.

Por décadas as comunidades do Morro da Cruz tiveram sua existência negada ou ignorada

---

7 Luiz Fernando Scheibe, "Aspectos geológicos e geomorfológicos", in: PEREIRA, N. do V. (org) *A Ilha de Santa Catarina: espaço, tempo e gente,* Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2002, pp. 43-60.

8 Marcelo Lopes de Souza, *O Desafio Metropolitano: Um Estudo sobre a Problemática Sócio-espacial nas Metrópoles Brasileiras,* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, pp. 116-7.

9 Elaine Dorighello Tomás, *Antigos e Novos Olhares sobre o Maciço do Morro da Cruz: de Não Território a Território do PAC-Florianópolis***.** Florianópolis, 2012. 361f. Tese de Doutorado (Doutorado em Geografia), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

pelos poderes públicos locais, como se constituíssem uma porção invisível desta mesma cidade[10]. Serviam para abrigar de forma discreta os membros preferencialmente excluídos do meio urbano, embora importantes como fornecedores de mão de obra barata, como as lavadeiras, as empregadas domésticas, os carregadores do Mercado Público e os serventes da construção civil.

3.1. As Diversas Territorialidades

Para Souza[11], o território se manifesta na sociedade em constante movimento, que disputa o espaço não só como recurso, mas também como suporte temporal. Esta definição – território enquanto espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder - possibilita o entendimento deste enquanto uma área de disputa e de domínio de um determinado grupo sobre outro.

Considerando os diversos significados e relações ensejados pelos atores envolvidos, internos ou externos ao MMC, pode-se pensar em distintas territorialidades para o conjunto das comunidades, ao longo dos períodos históricos de sua constituição.

A territorialização inicial do Morro da Cruz ocorreu a partir da metade do séc. XVIII, quando pessoas das mais variadas origens vão habitar as encostas do Morro da Cruz. No entanto, aqueles que procuravam esta região são os que, de uma maneira ou outra, estavam à margem do contexto social da época. Este primeiro período se estendeu praticamente por quase todo século XIX e foi um período de lenta ocupação, onde muitos procuravam as imediações do caminho que atravessava o morro como local de refúgio.

O segundo período de ocupação ocorreu, de maneira expressiva, a partir da década de 1910, em decorrência das mudanças sanitaristas que expulsaram os pobres do perímetro urbano. Ocorre quando a limpeza higienista e o embelezamento da cidade são cultivados, enquanto ideário moderno a ser perseguido, e os pobres são expulsos da área central, de acordo com este discurso. A eles estavam destinadas as áreas alagadiças, os cortiços ou as encostas dos morros. Temos então a consolidação de comunidades como o Mont Serrat, por exemplo.

Um terceiro período, este mais breve, está relacionado ao final da construção da ponte Hercílio Luz. O Morro do Mocotó, Morro do Bode e Morro da Queimada, por exemplo, são comunidades que têm sua história mesclada com a história da construção da ponte. São comunidades que fazem parte da história da própria cidade, mas da história dos invisíveis.

O próximo período é relacionado com o êxodo rural, ocorrido inicialmente entre as décadas de 40 e 50 do século passado, trazendo vários fluxos de migrantes para a capital. Esta população buscava trabalho principalmente na construção civil, durante o período de expansão da atividade

10 Claus Offe, *Problemas Estruturais do Estado Capitalista,* Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984, p. 108, (Biblioteca Tempo Universitário, n. 79, Série Estudos Alemães)

11 Souza, *O Desafio ....*,p. 117.

em Florianópolis, principalmente ao longo da década de 1960. Grande parte da população migrante chegava à capital sem opção de terra barata para morar, passando a procurar os morros. Um segundo fluxo migratório importante ocorreu um pouco mais tarde, já nos anos 80. O Morro da Cruz seria um dos escassos lugares onde uma família pobre poderia encontrar uma área, ocupar um terreno, comprar uma "posse" ou alugar uma casa, em uma área localizada próxima ao centro de Florianópolis.

Uma quinta territorialidade, embora ainda dispersa, configura-se pelos laços da solidariedade e da cooperação tão característicos entre os pobres. São tempos e lugares recordados hoje por antigos moradores com certo romantismo nostálgico, mas cujas características preparam o caminho para o estabelecimento de um movimento social unificado.

Para a reunião das diversas comunidades num único movimento social, assume caráter essencial a compreensão de que a própria expansão de Florianópolis para leste, ao contornar de forma excludente o conjunto dessas comunidades, acaba por conferir-lhes uma identidade comum, adequadamente caracterizada pelos próprios moradores como um território: o Território do Maciço (Central) do Morro da Cruz.

Através da atuação do Fórum do Maciço do Morro da Cruz, podemos falar na consolidação de um verdadeiro "Território (do Fórum) do Maciço", não apenas do ponto de vista dos moradores como na percepção dos órgãos públicos e da própria imprensa, que a ele ainda se refere enquanto tal. As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), com a respectiva regularização fundiária específica, representariam a garantia de inserção do Território do Maciço do Morro da Cruz à cidade formal, e também a possibilidade dos atuais moradores adquirirem sua plena cidadania.

O território das ZEIS, defendido pelo movimento social do Fórum do MMC, teria como ações características a regularização fundiária e a implementação de equipamentos comunitários como creches, equipamentos de lazer, postos de saúde, polícia comunitária. Seria o "Território das ZEIS" - percebido enquanto lugar de disputa de diferentes grupos. Esse território é fugaz pelo fato desta territorialidade, que sequer chegou a ser plenamente constituída, haver sido rapidamente obliterada pelas consequências das obras trazidas pelo Projeto do PAC-Florianópolis para o Maciço do Morro da Cruz.

Os vultosos recursos liberados pelo Governo Federal ao PAC-Florianópolis em março de 2008 serão, então, aplicados principalmente em obras gerais de infraestrutura, também necessárias, como a abertura e pavimentação de ruas e instalação de redes de abastecimento de água, energia elétrica e de esgotos. Estas obras ocorreram com o acompanhamento de um Núcleo Gestor do qual participam representantes de cada comunidade específica, porém sem qualquer relação institucional com o Fórum do Maciço do Morro da Cruz. Assim, é possível falar da constituição de uma nova territorialidade, a do Território do PAC-Florianópolis.

4. O Programa ee Aceleração do Crescimento (Pac) No Maciço do Morro da Cruz

O Programa de Aceleração do Crescimento - PAC no Maciço do Morro da Cruz começou a ser gestado em 2005, quando se iniciou o levantamento, pela PMF, das necessidades da população, devido às pressões dos Conselhos Comunitários liderados pelo Fórum do MMC. Ao longo de 2005 as visitas de autoridades e técnicos municipais ao Maciço se intensificaram e um grupo executivo de trabalho foi formado. Em reuniões ampliadas com a comunidade, foi detectada a enorme fragilidade social e ambiental desta área e, também, uma grande demanda pela regularização fundiária. Assim, em dezembro de 2005, após processo de elaboração com as comunidades, ocorreu a aprovação e sanção por parte da Câmara dos Vereadores e da Prefeitura da LC Nº 207/2005, que alterou o Plano Diretor do Distrito Sede no MMC, incluindo nas Áreas Especiais as Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS) desta região.

A partir desse momento o poder público municipal construiu um novo desenho metodológico: cada comunidade dialoga em particular com a prefeitura e todas têm assento (através das representações via associação de moradores) no núcleo gestor do PAC-Florianópolis para o MMC, onde além de cada comunidade e a prefeitura, - representada pelas seguintes secretarias: Habitação e Saneamento Ambiental; Assistência Social; e Obras - têm assento também a Floram, a Comcap, a Casan e a Celesc.[12]

4.1. O Projeto PAC/MMC/Florianópolis

As ações em 2006, no âmbito da prefeitura, consistiram na busca de recursos para a execução das obras de infraestrutura propostas. Também foram fechados os traçados dos polígonos das áreas de ZEIS nas comunidades e foram executados os levantamentos das áreas de risco através do Plano Municipal de Redução de Riscos – em escorregamentos.[13]

Em 2007, com o lançamento do PAC pelo Governo Federal, o projeto proposto pela PMF para o MMC foi reformulado, sendo realizadas algumas ações com vistas à qualificação do mesmo, por exemplo, discussões com as lideranças comunitárias e equipe técnica, audiências públicas, etc.. As obras foram aprovadas (não só as de infraestrutura) neste mesmo ano e, em março de 2008, com a vinda do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Florianópolis, ocorreu o lançamento

---

12 Fundação Municipal de Meio Ambiente (FLORAM) e Companhia de Melhoramentos da Capital (COMCAP) ambas da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN) e Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC) empresas de abastecimento do Governo do Estado de Santa Catarina.

13 UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC, Centro Universitário de Estudos e Pesquisas Sobre Desastres – Ceped, Departamento De Engenharia Civil – Ecv, *Programa: Urbanização, Regularização e Integração de Assentamentos Precários (Contrato nº 0261/ SMHSA/2006, Ação: Apoio à prevenção e erradicação de riscos em assentamentos precários, PLANO MUNICIPAL DE REDUÇÃO DE RISCOS – PMRR*, Florianópolis, 2006/2007.

oficial do programa e a liberação da verba num total de 54,6 milhões. Do montante total, 25 milhões da União, 15,6 milhões do governo do Estado e 14 milhões, contrapartida da prefeitura

Segundo a Secretaria de Habitação da PMF os objetivos gerais do projeto eram os seguintes: melhoria das condições de vida, inclusão social (saúde, educação, habitação e assistência social) e implantação de infraestrutura. Dos investimentos previstos tiveram enfoque maior aqueles destinados basicamente às obras de infraestrutura e urbanização (água e esgoto, rede elétrica, transporte vertical, habitação). A área de abrangência do projeto é de 2.151.000 m², sendo que deste total 656.964 m² correspondem à área ocupada e 1.494.036 m² à área do parque. Com relação às obras, os números previstos foram os seguintes: instalação de 26 mil metros de rede de esgoto; 24 mil metros de rede de abastecimento de água; ampliação de 11 mil metros da rede de energia elétrica; 55 mil metros quadrados de pavimentação nova; 800 mil metros quadrados de recuperação de pavimentos; remoção e reassentamento de 438 habitações. O projeto antevia ainda a instalação do transporte por cremalheiras ou bondinhos nas comunidades do Morro do Céu, Rua José Boiteux e na Rua Treze de Maio, no Mocotó, o que até 2014 não havia sido detalhado.[14]

Com relação à remoção e reassentamentos das habitações também ocorreram muitos entraves à execução do projeto: até o final do mesmo ano, 2014, apenas haviam sido executadas 32 unidades.

Os investimentos se distribuíram nas seguintes ações: terraplenagem; pavimentação; drenagem pluvial; abastecimento de água; sistema coletor de esgoto; rede de distribuição de energia elétrica; contenção de encostas; transporte vertical; habitação, módulo hidráulico e módulo de caixa d'água, implantação do parque do maciço, recuperação ambiental de áreas degradadas, coleta de resíduos sólidos, regularização fundiária e trabalho social.[15] Grande parte dos investimentos previstos se concretizou, outros não, como o transporte vertical. Exceção fica para a habitação, uma vez que menos de 10% da demanda foi construída. A regularização fundiária e o trabalho social ainda se mantêm longínquos.

5. Considerações Finais

Em seu trabalho, Tomás[16] identificou uma sucessão de territorialidades no Maciço do Morro da Cruz, demonstrando um incessante processo de reterritorialização – por vezes com longos períodos de duração, por vezes em breves períodos - desse espaço que adquire mais uma vez novas características através das obras do PAC no Macicço em Florianópolis. Novas vias de circulação e outras obras de infraestrutura, evidenciam esse processo.

---

14 Prefeitura Municipal...., *op. cit.*, slides.

15 PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANOPOLIS, Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental, *Projetos e Ações no Maciço do Morro da Cruz – Março 2008,* Florianópolis, 2008. Disponível em: http://www.pmf.sc.gov.br/habitacao/habitacao_/dados_conjuntos/morro_da_cruz_/apresentacao_mmc_comunidades.pdf. Acesso em 06 de jun., 2014.

16 Tomás, Antigos e ...., *op. cit.*, p.308.

No entanto, serão as ações do PAC adequadas para promover a inclusão desta população empobrecida e diminuir a segregação socioespacial? O que irá acontecer com as comunidades: a inclusão social e urbana realmente se realizará?

Com base nos relatos e entrevistas, é possível avançar em mais algumas questões sobre o futuro deste território: com o acesso facilitado pela abertura da via Transcaieira, com a abertura ao público do Parque Natural do Maciço do Morro da Cruz e com tantas outras obras de infraestrutura, aos poucos a cidade se dá conta das modificações ocorridas, passando a encarar com outros olhos esse privilegiado espaço central da cidade. Enquanto isso, a tão esperada regularização fundiária não progride, mantendo a precariedade da posse pela maioria dos moradores

Na elaboração do Plano Diretor retomado pelo atual prefeito de Florianópolis, (2012 – 2016), vemos nova alteração no destino dos recursos do PAC/MMC: mais obras de infraestrutura, realocação de mais algumas casas e o projeto de construção de um teleférico de cunho turístico - que ao final não foi executado, pois a população local e alguns movimentos sociais de Florianópolis acabaram discordando do caráter turístico da obra – e nenhuma aplicação no sentido da implementação das ZEIS.

Por outro lado, se alcançada a regularização, esta manterá os moldes e limites da Lei das ZEIS, garantindo a permanência dos moradores, ou então teremos uma nova reterritorialização, desta vez controlada pelo elitizado mercado imobiliário de Florianópolis, com a consequente expulsão dos atuais moradores e a completa desintegração social das diversas comunidades?

HISTÓRIA URBANA E TRANSFORMAÇÕES DA PERIFERIA NA CIDADE DE SALVADOR – BAHIA – BRASIL: PROCESSO, ESTRUTURA, FUNÇÃO E FORMAS NO CABULA.

ROSALI BRAGA FERNANDES; JOÃO SOARES PENA / LETÍCIA GABRIELE SANTOS DE OLIVEIRA / VANESSA BECKMAN SOARES

Universidade do Estado da Bahia (UNEB) / Universidade Católica do Salvador (UCSAL) / Universidade Federal da Bahia (UFBA) / Faculdade Ruy Barbosa; UNEB; UNEB

rosalibragafernandes@gmail.com / joaopena.88@gmail.com / leticiag15@hotmail.com / neca.beckman@live.com

RESUMEN: O artigo apresenta resultados de uma pesquisa iniciada em 1988, que trata sobre habitação, periferização e especulação imobiliária no populoso Miolo da cidade de Salvador e, mais especificamente no representativo Cabula. As informações abarcam desde as origens históricas, vinculadas à própria expansão da cidade, até o ano de 2016. Numa perspectiva teórica discute-se: o espaço urbano e os agentes sociais responsáveis por sua produção e reprodução; a especulação imobiliária; o processo de descentralização concretizado no Cabula entre o final do século XX e o início do século XXI, com base no forte crescimento demográfico, no grande incremento imobiliário, nas grandes mudanças socioeconômicas e, consequentemente, na mudança no padrão habitacional da área. Em outros termos, analisamos o processo alterando a estrutura, a função e a forma no âmbito do Cabula. Aqui são apontadas algumas variáveis importantes nas transformações, identificando que a produção de novas unidades residenciais se dá em áreas intersticiais do Cabula, hoje consolidado e estratégico no contexto da cidade de Salvador. A pesquisa segue avaliando a evolução do Cabula e caracterizando a produção contemporânea dessa área, muito representativa e importante para a configuração do espaço urbano da capital do Estado da Bahia, a metrópole soteropolitana.

Introdução

O artigo aponta as transformações no espaço urbano da cidade de Salvador, primeira capital do Brasil (1549-1763) e capital do Estado da Bahia, que conta hoje com mais de 2.675.656 pessoas em cerca de 313 Km² de território continental[1]. O foco é a localidade do Cabula, que bem representa a expansão periférica marcante ocorrida na cidade a partir da década de 1950 no chamado Miolo da cidade.

Em termos teóricos trata-se sobre: o espaço urbano e os agentes sociais responsáveis por sua produção e reprodução[2]; a especulação imobiliária; o processo de descentralização; e as quatro categorias fundamentais para a análise espacial, segundo Milton Santos: estrutura, processo, função e forma[3].

O Cabula está inserido na última área de expansão periférica dentro da cidade de Salvador, conhecido (desde os anos 1970) como o Miolo da cidade. Vale notar que a área do Cabula, enquanto parte do Miolo de Salvador, localiza-se numa área estratégica, entre a BR 324 e a Avenida Luis Viana Filho (Avenida Paralela), pertencendo, segundo a mais recente regionalização da Prefeitura Municipal de Salvador à Prefeitura-Bairro VIII.

Em função das incongruências no que tange à delimitação de bairros em Salvador, utilizamos a proposta de regionalização de Fernandes (1992; 2003)[4] para o Cabula.

Para analisar o recente crescimento imobiliário no Cabula no bojo da especulação imobiliária e a consequente mudança do padrão habitacional da região, associamos os conceitos citados acima com a história e a expansão do Cabula, identificando os mais novos empreendimentos, para esclarecer a lógica de sua localização. Vale notar que este processo está intimamente relacionado com o contexto e as transformações da própria cidade de Salvador.

Espaço urbano e categorias de análise

O espaço urbano é complexo e de difícil conceituação. Aqui, consideramos suficiente acatar a caracterização de Corrêa[5] de que ele é: fragmentado e articulado; reflexo e condicionante social;

---

1 Cf.: Dados gerais sobre Salvador. Disponível em http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=292740 [Acesso em: 10 de setembro de 2016]

2 Roberto Lobato Corrêa, *O espaço urbano*, 4. ed., São Paulo: Ática, 2002;
Horacio Capel, *La morfología de las ciudades III: Agentes urbano y mercado inmobiliario*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

3 Milton Santos, *Espaço e método*, São Paulo: Nobel, 1985.

4 Rosali Braga Fernandes, *Periferização Sócio-espacial em Salvador: análise do Cabula, uma área representativa*, Salvador: Dissertação (Mestrado) – FAU-UFBA, 1992;
Rosali Braga Fernandes, *Las políticas de la vivienda en la ciudad de Salvador y los procesos de urbanización popular en el caso del Cabula*, Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2003.

5 Corrêa, *op.cit*.

além de um conjunto de símbolos e um campo de lutas.

A produção e a reprodução do espaço urbano refletem e condicionam a ação de diversos agentes sociais que, segundo Corrêa[6] são: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos. Cada um deles atua conforme estratégias que lhes permitem se apropriar da cidade e nela se reproduzir.

Para Milton Santos[7] o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente mudança. O espaço é uma totalidade, um conjunto de relações realizadas através de funções e formas apresentadas historicamente, por processos passados e presentes. Ele é resultado e condição dos processos sociais. Desta forma, toda vez que voltamos nossas atenções para compreensão de uma organização espacial e sua evolução temporal não podemos deixar de analisar quatro categorias de análise espacial fundamentais por Milton Santos: estrutura, processo, função e forma[8].

Estrutura[9] é o modo como os objetos estão organizados; refere-se não a um padrão espacial, mas à maneira como os objetos se inter-relacionam; a estrutura não é visível, como a forma, pois se constitui numa matriz onde a forma é gerada; a estrutura é, portanto, a natureza social e econômica de uma sociedade, em um dado momento do tempo; é a matriz social onde as formas e funções são criadas e justificadas.

Processo é uma ação praticada continuamente no espaço que implica em mudança[10]. Os processos ocorrem no âmbito de uma estrutura social e econômica, resultando de suas dinâmicas.

A função é o papel a ser desempenhado por uma forma. Forma e função têm uma relação direta, já que uma forma é criada para exercer uma função.

Forma é, "o aspecto visível de uma coisa" e refere-se ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão[11]. Milton Santos afirma que as formas permanecem como herança das divisões do trabalho efetivadas no passado e as formas novas surgem como exigência funcional da divisão do trabalho atual. Roberto Lobato Corrêa[12] cita uma casa, um bairro e uma rede urbana como exemplos de formas espaciais em diferentes escalas. Portanto, a forma revela a espacialidade de uma sociedade.

---

6 *Ibid.*

7 Milton Santos, *Por uma Geografia Nova*, São Paulo: Hucitec; Edusp, 1978.

8 *Ibid*.

9 *Ibid*.

10 *Ibid*.

11 *Ibid*.

12 Roberto Lobato Corrêa , *Região e organização espacial*, São Paulo: Ática, 1986.

Para Castells[13], o modo capitalista de produção conduz a uma concentração de capitais e consequentemente a uma especialização dos lugares. Assim, o espaço urbano é visto enquanto expressão dos processos sociais e econômicos apresentando formas, movimentos e conteúdos com os mais distintos usos articulados entre si[14].

Agentes e Processos de ocupação no Cabula

Para compreender os fenômenos que caracterizam a área hoje, é pertinente resgatar a sua história de ocupação. A configuração espacial do Cabula resultou de quatro processos: a herança dos antigos núcleos quilombolas; o povoamento inicial através das chácaras destinadas à produção agrícola; a ação do Estado; e, nas últimas décadas, a atuação do capital imobiliário. Portanto, a localidade é a soma da atuação de distintos agentes, em diferentes contextos históricos.

Antigos núcleos quilombolas

A palavra Cabula[15] vem do banto (Congo e Angola), onde o termo está relacionado a mistério, culto religioso, secreto, escondido e foi atribuído à área, provavelmente, em virtude dos muitos quilombos nela existentes[16]. O Cabula remonta ao período colonial quando os povos negros, foragidos do poder dominante e opressor colonialista, passaram a habitá-lo. Ele era distante do sítio original da cidade, de topografia acidentada e densa em Mata Atlântica, características que favoreciam aos oprimidos o esconderijo, os cultos religiosos e a resistência ao sistema vigente.

Apesar de toda transformação acontecida neste espaço e das tentativas de apagar a história afro-cultural de origem quilombola, o espaço do Cabula conserva traços desta herança que se misturam e se unem ao tecido urbano na contemporaneidade, como os importantes terreiros de candomblé.

Chácaras

Ao lado dos grupos quilombolas, sítios e chácaras foram elementos marcantes na ocupação da área no século XIX. A produção de laranjas era bastante significativa no local. As "laranjas do Cabula" foram produzidas comercialmente até meados do século XX, quando teve início

13 Manuel Castells, *A questão urbana*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

14 Corrêa, *O espaço...*

15 Yeda Antonita Pessoa de Castro, *De l'integration des apports africains dans le parlé de Bahia, au Brasil*, Lumbubashi: Tese (Doutorado) – Universidade Nacional do Zaire, 1976.

16 Fernandes, *Las políticas...*

o processo de expansão urbana da área. Sobre a ocupação do Miolo nos anos 1970, conforme os estudos de Rosali Fernandes[17], o Cabula já se apresentava entre os assentamentos mais significativos de Salvador e a presença de chácaras e de áreas verdes era o aspecto mais marcante na área.

A partir da década de 1940 esses laranjais foram destruídos por pragas e as fazendas foram loteadas, vendidas ou invadidas. O Cabula começou, então, a mudar já nos anos 1950. Entre 1965-1966 é instalada a Rua Silveira Martins, principal eixo viário desta região. Foi na década de 1970 que o Miolo e o Cabula experimentaram uma urbanização mais intensa, sendo mais atraentes para a construção de conjuntos habitacionais.

Ação do Estado no Cabula

No século XX, Salvador passou por grandes transformações na infraestrutura urbana e na habitação. Foram adotadas políticas de planejamento à luz das discussões sobre urbanismo. O primeiro órgão a implementar essas políticas em Salvador no contexto republicano foi o Escritório do Plano e Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), como destaca Angela Gordilho Souza:

> Em fins de 1943, diversas pressões exercidas sobre a administração pública culminaram com as primeiras iniciativas de planejamento urbano, através da concepção e implantação do Escritório de Planejamento e Urbanismo da Cidade do Salvador – EPUCS, o qual entre outras medidas elaborou diretrizes para a localização e construção de habitações populares em Salvador, a partir de nova concepção urbana.[18]

A atuação do Estado foi decisiva na ocupação do Miolo e do Cabula: 1943 - 19º Batalhão de Caçadores (19 BC); 1965-1966 - Avenida Silveira Martins; 1970 - Avenida Luiz Viana Filho, conhecida como Avenida Paralela[19]; 2001 - Avenida Luis Eduardo Magalhães; 2013 - Via Expressa Baía de Todos os Santos[20] que ligou o Cabula ao Porto de Salvador, proporcionando-lhe maior conectividade com o restante da cidade. As vias conferiram ao Cabula posição estratégica e direcionaram os fluxos de ocupação, gerando um espaço dinâmico tanto do ponto de vista habitacional quanto da expansão do setor de serviços no seu entorno. A Avenida Silveira Martins merece destaque uma vez que percorre longitudinalmente toda a área e assumiu papel de principal vetor de sua expansão urbana, podendo-se afirmar que o Cabula cresceu a partir do seu entorno.

---

17 Fernandes, *Las políticas...*

18 Angela Gordilho Souza, *Limites do Habitar: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador no final do século XX*, Salvador: EDUFBA, 2008.

19 Fernandes, *Las políticas...*

20 Liga a BR-324 ao Porto de Salvador e articula mais de 10 localidades.

Entre 1940 e 1970, Salvador mudou muito: a malha urbana tornou-se complexa; ocorreu implantação de novas vias e avenidas; houve adensamento; o processo de industrialização se acelerou; e, tudo isto, gerou forte pressão sobre a questão habitacional, o que, na realidade, era uma questão nacional. Isto levou à criação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH), instituídos pela Lei 4.380/64[21].

Conforme Araújo e Fernandes,[22] em Salvador o BNH atuou através do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), de abrangência nacional (famílias com rendas superiores a 5 salários mínimos); e da Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS), do estado da Bahia (famílias entre 3 salários mínimos).

Outras intervenções do Estado no Cabula foram as implantações: da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (COELBA) em 1970; da Empresa Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA) em 1976; da então Telecomunicações da Bahia (TELEBAHIA) (onde está a OI S.A. Telecomunicações) e do Hospital Geral Roberto Santos, ambos no ano 1978; da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) em 1979; do Hospital Psiquiátrico Juliano Moreira em 1982; e da então Telebahia Celular na década de 1990 (hoje a VIVO).

Entre 1976 e 2000[23] foram construídos 33 conjuntos habitacionais/condomínios no Cabula, totalizando 9.855 unidades residenciais. Tais empreendimentos eram principalmente voltados às classes média e baixa (Quadro 01).

---

21 SANTO, *et al*. Estado, Política Habitacional e Expansão Urbana no Brasil: utopias democráticas e realidades", 2016. Disponível em http://www.ub.edu/geocrit/xiv-coloquio/indice-xiv-coloquio.htm [Acesso em: 25 de julho de 2016]

22 Heloísa Oliveira de Araújo e Rosali Braga Fernandes, "Las políticas de la vivienda en Brasil", em *Portalfio. Cuadernos Electrónicos*, n. 6, Derecho a la vivienda y a la ciudad, 2010, pp. 122-157. Disponível em https://politicaeplanosdehabitacao.files.wordpress.com/2015/03/arac3bajo-fernandes-las-polc3adticas-de-vivienda-en-brasil.pdf [Acesso em: 16 de agosto de 2016]

23 Fernandes, *Las políticas...*

Quadro 01: Número de Empreendimentos no Cabula - Décadas

Década	N° de Empreendimentos	N° de Imóveis	Financiamento
1970	10	2.435	BNH, BANORTE, CEF, BANEB, Fundo Econômico
1980	11	5.014	CEF, BNH, BANEB, BANORTE,
1990 - 2000	12	2.406	Itaú, CEF
2000 - 2010	24	3.224	CEF, Bradesco, Santander.

Fonte: Fernandes (2003) e Pena (2010).

Capital imobiliário no Cabula

A atuação do capital imobiliário começa nos anos 1990, se intensifica no final da primeira década do século XXI e vem modificando a dinâmica do local com investimentos em empreendimentos de maior infraestrutura, voltados para uma classe média com maior poder aquisitivo. São condomínios fechados que inserem novos elementos à paisagem da área.

As famílias de renda inferior, mais numerosas e cada vez mais pobres, localizaram-se em áreas como o Miolo, preenchendo vazios entre os conjuntos habitacionais existentes. A expansão da moradia gerou demanda de comércio e serviços para as necessidades imediatas e locais. Surgiram novos e pequenos centros de atividades terciárias, um fato relevante levando em consideração o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (PDDU 2016), Art. 143, inciso VIII, que aponta para potencializar as centralidades de áreas como o Cabula, por meio do fortalecimento da base econômica local, adequação da densidade demográfica e da oferta habitacional, renovação dos padrões de uso e ocupação e otimização da oferta de infraestrutura.

O Cabula passa por um crescimento significativo, o que também ocorre em outras áreas da cidade. Novos condomínios voltados para uma população com maior renda estão sendo construídos. Dita complexidade gerou, na organização da cidade de Salvador, a realidade dos usos múltiplos, com paisagens e aspectos tão diversos e complexos, quanto seus processos de ocupação.

Habitações no Cabula e espaços intersticiais

As habitações predominantes no Cabula até os anos 1990 eram conjuntos de prédios simples, de até quatro andares, intercalados por ruas residenciais compostas por casas e muitos espaços vazios.

Os novos empreendimentos residenciais dirigidos à nova classe média são cada vez mais frequentes na paisagem. Muros e prédios elevados trazem nova feição ao Cabula[24]. Na última década do século XX, mas principalmente no início do século XXI, o Cabula começou a experimentar esse outro modelo de habitação, seguindo a tendência mundial e soteropolitana, caracterizado pela verticalização e a construção de condomínios fechados.

Em Salvador, como em outras cidades capitalistas, as áreas de maior verticalização correspondem às de população com poder aquisitivo maior. E o Cabula passa no final do século XX e início do século XXI por um processo de verticalização que vem alterando sua paisagem[25].

No processo de expansão territorial do Cabula, configuraram-se vazios urbanos, sobretudo pela existência, até muito recentemente, de áreas remanescentes das antigas chácaras, as quais têm sido ocupadas pelos novos empreendimentos residenciais[26]. Assim, os proprietários fundiários beneficiam-se da consolidação da área, dos investimentos oriundos do poder público e setor privado, bem como da oferta de serviços, aspectos que contribuíram para a elevação do valor dessa área e impulsionaram a busca por esse local. Transformam-se, assim, espaços intersticiais em empreendimento com maiores qualidades arquitetônicas, urbanísticas e que acabam com os remanescentes da Mata Atlântica original.

O termo espaço intersticial é usado na arquitetura para designar o espaço não edificado. Nesse sentido, interstício é o vazio, contrapondo-se ao espaço edificado, cheio[27]. Vazios periféricos são uma marca do que Costa[28] denomina de urbanização periférica fragmentada. Considerados ícones da urbanização das cidades brasileiras nas décadas de 1970 e 1980, esses espaços constituem áreas deixadas sem comercialização e/ou edificação propositalmente com fins especulativos. Cardoso[29] aponta que para as cidades grandes, após certo ponto de expansão periférica, inicia-se a ocupação desses vazios guardados no tecido urbano. Geralmente, como a utilização começa após a ampliação do valor do entorno, é comum que sejam destinados a

---

24 João Soares Pena, *A especulação imobiliária chega à periferia urbana de Salvador: Origens e perspectivas do Cabula sob a ótica da habitação*, Salvador: Monografia (Graduação) – UNEB, 2010.

25 *Ibid*. p. 34.

26 *Ibid*.

27 Maria Rosália Guerreiro, **"**Interstícios urbanos e o conceito de espaço exterior positivo"**,** 2008. Disponível em http://sociologico.revues.org/218 [Acesso em: 27 de Março 2016]

28 Heloísa Soares de Moura Costa, *Vale do Aço: da produção da cidade moderna sob a grande indústria à diversificação do meio ambiente urbano*, Belo Horizonte: Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, 1995.

29 Adauto Lucio Cardoso, "Vazios urbanos e função social da propriedade", em Regina Fátima C. F. Ferreira e Rosane Coreixas Biasotto (Orgs.), *Políticas públicas e direito à cidade: política habitacional e o direito à moradia digna: programa interdisciplinar de formação de agentes sociais e conselheiros municipais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. Disponível em http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/caderno_didatico02.pdf [Acesso em: 06 de setembro de 2016]

empreendimentos de padrão mais alto, o que corrobora com a hipótese de que ditos vazios periféricos foram e são estratégia de valorização imobiliária.

Clichevsky[30] considera os espaços vazios como resultantes das dinâmicas das cidades, um produto do mercado de terras, das políticas dos agentes públicos e das formas de ação dos agentes privados, destacando, assim, as pluralidades do fenômeno. A autora ressalta que os vazios, centrais ou periféricos, influenciam as formas e a direção de crescimento das cidades, deixando áreas vazias intersticiais, que, quando intencionalmente ociosas – objeto de especulação – promovem uma ocupação urbana por "saltos" no intuito de uma apropriação privada dos benefícios produzidos socialmente.

A especulação imobiliária apresenta-se, assim, como o resultado das formas pelas quais se realiza a acumulação do capital na produção imobiliária, assim quem controla a terra urbana controla também a cidade[31].

No Cabula a especulação imobiliária está em forte crescimento e os condomínios construídos a partir dos anos 2000 apresentam características distintas das moradias mais antigas. Além da quantidade de pavimentos, que ultrapassam os 10 andares e chagam a até 24 andares, destacam-se os chamados itens de lazer e a estética dos edifícios, que se assemelha à encontrada em outras áreas da cidade historicamente mais valorizadas.

Os 24 empreendimentos construídos na área entre os anos 2000 até 2010 totalizaram 3.224 imóveis (Quadro 01). No levantamento de 2010 até 2016 estão previstos 09 novos empreendimentos, somando 1.455 novos imóveis (Quadro 02). A redução proporcional se deve, principalmente, pela diminuição do numero de terrenos vazios na área, mas é preciso considerar a desaceleração do setor no país e também a "crise" política que se reverbera sobre todos os demais setores da sociedade nesta conturbada segunda década do século XXI.

O padrão dos empreendimentos atuais (2016) continua o mesmo dos anos 2000, acima de 10 pavimentos chegando aos 29 andares. Os novos condomínios estão dispostos, em sua maioria, ao longo da Rua Silveira Martins, havendo também em ruas distintas como na Av. Edgar Santos, na Rua Belchior Maia de Athoyde, na Rua Amazonas, entre outras. Isto decorre do fato de que, além da existência de terrenos disponíveis, essas vias estão em áreas planas e que concentram as melhores infraestruturas e serviços, ou seja, são localizações privilegiadas, estratégicas. Parte dos empreendimentos tem financiamento independente, outros são financiados por bancos (Santander, Banco do Brasil, Caixa Econômica), e um novo empreendimento se destaca por ser o único no perímetro construído e subsidiado pelo Programa Minha Casa Minha Vida, o Spazio Solar do Parque.

---

30 Nora Clichevsky, "Vazios urbanos nas cidades latinoamericanas. Vazios e o planejamento das cidades", 2000. Disponível em http://habitao-social.blogspot.com.br/2007/04/minhoco-em-debateso-paulo.html [Acesso em: 19 de agosto de 2016]

31 Raquel Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, São Paulo: Studio Nobel, 1997.

Quadro 02: Empreendimentos no Cabula de 2010 até 2016

Empreendimento	Localização	Construção	Financiamento	N° de Torres	N° de Andares	N° de Imóveis	Entrega
Allegri Cabula	Rua Silveira Martins	JVF Empreendimentos	Independente	01	29	198	2018
Reserva Tropical	Rua Silveira Martins	HRZ Empreendimentos e construções	-	01	16	80	2013
Valentina Vasconcellos Residence	Rua Silveira Martins	Iguatemi Construções	Santander	01	14	52	ATRASADO/ SEM PRAZO
Reserva Mata Atlântica	Rua Silveira Martins	Iguatemi Construções	Banco do Brasil	02	18	297	ATRASADO/ SEM PRAZO
Villa Arboretto	Rua Amazonas	NZ Empreendimentos	-	02	14	42	2016
Spazio Solar do Parque	Av. Edgar Santos	MRV Engenharia	Banco do Brasil; Minha Casa Minha Vida; FGTS	03	12	360	2016
Vivace Cabula	Rua Teódulo de Albuquerque	JVF Empreendimentos	Caixa Econômica	01	27	198	2019
Pallazo Bella Vista	Rua Cristiano Buys	Vitor Negrão Construtora	Independente	01	21	168	2016
Residencial Vista Bella	Rua Belchior Maia de Athoyde	Mazzo Construtora	Independente	01	10	60	2016
Total:						**1.455**	

Fonte: Elaborado pelos autores (2016).

Uma parcela significativa das pessoas que adquirem esses novos imóveis é da própria região do Cabula e/ou de seu entorno imediato. Há uma espécie de mobilidade social interna, uma vez que, com a elevação da renda familiar, busca-se um imóvel mais novo e mais sofisticado, o que por consequência acaba sendo mais caro. Outro fator relevante é que essas pessoas já conhecem essa área e possuem vínculos sociais, o que contribui para a decisão de permanência no Cabula[32].

A Via Expressa que ligou o Cabula ao Porto de Salvador provocou aumento no Valor Relativo[33]. Além disso, no entorno imediato a iniciativa privada empreendeu o complexo Horto Bela Vista, que conta com um *shopping center* e edifícios residências de alto padrão, que ampliam o Valor Relacional do móveis do Cabula[34].

Local de esconderijo, área semirrural, periferia urbana, o Cabula, cuja história é marcada pela segregação sócio-espacial, está atualmente na rota do mercado imobiliário especulativo. A área vem sofrendo alterações com a ocupação de áreas vazias e mudando seu perfil, haja vista a elevação do Valor Relacional do Cabula no contexto da cidade de Salvador[35].

32 Pena, *op.cit*.

33 Rosali Braga Fernandes, João Soares Pena e Jamile de Brito Lima, "Cabula: entre produção do espaço e especulação", em Francisca de Paula Santos da Silva (Org.), *Turismo de base comunitária e cooperativismo: articulando pesquisa e ensino no Cabula e entorno.* Salvador: EDUNEB, 2013, pp. 53-68.

34 *Ibid*.

35 *Ibid*.

Conclusão

O processo de transformação na estrutura de Salvador e do Cabula operou mudanças tão amplas e profundas na função e na forma que este, outrora conhecido como periferia urbana, atualmente não o é...

Desde as remotas e imprecisas origens, a área distante e de difícil acesso abrigou quilombos e candomblés. No século XVIII já se encontra registros cartográficos do Cabula no distrito mais rural da Freguesia de Santo Antônio. Pelas investigações é possível afirmar que até a década de 1940 o Cabula seguia sendo uma área semirrural, que, além dos já referidos quilombos e candomblés, tinha grandes fazendas frutíferas, produtoras de excelentes laranjas. Na mesma década, uma praga exterminou o laranjal. Isto, somado ao início do processo de expansão horizontal da cidade de Salvador (década de 1950), iniciou a conversão do Cabula para a estrutura urbana e respectivas alterações nas funções e nas formas locais.

O Estado foi fundamental para ditas transformações: implementação de vias no Cabula e no entorno; implantação de órgãos públicos (baixos preços dos terrenos e boa conexão viária); instalação (direta ou indiretamente) de 34 conjuntos residenciais. Toda esta pujança atraiu comércio, serviços e uma grande parcela de pessoas pertencentes aos grupos sociais excluídos.

O processo segue e, no final do século XX, uma estrutura mais complexa da cidade como um todo converge para a chegada dos empreendimentos residenciais destinados a classes mais bem remuneradas no Cabula. É notório que a localidade, antes rural e depois periférica, hoje pode mesmo ser caracterizada como um subcentro da cidade de Salvador. Contudo, todas estas transformações puseram o Cabula na rota do mercado imobiliário especulativo e trouxeram danos sociais, culturais e ambientais irrefutáveis.

Apontamos para a necessidade de alterações em termos da gestão e do planejamento urbanos, no sentido de reconduzir as ações no que tange aos raros, mas ainda existentes, vazios urbanos no Cabula. Eles podem, por exemplo, aportar projetos urbanos estratégicos úteis para o Cabula e para Salvador com um todo.

FORMACIÓN Y TRASFORMACIÓN DE ÁREAS RESIDENCIALES DE BAJA DENSIDAD. TEJIDOS IDENTITARIOS DE LA EXPANSIÓN DEL GRAN BUENOS AIRES. 1900-1970.

ANA GÓMEZ PINTUS

Comisión Nacional de Investigaciones en Ciencia y Técnica (CONICET) - Universidad Nacional de La Plata (HiTePAC, FAU, UNLP).

agomezpintus@gmail.com

RESUMEN: Desde una perspectiva de larga duración, y en el marco de un debate amplio que aborda el tema de la configuración de las periferias urbanas: "ciudad difusa"[1], "entre-ciudades"[2], este artículo interroga el proceso de configuración de los tejidos residenciales de baja densidad en el área metropolitana de Buenos Aires.

La lectura histórica de la configuración y el cambio físico de estas piezas, en relación con las áreas de inserción permitirá responder a las siguientes preguntas: ¿cuáles son los rasgos característicos que estas piezas definieron y cómo se extendieron –o no- sobre las áreas de contigüidad? ¿Qué sucede con estas áreas cuando son "atravesadas" por procesos expansivos dentro de lógicas nuevas?

A partir del análisis de un caso, el aporte de este trabajo se reconoce en dos niveles: en primer lugar, desde su novedad metodológica, que vincula la construcción de cartografías interpretativas del territorio con la investigación histórica para desplegar nuevas preguntas que superen las visiones más generales y permitan reconocer el hilado más fino y dar cuenta de cómo se construyen grandes áreas del Gran Buenos Aires a nivel de la trama. En segundo lugar, esta perspectiva permitió dar cuenta de los tiempos del territorio y de la sumatoria de proyectos, ideas y actores que se reúnen y se suceden, no siempre de manera lineal, actuando en un mismo espacio.

PALABRAS CLAVE: Periferia, Buenos Aires, Tejidos Urbanos

1 Francesco Indovina, "La ciudad difusa", en *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*, Ediciones UPC, Barcelona, 2004 (1990), pp 49-60.

2 Thomas Sieverts, *Cities without cities*, Nuew York, Routledge, 2003.

Introducción

Desde la Capital tomamos el Acceso Oeste, es sábado a la tarde y el tránsito es fluido. Salimos en la bajada Morón, cruzamos el centro y preguntamos cómo llegar al barrio parque: no conocen el Barrio Parque Peluffo, pero sí saben guiarnos a la dirección que mencionamos: Camino de Cintura y Carabobo. Estamos más lejos de lo que pensábamos. Seguimos derecho, cinco cuadras, doblamos a la izquierda -hasta la avenida-, ahí otra vez a la izquierda, después de unas cuadras volvemos a preguntar. Todavía no se parece al barrio de quintas pintorescas que estamos buscando. En cambio, los lotes son angostos, las viviendas están construidas sobre línea municipal.Ahora vamos por Carabobo, y en pocas cuadras ya se intuyen restos del barrio parque. Es difícil divisar las casas, porque el deslinde entre el espacio público y privado (vereda como tal, embaldosada y con cordón, no hay) está materializado por setos vivos que dejan ver muy poco de lo que sucede detrás. Algún portón de rejas, o una ligustrina un poco rala permiten divisar un chalet, estimo que como a diez metros de la entrada. Dejamos el auto y vamos caminando por lo que se supone es el corazón del barrio; aquí todavía se reconoce la división parcelaria de la década del cuarenta, donde cada unidad mantiene las características ideales del barrio parque –la vivienda individual pintoresca rodeada de un jardín privado-.

Llegamos hasta el Camino de Cintura y el panorama cambia abruptamente. El camino es una avenida ancha, con dos carriles de cada mano y, además de vehículos particulares, el tránsito está cargado de colectivos y camiones. Sobre esta arteria casi ni hay rastros de las quintas, cuyos terrenos dejaron lugar a talleres mecánicos, corralones de materiales para la construcción, madereras-aserraderos.

El trabajo que proponemos, pretende dar cuenta de la materialización de procesos de formación y trasformación de áreas residenciales de baja densidad que iluminen formas de la periferia como las que venimos de describir.

Si bien existen reconocidos antecedentes en los estudios sobre el GBA, como los trabajos seminales de Horacio Torres[3], Cesar Vapñarsky[4] o Nora Clichevsky[5], todos han hecho hincapié en los procesos más amplios generalizables a casi todas las grandes ciudades del continente Latinoamericano. Más allá de la inconmensurable deuda que la investigación reconoce hacia dichos autores, las problemáticas que aquí se plantean se inscriben, por un lado, en un grupo de estudios recientes que se interrogan por los procesos de configuración de la región metropolitana de Buenos Aires (Kessler; Gorelik; Rodriguez y Di Virgilio; Novick; Gómez Pintus;

3 Horacio Torres, "El mapa social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los modelos urbanos", en *Desarrollo Económico vol.18*num. 70, 1978, pp163-204

4 Cesar Vapñarsky, La aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión Espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991. Buenos Aires, Eudeba, 2000.

5 Nora Clichevsky, *El mercado de tierras en el área de expansión de Buenos Aires y su incidencia sobre los sectores populares, período 1943-1973.* (mimeo) Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Instituto Torcuato Di Tella, 1975.

Vecslir y Caride)[6]. Y por otro lado, dialogan con un grupo de ideas e hipótesis deudoras del núcleo de estudios urbano-territoriales, con gran influencia de la geografía (Bernando Secchi[7], André Corboz[8]) en donde se reconoce que en mayor o menor medida cada nueva capa de la urbanización lleva impresa los residuos de las anteriores. A la luz de estas hipótesis, buscamos dar cuenta cómo se fueron produciendo y acumulando ciertas transformaciones territoriales en el Área Metropolitana.

Partimos del supuesto, analizado en trabajos previos, de que cuando hacia mediados del siglo XX, nuevos loteos residenciales de baja densidad se desarrollaron en localizaciones alejadas de áreas ya urbanizadas, funcionaron como punta de lanza para señalar nuevos ejes de crecimiento.[9]

Haciendo un *zoom*, nos preguntamos por la formación de estos sectores, dado que si analizamos el grano pequeño podremos abordar la materialización de los propios loteos y de sus áreas de borde: ¿Cómo se incorporaron los nuevos sectores, cómo se relacionan con el tejido y la trama pre-existente? O, en todo caso, ¿es posible pensar que sientan precedentes para urbanizaciones futuras? Por otro lado, ¿qué sucede con estas áreas cuando son "atravesadas" por nuevos procesos expansivos dentro de lógicas nuevas?

---

6 Gabriel Kessler, (Dir.), *El Gran Buenos Aires*. Colección Historia de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires, Editorial Unipe- Edhasa, 2015; Adrián Gorelik, "Roles de la periferia. Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago", en *Peripheries: DecenteringUrbanTheory*, International Conference, U.C. Berkeley, 5-7 February. 2009; M. Rodriguez, M. Di Virgilio, M. "Producción social del hábitat y políticas en el Área Metropolitana de Buenos Aires: Historia con desencuentros",*Documentos de Trabajo* nº 49. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de CienciasSociales, UBA, Buenos Aires, 2007; Alicia Novick, "City Planning in thehistory of thecity", en Bruce Stiftel, Vanessa Watson and Henri Acselrad (dirs), *Dialogues in Urban and Regional Plannig* Vol. 2, Routledge. 2007, pp. 268-295; Ana Gómez Pintus,"Barrios parque y de fin de semana en el mapa de la expansión metropolitana de Buenos Aires. 1910-1950", en *Revista Eure*. Vol.41, nº 123, 2015, pp159-185 URL: http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/635; LorenaVecslir [et al.], "Formación y transformación de tejidos urbanos híbridos: estudio de casos en las regiones metropolitanas de Bogotá y Buenos Aires.", en V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Buenos Aires- Barcelona: DUOT, 2013, pp. 967-982.URIhttp://hdl.handle.net/2099/14507; Horacio Caride, "Un poco antes del Horizonte. Estructura administrativa de la campaña de Buenos Aires en el siglo XVIII", en *Cuaderno de Crítica*, IAA, nº 52. 1994, pp1-16. http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0052.pdf

7 Bernardo Secchi,"Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros", en *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*, Ediciones UPC, Barcelona, 2004, pp 145-158

8 André Corboz, "El territorio como Palimpsesto", en (comp.) Paola Viganò. *Orden disperso*. Buenos Aires, Editorial Universidad Nacional de Quilmes. 2015 (1983) pp 197-215

9 Ana Gómez Pintus,op.cit.

Metodología

Hablar de procesos implica por un lado, asumir los tiempos del territorio, y por otro, dar cuenta de la sumatoria de proyectos, ideas y actores que se reúnen y se suceden, no siempre de manera lineal, actuando en un mismo espacio. Sin desconocer la complejidad de tramas que se tejen en los procesos de producción de las periferias, pero atendiendo en esta ocasión a la necesidad de realizar un texto breve, haremos hincapié en la dimensión morfológica, dejando en un segundo nivel de análisis las ideas y actores que se reconocen imbricados en las trasformaciones. Para ello se propone la lectura histórica de un caso, el Barrio Parque Peluffo analizado junto con su área de inserción, atendiendo al momento de su configuración y posteriores cambios.

Se trata, por un lado de reconstruir el proceso de urbanización a través de la producción de nueva cartografía[10], por otro lado, como señalaron Vecslir y Kozak, de una apuesta metodológica que busca superar una cierta resistencia desde el ámbito académico al estudio de las áreas intersticiales, basada en la dificultad operativa que presume su supuesta indiferenciación junto a su gran extensión espacial, dominante en el GBA.[11]

El desarrollo del trabajo presenta tres recortes temporales:

1- 1900-1930. Durante este período, una serie de pueblos suburbanos se vinculaban a la ciudad de Buenos Aires a través de huellas, antiguos caminos y predominantemente, a través del ferrocarril.[12] Sólo en algunas localidades del sur, la ciudad se extendía con su trama continua hasta sobrepasar sus límites jurisdiccionales.[13]

2- 1940-1950. Para los años cuarenta puede decirse que se había realizado en gran medida la transformación que marcó el pasaje de la preeminencia del ferrocarril hacia el sistema viario. En las áreas de reciente accesibilidad comenzaron a organizarse los nuevos fraccionamientos que apelaron al modelo genérico de la ciudad jardín.[14]Estos, a su vez, aumentaron considerablemente favorecidos por el flujo de capitales que se generó desde otros sectores de la economía como consecuencia de las altas tasas de ganancia relativa que prometía la inversión en tierras.[15]

---

10 Manuel de Solà-Morales, *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona, UPC, 1997.

11 Lorena Vecslir [et al.], op.cit, pp. 967-982.

12 Horacio Caride, op.cit

13 Elena Chiozza, "La integración del Gran Buenos Aires", en José Luis Romero y Luis Alberto Romero (dirs.) *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Editorial Abril, 1983, pp 421-449.

14 Durante la década del treinta el Estado desplegó un plan de construcción de caminos –especialmente durante la presidencia de Agustín P. Justo (1932-1938)- y creó la Dirección Nacional de Vialidad (1932). Además, estudios ya clásicos como el de Horacio Torres han hecho hincapié en la llegada del colectivo, como uno de los detonantes para el crecimiento del GBA. Horacio Torres, op.cit

15 Ver, Nora Clichevsky,*op.cit*.(p 15)

3- 1950 y 1960. A fines de los años cuarenta, el crecimiento poblacional de la Capital se detuvo y la expansión y densificación del Gran Buenos Aires se vio incrementada por la creciente industrialización que atravesaba el país y la localización de industrias y áreas urbanas vinculadas a ella y a la llegada de migrantes del interior.[16]

La restitución gráfica de estos tres periodos se expone en dos escalas de aproximación, la distancia 1: 50.000 y 1:20.00, tal que permitan ver en simultáneo la configuración del fragmento urbano y del territorio en que se inserta. Las mismas se han realizado en base a diversas fuentes cartográficas: cartas topográficas realizadas por el Instituto Geográfico Militar (IGM) y otras cartografías relevadas en el Departamento de investigación Histórica, Cartográfica, Dirección de Geodesia, MOPBA. El estudio se complementa con fuentes históricas, periódicos, etc.

El Territorio 1:50.000

El sector abarca un área de 7 x 3.5 km (equivalente a una superficie de 24,5 km2) incluyendo el área rural lindera a la traza de Camino de Cintura, el Área Urbana correspondiente a la población de Morón (antiguamente 6 de Septiembre) y la Estación del Ferrocarril Oeste del mismo nombre.

1-En la Figura 5 se puede ver, la traza correspondiente al pueblo de Morón (1859) en donde se reconoce incipientemente que la expansión del poblado se estaba produciendo a expensas de las propiedades rurales circundantes, alterando el damero originario en sentido Este-Oeste y provocando un avance de tramas en diferentes sentidos.[17]

2-En el segundo recorte, el plano permite ver que la urbanización comienza a extenderse -siguiendo el sentido que marcan las propiedades rurales- desde el reticulado de manzanas genéricas[18]que se localizaban cercanas a la estación Morón y sobre los laterales de las vías de ferrocarril, hacia las zonas intersticiales interiores en donde todavía predominan los grandes bloques en manos de los propietarios patrimoniales de la tierra –o sus herederos-.[19]El pasaje

16 Ver, María M. Di Virgilio, Tomás Guevara y S. Arqueros Mejica, "La evolución territorial y geográfica del conurbano bonaerense.", en Gabriel Kessler (dir), *El Gran Buenos Aires*. Buenos Aires, Editorial Unipe-Edhasa, 2015, pp 73-102; Diego Armus y Ernesto Bohoslavsky, "Vivienda Popular y asociacionismo en la conformación del Gran Buenos Aires", en Gabriel Kessler, op.cit. pp 493-520

17 Ver, Carlos María Birocco, "Morón. La construcción de un Municipio 1855-1900", en *Revista de Historia Bonaerense* nº26. *Historia Urbana*, pp 33-41
https://historiamoron.files.wordpress.com/2016/07/26-rhb-historia-urbana.pdf

18 Este término hace referencia al tipo de manzana más extendido en las ciudades latinoamericanas que es el de la manzana cuadrada o levemente rectangular con una subdivisión interna de lotes angostos y profundos.

19 ver Charles Sargent, *TheSpatialEvolution of Greater Buenos Aires, 1870-1930*, Arizona, Center forLatin American Studies, Arizona StateUniversity, 1974.Como caso contrastante ver el análisis de Adrián Gorelik quien analiza el avance de la expansión en la Capital Argentina cuando la delineación de la trama precede al momento de la

de una trama con características urbanas –manzanas más o menos regulares, con medidas uniformes y lotes angostos- a otra más irregular, que daría lugar a los loteos residenciales de baja densidad, solía ser abrupto. Como se observa en la Figura 6, los cambios entre ambas lógicas iban generando quiebres en la estructura del territorio a menudo marcados por el paso de una avenida o una ruta. En mayor o menor medida, estos reflejaban las fases de crecimiento histórico, las formas anteriores de propiedad del suelo, y el tipo de urbanización.[20]

3-En el territorio, lo que se observa de manera incipiente en la década de 1940 y ya consolidado a fines de los años sesenta, es la agrupación de emprendimientos de similares características que en algunos sectores contribuyeron a definir una trama intermedia, desde el reticulado genérico en torno a la estación Morón y sobre los laterales de las vías de ferrocarril, hacia las zonas intersticiales interiores en que la trama se iba agrandando. Sin embargo se observa que el crecimiento de baja densidad quedó circunscrito al pequeño fragmento que constituye el objeto de esta investigación, mientras que la mayor parte de las áreas que en los años cuarenta permanecían afectadas al uso rural, se subdividieron bajo la lógica de la cuadrícula y la manzana genérica.

La escala 1: 20.000

Como hemos intentado presentar, el crecimiento y expansión urbana del GBA debe será analizado en diversas escalas que permitan ver el todo y las partes en relación. En la escala 1:20.000 el fragmento queda delimitado por la Avenida Monseñor Bufano (ex Camino de Cintura), Av. Don Bosco, Colonia y Venezuela, y ocupa un área de 4km2. En su mayor proporcionalidad, esta escala permite analizar otras temáticas: amanzanamiento, parcelación, urbanización y edificación.

1-Entre las décadas de 1910 y 1930 pueden verse los primeros fraccionamientos de paños agrícolas producto de las subdivisiones entre herederos rurales.

2-Llegados a la década del cuarenta, dos loteos iniciales se llevaron a cabo de manera prácticamente simultánea dentro de un área de dimensiones mayores a nombre de Vicente Peluffo[21]: el barrio Parque Peluffo (1945) y el barrio San Eduardo (1946). En 1947, a esa primera urbanización Peluffo se agregaron dos nuevos loteos con el mismo nombre, y un nuevo sector a la derecha; B.P. General San Martín. . Sobre el mismo Camino de Cintura, pero alejado unos 1.000 m también se incorporó el Barrio La Ganga. En el plano publicitario de este último, nótese que aparecen referenciados los *barrios parque* de aparición previa y se señalan las áreas edificadas con "chalets", directamente relacionadas en el plano de los imaginarios sociales al crecimiento

urbanización. Adrián Gorelik, *La Grilla y el Parque*. Buenos Aires, UNQUI, 1998

20 Manuel de Solà-Morales, *op.cit*.

21 Los Peluffo tenían importantes extensiones de tierras en el partido de La Matanza. Según puede rastrearse en el Fichero de Inscripción de Dominio de La Matanza, surge que la venta de sus primeras propiedades se retrotrae al año 1887. Ver, Martín Biaggini y Silvia Mielnicki, *Villa Luzuriaga. Ayer, hoy y siempre*. La Matanza, Editorial CLM, 2009.

residencial de baja densidad.[22] Un año más tarde, el plano de un nuevo loteo vuelve a registrar pequeñas áreas intersticiales que se van anexando.

Más allá del loteo original al que referimos, aprobado como Barrio Parque Peluffo y al cual se deben los orígenes de este núcleo suburbano, los planos que presentamos -confeccionados por las inmobiliarias que promocionaban los remates- dan cuenta de la multiplicación de proyectos similares en un área, lo cual terminaría por delinear un sector más amplio con características suburbanas particulares.

De acuerdo a la Figura 13 se observa que el fragmento que analizamos se organiza en un área semi-rural del partido de La Matanza, en las cercanías de la Estación de Morón y en torno al recién pavimentado Camino de Cintura.[23]Sobre sus bordes se inicia la subdivisión de tierras rurales entre las que predominaban grandes bloques o manzanas, con medidas de 100 m x 200 m; 100 m x 400 m siendo los lados menores los que se ubican sobre el camino. Durante la década de 1940, en los partidos más alejados de la Capital y como se aprecia en la parte inferior del plano, los procesos de subdivisión de paños rurales son todavía incipientes y los nuevos loteos alternan con manzanas delineadas pero sin subdividir y áreas en bloque de 10 o más hectáreas afectadas a usos productivos, apoyando la clásica imagen latinoamericana de urbanización salteada.[24]

Sobre esta trama de apariencia caprichosa el parcelario también es diverso. En su mayoría se definió a partir de grandes lotes con superficies promedio de 1.000m^2 y medidas de 20 m x 50 m, aunque se puede ver, repitiendo la misma lógica que gobierna las subdivisiones a mayor escala, que hacia el interior de las manzanas y a medida que se alejan de la vía de acceso principal, las parcelas toman dimensiones superiores -de 2000m^2 o 3000m^2-.La estructura de crecimiento es predominantemente lineal -en torno a una vía primaria- con vías menores que se abren perpendicularmente y sólo sirven de acceso a los nuevos emprendimientos.[25] En este período la

---

22 Anahí Ballent, "Entre el mercado y la obra estatal. Itinerarios del chalet californiano", Anahí Ballent y Jorge Francisco Liernur, *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura moderna en la Argentina Moderna,* Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2004. Pp 433-459.

23 La Ruta Provincial 4 o Camino de Cintura es un camino de circunvalación cuya traza conforma un cinturón que atraviesa el Gran Buenos Aires 11km por fuera de la Avda. de circunvalación General Paz demarcadora del límite entre la ciudad Capital y sus alrededores. En este periodo su calzada es de 6 m en ambos sentidos de circulación y su traza se extiende por más de 70km.

24 El denominador común que compartieron las áreas metropolitanas de las ciudades latinoamericanas fue su condición de urbanización salteada. Teniendo en cuenta que la tierra suburbana pertenecía en su mayor parte a sectores privados, y que las regulaciones formuladas por el estado y sus instituciones establecieron restricciones relacionadas con la morfología, mientras que, prácticamente no existieron restricciones para los cambios de uso, es posible explicar que, en Argentina cualquier tierra de uso rural cuyo propietario decidiera convertirla en tierra urbana, podía pasar a serlo. Ver, Nora Clichevsky e Hilda Herzer, *Construcción y administración de la ciudad latinoamericana*. Buenos Aires I.I.D.A.L 1990.

25 Por otra parte, es significativa de la falta de adecuación del sistema vial, la gran cantidad de notas y pedidos que

trama vial no llega a completarse en tanto grandes superficies permanecen aún sin subdividirse, en manos de sus dueños patrimoniales, muchas veces en espera de que el completamiento de las áreas circundantes haga subir el valor del suelo.[26]

3- Con respecto al período previo, se reconoce un incremento en la apertura de calles y un avance en la pavimentación, sin embargo se mantiene la tendencia que muestra que las calles transversales a la vía primaria disminuyen su importancia (ancho, mejoramiento de la calzada) a medida que se alejan de ella.

Se evidencia que junto a la apertura de vías se llevó a cabo un proceso de subdivisión que afectó a los grandes bloques identificables en el periodo previo. Sobre estas áreas recientemente incorporadas las dimensiones de las manzanas son mayores, al igual que el parcelario interior. Salvo algún loteo particular, el tamaño de las parcelas suele superar los 1.000m2, dando lugar a densidades netas extremadamente bajas, de aproximadamente 10 unidades por hectárea, lo cual hace suponer el bajo nivel de consolidación -en cuanto a infraestructura vial y servicios- al que accedieron sus habitantes.[27] En este período, la información de las fotos aéreas nos permite además observar la cantidad elevada de parcelas que permanece sin ocupación. Mientras que para las parcelas edificadas, se reflejan ocupaciones del lote de menos del 20% y tipologías compactas con perímetro libre que se consideraban adecuados para las áreas suburbanas. Como ya se adelantó, a medida que se alejan del área central del núcleo, el parcelario comienza a desdibujarse en tamaños irregulares: parcelamientos típicamente suburbanos de 20m x 50m que conviven con parcelas englobadas (dos o tres lotes y medidas de 40m x 50m o 60m x 50m) y parcelas sin afectación, resultado de áreas loteadas y vendidas solo parcialmente, en donde, como se puede ver, hacia el borde que delimita la calle Colonia, comienzan a intercalarse construcciones precarias.[28]La imagen general es discontinua y los límites del parcelario, aun cuando fueran nominalmente precisos eran lábiles y difusos.

Veinte años separan el segundo y tercer momento, y sin embargo el panorama que se va consolidando es variopinto: igualmente distante de la imagen urbana configurada por excelencia

---

pueden leerse en el periódico "El pago de La Matanza". Algunos títulos son "Una excelente idea para pavimentar" 20-10-1951; "La vista hacia el Futuro" (08-07-1956) en donde se publica un plan de pavimentaciones, etc.

26 Venimos de señalar la característica de urbanización salteada, en la que se intercalan áreas urbanizadas con terrenos vacantes, en espera de una futura urbanización. Es en este contexto que se producen los procesos especulativos.

27 Los sectores suburbanos con loteos de tipo ciudad jardín accedieron en Argentina a bajos niveles de urbanización, debido a que las lógicas especulativas que guiaron su formación privilegiaron mantener los costos de producción del suelo relativamente bajos, incluso en detrimento de la calidad de los servicios que ofrecieran.

28 Adrián Gorelik señala que la población de villas miseria pasó del 2% del total metropolitano en 1955 a cerca del 10% en 1970. Adrián Gorelik, "Ensayo Introductorio. *Terra Incógnita*. Para una comprensión del Gran Buenos Aires como Gran Buenos Aires", en, G.Kesler (dir.), *El Gran Buenos Aires,* Buenos Aires, Edhasa-Unipe, 2015.pp21-69.

(en la que predominan la continuidad del sistema de calles y manzanas) como del bucólico suburbio de estilo americano que algunas inmobiliarias y propietarios soñaron en los cincuenta.[29] A propósito de esto último, conviene recordar las palabras de Alicia Novick sobre no confundir proyectos u objetivos con realizaciones: la imagen reconstruible a fines de los sesenta es en general sumamente porosa y confiere al sitio una identidad trunca, de proyecto inacabado.[30]

Conclusiones

De vuelta en el siglo XXI, como lo insinúa el recorrido en primera persona con el que se inicia el artículo, la imagen del territorio es contradictoria, fragmentaria. A lo largo del texto buscamos aprender sobre su configuración y transformación proponiendo un análisis en dos niveles.

Desde una lectura morfológica, en la escala territorial, los loteos residenciales de baja densidad contribuyeron a extender el área urbana, ya no por agregación de manzanas y la consiguiente prolongación de calles, sino mediante la urbanización de "paños" agrícolas, vinculados con un núcleo de referencia. Avanzados los años cincuenta, a la vez que se mantenía el crecimiento tradicional por extensión de la cuadricula, se consolidaban los loteos asociados a usos recreativos y de segunda residencia y se sumaba la gestación de nuevos procesos de ocupación del suelo (fundamentalmente relacionados a la instalación industrial y a los loteos económicos) que se iban intercalando en las áreas escasamente ocupadas.

En la escala mayor, la propiedad del suelo, las vías pre-existentes como el Camino de Cintura o el cambio de sentido de la retícula funcionaron como límite ante el crecimiento por "capilaridad" que sí funcionó hacia el interior del núcleo.

De acuerdo a los elementos que remiten al fragmento, un primer loteo en un paño rural detonó nuevos trazados en sus inmediaciones, replicando las geometrías, el tipo de amanzanamiento y parcelario que se extendió sobre loteos contiguos. Los límites que lo definían eran difusos, entre otras cosas porque a lo largo del período que aquí abordamos se encontraban en constante transformación. A lo largo de los años, se fue generando un grado de consolidación mayor en las urbanizaciones de más antigua data –que como se lee en los planos se convertían en referencias para las más recientes–y sobre los costados de la ruta principal. ¿Qué sucedía en los sectores más alejados? O ¿en los últimos loteos incorporados? Aquí la urbanización generaba una espacie

29 Reproducimos el texto publicitario del Barrio Parque Peluffo en 1947. Carpeta de Remates-partido de La Matanza, en Departamento de Investigación Histórico Cartográfica, Dirección de Geodesia MOP. "A las puertas de la Capital (…) En uno de los sitios con mayor prestigio, por sus excelentes vistas, por la altura y calidad de sus tierras, donde todas sin excepción son espléndidas y magnificas casas quinta que han hecho de esta zona el lugar de preferencia para instalar la residencia de veraneo o fin de semana"

30 Alicia Novick, *Proyectos urbanos y otras historias*, Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos y Nobuko, 2012. P 32

de gradiente, y avanzaba hacia los bordes con su "último aliento": hasta aquí no llegaba el asfalto y muchos de los loteos planificados y "dibujados" no llegaron a realizarse, y tantos otros se realizaron con resultados poco auspiciosos. A lo largo de tres décadas (1940-1950-1960) el área fue ocupada por "modelos" de apropiación vinculados a la ciudad jardín, al desarrollo industrial y a fenómenos de urbanización precaria que comenzaba a atravesar el país.

Sin embargo, el principal aporte del trabajo, reside en la novedad metodológica. El relato de este recorrido, nos llevó a construir lecturas interpretativas del territorio en las cuales se analizaron los modos de ocupación y relaciones entre las partes y con el entorno. Este tipo de aproximación, proveniente del urbanismo, suele aplicarse a la investigación de un determinado espacio, asumiendo que el estudio gráfico de los procesos territoriales permite no sólo su comprensión sino también avanzar sobre sus alternativas de futuro. Aquí en cambio, buscamos demostrar que la adopción de esta metodología para la investigación histórica ha permitido desplegar nuevas preguntas. Como superadora de los trabajos más generales que caracterizaron procesos de urbanización amplios, este acercamiento propone reconocer el hilado más fino, para dar cuenta cómo se construyeron grandes áreas del GBA a nivel de la trama.

En este sentido, las "derivas" de los loteos de baja densidad son ilustrativas de cierta autonomía que pueden tomar los proyectos y emprendimientos respecto de las decisiones que les dieron origen. En tanto propuestas similares han generado resonancias diferentes según su localización espacial, la cercanía a áreas productivas o clubes deportivos, a otros núcleos de veraneo ya legitimados o a procesos de suburbanización de más larga data que marcaban un contraste socio-espacial entre las direcciones que tomaba la expansión.

Por último, permitió visibilizar que dentro de la llamada "periferia" se despliegan una multitud de subunidades, cada una con su carácter propio de naturaleza histórica y social que dan lugar al *patchwork* de tramas que conforman el GBA y son la razón de ser de los quiebres, discontinuidades con las que empezamos el recorrido.

LOS BORDES DE LA CIUDAD: TRANSFORMACIONES TERRITORIALES, REPRESENTACIONES GRÁFICAS Y DENOMINACIONES TÉCNICAS.

ALICIA NOVICK / GRACIELA FAVELUKES

Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) / Universidad de Buenos Aires (UBA)

alicianovick09@gmail.com / grafave@yahoo.com.ar

RESUMEN: Durante las últimas décadas del siglo XX, y sobre las huellas de la caracterización de Megalópolis planteada por Gottman en 1961, un léxico profuso apuntó a caracterizar las nuevas configuraciones territoriales. "ciudad archipiélago", "ciudad post industrial", "ciudad difusa", son algunas de las expresiones que intentaron dar cuenta de nuevas relaciones entre las ciudades y su modalidades de expansión. Por detrás, en una oposición implícita, se plantea la existencia de un suburbio "tradicional" continuo e integrado, muy diferente a las periferias de nueva generación, a esas "entre-ciudades". Sin embargo, no es muy difícil, desde una dimensión histórica, capaz de formular interrogantes desde los problemas del presente, poner en crisis los pares polares y abrir preguntas acerca de los procesos de transformación urbana y los modos de considerar de caracterizar, dibujar y nombrar esos fenómenos desde la perspectiva de los técnicos a lo largo de la historia. El trabajo se propone dar cuenta, en una larga duración, del crecimiento de Buenos Aires, centrando la mirada en diferentes escenarios históricos. Se trata de restituir muchas de las problemáticas mas recientes en una historicidad que permita caracterizar viejas y nuevas periferias.

PALABRAS CLAVE: Periferias. Buenos Aires. Historia Urbana.

En las vísperas de siglo XIX, la realidad de los arrabales de Buenos Aires era visualizada como un área amenazante, donde se desafiaba el orden legal, sanitario y social de la ciudad. Más allá de los anacronismos, muchas de esas imágenes persisten aún en las miradas que contrastan la ciudad consolidada -con sus urbanidades y postales para el turismo- y el amplio conurbano –cada vez más extendido sin equipamientos ni servicios- de las crónicas policiales, de los planes sociales. En las visiones apocalípticas de ayer y de hoy, persiste una figura que opone el orden de la ciudad tradicional y el desorden de los suburbios desestructurados. Esta ecuación de pares polares no alcanza a restituir la complejidad y requiere de nuevas lecturas. El análisis de los espacios difusos que se gestan dentro y en torno de las ciudades, sede de ocupaciones del suelo de muy diferente naturaleza, donde se superponen el hábitat precario, las urbanizaciones cerradas y los equipamientos de nueva generación plantea numerosas preguntas aun sin respuesta y que reclaman esfuerzos interpretativos. En este texto nos proponemos dar cuenta de esos "bordes" metropolitanos de Buenos Aires en la larga duración.

¿Es posible llevar a cabo una historia de esos bordes? Como afirma Chaline, las visiones sobre las amplias zonas que están mas allá de las áreas consolidadas se han pensado como epifenómenos irradiantes desde el centro hacia una periferia, que queda así devaluada respecto de la ciudad, y cabe explorar qué se puede aportar desde una historia de los suburbios. Si bien para algunos autores el "suburbio" es una noción frágil desde lo epistemológico debido a la heterogeneidad y la multiplicidad de representaciones que dificultan su conceptualización[1], mas allá del interés en una construcción conceptual, la cuestión se puede plantear en términos de nociones histórica –y geográficamente construidas[2]. Desde esa perspectiva, este estudio se inscribe dentro de una investigación más amplia que se propone ver esos "bordes" en sus propios términos, y no como contracara de una ciudad central[3].

Nos propusimos efectuar esa revisión desde una dimensión histórica, considerando las palabras y nociones mediantes las cuales se designaron los bordes en los medios eruditos y técnicos, y las cartografías mediante las cuales se representaron. Este planteo es, a su vez, tributario de dos líneas de trabajos anteriores que fueron balizando el camino. Por un lado, investigaciones sobre las formas de nombrar que se propusieron "restituir las significaciones que se le otorgaron

---

1 Laura Vaughan et al., "Do the suburbs exist? Discovering complexity and specificity in suburban built form", *Transactions of the Institute of British Geographers*, n. 34 (4), 2009, p. 475 – 488.

2 Ruth McManus, Philip Ethington, "Suburbs in transition: new approaches to suburban history", *Urban History*, 34, 2007, p. 317-337. En relación al Area Metropolitana de Buenos Aires, ver también Horacio Caride, "La conurbación de Buenos Aires como objeto de estudio histórico. Argumentos científicos y lógicas disciplinares", *Crítica* 157, Buenos Aires: IAA, FADU, 2007; y Gabriel Kessler (dir.), *El Gran Buenos Aires*, Buenos Aires: Edhasa, 2015.

3 "Instrumentos de planificación y gestión para el Area Metropolitana de Buenos Aires. Actores, políticas urbanas y configuraciones territoriales", PIO CONICET, 2015-2017. "Proyectos e instrumentos en la construcción del territorio. Aportes para una historia urbana y territorial", UBACYT 2014-2017

a las palabras de la ciudad a través del tiempo, las lenguas y las sociedades"[4]. La bibliografía muestra que el léxico en sus mutaciones es profuso y evidencia cambios de realidades y de perspectivas de análisis pues la aparición de términos nuevos o la reformulación de antiguas palabras bajo nuevas acepciones marca generalmente la emergencia de nuevas problemáticas. La secuencia no es lineal, pues las transiciones son complejas y siempre coexisten los nuevos y los viejos significados a los que cada ciudad les adjudica contenidos específicos, alimentados por experiencias concretas. Por otro lado, la investigación sobre la cartografía y el rol de los materiales gráficos en la construcción de conocimiento en diversos momentos históricos[5]. En articulación, como propusimos en trabajos recientes[6] consideramos que existe una relación a explorar, entre las transformaciones territoriales, la terminología con que se pensaron los bordes de la ciudad desde la esfera técnica y los gráficos que se ocuparon de ella.

Para dar cuenta de esa problemática, en estas muy breves líneas, sobre la base de documentos legales y técnicos, proponemos caracterizar los bordes de la urbanización de Buenos Aires en torno de cuatro momentos cronológico problemáticos: "Extramuros", "Fronteras ampliadas", "Area Metropolitana" y "Periurbano", formulando algunas hipótesis interpretativas. Se trata de un trabajo en desarrollo que, entre otros objetivos, se propone poner en perspectiva histórica muchas de las consideraciones recientes acerca de la expansión de las ciudades metropolitanas..

1. Extramuros

Los primeros textos de la ciudad fundada en 1580 sancionaron la existencia de una población (vecinos y moradores, nacidos de la hueste reclutada por el fundador) que recibe en merced tierras tanto en la traza de la ciudad como en la campaña. Entre ambas, se dispone un área de tierra vacante, para usos del común, denominada ejido. En ese momento fundacional, el crecimiento es apenas una posibilidad futura contemplada en la legislación española, que en Buenos Aires solo va a comenzar en el siglo XVIII, y que desde ese momento estuvo marcado por el dilema entre la conservación de una población concentrada en la traza fundacional o la

4 Christian Topalov, Laurent Coudroy de Lille, Jean-Claude Depaule et Brigitte Marin (sous la direction de), *L' aventure des mots de la ville a travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris: Laffont, 2010. También Alicia Novick y Horacio Caride (2001), "La construction de la banlieue à Buenos Aires", en Hélène Rivière d`Arc, (sous la direction de), *Nommer les nouveaux territoires urbains.* Paris: UNESCO, Editions de la Maison des sciences de l´homme, 2001, p.105-130.

5 Graciela Favelukes, (2014) "La construcción del territorio. Miradas, mediciones, dibujos en la historia de Buenos Aires", en *Revista riURB*, n. 11, Barcelona: riURB_Editores / UPC, 2014. También Frédéric Pousin (dir.) *Figure de la ville et construction des savoirs: Architecture, urbanisme, géographie*. Paris: CNRS Éditions, 2005.

6 Alicia Novick, Graciela Favelukes y Lorena Vecslir, "Mapas, planes y esquemas en la construcción del Gran Buenos Aires", en *Anales del IAA*, n. 45, Buenos Aires: Instituto de Arte Americano, 2016, p. 55-72. *Alicia* Novick, "Configuraciones metropolitanas: palabras, problemas e instrumentos", *II Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos*, México DF, 18 -21 de mayo de 2015.

aceptación de una extensión imprevista; en otras palabras, entre ciudad cerrada y ciudad abierta, entre el completamiento de una zona delimitada o la dispersión en un área indeterminada. Los debates de la década de 1730, en el marco de un acelerado proceso de ocupación del ejido, ilustran la tensión entre defensores de una ciudad contenida por sus fronteras y otra que se extiende en una periferia de obrajes, huertos y espacios amenos, pues en opinión de los regidores "alguna diferencia a de aver entre el Zentro de la Ziudad y sus extramuros", como se leía en un acuerdo del Cabildo de 1736, aunque, recordemos, Buenos Aires nunca tuvo muralla, aunque sí el límite legal del ejido, tal como muestran estas discusiones.

La población forastera y la de la campaña que llega a la ciudad ponen en crisis tanto el ordenamiento espacial como el orden legal del mundo social. El siglo XVIII es el de la introducción de la policía, una forma de gobierno y administración del territorio que, entre muchos y menudos asuntos, pone el acento en el control del delito y la indecencia que se extiende por las áreas marginales, alejadas del centro. La consecuente división de la ciudad en distritos policiales que forman una suerte de tablero homogéneo –y que abarcan también al ejido que en esos años está en proceso de subdivisión y ocupación- pone en marcha un control que pretende extenderse sin diferencias por el conjunto de la ciudad: en los arrabales en los que se mezclan caseríos de nuevos pobladores, huertos y talleres orientados al abasto del mercado local y quintas de las familias principales; y en los cuarteles mas centrales, donde se alternan la intensa vida comercial, el ocio y los placeres prohibidos con las procesiones y fiestas. Aunque tradicionalmente la vida orillera se asocia con los bordes de la ciudad, la vigilancia policial da cuenta de su amplia distribución por la traza central y su presencia pertinaz en los distritos más consolidados.

2. Fronteras Ampliadas

Las tensiones entre ciudad cerrada-ciudad abierta y entre orden-desorden están también presentes en los procesos de modernización decimonónicos, como muestran dos mapas claves de los inicios de la vida independiente de la región, el de 1817 de José María Manso y el de 1821 de Felipe Bertrés. El primero "traduce" la ciencia de policía aplicada al gobierno urbano, controlando los disturbios políticos mediante una estructura de cuarteles urbanos que reconocen la ciudad extendida durante las décadas anteriores. El segundo intenta revertir el proceso a través de una traza ampliada cerrada- que incorpora sólo una parte de los suburbios como parte de la ciudad, procedimiento que se repite en las sucesivas fronteras propuestas a lo largo de ese siglo.

Desde una orientación fuertemente programática marcada por valores republicanos, esos suburbios fueron objeto de levantamientos topográficos precisos en 1824, a partir de los que se asumió que la cuadrícula ya no podía ser el molde de la periferia, donde a pesar de una forma irregular, la propiedad de los particulares se afirmaba en títulos incontestables , aunque se insistió en eliminar "las irregularidades y desproporciones" de la periferia, al igual que "la suciedad y la inmundicia" del área central, con la creación de mercados internados y el alejamiento de atahonas. La extensión de la trama edificada, la relación entre suciedad y

enfermedad se enfrentaban: ¿ornato y decencia en el centro o salubridad para toda la ciudad? La cuestión se discutía en relación al empedrado. Carlos Pellegrini, ingeniero preocupado por el "orden material", reclamó extender el empedrado por toda la ciudad –restringido sólo a las bocacalles- para asegurar una nivelación general que permitiera la correcta evacuación del agua de lluvia. Lo que estaba en juego eran obras de urbanización de los sectores donde se ubicaba "la pobreza y el desaliento".

En coincidencia, los higienistas ponían de manifiesto la dualidad de los suburbios de los ricos y de los pobres así como la complementariedad entre el centro y los "barrios excéntricos" visualizados como amenaza higiénica, social y moral. Allí, en los "barrios menos edificados", para paliar el peligro que suponía la pobreza asociada con la enfermedad, Eduardo Wilde imaginaba en 1875 una oportunidad para la "gente industriosa", donde "la atmósfera es más oxigenada y hay menos elementos de "perversión". Geográficamente los suburbios de Wilde estaban en los nuevos barrios que se construían en las tierras altas –Santa Rita, Villa Ortúzar, Villa Riachuelo-, islas de trazado geométrico cosidas por caminos polvorientos entre grandes terrenos que ya, más que quintas y huertos, eran reserva de tierras baldías en espera de valorización.

Esos barrios suburbanos se extendían por las redes de transporte, y los sucesivos límites ampliados apuntaban a su regularización dentro de fronteras claramente delimitadas. Pero mas allá de la regularización grafica que se imponía en sede administrativa, se trataba de una trama discontinua, de retazos e intersticios que se replicaba en los pueblos cercanos y desde las nuevas estaciones de ferrocarril como se muestran en el plano de Chapeaurouge. Allí confluían dinámicas de expansión y procesos locales de pequeña escala, que iban completando y ampliando los trazados de barrios a plazos, de villas con aspiraciones, a veces en contigüidad con el pueblo, a veces en parches mas alejados, al ritmo de la oportunidad y la necesidad.

3. Área Metropolitana

La doble perspectiva de los bordes -la inquietud y la esperanza- de las imágenes de los higienistas persisten en los discursos del urbanismo de entre guerras, que mediante la creación de palabras neutras como ensanches, extra-radios, áreas metropolitanas, desplazan las referencias a la miseria y la pobreza hacia cuestiones de orden y racionalidad susceptibles de ser resueltos con los instrumentos del urbanismo, que desde nuevas perspectivas visualiza los bordes como territorios de oportunidad para el despliegue de la ciudad nueva. Ya no se trata de suburbios miserables, pobres o peligrosos sino de un área geográfica de la expansión urbana sobre la que es preciso intervenir. En esa orientacion se debaten las nociones de area y region metropolitana, en tanto los territorios de borde fueron imaginados como una oportunidad.

Esos desplazamientos se visualizan en Buenos Aires en los discursos de los primeros urbanistas que, como Della Paolera, intentan promover desde 1920 la necesidad de nuevos instrumentos. Su discurso retoma la argumentación de los higienistas asociando los barrios suburbanos y su población -en particular el area externa a la capital- en tanto peligro higiénico y social. La

amplitud de los nuevos problemas se visualizaba desde el plan visto como solución. Asi. se reformula las dimensiones sociales del problema suburbano, poniendo énfasis en "el desorden de "esos sitios 'extramuros administrativos" donde "se edifica sin planos ni reglamentos, bajo la férula absoluta de la especulación sobre la tierra". A esa falta de orden le opone la "organización" y la "regulación" que otorgaría un "plan orgánico y científico" En ese clima en los años treinta, el debate se centra en torno de los alcances de la "Gran Buenos Aires", planteado ya no como una frontera ampliada sino como una instancia administrativa. Las escalas de la ciudad, el Gran Buenos Aires y la Región se presentan como un espacio que se requiere reestructurar mediante la zonificación, los conjuntos de vivienda y los equipamientos términos para enfrentar el "crecimiento inarmónico" de un único centro que se congestiona cada vez mas".

Los bordes que las propuestas más vanguardistas apuntaban a eliminar mediante un planteo de ciudad densa y concentrada, se transforman también en oportunidad para desplegar las propuestas de la ciudad nueva. La operación Ezeiza, el Bajo Belgrano, el borde noroeste del Riachuelo, son objeto de proyectos desde su potencialidad para "favorecer la planificación" pues dejan una "total libertad para planear nuevos centros industriales y nuevas zonas de vivienda en lugares aptos a tales fines" como imaginaba el Estudio del Plan de Buenos Aires. Las nuevas formas urbanas eran consensuadas por los especialistas y los funcionarios que tenían a su cargo asegurar la vivienda y las infraestructuras, que apuntaban a evitar la ocupación de los territorios productivos vinculados al abastecimiento de alimentos mediante cinturones verdes, sistemas de ciudades nuevas y polos de desarrollo capaces de reorganizar los territorios.

Las investigaciones de fines de los años sesenta, intentan medir el crecimiento y los alcances de una aglomeración. Las heterogéneas lógicas de localización socio económica de la población de Buenos Aires parecen alejarse de lo que imaginaban los esquemas ecológicos de las ciudades de otras latitudes, como advierten quienes examinan la estructura interna de las ciudades en América Latina. Como muestra la serie cartográfica de Cesar Vapñarsky la morfología de la expansión de la Aglomeración de Buenos Aires, discontinua y fragmentaria está muy lejos de ser una "mancha de aceite". Es de consignar además, que los "bordes" de la ciudad de esos años, mas que una oportunidad para la ciudad nueva de la planificación fueron una oportunidad para la localización de industrias, loteos populares, villas miserias y urbanizaciones de muy diferente carácter que es preciso reconocer en detalle.

4. Periurbano

La expansión urbana y la delimitación a veces incierta entre el campo y la ciudad dieron lugar en el medio anglosajón a la noción de "periurbano", designando así a los territorios que se extendían más allá de la urbanización continua; esos espacios heterogéneos de interpenetración de la ciudad y el campo. Es que la búsqueda por caracterizar la heterogeneidad del nuevo paisaje de las periferias metropolitanas, signadas por viviendas individuales, concentración de empleos, industrias y actividades que asumen una cierta autonomía en su desarrollo suscitan una nueva serie de denominaciones. El fenómeno "exurbano", propuesto en términos de *Edge*

city, la "tecnopolis" de Hall y Castells, la "exópolis" –esa "no ciudad"- inédita que analiza Edward Soja, apuntan a dar cuenta de una reestructuración que establece una nueva red de relaciones entre el centro y la periferia de las ciudades, a la vez que la emergencia del planeta de *slums*, que retrata Mike Davies. A su vez, como planteó Hiernaux, la noción de periferia se resignifica en América Latina –que ya es periferia de un centro- cuando los vínculos entre las ciudades y sus periferias remiten sistemáticamente a situaciones de desigualdad. Aunque no se trataba sólo de la oposición centro-periferia, pues el hábitat precario persistía o se extendía en los intersticios de la ciudad consolidada.

A principios de los noventa, en Argentina se colocó el foco en el "periurbano" –caracterizado por la heterogeneidad de usos- que se muestra en los planos elaborados en 1992, para *El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis*. Desde nuevas preocupaciones, el "periurbano" opera además para marcar los límites deseables de la aglomeración desde una perspectiva ambiental.

En los siguientes años, se fueron sumando las miradas sobre las nuevas configuraciones metropolitanas en un amplio conjunto de investigaciones y documentos de urbanismo que dan cuenta de procesos de valorización territorial selectiva, con el consiguiente incremento de la fragmentación territorial y segregación social. En primer lugar, las transformaciones en la movilidad de la población en relación a la oferta de transporte público metropolitano, el rediseño de la red viaria, construcción de nuevas autopistas y ampliación de las existentes, así como los sistemas portuarios y aeroportuarios de la región, dan cuenta de las diferencias en la accesibilidad. En segundo lugar, se observa la reestructuración del sistema de centralidades metropolitanas mediante intervenciones en viejos y nuevos centros, y en relación a los grandes equipamientos de la gestión empresarial, el consumo y el ocio. En tercer lugar, se contraponen las tipologías residenciales emergentes de las elites (urbanizaciones cerradas, clubes de campo, ciudades privadas y torres), a la consolidación de villas y la expansión de los asentamientos informales sobre terrenos inundables. En torno de esas urbanizaciones populares se suman las interpretaciones de los antropólogos y sociólogos que dan cuenta del universo de los largos itinerarios de viaje, los mercados de las estaciones, los espacios resultantes de prácticas cotidianas. Estas situaciones podrían ampliarse a los intersticios de la ciudad consolidada donde se superponen los sectores de hábitat precario, los hoteles, pensiones y casas tomadas.

Esa realidad social y territorial se examina desde figuras contrapuestas como "ciudad dual", para dar cuenta de los espacios de esa entre-ciudad que resultan de las expansiones organizadas por el hábitat "alternativo", ilegal, marginal, periférico -según las diferentes definiciones- donde vive la mayor parte de la población del mundo, que requiere de nuevos enfoques. Ya no parece conveniente, como proponen varios trabajos recientes, interrogar esas nuevas configuraciones territoriales mediante las nociones de "urbanidad", "centralidad" y "mixidad social", propias de una ciudad consolidada que va perdiendo protagonismo frente a otras formas de habitar. Y en su caracterización, tal como argumentamos en otros textos, es evidente que las ecuaciones polares de legal-ilegal, formal-informal, intervención publica-urbanización popular soslayan la complejidad de una realidad territorial que requiere de lecturas –y soluciones- específicas.

Oposiciones, Contextos, Dilemas

¿Que concluir de esta revisión de los bordes de la ciudad en la larga duración?

En primer lugar, puede decirse que quizás la principal hipótesis de los estudios del crecimiento de Buenos Aires ha sido que las áreas de extensión nacieron o se definieron de manera subordinada a la dinámica de la ciudad capital. Como hemos visto, esto admite una puesta en discusión desde dos perspectivas. Por una parte, el crecimiento no se "derramó" de manera continua y contigua, sino que se dio de maneras diferentes. Por otra parte, la ciudad capital, que se piensa en general como una traza consolidada, se revela como un territorio bastante mas incierto, con trazados sin consolidar, diseminados sin demasiada lógica entre tierras todavía productivas o baldías. La superficie ocupada creció por parches, a la vez que el centro consolidado seguía presentando numerosos intersticios, a pesar de la homogeneización administrativa de la forma urbana. En ese sentido, es necesario repensar el suburbio como una madeja de procesos y sucesos que no solo estuvieron determinados por las lógicas generales de la aglomeración y de su centro, sino que pusieron en juego modos de ser y hacer ciudad distintos.

En segundo lugar, persiste una argumentación que contrapone la "ciudad" a sus bordes que no siempre son vistos "como ciudad", y que requieren por lo tanto control e intervención pública. Uno de los problemas que emerge es que muchas figuras polares conservan su vigencia y operan todavía como referencias desde lo ético y desde lo estético, aunque las tentativas por recuperar la imagen y la estructura de la ciudad histórica –o tradicional- parecen condenadas al fracaso, pues por otra parte no es posible recuperar las cualidades de una ciudad tradicional que tal vez nunca existió.

En ese sentido, en tercer lugar, es posible identificar las diferencias que resultan de los contextos históricos y epistemológicos

Hasta fines del siglo XVIII, se trata de una idea de ciudad cerrada en la que se debían suprimir esas construcciones "extramuros" pues, aun en ciudades no amuralladlas como Buenos Aires, se delimita con precisión lo de afuera y lo de adentro, el control y la legalidad a cargo de la policía y el desorden de los extramuros.

La concepción clásica de ciudad cerrada muta con la idea de ciudad como "virtud" y como foco irradiante de progreso, y se materializa en las dilatadas fronteras decimonónicas, que se expanden al sumar pueblos y nuevos sectores urbanizados. En la ciudad ampliada, es posible pensar en un orden político y social, que es necesario regularizar y equipar mediante los saberes y los instrumentos de intervención y control de los especialistas.

En el ciclo 1930-1960, dominado por el ideario del urbanismo y la planificación, el reclamo higiénico, moral y social del higienismo se traduce en un léxico técnico neutral al tiempo que se visualiza el suburbio como una oportunidad para la instalación de la ciudad nueva. No obstante los relevamientos cartográficos dan cuenta de una imagen fragmentaria, bien diferente de la mancha de "aceite" que se asocia con una expansión continua.

¿Cómo caracterizar la heterogeneidad del "periurbano"? es la pregunta que atraviesa la literatura. La lectura histórica de transformaciones, denominaciones y representaciones, aun en sus ambigüedades, obliga a interrogarse una y otra vez acerca de los alcances de nuevas y viejas configuraciones a los efectos de iluminar lo que estuvo en juego. En ese contexto, el desafío parece residir en aportar inteligibilidad a esos "espacios sin nombre y sin expresión", que están afuera de la ciudad -pero también adentro.

Finalmente, más allá de las conclusiones modestas que se desprenden de este breve recorrido, cabe preguntarse acerca de los aportes potenciales de una historia de larga duración para comprender esos bordes. Pues, como afirma Van Damme, los estudios urbanos se presentan como nudos, puntos de tangencia entre diferentes universos cognitivos, y también entre diferentes y heterogéneos espacios de prácticas.[7] En ese sentido, se trató de revisitar nociones naturalizadas para ensayar un acercamiento a la gran escala y a la larga duración metropolitana, sabiendo que la heterogeneidad requiere operar en diferentes escalas, recuperar diversas perspectivas de análisis, y en particular dibujar los tejidos, las construcciones, los sectores a los efectos de iluminar los procesos intersticiales, los parches, las urbanidades diversas que caracterizan la múltiple realidad urbana. Es desde ahí, que cabe pensar en un ida y vuelta, entre lo grande y lo pequeño, ente lo singular y la norma, entre los planos oficiales y la multiplicidad de mapas mentales desde donde tal vez, se podrá ir sumando conocimiento.

7 Stephane Van Damme, «Les sciences humaines à l'épreuve de la ville: les enjeux d'une archéologie des savoirs urbains (XVIIe-XXe siècles)», *Revue d'Histoire Des Sciences Humaines*, n. 12, Paris, 2005, p. 3–15

SANTIAGO, CIUDAD CENTRAL Y FORMA GENERAL DESDE LOS NUEVOS SUBURBIOS MODERNOS. EL ROL DEL EJE PROVIDENCIA- APOQUINDO- LAS CONDES EN LA FORMACIÓN DEL TERRITORIO METROPOLITANO. 1929-1960.

MARIANA RODRIGUEZ ORTE

Candidata a Doctor, Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos FADEU, Pontificia Universidad Católica de Chile.

arqmariana@gmail.com/ mlrodriguez1@uc.cl

RESUMEN: Este trabajo es parte de la tesis doctoral "Centralidad y Suburbio. Santiago de Chile, las transiciones al Oriente: Pulsiones de Gran Ciudad en Alameda- Providencia", realizada bajo la tutela del Prof. José Rosas. Dicha tesis se origina a partir de un interés y preocupación sobre la actual forma general de la ciudad de Santiago de Chile, que registra un entorno urbano caracterizado por una espacialidad extendida y fragmentada. Esta especialidad extendida, si bien es un fenómeno que se replica en todo el mundo contemporáneo, tiene a su vez matices muy particulares y únicos a la ciudad de Santiago. Deriva en una alta proporción de las lógicas de emprendimientos suburbanos de baja densidad que se localizan en las periferias, según un ideal de autonomía y modos de habitar residencial extra y antiurbano. Este trabajo revisa el momento, el punto de inflexión en el cual la propuesta de ciudad compacta contenida en la ciudad de cuadras de Santiago, delimitada por el anillo de circunvalación ferroviaria, se fuga y se expande privilegiando el arco oriente por caminos- calle originarios desde la Colonia, a partir de unas operaciones de sub urbanización residencial que surgen como respuestas de parcelación y edificación alternativas al "canon republicano"[1].

El soporte de esta nueva forma de crecimiento urbano, se deriva de la condición lineal y radial del camino calle Providencia y su extensión al oriente, hacia los faldeos cordilleranos; cuya configuración territorial marcó la actual *forma urbis*[2] de Santiago y dentro de la cual, deben ser entendidas las nuevas urbanizaciones periféricas.

---

1 Término acuñado por José Rosas y Josep Parcerisa, *El Canon Republicano y la Distancia Cincomil*, Santiago de Chile: Ediciones UC, 2016.

2 Entendiendo *forma urbis* bajo la definición de J. Parcerisa como *"el resultado de las formas generales enraizadas en una ciudad. Constituye la identidad urbanística de cada ciudad y se establece según una específica combinación de relieve, ciudad artificial y ciertas representaciones."* (Parcerisa, 2012).

A partir de este horizonte, la investigación se propone explorar la transformación del tejido suburbano para incorporarse a la Ciudad Central, abordando el sector de transición entre la ciudad tradicional de cuadras y Providencia, su encaje en la ciudad de Santiago como Capital en el periodo de Modernización, desde el punto de vista de su implantación en el territorio, y lo que ésta significa. Como punto de partida, resulta imperioso redefinir la suburbanidad como objeto de estudio, replanteando la noción de suburbio como un elemento exógeno a la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Suburbaneidad, Centralidad, espacialidad extendida, Santiago.

La tesis que sustenta este trabajo se inscribe en la temática sobre la forma general que toman las ciudades capitales en la primera mitad del siglo XX, asociadas a las lógicas de proyecto derivadas del modelo de suburbio y modos de habitar modernos destinados a sectores medios y altos que se incorporaron a las áreas de expansión. Éstas, además de contribuir a la formación del territorio metropolitano actual, fueron enclaves que por su escala, estructura, posición y significado tuvieron un rol en la evolución del área central.

En específico, a través del caso de Santiago, la investigación explora la transformación del tejido suburbano para incorporarse a la Ciudad Central, proceso que ha tenido especial relevancia en Latinoamérica.

El primer tercio del siglo XX en Latinoamérica está signado por un fuerte debate entorno al urbanismo, las ciudades capitales celebran sus centenarios y se preparan para agiornarse en un proceso de Modernización. Los Estados latinoamericanos, enfrentados a las demandas del sufragio universal, conformación de sindicatos y otros derechos políticos, tuvieron que abandonar el liberalismo y positivismo decimonónicos introduciendo tempranos intentos del estado posliberal por adaptarse a las demandas de la rápida urbanización.[3] Aparecen entonces propuestas de pensadores y hombres de Ciencia para abordar los problemas de crecimiento de las ciudades, su embellecimiento y mejorar las condiciones de higiene de las mismas.

Al rico debate local, se suman las visitas de los más celebres urbanistas europeos del momento, que en el caso de Santiago, fuera el vienés Karl Brunner. Brunner realizó un extenso análisis del estado de situación de Santiago en "Santiago de Chile, su estado actual y futura transformación" de 1932, y posteriormente elaboró un anteproyecto para la ciudad en 1934. Brunner fue contratado por la Municipalidad de Santiago para elaborar un plan para la Comuna, que deriva en el plan de Humeres del 39. El proyecto del Plan oficial contiene una densificación de la ciudad de cuadras que intentaba competir con la ciudad jardín. Pero que a los efectos prácticos, solo logró congelar la producción de ciudad en la Comuna. A partir de la década del 30, acontece un punto de inflexión en el cual suceden paralelamente dos cosas:

Por un lado la propuesta de ciudad compacta contenida en la ciudad de cuadras de Santiago fracasa, y la ciudad central se fuga y se expande privilegiando el arco oriente por caminos- calle originarios desde la Colonia, a partir operaciones de sub urbanización residencial. Por otro, estas nuevas lógicas de ocupación territorial se convierten en la forma por defecto de hacer ciudad en Santiago, tanto para los entes públicos como los desarrolladores privados (lo que ha sido ampliamente estudiado por Montserrat Palmer en la década del 80)

Los primeros dos tercios de siglo están marcados por tres ideas de ciudad y región que se complementan, el Plan Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago de 1939, basado en el anteproyecto de Brunner del 34 y aprobado por Humeres, la propuesta para El Gran Santiago de

3 Arturo Almandoz, "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras, cambios disciplinares, 1900-1960", en *Revista Iberoamericana* VII(27), 2007.

Muñoz Maluschka de 1936 y el Plan Parrochia de 1953 , donde todas apuestan a un crecimiento homogéneo y configuración territorial equilibrado que se desarrolla en todas las direcciones del territorio siguiendo un modelo de gradientes de densidad entre el centro y las periferias que se agregan; un esquema radio concéntrico de movilidad y una clara separación entre la ciudad y el campo.

Sin embargo, en la realidad de los hechos, y no obstante los esfuerzos en esta ordenación espacial, existieron marcadas diferencias de composición social de las urbanizaciones ajardinadas del eje alameda-Providencia- Las Condes en relación a otros ejes dentro del modelo radio concéntrico, que determinaron la formación de una mayor rentabilidad de estos suelos para el desarrollo de la Ciudad Central en dirección oriente. La preferencia por este eje no fue casual: Si observamos *Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago 1939* (POUCS), el oriente es la única dirección que no esta "taponeada" por áreas de denominación industrial. Con la eliminación de la estación de Pirque a principios de los 40, se consagró la expansión hacia el oriente, eliminando la barrera ferroviaria .

El Cambio en las Lógicas de Ocupación del Suelo

Si bien la existencia de moradas, viviendas, villas, campamentos en las afueras de los núcleos urbanos siempre han existido, su connotación positiva o negativa es algo que ha ido variando y se ha resignificado a lo largo del tiempo. Fue en los últimos 250 años que emergen como un lugar deseable en el cual vivir, y en los últimos 40 que se empieza a cuestionar su idoneidad, siendo un tema no poco polémico en los debates de planificación y diseño urbano, así como también en la cotideneidad- la morada es un tema que no escapa a ningún ser humano, y por lo general cada quien tiene una postura sobre lo que constituye el buen vivir.

El ideal suburbano como lugar de tranquilidad, bienestar, riquezas y deleites arcadianos emerge en el mundo anglosajón y posteriormente internacionalmente como un paradigma poderoso e influencial a principios de siglo XX. Representaba la expresión espacial de un nuevo sistema de valores que emergió a partir de grandes cambios en la sociedad, la economía, la religión y la cultura. El suburbio de las elites expresaba una nueva concepción burguesa del mundo.[4]

Los comienzos del siglo XX están marcados por un fuerte debate en cuanto a cómo hacer ciudad, y donde el urbanismo se instala definitivamente como disciplina aparte del ámbito ingenieril. El enorme crecimiento que tuvieron las ciudades a partir de la revolución industrial y la masiva inmigración desde áreas rurales, desencadenó una drástica transformación física del espacio habitado. Las condiciones de salubridad y la necesidad habitacional encabezaron las preocupaciones del discurso urbanístico durante los inicios del siglo, donde surgen dos corrientes aparentemente antagonistas: la del Movimiento Moderno y la de la Ciudad Jardín, es decir, ciudades compactas, densas y en altura, versus la ciudad baja y extendida.

4 AAVV, Nicolaides, B. ; Wiese, A. (editores) *The Suburb Reader*, New York: Routledge, 2006, p.14.

En un intento por formular soluciones a las condiciones de miseria y atmósferas asfixiantes de la metrópolis industrial heredada del siglo XIX; surgieron globalmente propuestas alternativas a la metrópolis existente. André Corboz distingue lo que llama "Urban planning *alongside* or *outside* the city" (planificación urbana al margen de la ciudad) de "Urban planning *against* the city" (planificación urbana en oposición a la ciudad)[5]

Ejemplos de lo primero, es decir, de la planificación urbana como alternativa a la ciudad, son el modelo inglés de ciudad jardín de Ebenezer Howard, el modelo alemán de *Siedlungwesen*, los diseños soviéticos de los "desurbanistas" y la *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright.

Por otro lado, diseñadores modernos como Le Corbusier con su *Ville Radieuse* y muchos propulsores de la doctrina CIAM, lucharon por reemplazar la ciudad tradicional existente a modo de *tabula rasa*, por una ciudad racional basada en una estricta separación de funciones.

Enmarcado dentro de lo que Max Weber[6] (1930) denomina la ética protestante inglesa y su convicción de que la naturaleza aproxima a Dios, el desarrollo del paisaje Ingles ha tenido que ver con una veneración a la naturaleza llena de contradicciones. Al igual de lo que sucede hoy en donde la naturaleza es un commodity, el naturalismo Ingles admiraba una naturaleza idílica la cual se obtenía a través de la manipulación, transformación y objetivización de la misma, en lo que Simon Schama denomina parques temáticos arcadianos del *ancien regime.*[7]

A partir de finales del SXIX se forja la construcción de un discurso en torno al habitar suburbano, instalado en el imaginario colectivo anglosajón y exportado hacia el resto del mundo como el estilo de vida deseable y preferido especialmente para ciertos sectores de clase media y alta. Es este discurso que se cristaliza entre el 35 y el 60 que permanece hasta hoy, siendo aprovechado y fomentado por grandes conglomerados de inversiones para el desarrollo inmobiliario de grandes extensiones de suelo suburbano, desarrollando barrios privados o semi- privados, perpetuando la expansión de los bordes metropolitanos.

En este contexto es que Sir Ebenezer Howard (1850-1928), urbanista Inglés, se preocupa por articular la preocupación ambiental y el mundo construido. Howard publica la versión definitiva de "Ciudades Jardín del Mañana" [8]en 1902, siendo el resultado de una serie de investigaciones sobre calidad de vida y como respuesta a las condiciones insalubres de la vivienda obrera de la ciudad industrial. Esta publicación constituyó un importante tratado de urbanismo que dio origen al modelo ciudad- jardín. Howard quería conjugar las bondades de la ciudad (oportunidades, entretenimiento, salarios altos), junto con las del campo (aire fresco, áreas verdes, baja renta)

---

5 Andre Corboz, De Stedebouw van de 2oste eeuw: een profiel, Archis 5, pp 49-52, citado por Dirk De Meyer en The Ghent Urban Studies Team: *The urban condition: Space, community and self in the contemporary metropolis*. Rotterdam: 010 Publishers, 1999, p.17.

6 Max Weber, *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism,* New York: Routledge.2001.

7 Simon Schama, *Landscape and Memory*. London: Harper Perennial, 2004.

8 Ebenezer Howard, *Garden Cities of To-Morrow* , New York: Sonnenchein & Co., 1902. Descargado de Openlibrary. org.

La ciudad jardín de Howard sirvió como modelo de desarrollo en ciudades todo el mundo, especialmente en EEUU y Latinoamérica, no tanto en su realización modélica, sino como en ideas derivadas de ella. El modelo se desfiguró dando lugar a desarrollos suburbanos que con la introducción del automóvil, acabaron desvirtuándose la idea de ciudad-jardín.

> "(…) Anthony Sutcliffe identifico la "Garden city idea" como una de las mayores contribuciones británicas a la cristalización del town planning en tanto movimiento internacional (…) La genealogía y transferencia de la garden city idea entre Gran Bretaña y Norteamérica debe ser completada con otros eslabones de cara a entender su difusión en otras partes del mundo."[9]

En contraste con otras ciudades continentales europeas como Paris, en donde las clases trabajadoras fueron exiliadas a la periferia mientras que la clase media optaba por apartamentos en algún bulevar en el centro; en el mundo Anglo Sajón era esta misma clase media que abandonaba la metrópolis congestionada, ruidosa, sucia, insalubre y supuestamente inmoral. En esta primera etapa de los suburbios, éstos servían meramente como dormitorios. Todas las actividades prácticas y sociales se seguían desarrollando en la ciudad, consolidando la importancia del centro urbano. Esta relación jerárquica se mostraba en el desarrollo de los planos viales férreos, que eran siempre concéntricos.

El "*American dream*", aquella convicción de la sociedad del Norte en donde la libertad y el trabajo representan la oportunidad del éxito y la prosperidad, encarnados en una aspiración homogenizada de la casa y el jardín propio, el auto, la familia y el perro- la imagen suburbana.

La transferencia del modelo. La mirada hacia el Norte.

Por otro lado el primer tercio del siglo XX fue un periodo de riquísima producción de planes y transformaciones para las ciudades latinoamericanas. El aumento poblacional de las mismas, junto con las grandes transformaciones políticas y económicas de los estados locales, hicieron que se generaran numerosas respuestas oficiales y privadas a las nuevas demandas, generando una agenda urbana que incluía "*reformas higiénicas y habitacionales de los centros históricos, completada por los suburbios residenciales para una burguesía que se hacía cada vez más cosmopolita*"[10]

La expansión de las áreas residenciales en América Latina estuvo impulsada por las clases medias y altas que buscaban huir de los centros históricos, que desde finales del siglo XIX ya estaban saturados de actividades administrativas y comerciales, y se habían llenado de inmigrantes

---

9 Arturo Almandoz, *Modernizacion urbana en America Latina: de las grandes aldeas a las metropolis masificadas.* Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2013, p.157.

10 Arturo Almandoz, "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras, cambios disciplinares, 1900-1960", en *Revista Iberoamericana* VII(27), 2007, p. 64.

rurales y extranjeros atraídos por la industrialización incipiente El arribo del automóvil facilitó las posibilidades de expansión urbana, limitadas hasta entonces por sistemas de tranvías y trenes suburbanos. Éste fue el momento en el que, supuestamente, llegaron las "ciudades jardín" de Howard, como respuesta de desconcentración urbana frente al excesivo crecimiento y deterioro ambiental de la ciudad industrial.[11]

Almandoz señala que se han denominado como "ciudades jardín" ejemplos decimonónicos, como el Vedado de La Habana que estudia Carles Crosas, (y nosotros identificamos varias en la trama Santiaguina como el Barrio Bogotá, la urbanización Concha y Toro, etc) que han ejemplos tempranos manifestando las cualidades suburbanas de la ciudad jardín, complementadas con los ingredientes naturalistas del diseño de Frederick Law Olmsted así como con la combinación de actividades logradas en las manzanas del ensanche de Ildefonso Cerdá en Barcelona. Sin embargo Almandoz argumenta que otros autores han señalado que la ciudad jardín de Howard nunca fue trasladada a América Latina, sino mas bien una deformación de la misma devenida en "suburbio-jardín" y el "suburbio-jardín-dormitorio" para las clases media y trabajadora, respectivamente.[12]

De todas formas el modelo de desarrollo suburbano Norteamericano rápidamente encontró su formula de exportación en Latino América. Pedro Bannen destaca la influencia anglo sajona en la cultura chilena, y su incidencia en la temprana adopción del modelo de ciudad – jardín. En el período entre guerras se habrían debilitado las relaciones con Europa, y a partir de 1940 "*el eje de relación económico cultural está completamente volcado hacia y desde los EEUU. De alguna forma el modelo se recibe de ambas vertientes, inicialmente del modelo europeo, y más tarde su versión norteamericana*".[13]

Gonzalo Cáceres y Francisco Sabatini exponen la relación directa entre la propiedad del suelo Agrícola y el desarrollo urbano, en la investigación *Valparaíso, Santiago y Concepción: Formación de sus "Barrios Altos"*.[14] En dicha investigación, Cáceres y Sabatini demuestran que el barrio alto se extendió hacia el Oriente de la ciudad de Santiago por la Hijuela de Lo Bravo, por la influencia del entonces alcalde y propietario del fundo Hacienda Los Leones, don Ricardo Lyon. Los autores también identifican otros factores que llevaron a la elite Santiaguina a abandonar el área central y "refugiarse" en la periferia: una aspiración de imitar el modelo suburbano anglosajón en la búsqueda de una mejor calidad de vida (alejada de la congestión y la industrialización). En este proceso influyo la idea de alejarse de las barreras industriales y de acercarse a hitos geográficos que garantizaban aislamiento y belleza de paisaje[15].

---

11 Ibid. p.63

12 Ibid, p.64

13 Pedro Bannen, "*El Golf 1934/ 1994: La práctica del espacio urbano como experiencia en la transformación de un barrio*, Santiago de Chile". Tesis de Maestría Universidad Católica de Chile, 1996, p. 20

14 Francisco Sabatini, *Valparaiso, Santiago y Concepción: Formacion de sus "Barrios Altos". Entre la busqueda de calidad de Vida y la Construccion.* FONDECYT, Santiago de Chile, 2004.

15 Ibid.

Apoyada en éste planteo, Caroline Iribarne realiza un trabajo exhaustivo validando la tesis preliminar de Sabatini y Cáceres, determinando la influencia en el crecimiento urbano de la ciudad que tuvo el poder político de los propietarios del suelo, por lo que podían acceder a modificación de normativas o financiar obras publicas que, al cambiar el suelo de rural a urbano, aumentaran la plusvalía de las tierras (siendo que el suelo urbano es mucho mas rentable que el Agrícola) Iribarne demuestra así que la propiedad del suelo Agrícola tuvo incidencia en determinar que sectores fueron incorporándose a la ciudad en distintos periodos, "*tanto desde el ámbito de la planificación del uso de suelo y la infraestructura como el avance de la mancha urbana*." [16]

Mediante una reconstrucción del mapa predial de 1925, determinando sus limites, propietarios y el tipo de producción Agrícola que tenían los predios, compara esta situación con la estructura urbana actual, estableciendo correlaciones e incidencias. Por otro lado, Iribarne, siguiendo la misma lógica del Mercado de suelo, sostiene que la ciudad avanzó hacia los sectores mas próximos que presentaban usos agrícolas de menor rentabilidad. Así, los usos mas rentables (a saber, los viñedos) fueran de los últimos en ser suplantados por el avance urbano, como fue el caso de la Viña Cousiño Macul, Viña Manquehue o Conchalí (Peñalolén, Vitacura y Huechuraba)[17]. En su tesis explica que la crisis mundial de 1929 habría afectado la agricultura, principalmente aquellos establecimientos con menos tecnología, lo cual explicaría la búsqueda de otras actividades mas lucrativas con la tierra.

Cáceres y Sabatini demuestran que la captación de plusvalías explican en gran medida el motivo por el cual "*las familias de mayores ingresos abandonaron barrios centrales con un prestigio consolidado para desplazarse casonas periféricas donde convivían familias de menores ingresos Y en algunos casos con industrias y actividades no residenciales los autores plantean una coalición de intereses que favoreció la construcción del barrio alto en terrenos de personas influyentes Y conectadas con el aparato público Y el sistema político. Por esta razón, En esta coalición participa activamente el estado que adaptar ordenanzas y normativas para permitir la urbanización de los predios agrícolas copropietarios influyentes Y ejecuta inversiones públicas en calles y líneas de tranvías que permiten viabilizar el desarrollo del inmobiliario de los nuevos suburbios.*" [18]

Iribarne también refiere a Armando de Ramón, quien había identificado años antes la relación entre la propiedad de suelo y los cargos de representación popular, como el caso de la urbanización del sector Yungay (vinculado a la familia de Diego Portales), y al papel de los alcaldes- propietarios en Ñuñoa (Jose Domingo Cañas) y Providencia (Ricardo Lyon).

---

16 Caroline Iribarne, "*La Influencia de la Propiedad Agrícola en la Ciudad Contemporánea: El Caso de Santiago de Chile*." Tesis de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente. Pontificia Universidad Católica de Chile. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Santiago de Chile, 2008

17 Ibid

18 Ibid

Centralidad Apropiada

Se sostiene que en Santiago se habla de la ciudad segregada. Pero esa es la propia forma urbis de Santiago, el resto de Santiago es el soporte geográfico que hace que funcione la Ciudad Capital. El oriente de Santiago a lo largo de la continuación de la Alameda por Providencia, Apoquindo y Las Condes ES Santiago, es una ciudad lineal que concentra la centralidad. Parecerisa identifica un efecto "peine", donde todas aquellas actividades necesarias para la funcionalidad de la ciudad central se desarrollan entorno al eje y por perpendiculares que lo alimentan: *"Providencia no es sólo la decantación hacia la dirección Oriente de la población con más recursos. Se transforma en ciudad terciaria que a su vez peina con las nuevas tipologías de torre de departamentos densas su territorio a sur. Longitudinalmente se alarga hasta el Golf y luego se observa una nueva concentracion en la avenida Kennedy. ¿Nuevos lugares de la ciudad central?"*[19]

Esta hipótesis de la investigación, desmonta el argumento de segregación de la Ciudad Jardín. La voluntad política y los intereses de la élite santiaguina, actuando con otros actores generales como el sector financiero, grupos técnicos, y las ideas anglosajonas que calaron fuerte en la sociedad local, propiciaron una reconfiguración urbana que derivó en una segunda Forma Urbis de Santiago, que no coincide con las ideas plasmadas en los Planos de Transformación urbana de la ciudad realizados en las primeras décadas del siglo XX. El negocio de la ciudad hizo que se densificara la ciudad jardín.

De este modo, la hipótesis apunta a colocar la noción de que el sistema de ideas de nueva ciudad se entremezcla con una clase política y nueva clase social emergente, un sistema económico liberal y una también clase empresarial con políticas públicas orientadas al desarrollo urbano. Pero también que el proyecto de suburbanización en Providencia, territorialmente esta muy definido, y articulado en la Ciudad Central.

Es de particular interés este caso para replantear el paradigma que antagoniza la Ciudad Central con los emprendimientos suburbanos, difuminando las nociones de lo que es la suburbaneidad. Lo que fuera barrio jardín sirvió como soporte físico y espacial a lo que es hoy una vibrante ciudad central, o a un híbrido. Mientras que en el pensamiento contemporáneo, especialmente anglosajón, una de las grandes interrogantes es como se incorporan las grandes extensiones de suelo suburbano a la ciudad, aquí tenemos un ejemplo en el que los suburbios al mejor estilo anglosajón (como es el caso del El Golf, en palabras de P. Bannen) no sólo se incorporan a la ciudad, sino que se apropian de su centralidad, en un período relativamente corto de tiempo. La antigua adaptación de la ciudad al barrio se revierte, y ahora el barrio jardín es el que da paso a la ciudad jardín.

19 Ibid.

MESA Nº 12

Habitar la ciudad: normas, profesiones y oficios en el Cono Sur (siglo XIX y XX)

COORDINADORES

CLAUDIA DARRIGRANDI

cdarrigrandi@uft.cl

CIDOC, Universidad Finis Terrae

GRACIELA QUEIROLO

graciela.queirolo@gmail.com

Universidad de Buenos Aires/Universidad Alberto Hurtado

MESA Nº 13

Paisajes urbanos del desarrollismo: Los grandes conjuntos de vivienda social en América Latina

COORDINADORES

JOAQUÍN MEDINA WAMBURG

joaquin.medina@web.de

German Academic Exchange Agency (DAAD) / Karlsruhe Intitute for Technology (KIT)

JOSÉ MANUEL POZO MUNICIO

jmpozo@unav.es

Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra. Pamplona. España

VIDA Y MUERTE DE LA CALLE ELEVADA EN AMÉRICA LATINA.

CLÁUDIA COSTA CABRAL

Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS

claudiacostacabral@gmail.com

RESUMEN: El proyecto de la vivienda colectiva constituyó un campo privilegiado de experimentación en el proceso de expansión y consolidación de la arquitectura moderna en América Latina. Las calles elevadas fueron dispositivos empleados por los arquitectos durante ese proceso, especialmente en los grandes conjuntos de vivienda social proyectados entre las décadas de cuarenta y setenta. Aunque muchos de esos casos sean conocidos por separado, no fueron estudiados desde la perspectiva común de sus estructuras distributivas – las calles elevadas -, comparables en su expectativa de constitución de una nueva escala mediadora entre hábitat y ciudad. Además, si unas de esas propuestas llegaron a ser críticamente rehabilitadas, mediante su relevancia estilística para la arquitectura moderna, otras no han tenido la misma suerte. La ponencia sostiene que el conjunto de estas alternativas, a que no pocas veces se atribuyó el veredicto de fracaso arquitectónico, representó quizá el último momento de confianza en la expectativa moderna de repensar la ciudad desde el proyecto de la habitación masiva. En el decurso de los años setenta, a la medida en que la ciudad del movimiento moderno fue llevada al banco de los acusados, las soluciones asociadas a la idea de calle elevada llegaron a ser identificadas como ejemplos acabados de totalitarismo y deshumanización. Pero la tesis implícita en el "*small is beatiful*" de los años setenta, del regreso a la pequeña escala y a la individualización de los problemas, es también la tesis de la privatización de sus soluciones. Desacreditar la grande escala fue también liberar la sociedad de su cometido. La ponencia propone rever esas alternativas, no tanto como modelos acabados, sino como parte del largo y tentativo proceso de clarificación de los componentes de la ciudad moderna, tarea todavía en abierto.

1. Las Arquitecturas de La Circulación

No son nuevos los intentos arquitectónicos de revisión de la calle. Le Corbusier supuestamente quiso "matar la calle" en 1929, episodio que Marshall Berman explotó en su *Todo que es solido se desvanece en el aire*, como parte de su crítica al urbanismo modernista.[1] De hecho, uno podría empezar con Le Corbusier armando retóricamente su caso contra la calle en *Urbanisme*, 1924. Le Corbusier incluye el recorte del diario *Le Journal*, con la charge de Capy sobre la leyenda "la angustiosa despedida de un padre de familia antes de cruzar la calle frente a la Gare de L'Est", para ilustrar su argumento en favor del urbanismo moderno y de la segregación entre el peatón y el coche.[2] Sin embargo, en el discurso de Le Corbusier, la idea de muerte a la calle estaba ligada al renacimiento de la calle, bajo otras formas: "la calle moderna" será un "organismo nuevo", dice Le Corbusier, "una obra maestra de ingeniería civil y no una obra de peones camineros."[3] Uno podría mirar un poco más atrás, y considerar que también las galerías comerciales del siglo diecinueve fueron intentos arquitectónicos para corregir la calle, con sus fachadas simétricas, sus pisos uniformes y techos de vidrio, que dejaban afuera la lluvia y la suciedad. Eran calles (uno podía circular por ellas a través de las manzanas, y llegaron a constituir un sistema peatonal relativamente continuo en ciertas partes de Paris), pero sin coches. Balzac describió la primera de estas galerías, una estructura provisional de madera en el Palais Royal parisino (Galerie de Bois, 1786-1828), como el espacio público por excelencia, e igualmente, como "templo de la prostitución".[4]

Asimismo, en la historia de la arquitectura, el papel de calle de mala fama no ha tocado a los románticos pasajes parisinos que descendieron de la Galerie de Bois, sino a las bien intencionadas *streets-in-the-air* del matrimonio Smithson en Robin Hood Gardens, y otras tantas iniciativas análogas, hoy amenazadas de demolición.[5] ¿Por qué, entonces, retornar a esas experiencias, cuyo fracaso posiblemente no sea explicable apenas en el ámbito de los raciocinios arquitectónicos? ¿Que sentido se puede encontrar hoy en la idea de calle elevada, más allá de la mera reconstrucción historiográfica de un pasado heroico, en que el modernismo no era, como recuerda John Gold, apenas una cuestión de "aprender a pintar, a esculpir o diseñar edificios de nuevas maneras, pero significaba que el individuo había adoptado nuevas posiciones morales guiadas por el espíritu correcto"?[6]

---

1 Berman retira la expresión del libro de Sybil Moholy-Nagy, *Matrix of Man*; según ella, Le Corbusier afirmó en la novena conferencia para los Amigos de las Artes en Paris, en octubre de 1929: "Precisamos matar la calle." Marshall Berman, *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*, São Paulo: Companhia das Letres, 1986, pp. 161-162.

2 Le Corbusier, *La ciudad del futuro*, Buenos Aires: Infinito, 2003, p. 97. (Original: *Urbanisme*, 1924)

3 Le Corbusier, op. cit., p. 114.

4 Honoré de Balzac, *Ilusões Perdidas*, Porto Alegre: Editora Globo, 1948, p. 227. (Original: *Illusions Perdues*, 1837)

5 Ver: Tom Wilkinson, "Robin Hood Gardens: Requien for a dream", Video enviado por *The Architectural Review*, Noviembre, 2014. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=j5xEzkQDtQ8 [Fecha de consulta: 20 de septiembre de 2016]

6 John Gold, *The experience of modernism. Modern architects and the future city*, London: E&FN Spon, 1997, p. 14.

Desde un punto de vista tipológico, como sistema de circulación colectivo desarrollado en altura, la calle elevada tampoco fue una idea nueva, y mucho menos una prerrogativa moderna. Por ejemplo, las fotografías de la ciudadela de Prejmer que Bernard Rudofski publicó en *The Prodigious Builders* podrían situar la idea en el siglo XV.[7] Lo que sí es particular, y que interesa, por lo tanto, examinar, es el papel que la idea de calle elevada ha asumido en el proyecto de la vivienda masiva moderna. Y, por consiguiente, en el proyecto de ciudad de la arquitectura moderna.

Es conocido el papel esencial que tuvo el problema de la vivienda en el desarrollo de la tradición moderna. En los años veinte, a la medida en que se empezó a reconsiderar las formas de la vivienda colectiva según una investigación sistemática, también se abrió la posibilidad de repensar las formas mismas de la ciudad a partir del diseño de la vivienda. Wladimiro Acosta describió su City-Block de principios de los treinta como el proceso de "formación de una nueva escala urbana, sobre la base de elementos unitarios de mayor tamaño."[8] Le Corbusier afirmó en *Precisiones* que "los problemas de la arquitectura cambiarían de escala", que seria anacrónica la casa de diez, veinte metros de fachada, construida por un particular y que esa dimensión colectiva de la habitación era el verdadero problema de diseño para los arquitectos.[9]

La idea de calle elevada ha tenido una función en el proceso disciplinar de comprensión de los componentes de la gran ciudad en la cultura moderna, en el momento en que esta comprensión se identificaba aún con la investigación proyectual, y todavía no había sido diluida en las instancias, más bien normativas, de la cultura contemporánea del planeamiento urbano. La calle elevada es, en muchos sentidos, una tentativa de dar forma visible a esa nueva escala urbana. Los Smithsons presentaron sus calles elevadas por primera vez en el concurso para Golden Lane, en el año 1952, aunque no las han podido construir antes de Robin Hood Gardens (1968-1972). Los Smithsons estaban interesados en la idea de la calle no como regreso a su definición formal en la ciudad tradicional, sino como la recuperación de un cierto programa básico de las calles tradicionales, y su relación con los espacios para habitar. Aunque también la antítesis de las calles interiores de la *unité* que Le Corbusier estaba finalizando en Marsella, los *decks* que diseñaron para Golden Lane eran un reconocimiento de las ideas de Le Corbusier sobre la habitación en los veinte. Como tal, forman parte de una trayectoria y de un esfuerzo colectivo; son indicios del interés continuado de la arquitectura moderna en la revisión de los sistemas de circulación peatonal, no solo en su papel de eje distributivo en la planimetría del bloque de habitación colectiva, sino como componentes del paisaje moderno.

---

7 Bernard Rudofsky, The Prodigious Builders, New York, London: Harcourt Brace Jovanovich, 1977, pp. 222-223.

8 Wladimiro Acosta, *Vivienda y Ciudad*, Buenos Aires: Anaconda, 1947, p. 146.

9 Le Corbusier, *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*, São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p. 97. [Original: *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, 1930.]

El objetivo de la ponencia es revisar el proceso de "arquitecturización" de la circulación peatonal en los grandes conjuntos de vivienda social en América Latina. Con esa expresión, pretendo referirme al proceso disciplinar de redefinición formal y programática de la circulación colectiva en la habitación masiva moderna, a través de la creación de espacios comunes desarrollados en altura. En esa búsqueda, postular esquemas de grandes dimensiones para la vivienda colectiva también significó repensar la secuencia de espacios de transición, del dominio privado de las células habitables al espacio público exterior, de manera a reclamar la constitución arquitectónica de una nueva escala mediadora entre el hábitat individual y la ciudad. El trabajo sitúa la contribución latino-americana con respecto a ese proceso colectivo e internacional de clarificación de los componentes de la ciudad moderna. En ese sentido, se sostiene que las calles elevadas fueron dispositivos empleados por los arquitectos en América Latina desde de los años cuarenta hasta principios de los setenta, en proyectos construidos y no construidos, en paralelo a realizaciones internacionales similares (y no apenas a remolque de esas, como a menudo se suele considerar).

2. El Edificio y El Transatlántico: Galerías y Decks

En *Vers une Architecture* Le Corbusier no publica apenas imágenes exteriores del *Aquitania* o del *Empress of France*, sino que muestra específicamente el combés del navío en tres fotografías distintas, con las que quiere advertir a los arquitectos de las calidades espaciales propias de estos espacios: su valor de largo corredor, su volumetría satisfactoria, o la bella ordenación de sus elementos constitutivos.[10] Asimismo, no está demás destacar el papel programático de la cubierta como lugar de convivencia y disfrute de la naturaleza para los viajeros. Las referencias retornan en *Précisions*, donde se compara el *deck* del transatlántico al *boulevard*. "Estas calles que no se sitúan en la tierra", dice Le Corbusier, poseen un espíritu semejante al que le había llevado a crear sus propias "calles en el aire."[11] Las calles a que se refiere pertenecen a sus propuestas de habitación colectiva de los años veinte, *Inmeuble-villa* y *Lotissements à redent*, introducidas en la *Ville Contemporaine* de 1922. Le Corbusier explica el *Inmeuble-villa* como una estructura de "casas superpuestas", que a parte de implicar la separación entre tránsito rodado y peatonal, se organiza mediante la presencia de una circulación colectiva que es como el rebatimiento en altura de la acera pública, en su papel convencional de reunir las casas vecinas y a la vez preservar su independencia recíproca. En la segunda versión del *Inmeuble-villa* (1925) prolongamientos exteriores de los corredores peatonales cruzan las vías, conectando los bloques entre si, y sugiriendo un sistema aéreo de circulación que extrapola el límite de la unidad construida, trazo que caracteriza igualmente sus bloques en *redent*. Con la realización de la primera *Unité d'habitation* (Marsella, 1945-1952), Le Corbusier convierte las calles en el aire en *calles interiores*, que podían ser residenciales o comerciales, mientras se remeten a la cubierta

10 Le Corbusier, *Por uma arquitetura*, São Paulo: Perspectiva, 1994, p. 63. (Original: *Vers une Architecture*, 1923)

11 Le Corbusier, *Precisões sobre…*, p. 96.

los espacios arquitectónicos exteriores para el juego y el ocio. Las calles en el aire adquieren además una especialización funcional precisa: ellas se dividen entre las cinco calles de acceso a los departamentos y las dos calles de comercio y servicio superpuestas, ubicadas a la mitad del edificio. En la obra de Le Corbusier, el refinamiento de la idea de calle elevada sustituye el paradigma del combés, de la circulación abierta y programáticamente inclusiva, por el sistema más complejo, y funcionalmente especializado, de la *unité*.

Aunque a menudo se consideren las unidades de habitación moderna latinoamericanas como réplicas de la *unité* corbusiana, esas propuestas no han solamente seguido este proceso, sino que han insertado, productivamente, diferentes enfoques durante su desarrollo, que eventualmente se opusieron al giro de Le Corbusier desde el *deck* exterior al pasillo interiorizado. Antes, inclusive, de que lo hubieran hecho los Smithsons. Los primeros esquemas de Antoni Bonet para el conjunto de Casa Amarilla, en Buenos Aires, son en realidad de 1943.[12] Nunca ejecutado, el bloque de más de quinientos metros de largo de Bonet exhibe un sistema muy elaborado de calles elevadas, en el cual galerías abiertas longitudinales permiten acceder a secuencias de unidades simples y dos tipos de unidades dúplex. Tres amplias calles elevadas (aproximadamente 5 metros de ancho) coinciden con los niveles donde se disponen las unidades simples. Las calles elevadas están servidas por grupos de escaleras que conducen a dos hileras de departamentos dúplex, una ascendiente y otra descendiente. Como esquema distributivo, el pasillo de circulación periférica también se ha adoptado en el entreguerras, fuera por Brinkman en el Barrio Spangen (Rotterdam, 1919-1921), por Ginzburg en el Narkomfin (Moscú, 1930), o por Sert, Subirana y Torres Clavé en la Casa Bloc (Barcelona, 1934-1936), que sin duda Bonet conocía. Pero en ninguna de estas alternativas el sistema de corredores periféricos ha alcanzado el mismo grado de complejidad distributiva, o adquirido igual papel en la resolución formal del tema de la gran fachada, como en la inventiva sección vertical de Bonet para Casa Amarilla.[13]

Antes de que la *unité* de Marsella estuviera completa, Affonso Reidy proyectó el bloque principal del Pedregulho en Rio de Janeiro (1947-1950),[14] y Mario Pani diseño el Miguel Alemán en la ciudad de México (1947-1949).[15] Ambos son grandes conjuntos donde el sistema de circulación de los edificios fue arquitectónicamente manipulado de modo a proveer espacios de uso

12 Colaboradores: Amancio Williams, Hilario Zalba, Horacio Caminos, Eduardo Sacriste, Ricardo Ribas. Fernando Álvarez; Jordi Roig (eds.), *Antoni Bonet Castellana, 1913-1989*, Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña, 1996, pp. 86-89; Ernesto Katzenstein; Gustavo Natanson; Hugo Schvartzman, *Antonio Bonet, Arquitectura y Urbanismo en el Rio de la Plata y España*, Buenos Aires: Espacio Editora, 1985, pp. 89-91.

13 Curiosamente, una solución formalmente comparable se puede encontrar en el proyecto de un bloque de departamentos dúplex para Zagreb, de E. Neidhardt, publicado en *L'Architecture D'Aujourd'hui*, año 8, n.3, 1937, p. 31.

14 Nabil Bonduki (org.), *Affonso Eduardo Reidy*, Lisboa, São Paulo: Editorial Blau, Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000.

15 Louise Noelle (org.), *Mario Pani*, México: UNAM, 2008; Miquel Adrià, "Mario Pani avant l'heure," en *Summa+*, n. 120, 2012.

colectivo en distintos niveles, pero también de modo a constituir unos componentes tipológicos capaces de funcionar en diferentes escalas; es decir, de atender a la escala doméstica, en su programa, pero manifestarse formalmente a la escala urbana, en su aspecto exterior. Asimismo, las interpretaciones que dan Reidy y Pani a la calle elevada apuntan a la galería abierta y multifuncional, y no al sistema de pasillo internalizado de la *unité*. Dispuestas a cada tres pisos y combinadas a ocho escaleras abiertas, las calles elevadas de Pani en el Miguel Alemán forman caminos de trescientos cincuenta metros de largo, que interconectan los apartamentos dúplex en el bloque en *redant* que atraviesa en diagonal de la manzana. El bloque principal del Pedregulho de Reidy lleva implícita la idea de edificio-calle en su extensión de doscientos e sesenta metros y su esquema distributivo. En la memoria del proyecto, Reidy defiende el principio de la completa separación entre peatones y vehículos. El edificio se eleva sobre *pilotis* que arrancan del terreno en estado bruto, sin alterar su perfil en declive y cobertura vegetal; pero el ingreso se hace al nivel del tercer piso, concebido como *pilotis* intermediario que se corresponde con la cota más alta del terreno, al cual se acede por medio de pasarelas. Este *pilotis* intermediario constituye la inmensa calle serpentina que caracteriza Pedregulho, percibida tanto como la acera que ha sido apartada del transito rodado, como la terraza continua que se abre a las vistas espectaculares de la bahía de Guanabara. Desde esta plataforma abierta arrancan los núcleos de circulación vertical situados a cada cincuenta metros, que conducen a los corredores exteriores de acceso a los departamentos en los niveles superiores (unidades dúplex) e inferiores (unidades simples). Su papel en el conjunto es programático además de distributivo, ya que Reidy la describe, esperanzadamente, como el espacio del ocio y del juego para los obreros y sus hijos.[16]

La calle elevada desarrollada como plataforma abierta, correspondiente al nivel intermediario del edificio, reaparece en el conjunto chileno Vecinal Portales, en Santiago de Chile (1954-1964), de Bresciani, Valdés, Castillo and Huidobro.[17] Dos grandes bloques, de doscientos y cuarenta metros de largo, conforman el límite exterior del conjunto, preservando el interior de la manzana como una área vegetada, ocupada por casas o edificaciones más bajas. Así como en el Pedregulho, la calle elevada corresponde al tercer pavimento de los bloques. A partir de ese piso colectivo e intermediario, se puede acceder a cuatro pisos superiores o bajar a dos pisos inferiores. Contrariamente al Pedregulho, se disponen departamentos también en el nivel de la calle elevada.

Lina Bo Bardi combinó la calle interior a la plataforma exterior en el proyecto no construido para Taba Guaianases en São Paulo (1951), con mil y quinientos departamentos. El nombre "taba" es una alusión al programa multifuncional y a la intención de proyectar un conjunto autónomo, que funcionara "como una pequeña aldea".[18] El partido es la superposición de pisos idénticos,

16 Henrique Mindlin, *Modern Architecture in Brazil*, Rio de Janeiro: Colibris, 1956, p. 122.

17 Umberto Bonomo, *Las dimensiones de la vivienda moderna: la Unidad Vecinal Portales y la producción de viviendas económicas en Chile, 1948-1970*, Tesis Doctoral, Santiago de Chile: Pontifícia Universidad Católica de Chile, 2009; Fernando Pérez Oyarzun, *Bresciani Valdés Castillo Huidobro*, Santiago de Chile, Ediciones ARQ, 2006.

18 Lina Bo Bardi, "Taba Guaianases", *Habitat*, n. 14, 1954, pp. 4-10.

donde pequeños departamentos se inscriben en una red de espacios colectivos formada por pasillos internos – llamados "calles interiores" – y terrazas exteriores de dupla altura, como si fueran pequeñas casitas unifamiliares en una manzana suburbana. Los planes incluso se dibujan de manera a explotar la figuratividad suburbana de la "casita sobre el fundo verde", estando los pasillos y las terrazas identificados por ese mismo color.

3. El Edificio-Trama: Pasadizos y Puentes

Las tramas peatonales desarrolladas en altura son una extensión lógica de esas ideas. Como los Smithsons habían sugerido en Golden Lane, la formación de un sistema de pasarelas peatonales en los niveles superiores de los edificios podía generar una estructura pasible de expansión continua y simultanea en varias direcciones.

En el final de los sesenta, las calles elevadas se convirtieron en tramas espaciales, en la última generación de grandes conjuntos de habitación masiva en América Latina. El progreso de esa maniobra se puede advertir en la obra del estudio argentino dirigido por Justo Solsona, Flora Manteola, Javier Sánchez Gómez, Josefina Santos y Rafael Viñoly, empezando por el proyecto y construcción de las Viviendas Rioja en Buenos Aires (1968).[19] En este conjunto, que ocupa una manzana típica de Buenos Aires, la tipología torre se combina a la tipología *redant*. Sobre una plataforma de carácter público se disponen siete torres de habitación de dieciocho pisos de altura, unidas por doce estructuras-puentes de hormigón armado y pretensado, que sostienen pasarelas de circulación horizontal a nivel del cuarto y décimo pisos. Las torres comportan unidades de dos y tres dormitorios, de tamaños distintos, mientras las viviendas más pequeñas, de un dormitorio, se insertan en línea en el interior de los doce puentes. Sobre los puentes, se localizan terrazas de uso común. Como explica Solsona, "la vinculación de las torres entre sí por medio de los puentes" quiere configurar una forma de tejido urbano, proponiendo la idea de una trama en altura, y al mismo tiempo oponiéndose al concepto de conjunto tradicional – edificios como piezas sueltas, colocados a distancias regulares."[20]

El paso siguiente fue probar la capacidad de la calle elevada para estructurar grandes conjuntos de habitación localizados en áreas urbanas periféricas. Es decir, como estratagema para producir urdiduras urbanas, a partir de los bloques de edificios, donde inexistía la ciudad. El conjunto Aluar en Puerto Madryn (Argentina, 1972), fue diseñado para alojar los obreros, técnicos y

19 Flora Manteola; Javier Sánchez Gómez; Josefina Santos; Justo Solsona; Rafael Viñoly, "Complejo de Viviendas Rioja, Capital Federal", en *Summa*, n. 76, 1974, pp. 22-31; Cláudia Costa Cabral, "A cidade vertical: Conjunto Habitacional Rioja, Buenos Aires, 1968-1973", en *Arqtexto*, n. 12, 2008, pp. 98-131.

20 Justo Jorge Solsona, *Hacer y decir*, Compilación, edición, notas y prólogo de Vivian Acuña, Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2007, p. 182.

científicos de la planta de elaboración de aluminio Aluar en Chubut.[21] La ciudad tenía 5000 habitantes, no mucho más que la población que se debía instalar en las 400 nuevas unidades (primera etapa del total de 750). Aunque estuvieran imbuidos de una cierta idea de refundación de Puerto Madryn a partir del nuevo barrio, desde el punto de vista arquitectónico, la intención de los promotores era realizar el loteo de manzanas tradicional y rellenarlo con viviendas individuales. Es el estudio quien contrapone a este un planteamiento totalmente distinto, del barrio configurado por cintas edificadas continuas que se acomodan a la topografía del terreno de 4 hectáreas, ubicado en una barranca en pendiente. Esta estructura compacta, que da la espalda a los grandes vientos de la zona generando espacios protegidos y favoreciendo las vistas hacia el Golfo Nuevo, se conforma a partir de la agregación lineal de un mismo bloque-unidad de 40 viviendas. Estos bloques se componen de dos cuerpos de altura distinta a ambos lados de una calle peatonal que se ubica elevada respecto al nivel del terreno, sobre un *shaft* de infraestructura, ejerciendo de eje distributivo y espacio de sociabilidad.

El conjunto Piedrabuena se destinaba a alojar 12.000 habitantes sobre 14 hectáreas en Mataderos, en la periferia de la Capital Federal (1974), con lo que se amplificaba tanto la escala del problema cuanto la expectativa de generar ciudad donde no existía.[22] Si bien el tema del presupuesto dejaba poca margen a la arquitectura, la idea de la calle elevada aparece como estrategia viable de caracterización de la unidad del conjunto. El partido adoptado consiste en el montaje de un "edificio-trama", cuya unidad se configura precisamente a través de sus nexos circulatorios. Bloques rectangulares ordinarios conforman el patrón de estructuras en hemiciclo, usando las escaleras como puntos de rotación, y terrazas y pasadizos como sistema de vinculación. La trama se forma a partir de la repetición de esa estructura de organización básica en hemiciclo, que es asociada generando grupos mayores y buscando conformar determinados alineamientos urbanos.

Experimentos comparables se producen en Brasil, en el marco de programas públicos de vivienda social. En el conjunto Padre Manoel da Nóbrega en Campinas (estado de São Paulo, 1973), Joaquim y Liliana Guedes distribuyen seiscientos setenta y dos unidades de vivienda en una serie de barras plegadas, articuladas en parejas por puentes que prolongan un sistema circulatorio exterior y continuo.[23] Sérgio Magalhães diseñó el conjunto Cafundá (Río de Janeiro, 1977) repartiendo mil cuatrocientas unidades de vivienda en una secuencia de barras dispuestas lado a lado, definiendo dos hileras enfrentadas, a lo largo de una calle-parque. Aunque no integralmente ejecutado, se planificó un sistema de puentes que conectan los bloques.[24]

---

21 Flora Manteola; Javier Sánchez Gómez; Josefina Santos; Justo Solsona; Rafael Viñoly, "Conjunto de viviendas en Puerto Madryn, Barrio Aluar", en *Summa*, n. 72, 1974, pp. 65-68.

22 Flora Manteola; Javier Sánchez Gómez; Josefina Santos; Justo Solsona; Rafael Viñoly, "Conjunto habitacional Piedrabuena, Mataderos, Capital Federal", en *Summa*, n. 113, 1977, pp. 21-26.

23 Sandra Maria Pini, "Joaquim Guedes. Documento", en *AU*, n. 63, 1996, p. 68.

24 Sérgio Magalhães et al., "Conjunto Habitacional do Cafundá", en *Módulo*, n. 93, 1987, pp. 30-31.

4. Conclusión

La arquitectura contemporánea ha rehabilitado la arquitectura moderna. No pasó lo mismo con la ciudad de la arquitectura moderna (aunque resulte difícil precisar a que uno se refiere exactamente cuando critica la "ciudad moderna"). Son inúmeros, y provenientes de diversas disciplinas, los discursos condenatorios, en general ilustrados por el exhausto lugar común de la implosión del Pruitt-Igoe. Perspectivas intelectuales que no tuvieron dificultades para descubrir valores espaciales en chabolas y favelas, fueron menos condescendientes con el vasto legado de los conjuntos habitacionales modernos. Curiosamente, muchas de las faltas apuntadas por esa crítica – la reducción de prácticas espaciales, la deshumanización, etc. –, como la expresión del supuesto fundo autoritario del urbanismo moderno, corresponden a demandas que no pocos de los grandes conjuntos de hecho intentaron suplir -– espacios colectivos para el ocio, o relaciones más favorables entre la habitación y el paisaje natural.

Por otro lado, las condiciones físicas y posibilidades de uso de estos ejemplos son hoy demasiado heterogéneas como que para sustentar cualquier relación determinista entre forma y funcionalidad. En la historiografía de la arquitectura, si las realizaciones de los años cuarenta y cincuenta han sido mejor valoradas, en razón de su relevancia estilística para la arquitectura moderna, las propuestas de los sesenta y de los setenta no tuvieron la misma suerte. Si el edificio-trama llevó a las últimas consecuencias la idea de calle elevada, como materialización arquitectónica de la magnitud correspondiente no a la escala del edificio sino del barrio, fue también allí donde radicaron las mayores dificultades, sobretodo en la manutención física de estos espacios. Pero la tesis implícita en el "small is beatiful" de los setenta,[25] del regreso a la pequeña escala y a la individualización de los problemas, es también la tesis de la privatización de sus soluciones. Desacreditar la grande escala es también liberar la sociedad de su cometido. Aunque no libres de conflictos, las calles elevadas latinoamericanas fueron espacios de expansión disciplinar. El conjunto de estas alternativas, a que no pocas veces se atribuyó el veredicto de fracaso arquitectónico, representó quizá el último gran esfuerzo para actualizar el sentido inaugurado por la vanguardia moderna de repensar la ciudad a partir del problema de la vivienda.

25 E. Schumacher, *Lo Pequeño es Hermoso. Por una sociedad y una técnica a la medida del hombre*, Madrid: Hermann Blume, 1978.

PAISAJES METROPOLITANOS: ARQUITECTURA URBANA Y VIVIENDA COLECTIVA EN AMÉRICA LATINA.

SHARIF S. KAHATT

Departamento de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica del Perú (Arquitectura PUCP)

skahatt@pucp.edu.pe

RESUMEN: La arquitectura de la vivienda es la materia esencial de la vida urbana, la base para la densidad social y física de la ciudad. Es a través de su configuración, estructuración y articulación urbana que las ciudades cobran vida, forjan un carácter y definen su forma de urbanidad afectando a sus ciudadanos. Las ciudades latinoamericanas, y en particular las grandes ciudades como México, Caracas, Lima, Buenos Aires, o Rio, sin bien fueron fundadas varios siglos antes del siglo XX, su urbanidad, su arquitectura y su carácter, han sido (re)definidos en su proceso de "metropolización", particularmente en la segunda mitad del XX siglo, a partir de su desarrollo económico y el explosivo crecimiento —producto de las migraciones y su imparable expansión horizontal.

De este modo, la imagen de la vivienda colectiva moderna estatal ha ido construyendo —en el imaginario popular— el paisaje de las ciudades de América Latina, así como también marcando el pulso del diseño arquitectónico de la época en cada una de estas intervenciones. Desde la Unidad Vecinal N.3 (Lima) al Conjunto Nonoalco Tlatelolco (México DF), o de la Urbanización 2 de diciembre (Caracas) la Ciudad Kennedy (Bogotá), se ha ido proyectando el ideal de la vida urbana de las masas de acuerdo a las circunstancias, y en ello, estos conjuntos han ido cobrado un significado urbano, de acuerdo al impacto urbano y paisajístico producido en cada contexto.

En ese sentido, el texto propone crear una taxonomía urbano-paisajística haciendo un repaso a los proyectos más importantes de vivienda colectiva urbana de la región. Al analizar los proyectos su coyuntura sociopolítica, y el pensamiento arquitectónico de la región, el texto busca encontrar vínculos, influencias, y puntos de encuentro en estos importantes proyectos de vivienda, que han guiado el desarrollo de la forma urbana de las ciudades en Latinoamérica.

PALABRAS CLAVE: conjuntos de vivienda, unidad vecinal, lotes y servicios, vivienda colectiva modernización.

O_ Ciudades Capitales

La arquitectura de la vivienda es la materia esencial de la vida urbana, la base para la densidad social y física de la ciudad. Es a través de su configuración, estructuración y articulación urbana que las ciudades cobran vida, forjan un carácter y definen su forma de urbanidad afectando a sus ciudadanos. Las ciudades latinoamericanas, y en particular las grandes ciudades como México DF, Caracas, Lima, Buenos Aires, o Rio de Janeiro, sin bien fueron fundadas varios siglos antes del siglo XX, su urbanidad, su arquitectura y su carácter, han sido (re)definidos en su proceso de "metropolización", particularmente en la segunda mitad del XX siglo, a partir de su desarrollo económico y el explosivo crecimiento —producto de las migraciones y su imparable expansión horizontal.

Igualmente, las décadas de 1940 a 1980, fueron testigos de las demostraciones de las ambiciones, anhelos y gestos de populismo de la mayoría de los gobiernos de turno, los cuales utilizaron la "bonanza" de las décadas doradas del desarrollismo latinoamericano para trascender el tiempo a través de grandes obras de vivienda e infraestructura, teniendo a las ciudades capitales como escenarios privilegiados.

De este modo, la imagen de la vivienda colectiva moderna estatal ha ido construyendo —en el imaginario popular— el paisaje de las ciudades de América Latina, así como también marcando el pulso del diseño arquitectónico de la época en cada una de estas intervenciones. Desde la Unidad Vecinal N.3 (Lima) al Conjunto Nonoalco Tlatelolco (México DF), o de la Urbanización 2 de diciembre (Caracas) la Ciudad Kennedy (Bogotá), se ha ido proyectando el ideal de la vida urbana de las masas de acuerdo a las circunstancias, y en ello, estos conjuntos han ido cobrado un significado urbano, de acuerdo al impacto urbano y paisajístico producido en cada contexto.

En ese sentido, el texto propone crear una taxonomía urbano-paisajística haciendo un repaso a los proyectos más importantes de vivienda colectiva urbana de la región. Al analizar los proyectos su coyuntura sociopolítica, y el pensamiento arquitectónico de la región, el texto busca encontrar vínculos, influencias, y puntos de encuentro en estos importantes proyectos de vivienda, que han guiado el desarrollo de la forma urbana de las ciudades en Latinoamérica.

1. Demografía y forma urbana

América Latina se ha convertido en una región urbana. De los más de 618 millones de habitantes que se calcularon en América Latina en el 2015, se estima que el 80% de esta población vive en ciudades.[1] Entre 1930 y 1990, la población pasó de aproximadamente 110 millones a más

1 Comisión Económica para América Latina, oficina de Naciones Unidas. Ver: http://www.cepal.org/es/estimaciones-proyecciones-poblacion-largo-plazo-1950-2100

de 450 millones, creciendo más que ningún otro "continente"[2], pero ese crecimiento, se dio principalmente, a través de la explosión demográfica de las ciudades, debido a la reducción del índice de mortalidad y las migraciones internas. En ese sentido, la tendencia en el desbalance de la ocupación del territorio que se inició varias décadas atrás, se fraguó a mediados de los años 1990s, con la reactivación económica "neoliberal" de todos los estados, y apoyado por el centralismo de las inversiones y el desarrollo infraestructural.

De acuerdo a los datos de urbanización en Latinoamérica expuestos por Alan Gilbert, el crecimiento de población urbana creció de forma vertiginosa en la segunda mitad del siglo XX en la que cuadriplicó su población. Y es precisamente en ese mismo periodo —apunta Gilbert— que la región pasó de tener una población urbana de cerca del 25% a mediados de la década de 1920, a más de 75% de habitantes en las ciudades en 1990.[3]

Antes de este periodo de crecimiento explosivo, pocas capitales latinoamericanas pasaban el millón de habitantes[4], y tenían —en su mayoría— un espacio urbano definido, contenido y bastante compacto. A mediados de la década de 1930s, se inicia un periodo de grandes obras que han marcado el paisaje moderno de las ciudades de América Latina, incluyendo la ciudad de Brasilia, una gran infraestructura gubernamental, para albergar el aparato estatal gobierno de un país en proceso acelerado de modernización.

En ese contexto, los grandes conjuntos de vivienda social en América Latina fueron producto del ímpetu desarrollista de los gobiernos en la posguerra y tuvieron varias versiones adaptadas a las circunstancias de las décadas siguientes. Es decir, fueron saltando indistintamente de escala, impacto e imagen social entre grandes unidades vecinales modernas, a pequeños agrupamientos de vivienda, así como urbanizaciones de "lotes y servicios", incluso, en algunos casos, acompañados por ciudades satélites cercanas a las desbordadas capitales. Esta activa coyuntura respecto a las respuestas de los gobiernos frente al déficit de la vivienda popular, lo asumían muchos arquitectos como una gran oportunidad para la región, y por ello, proponían la idea optimista de hacer de Latinoamérica, "el gran laboratorio del planeamiento moderno".[5]

En esas décadas, las ideas trasatlánticas del "*garden city*" de Ebenezer Howard y "*neighborhood unit*" de Clarence Perry —más allá de sus libros[6]— se difundieron rápidamente a través de

---

2 Leslie Bethell (ed.) Latin America: Economy and Society since 1930, London: Cambridge University Press, p.3-21

3 "Demographic trends in Latin America's metropolises, 1950-1990", en Alan Gilbert, *The Mega-city in Latin America,* The United Nations University, Tokyo, 1996

4 México DF (3.1M), Buenos Aires (4.6M), Rio (2.8M), Santiago (1.5M). See Miguel Villa and Jorge Rodriguez, "Demographic trends in Latin America's metropolises: 1950-1990" en Gilbert, 1996.

5 "*Más vasto es nuestro ideal: aspiramos a hacer de nuestro continente un gran laboratorio del planeamiento, sin fronteras para el saber y la virtud, … a la ansiada meta de bienestar social y cultura que pueden y deben alcanzar nuestros pueblos*". "Frutos del Congreso" en revista *El Arquitecto Peruano*, N.123, Lima, 1947, s/p.

6 Clarence Perry, *Housing for the Machine Age*, Nueva York: Russell Sage Foundation, 1939; Perry, Clarence

exposiciones, conferencias, revistas, congresos, promovidos principalmente por el gobierno norteamericano en Latinoamérica, y así se convirtieron en las principales bases teóricas de las nuevas formas urbanas de la vivienda colectiva popular. Será en las unidades vecinales principalmente en donde la arquitectura y el urbanismo moderno de la región materializaría sus aspiraciones sociales en proyectos para "alcanzar el bienestar social" de la sociedad en todo su conjunto.

2. Modernidad y vivienda

La situación de apogeo de la arquitectura moderna en Latinoamérica se consolidó en la posguerra. Algunos países como Brasil y Argentina, comenzaron a construir proyectos públicos de carácter moderno en la década de los 1930s e inicios de 1940s, sin embargo, en países como México, Perú, Colombia, Chile, y varios de los centroamericanos, este fenómeno se manifestó con claridad, una vez acabada la guerra.

Es recién a mediados de los años 1950s, que la arquitectura moderna se había convertido en la expresión "oficial" del poder político y económico. La arquitectura moderna se desplegaba por todas las capitales, tanto en las áreas céntricas, los barrios residenciales, así como en las áreas de expansión periurbana.

Precisamente entre el final de las década de 1940 y el inicio de 1950 se construyeron en toda Latinoamérica varios conjuntos de viviendas de gran impacto urbano y social que transformaron el paisaje urbano, transformando su escala en "metropolitana", y materializó los grandes cambios sociales, políticos, económicos y culturales que subyacían en el país desde los últimos años. En esos años las unidades vecinales se convirtieron en catalizadores de esa ansiada modernidad, y por ello, alcanzaron su pico de popularidad, multiplicándose en todas las capitales sudamericanas como la panacea al déficit de vivienda popular.

En ese contexto, la arquitectura de la vivienda colectiva ya no solo era el elemento dinamizador del desarrollo socioeconómico y cultural del país sino que también era una forma de llevar "la modernidad" a la propia vida de sus futuros habitantes. Así de efectiva y directa, la vivienda colectiva —en su forma de unidades vecinales, agrupamientos y urbanizaciones de lotes y servicios — fue el instrumento que apuntaló y agilizó el proceso de modernización.

Producto del urbanismo y las formas y racionalidad constructiva moderna, la *unidad vecinal* fue utilizada de forma objetiva para cubrir distintas necesidades de urbanización de las ciudades latinoamericanas, respetando el principio básico de dar una solución colectiva, homogénea

The Neighborhood Unit, a Scheme of Arrangement for the Family-life Community. Vol.1 *Early Urban planning 1870-1940,* Nueva York: Routledge-Thoemmes Press, (1998[1929]). Ebenezer Howard, *Garden Cities of To-Morrow*. Cambridge: The MIT, Press. (1965[1902]).

y permanente a las necesidades de vivienda, esparcimiento, comercio e interacción social. Estos lineamientos esenciales de las unidades vecinales se planearon dentro de las lógicas del crecimiento urbano organizado de las ciudades, y debían servir tanto a los primeros conjuntos monumentales de gran ambición representativa (del gobierno), como a los últimos desarrollos, ajustados a sus limitados recursos, organizando los espacios para servicios y recursos de equipamiento.

Sin embargo, entrados los años 1970s, las irregularidades económicas y el desgaste del modelo desarrollista hicieron más notorias las desigualdades urbano-rurales de la región, siendo más graves en unas que otras ciudades. Millones de campesinos se instalaron en zonas urbanas en busca de oportunidades de educación, salud y trabajo a través de incesantes olas de migraciones a las capitales; lo que llevó al gran déficit de vivienda en las capitales. La crisis energética mundial, ralentizó la economía de la región, y afectó directamente los proyectos de vivienda estatal, con lo cual, el crecimiento de los barrios marginales se convirtió en el gran denominador común de la región, y por ello, el problema más urgente de enfrentar.

Por eso, si bien las primeras viviendas estatales eran colosales obras de ingeniería —como el caso de Presidente Alemán en México (1948) —, las últimas obras se realizaron con escasos recursos —como Ciudad Kennedy en Colombia (1971).

Entender este fenómeno cultural como un gran esfuerzo continental que se desarrolló en el proceso de modernización, permite ofrecer y experimentar la "modernidad" desde el espacio urbano, no sólo el privado (en el caso de los nuevos habitantes), sino también el espacio público y su presencia paisajística con sus equipamientos, todo ello ofrecido a la ciudad. En ese sentido, estas operaciones de vivienda y ciudad, siempre han sido pensadas en términos arquitectónicos, urbanísticos, sociales e incluso políticos, pero pocas veces han sido considerados desde su impacto y aportación paisajística al desarrollo de la ciudad, ni tampoco al imaginario urbano de la sociedad.

3 Paisajes de urbanidad

La vivienda colectiva de posguerra en América Latina responde a la voluntad de hacer ciudad desde el estado. Si repasamos los diversos proyectos de vivienda promovidos por las distintas oficinas encargadas de la urbanización y vivienda colectiva, se pueden establecer tres categorías tomando en cuenta sus sus valores urbanos, arquitectónicos, paisajísticos, fenomenológicos y su impacto en el paisaje: la supermanzana mecanicista, que ofrece vivienda serial en áreas verdes frente a la tugurización y la informalidad urbana; el campus monumental, que provee de nuevas viviendas a modo de las grandes infraestructuras en la amplitud del territorio; y el tapiz indefinido, que propone la vivienda progresiva como un tejido sin límites capaz de absorber las variantes de la geografía y las preexistencias de la ciudad.

La creación de estas tres categorías logra amalgamar ideas e intenciones proyectuales en la vivienda colectiva en las ciudades en su proceso de crecimiento y modernización, así como

también reconoce la capacidad transformadora de la arquitectura en la realidad social a través del paisaje urbano.

El superblock mecanicista: parque urbano y vivienda mínima

Espacio urbano: Al observar la amplitud de áreas verdes y espacios colectivos para los ciudadanos, se puede entender este tipo de conjuntos como un manifiesto del nuevo urbanismo, una declaración de principios de una nueva urbanidad abierta y difusa, que huye de los oscuros callejones húmedos del centro histórico, y que se aleja del tráfico rodado a través de sus límites, para evitar los inconvenientes que supone a los niños el camino al colegio y a las áreas de juego.

El parque urbano se propone como instrumento de integración de la nueva comunidad. Ya no era solamente un elemento contemplativo (pintoresco) sino también una herramienta de triple función: entretenimiento natural, sanación y espacio para justicia social. Para estos (nuevos) ciudadanos, resultaba igualmente importante la creación de espacios que sean capaces de albergar las nuevas relaciones sociales y puedan crear un nuevo sentido de comunidad, capaz de resistir al anonimato de la metrópolis y las relaciones impersonales a las que los expone la gran ciudad.

Forma y paisaje: Estos conjunto de vivienda —en su mayoría Unidades Vecinales— materializan el aforismo de Le Corbusier que hizo suyo las publicaciones del CIAM, "sol, vegetación y espacio son las tres materias primas del urbanismo"[7]. De ese modo el "espacio abierto" es el elemento predominante en el conjunto, en el que "los vacíos" de los jardines y parques dominan ampliamente sobre "los llenos" de las barras de vivienda. La gran mayoría proponen una solución "media": ni las torres de 12, ni las viviendas de dos pisos, se plantean barras de 3, 4 y 5 pisos con circulación vertical de escaleras. Estas barras de vivienda en los paisajes "pintoresquistas" son los "marcos del espacio", para mediar entre el ambiente natural y lo construido de la ciudad, y así, poder alcanzar un punto realista en el paisaje urbano.

De este modo, el "superblock" o la "supermanzana" ofrece la posibilidad de yuxtaponer ideas y elementos de las antípodas para que coexistan los distintos objetivos del proyecto: vivienda mínima, repetitiva y seriada que conforman barras monofuncionales, con un espacio público abierto y flexible a distintas posibilidades de uso.

Imagen y representación: En ese afán higienista y maquinista, se imitaba la arquitectura urbana de la modernidad europea de entreguerras, idealizada en las propuestas teóricas de Le Corbusier en *Hacia una arquitectura* y *La ciudad del futuro*, y la arquitectura de los s*iedlungs* en la republica de Weimer. Todas esas referencias formaban lo que Manfredo Tafuri ha definido como "la cadena de montaje de la cultura arquitectónica de entreguerras", en la que todo —desde las piezas

7 Le Corbusier, *Principios de urbanismo. La Carta de Atenas*. Barcelona: Ariel., 1989, p. 42

estandarizadas, la unidad de vivienda, el bloque residencial hasta el barrio en su conjunto— está definido en un sistema coherente y perfecto.[8]

Todas estas ideas, con mayor intensidad, se ven claramente en conjuntos como la Unidad Vecinal N3, Lima (Belaunde, Dorich, Dammert, Morales Macchiavello, Montagne, 1946), Unidad Vecinal Matute (Lima, 1951), Conjunto de Vivienda Matta-Viel (Santiago, 1953), El Conjunto John Kennedy (México DF, 1962), y el Barrio 17 de Octubre (Buenos Aires, 1965). De forma similar, aunque con menor intensidad por la plasticidad de su forma, y la particularidad de la geografía, se ve en el Conjunto Residencial Prefeito Mendes de Moraes (Pedregulho) (Rio de Janeiro, 1949).

El campus monumental: precinto ciudadano y vivienda en altura

Espacio urbano: En muchos de los conjuntos desarrollados en las décadas de los años 1950s y 1960s se buscó que la vida comunitaria al interior sea de escala monumental. Estos proyectos e plantearon como grandes megaestructuras de vivienda con servicios, claramente aislados en sus bordes, haciendo que las volumetrías sean autorreferenciales, y hagan la transición de escalas con volúmenes que van de 4 a aproximadamente 16 plantas en ritmos sincopados.

En estos conjuntos se desarrolló el concepto de *clúster* que busca reformular las formas de asociación y relaciones sociales de las calles, plazas y parques a través de nuevas estructuras socioespaciales.[9] El concepto de clúster se utilizó para que pueda reemplazar de forma abstracta, los tradicionales espacios y formas urbanas como casa, calle, edificio, manzana, vecindario que están cargados de referencias históricas. Con estas nuevas formas de asociación, liberados de tipologías arraigadas, se plantearon nuevas relaciones con el espacio urbano (moderno), el paisaje, y la imagen de la ciudad.

Forma y paisaje: Por otra parte, la monumentalidad como producto de la alta densidad se convirtió en una necesidad inevitable en contraposición a la urbanización expansiva descontrolada, pero igualmente importante era el complemento frente a la monotonía de la fragmentación de la ciudad. Por ello, Los monumentos y obras pensadas para convertirse en monumentos, se hacían con la creencia que —más allá de las necesidades básicas— cubrirían necesidades emocionales.

Las torres que van marcando el paisaje de ciudades, no solo sirve como punto de referencia a los ciudadanos en el crecimiento físico de la metrópolis (demográfico y urbano), sino también, como símbolo del auge económico que viven las ciudades como motor de desarrollo del país. Estas torres de concreto, también muestran el avance tecnológico de la sociedad, y en su materialidad afectan el paisaje urbano con formas puras que destacan y organizan el horizonte. Al interior, en muchos de estos edificios se ofrecen viviendas con dobles alturas, calles elevadas, patios

8 Manfredo Tafuri, "Para una crítica de la ideología arquitectónica" en Tafuri, Caccari & Dal Co (eds.), *De la vanguardia a la Metrópoli. Critica radical a la arquitectura.* Barcelona: GG, 1972, p. 50

9 término *clúster* en el trabajo de Alison y Peter Smithson, como quedó determinado desde la primera publicación en *Uppercase 3*, (1967).

elevados en torres y otros dispositivos de la arquitectura moderna de posguerra que buscaban una experiencia monumental.

Imagen y representación: El surgimiento de estos grandes conjuntos habitacionales de varios miles de habitantes se asumieron como proyectos de infraestructura e impacto nacional. Con ello, los gobiernos buscaron asociarse, por un lado, con una obra monumental de escala metropolitana con edificios expresivos y unidades de vivienda con tipologías modernas como demostración ante miles de ciudadanos de materializar el proceso de modernización del país. Por otra parte, los arquitectos a cargo de estos proyectos, buscaban interpretar y ofrecer espacios y sensaciones reconocibles de espacios urbanos (alamedas, plazuelas, quintas, calles) existentes en cada una de estas ciudades latinoamericanas.

Como ha apuntado Josep Maria Montaner, en la arquitectura moderna de la posguerra se buscaba el contacto con el público y la identificación del pueblo con sus obras, y para ello se recurrió a nuevos mecanismos de diseño como la "nueva monumentalidad", la cual "tiene una doble vertiente, por una parte por su voluntad de significado colectivo contemporáneo, y por otra parte, por su capacidad para explicitar la memoria"[10]

Las ideas apuntadas quedan claramente expuestas en los distintos conjuntos construidos en las zonas urbanas de la ciudad, especialmente los que se proyectaron entre finales de 1950 e inicios de 1960s, impulsados por las grandes obras de la nueva capital de Brasilia. Entre ellos, destacan el Conjunto Urbano Soldati (Buenos Aires, 1973), Conjunto Habitacional Lugano I, II, (Buenos Aires, 1965-73), Unidad Vecinal Providencia (Santiago, 1953), Residencial San Felipe (Lima, 1964), Unidad Vecinal Camilo Cienfuegos (Habana del Este, 1960), Centro Urbano Presidente Alemán (Mexico DF, 1948), Centro Urbano Antonio Nariño (Bogotá, 1951), Conjunto Residencial (Torres) del Parque (Bogotá, 1965), Centro Urbano Presidente Juárez (México DF, 1951), Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco (México DF, 1964), Urbanización 2 de Diciembre (Caracas, 1954) yUnidad Residencial El Paraíso (Caracas, 1956).

El tapiz indefinido: barrio continuo y vivienda incremental

Espacio urbano: En estos proyectos de mediana y alta densidad, se busca condensar el carácter de comunidad, apuntalando la escala humana en espacios públicos de distinta escala: calles peatonales, plazuelas semipúblicas, espacios de transición entre las viviendas y pequeños parques y/o áreas de juego.

A través del planteamiento de una trama densa, se proyecta lotes de vivienda alargados y manzanas compactas, que recrean no solo antiguos barrios del centro de las ciudades, sino

10 Josep Maria Montaner, "La expresión de la arquitectura después del movimiento moderno", en *La modernidad superada. Arquitectura y pensamiento del siglo XX*, Barcelona: GG, 1997, p. 104

permite a través de sus plazas y calles estrechas, crear lugares íntimos de reconocimiento social. Así, la organización no solo crea variedad en cada plazuela, sino también otorga forma e identidad a la vivienda colectiva en densidad media.

Forma y paisaje: La vivienda incremental basada en la autoconstrucción que promovió el estado en estos proyectos como elemento basado en la mano de obra de los propietarios/habitantes, se integró rápidamente a las urbanizaciones de bajo coste y las viviendas espontaneas, y logró consolidar el paisaje urbano de las periferias de la ciudad.

Estas pequeñas unidades de crecimiento vertical basado en el lote angosto y profundo (con proporciones de 1 a 3) se arraigó desde los años 1960s, cuando la "ayuda social" que daban los gobiernos a los barrios marginales para su saneamiento y organización, estaba muy bien visto por el gobierno de Estados Unidos y el BID que colaboraban con ellos.[11]

En ese sentido, es la participación se dio naturalmente de manera intensa a través de proyectos de lotes y servicios, programas de auto-ayuda que supieron aprovechar las sinergias vernaculares qua se daban en las invasiones y barrios marginales de las capitales. Generalmente construido en ladrillo expuesto y con algunas estructuras aporticadas de concreto, el lenguaje internacional de los barrios marginales y las periferias urbanas de la región, es el paisaje de "casas en proceso de ampliación", que siempre tienen los fierros verticales esperando crecer una nueva planta.

Imagen y representación. Estos proyectos nacen de la colaboración entre políticos, urbanistas, arquitectos y ciudadanos para la mejora de los barrios más precarios y marginados. El objetivo, era hacer de la arquitectura un proceso colectivo para otorgar poder a los usuarios y convertir sus demandas en el motor del proyecto. Bajo esta lógica, la arquitectura y el urbanismo participativo se convierten en instrumento para crear un proceso de trabajo y de implementación para el bien común, derivando en una expansión infinita, horizontal como un gran tejido de relaciones sociales espaciales en la geografía urbana.[12]

Ejemplos de estas características son Ciudad de Dios (Lima, 1954), Ciudad Satélite de Ventanilla (Lima, 1962) Conjunto Experimental PREVI (Lima, 1968), Plan Experimental Ciudad Kennedy (Bogotá, ITC, 1970), Plan Experimental El Tunal (ITC, 1972) en Bogotá. Fuera de las capitales de la región, destacan dos proyectos en ciudades mexicanas: la Unidad Jose Clemente Orozco, en Jalisco (1959) y la Unidad de Habitación Ciudad Sahagun, 1961, en Hidalgo, ambas proyectos de Teodoro Gonzales de León.

---

11 En los años 1960s, la vivienda de autoayuda asistida se convirtió en la política oficial de EE.UU. hacia Latinoamérica. Se asumió que los gobiernos latinoamericanos ayudarían con las tierras, que el propietario la mano de obra y que EE.UU. daría asistencia técnica y en el costo de los materiales» Ray Bromley, "Peru 1957-1977: How Time and Place Influenced John Turner's
Ideas on Housing Policy", Revista *Habitat International*, 27(2), 2003, p. 278

12 Richard Harris, "A Double Irony: The Originality and Influence of John F.C. Turner". Revista *Habitat International*, *27*(2), 2003, p. 253.

4. Vivienda, ciudad y paisaje

El paisaje urbano es el territorio construido por el hombre, el artificio de la intervención cultural en la geografía natural. En ese sentido, el paisaje de la ciudad latinoamericana es moderno, no sólo porque en las últimas cinco décadas se ha llegado a albergar al 80% de la población de esta región, sino porque el cambio y la transformación permanente —elementos de la modernidad— son la característica principal del paisaje urbano hoy en día. La temporalidad de las construcciones, y la indeterminación de las obras caracterizan el ritmo de transformación de la ciudad contemporánea de América Latina.

Las distintas categorías paisajísticas en la vivienda colectiva esbozadas en este ensayo, que emergen en la ciudad moderna, y hacen un largo recorrido que va del bloque exento del edificio terminado al lote adosado de la vivienda progresiva, pasando por las torres aisladas. En términos de espacios urbanos, se recorre de la muerte al renacimiento de la calle y de la celebración del parque a la revaloración de plaza. En ello, hay más de cuatro décadas de trabajo, experimentos y reflexión sobre las posibilidades y limitaciones de cada caso.

En todas ellas, se buscó mejorar la vida urbana de las personas, no sólo en términos de su estructura socio-espacial, y la creación de comunidades que ayuden a construir el reconocimiento individual dentro de los vínculos colectivo, sino especialmente, se buscó construir en las ciudades, nuevos paisajes metropolitanos capaces de satisfacer las necesidades físicas, sensoriales y emocionales de los nuevos ciudadanos metropolitanos.

Hoy en día, la "ciudad contemporánea latinoamericana está en manos de promotores inmobiliarios que se reducen a "construir vivienda", y no a hacer ciudad. Los estados han salido de la ecuación de la producción de ciudad dejando todo en manos de entidades privadas El paisaje urbano forjado por la modernidad sigue dominando la imagen de la ciudad, en donde mediocres conjuntos de vivienda sin aspiraciones ni servicios llenan los huecos de la trama urbana o expanden sin carácter a periferias anodinas. . Quizás por ello, la imagen de la ciudad en esencia no ha cambiado, y no cambie hasta que se produzca un nuevo proyecto cultural que produzca espacios ciudadanos.

MESA Nº 14

Patrimônio industrial ferroviário: a construção de memórias a partir do território.

COORDINADORES

MARIA CRISTINA SCHICCHI
crisschicchi@gmail.com
PUC-Campinas

EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA
eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com
UNESP

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. ALCANCES Y POSIBILIDADES EN LA CIUDAD DE HOY.

MIRIAM BESSONE / MARÍA LAURA TARCHINI

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral

mltarchini@unl.edu.ar / bessoneyarqcolaborativas@yahoo.com.ar

RESUMEN: La consolidación de la cultura de la memoria hacia finales del siglo XX tuvo claras incidencias en las acciones de rescate y recuperación de la historicidad de los entornos construidos. En este contexto las sociedades occidentales dirigieron su atención hacia el pasado que, en el plano de las ciudades, se tradujo en una tendencia a intervenciones de escala urbana y arquitectónica sustentadas en justificaciones de tipo cultural que abandonan argumentos de tipo cuantitativos y funcionalistas a favor de variables de tipo cualitativas verificadas en el espacio público y el rescate del pasado.

Existen piezas y enclaves urbanos que condensan materialmente la memoria de determinados procesos históricos. Tal es el caso de las infraestructuras ferroviarias en Santa Fe (Argentina), cuya escala y situación signó la estructura de la ciudad y los procesos urbanos hasta la actualidad.

La desafección de usos de las estaciones de ferrocarril y sus áreas de operación dentro del consolidado tejido urbano, provocó cambios en la significación pero no su desaparición física, deparando un paisaje cuyos componentes materiales condensan la peculiaridad de compendiar la memoria de una parte constitutiva del devenir histórico de la ciudad y, a su vez, abrir la posibilidad de expectativas con nuevos usos urbanos.

El trabajo se propone indagar en el sistema ferroviario como producción que ha configurado el paisaje de la ciudad moderna, y que en la actualidad presenta potencialidades de transformación. En los últimos años se han planteado intervenciones de recuperación con diferentes agentes, programas y grados de actuación. La valoración de la infraestructura ferroviaria desde variables espacio-ambientales permite indagar las relaciones que sus piezas han establecido con la trama urbana, las apropiaciones sociales y las especulaciones disciplinares, y particularmente posibilita reflexionar acerca de la formación de contenidos críticos capaces de ponderar las condiciones del patrimonio en relación a la renovación urbana.

PALABRAS CLAVE: patrimonio industrial - infraestructura ferroviaria - ciudad - paisaje - intervención

Introducción

En los albores del siglo XXI, las presiones sobre los elementos de la memoria en el marco de una permanente mutación de las ciudades[1], generaron la necesidad de trascender las tradicionales aproximaciones metodológicas al proyecto urbano, primero sustentado en variables funcionales y cuantitativas propias del urbanismo moderno, luego en criterios culturales definidos a partir de áreas históricas y homogéneas de conservación consagradas en los documentos internacionales y legislaciones, pero que resultaron de dudosa aplicación en el ámbito local de las ciudades argentinas. La introducción del concepto de paisaje como variable de interpretación, pero fundamentalmente como aproximación metodológica al territorio construido, permitió plantear visiones más amplias y comprensivas al problema de crecimiento, expansión, densificación, complejización y sustitución acaecido en las ciudades contemporáneas.

La necesidad de regular adecuadamente la mejora ambiental de los entornos urbanos preservando los valores incorporados en los paisajes heredados fue una de las claves para el definitivo acercamiento al espacio público y, en el caso particular de la producción industrial, para el redescubrimiento de las infraestructuras como objeto de diseño urbano, promoviendo un interés cada vez más creciente por la valorización de los enclaves y consecuentemente especulaciones como áreas de oportunidad en relación a las políticas de recuperación de los centros urbanos.

En esta dirección muchas experiencias se han realizado a escala mundial, en donde los terrenos y artefactos construidos, desafectados de su actividad primigenia, son resignificados como paseos, recintos culturales, museos, centros de capacitación, configurando una nueva clase de espacio público que articula la valoración de una determinada etapa histórica productiva con nuevas formas sociales de apropiación.

Ciudad y patrimonio.

Existen producciones que por su complejidad y trascendencia permiten ingresar en pliegues fundamentales de la historia urbana de las ciudades, si bien muchas veces han sido arbitrariamente marginadas de la crítica e interés arquitectónico, y sólo han resultado atractivas al alcanzar estado de deterioro y ser convocadas para discusiones relacionadas con la renovación urbana. Tal es el caso de la infraestructura ferroviaria.

Santa Fe, como tantas otras ciudades del litoral argentino, si bien con orígenes de fundación española, ingresa al siglo XIX con una estructura urbana de escaso desarrollo, en donde la arquitectura se compone de algunos pocos enclaves de relevancia en un tejido que no ha llegado

1 Alfredo Conti, *"Paisajes históricos urbanos: nuevos paradigmas en conservación urbana"*, en *Paisajes Históricos Urbanos. Metodología de Gestión del Patrimonio Urbano*, San Juan: ICOMOS, 2009

a consolidarse. Es la operación transformadora de fines del siglo XIX la que inicia un proceso de modernización que al despuntar el siglo XX, en plena expansión demográfica, económica y productiva adopta nuevos modelos figurativos para resolver los programas funcionales que acompañarán al crecimiento del trazado de la ciudad moderna. En este contexto el mecanismo desplegado por el ferrocarril adquiere interés y transcendencia, no solamente por la escala de ocupación física de la infraestructura sino por su significación productiva, social y cultural en la construcción urbana y territorial de la ciudad.

También debe considerarse que los procesos de crecimiento y consolidación de la ciudad de Santa Fe actuados a lo largo del siglo XX, e intensificados en los últimos años, definieron una condición urbana fragmentada, en donde ciertos componentes de valor emergen en un tejido en permanente cambio que se densifica, expande, renueva, superpone y repliega. El paisaje urbano aparece entonces como yuxtaposición de enclaves y artefactos, restos de infraestructuras obsoletas, tejidos degradados e incrustaciones de novedad.

La dispersión y segmentación espacial es el resultado de la acumulación y solapamiento de diferentes procesos actuados en el tiempo sin un marco general de proyecto de ciudad y de una visión integral y cultural tendiente a controlar el uso público del espacio urbano prescribiendo las acciones a desarrollarse sobre el tejido heredado. Esta condición histórica y cultural de producción de la ciudad, que caracteriza al fenómeno urbano, obliga a reflexionar acerca de las particularidades, amenazas y potencialidades de la misma, en relación a las concepciones patrimonialistas y las aproximaciones a las intervenciones urbanas.

El carácter excepcional de los espacios ferroviarios como elementos urbanos definidos a partir del vacío, la ausencia, la memoria y la singularidad de los objetos[2], permite explorar modalidades de análisis y gestión del patrimonio en las ciudades superando lo meramente objetual o pretendidamente estético-homogéneo, tendencias sustentadas en experiencias europeas que en el contexto local han demostrado reiteradamente su fracaso.

La infraestructura ferroviaria en la construcción de lo urbano

En la experiencia local es posible verificar tres modos de relacionar lo urbano con el sistema ferroviario, definidos por las formas en que la sociedad vinculó sus acciones sobre las infraestructuras con su idea de ciudad. La modernización y sus crisis definen los tres momentos de quiebre de actitud: de una actitud activa por la instalación de ferrocarril, a otra que incluye la preocupación por su inserción armónica en la estructura urbana, para posteriormente abordar

2 Ignasi Solá Morales, *Territorios*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
Joan Busquets,"Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico", en A.A.V.V. *Presente y futuros: Arquitectura en las ciudades,* Barcelona: Comitè d´Organizació del Congrés UIA Barcelona 96, Collegi d´Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y ACTAR, 1996, p. 280-287.

la obsolescencia técnica desde un debate entre la insistencia de un modelo mítico de desarrollo a ensayos de reciclado urbano fundados en reproducción de modelos de dudosa viabilidad en lo local.

La ciudad de Santa Fe, abierto el ciclo de 1880 dio inicio a un proceso de construcción material que se concentraría principalmente en el tendido de los primeros ferrocarriles, el apoyo a la actividad portuaria, la realización de obras de higiene y de aperturas de calles, es decir, obras que en su concepción tenían un fuerte acento operativo desde el punto de vista de la modernización y que permitían la inserción de la región en el mercado internacional.

Las obras del ferrocarril se inician hacia fines del siglo XIX como emprendimiento modernizador que ofrece la oportunidad de apertura territorial y posicionamiento en el mercado internacional. Entre el año 1885 que se instaura el primer ferrocarril y 1912 que se decide la construcción de la tercera y última estación ferroviaria, se concreta la instalación de la infraestructura con una actitud activa, sin preocupaciones por su inserción armónica en la aún poco desarrollada estructura urbana preexistente, lo que posibilitó centrar la atención en la concreción de obras, la promoción de negocios y la exaltación de la bondad que las mismas tenían para la economía local.

Analizando un mapa de la época, se verifica que la ciudad se reducía a unas pocas manzanas distribuidas entre el casco fundacional y el actual área comercial, siendo los servicios y las infraestructuras escasas y localizadas en un perímetro reducido de la mancha urbana[3], cuestión que manifiesta la falta de conflictos para la inserción de la nueva infraestructura ferroviaria que era vista como una acción imprescindible para impulsar la transformación de la ciudad.

A medida que la infraestructura comenzó a impulsar el crecimiento, consecuencia de su efecto disparador de urbanización junto a los procesos económicos y sociales locales, la estructura urbana se expandió, se complejizó y comenzaron a detectarse conflictos, nuevas demandas y visiones entre los distintos actores. Así la reestructuración del sistema ferroviario se convertiría en tópico destacado de los proyectos técnicos de intervención pública[4] y demandas ciudadanas, intentando conjugar las actividades productivas con los usos urbanos, si bien con escasa suerte en su concreción.

Entre 1960 y 1990 se produce la paulatina involución general de funcionamiento de la infraestructura ferroviaria que culminará en la desafección de la red. En la década de 1950 cesa la actividad del Ferrocarril Santa Fe; en 1962, aún sin una desarrollada conciencia sobre el valor

---

3 Adriana Collado, María Laura Bertuzzi, *Documento de Trabajo nº 4: Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado*, Santa Fe: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral, 1995.

4 Proyecto Urbanístico (1927) y Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe (1944). En ambos, la infraestructura ferroviaria se define como obstáculo e impedimento para la extensión y reordenamiento de la trama urbana.

patrimonial de los enclaves industriales, se demuele la Estación conocida como *"La Francesa"* para dar paso a la actual Terminal de Ómnibus. Es el momento en que las áreas ferroviarias definitivamente abandonan su posición periférica en el damero, se consolidan los bordes generados por el sistema y se definen las relaciones de discontinuidad y cualidades diferenciadas respecto al centro urbano consolidado. El Plan Director del año 1980 expone esta situación signada por el conflicto, en donde los componentes de la red se presentan como obstáculos, en el sentido que las vías generan discontinuidades y degradación ambiental, y los espacios operativos son incompatibles con los usos residenciales desarrollados en las inmediaciones.

En la década de 1990 la obsolescencia de la infraestructura, el consecuente abandono forzado de la actividad por razones técnicas y la imposibilidad de expansión en sus sitios originales, hizo que los enclaves ingresaran en un progresivo proceso de deterioro y por lo tanto se comiencen a delinear nuevos debates que oscilarán entre la insistencia de un modelo mítico de desarrollo y ensayos de reciclado urbano. Desde entonces tres grandes áreas y sus respectivas redes infraestructurales -Predio del Ferrocarril Belgrano, del ex-Ferrocarril Mitre y el Parque Federal - han pervivido disputándose diversos procesos de reconversión y uso, atendiendo su posición privilegiada respecto al área central y sus potencialidades de transformación y reapropiación.

La valoración del sistema ferroviario

La valoración y reconocimiento oficial del patrimonio industrial es bastante reciente[5]. La arqueología industrial como disciplina específica de estudio del mundo moderno, define una posible aproximación a la comprensión de las características físicas producidas por la industrialización a partir del análisis de las relaciones que los diferentes componentes establecen con las formas de urbanización en que se insertan[6].

En Santa Fe, ha sido habitual que la temática ferroviaria se circunscriba a los objetos construidos y sus espacios próximos, olvidando las variadas relaciones que a lo largo del tiempo han generado con la ciudad. Este tratamiento de valoración diferenciada de la red, negativa hacia el viario y áreas operativas, y positiva para las estaciones y edificios significativos, tuvo su correlato en la normativa y proyectos realizados sobre los elementos del sistema.

---

5 Sus orígenes más cercanos se remontan a la década de 1960 cuando en Europa frente al peligro de extinción de la cultural material industrial se define una disciplina de estudio del mundo moderno: la arqueología industrial. En 1972 se crea el International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), con inmediata adhesión en numerosos países, tendiente al estudio, registro y protección del patrimonio de la industria. En 1985 Europa declara el año del Patrimonio Industrial marcando un punto de inflexión en la temática, y en 2003 se elabora el primer documento referido específicamente al patrimonio industrial-Carta de Nizhny Tagil, Moscú-, que define sus alcances, valores e importancia de documentación, investigación, protección y mantenimiento.

6 Peter Neaverson; Marilyn Palmer, *Industrial Archeology: Principles and Practice*, London: Routledge, 1998.

La normativa se promueve en el momento en que se inician los procesos de concesión y enajenación de los bienes ferroviarios. Del año 1996 data el único instrumento de gestión[7] relativo a la protección del patrimonio construido, el cual trabaja sobre obras aisladas de interés histórico y artístico. De 1994 es la Ley Provincial N° 11.153 que declara "Monumentos Históricos Provinciales a las Estaciones Ferroviarias existentes en pueblos y ciudades de la Provincia de Santa Fe", sin definir órganos de aplicación ni procedimientos específicos de preservación.

La dimensión paisajística del sistema

La extensión y continuidad espacial de la infraestructura ferroviaria derivada de los requerimientos funcionales del sistema se relacionó con la estructura urbana a partir de una pluralidad de formalizaciones de vías, puentes, terrenos y construcciones comunicadas por medio de la red, que generaron fracturas y barreras en el tejido consolidado, áreas ocultas y negadas que no lograron vincularse al espacio urbano, en un primer momento por la especialización funcional del sistema y luego por la condición de abandono y degradación.

Es la nueva condición urbana de los enclaves ferroviarios y la comprensión de los procesos históricos lo que permite producir un giro conceptual y posicionarlos como áreas de oportunidad para el desarrollo armónico y sustentable de los tejidos urbanos.

Algunos autores coinciden en rescatar la memoria colectiva a la que aluden las áreas vacantes de la producción industrial así como la consideración espacial que trasciende al hecho arquitectónico.

En términos generales podría decirse que el valor del sistema ferroviario reside en su condición de red espacial continua que conjuga en su interior elementos materiales referentes de la memoria de gran flexibilidad funcional, por lo que su consideración como unidad paisajística que comprende a los edificios, los terrenos libres, las vías de acceso y las relaciones que guardan con la estructura urbana, es un modo de reconocer el proceso de construcción y desarrollo implícito, pero particularmente posibilitar su efectiva reinserción en la dinámica urbana contemporánea a partir de transformaciones en condiciones de resolver los problemas del espacio público, la vivienda, los servicios y la infraestructura de los centros consolidados.

La infraestructura ferroviaria estudiada en términos ambientales y paisajísticos es un modo de incorporar variables de análisis y gestión acordes a los actuales requerimientos urbanos. En relación a las aproximaciones tradicionales realizadas sobre los centros históricos, es un modo de plantear visiones más comprensivas de la fragmentación y disparidad territorial propia de las ciudades argentinas, mientras que para el caso específico del sistema ferroviario, es un modo de valorar efectivamente la particularidad de una producción de escala que atraviesa diversas y plurales situaciones urbanas.

---

7 Ordenanza Municipal N° 10.115/96 "Patrimonio Cultural Histórico-Artístico", Santa Fe: Honorable Concejo Municipal de Santa Fe, 1996.

La sistematicidad y racionalidad de la edilicia

Más allá de la necesaria valoración del sistema ferroviario en su dimensión urbana, poco desarrollada en las experiencias y prácticas realizadas, también es menester comprender de las lógicas de producción de la edilicia, en modo que los proyectos de recuperación se sustenten en los elementos significativos y trascendentes del construido. En efecto, en ocasiones se ha recurrido a cosméticas temáticas que han banalizado la memoria y la historia de los sitios.

La particularidad de los programas industriales se simbolizó en una nueva espacialidad pero también en los medios técnicos para llevarla a cabo, a partir de los factores modulares, las características sistémicas y repetitivas de los elementos materiales en directa relación con los usos, las formas y los significados. La presencia de componentes industrializados y prefabricados, en muchos casos llegados al país mediante catálogos, impuso la necesidad de racionalizar la construcción y establecer normas de diseño compartidas.

La edilicia ferroviaria con sus diferentes requerimientos funcionales incorporó los avances técnicos de la época en tensión con los condicionamientos de los modos de producción local y modelos estéticos vigentes. En las estaciones, edificios representativos del sistema, se concentraron los esfuerzos por resolver el encuentro entre las necesidades de eficiencia de la red y de simbolismo del espacio público, por lo que la nave utilitaria hizo uso de las cualidades técnicas y estéticas del hierro y el cuerpo urbano implementó los modelos del academicismo. Regularidad, repetición, racionalidad y sistematicidad serán invariables en la composición y expresión de la forma y espacialidad a considerar en toda intervención que pretenda apropiarse de los grandes volúmenes construidos.

Intervenciones: el ciclo de reconversión del sistema ferroviario

La obsolescencia del sistema ferroviario ha sido el principal motor de la generación de vacancias urbanas de valor patrimonial. Esto indicaría la posibilidad de definir un cuarto modo de relacionarse con las infraestructuras ferroviarias, que se ligaría con las posibilidades futuras que ofrecen éstas grandes áreas para su reconversión[8].

8 En el campo de los estudios sobre el transporte se plantea una nueva "logistical revolution" (Ake E. Andersson, "The four logistical revolutions", en *Papers in Regional Science*, vol. 59, no 1, 1986, p. 1-12) o el quinto ciclo Kondratieff (Jean-Paul Rodrigue; Claude Comtois; Brian Slack, "Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems", en *Journal of Transport Geography*, vol. 5, Issue 2, 1997, p. 87-98) que establece nuevas funcionalidades en el desarrollo de las actividades económicas y, por extensión, la readecuación de las infraestructuras que soportan dichas actividades. En ello, se encuentran las infraestructuras de transporte en general y las ferroviarias en particular, que atraviesan procesos de reconversión o incluso abandono por reemplazo de nuevas instalaciones, comparándose a un "ciclo vital" -crecimiento, madurez, obsolescencia, abandono, redesarrollo- (Charlier, Jaques: "The regeneration of old

En relación a los proyectos de apropiación, uso y reconversión, numerosas y variadas han sido las propuestas desarrolladas en el tiempo[9], coincidiendo en las modalidades de gestión y aproximación disciplinar así como en la escasa capacidad de producir ideas acordes a un proyecto urbano integral. Entre los rasgos comunes de las propuestas debe considerarse la conflictiva articulación de intereses entre los gobiernos locales promotores de las iniciativas y el Estado Nacional administrador de los bienes, tanto como el reducido desarrollo proyectual que se verifica en las pocas concreciones materiales así como en el rol marginal de la disciplina.

Respecto a la estructura urbana, no ha habido una estrategia global para la ciudad que integre los espacios de la memoria del sistema, por lo que los proyectos en general no han aprovechado la potencialidad implícita de conectividad espacial y ambiental de la red, siendo acciones autónomas que no han superado la condición de auto referencialidad del enclave y/o cuanto más han implementado urbanizaciones del espacio mediante criterios tradicionales de trazado y zonificación, tendencia que ha comenzado a revertirse en los últimos años con la concreción de las primeras acciones de recuperación de ciertos fragmentos.

En esta dirección, en el año 2008 el municipio se apropia del inmueble de la antigua estación de pasajeros del Ferrocarril Belgrano e inicia intervenciones de recuperación edilicia y del espacio público inmediato. La refuncionalización, aún inconclusa en el sector oeste, ha permitido incorporar áreas de exposiciones, oficinas administrativas y espacios educativos del Liceo Municipal. La iniciativa tuvo sus consecuencias en el plano físico y social, impactando de manera directa sobre un sector significativo de la ciudad, si bien queda pendiente trabajar sobre otros elementos y espacios del sistema.

El predio del Parque Federal tuvo en el año 2010 la realización de una primera etapa del proyecto[10] por parte del Gobierno de la Provincia. La misma contempló la recuperación del edificio principal del hemiciclo -"La Redonda"- para dotarlo de actividades culturales-recreativas e insertarlo en un parque que se relaciona con otros espacios públicos y culturales también referidos al patrimonio de la industria, tal como el Molino Franchino -"Molino Fábrica Cultural"- ubicado sobre el tradicional Bulevar Gálvez destinado a usos de experimentación, producción y consumo de arte.

También debe considerarse la realización más reciente de obras de infraestructura y equipamiento por parte del municipio local, que en sus diferentes aproximaciones han trabajado sobre la conectividad del sistema. La implementación del tren urbano en el marco del "Plan

port areas for new port uses", en Brian Hoyle; David Pinder (Ed.), *European port cities in transition*, London: Belhaven, 1992, p. 137-154); si bien debe mencionarse que dichos procesos no se producen de igual manera en todos los casos.

9 Se desarrollaron más de treinta propuestas para predios ferroviarios del área central. Solo siete se concretaron en acciones de tipo normativo, administrativo y funcional, con escasa o nula presencia física.

10 Unidad Especial de Proyectos de Arquitectura MOPyV, coordinado por el arquitecto Mario Corea. Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

de Infraestructura Ferrovial, Subsistema Ferroviario de Pasajeros Área Metropolitana", ha reactivado el uso de un breve trayecto, vinculando el espacio del "Molino Fábrica Cultural" con "La esquina Encendida" ubicada más al norte de la trama[11]. De importancia para los sectores urbanos pericentrales ha sido la apertura de terraplenes del sistema que obstaculizaban conexiones viales así como la ejecución de los llamados corredores verdes en terrenos desafectados, que al momento ha tenido su primera concreción con el " Paseo Escalante", intervención que conecta dos ejes viarios de importancia a través de una senda peatonal equipada[12].

Estas últimas intervenciones, actuadas sobre la extensión del predio y las vías de comunicación de la obsoleta infraestructura, han permitido dinamizar sectores de ciudad degradados y generar conexiones en el sentido este-oeste del damero, lo cual ha producido nuevas dinámicas de uso y apropiación.

Consideraciones finales

El principal desafío de toda intervención de recuperación de las áreas vacantes deberá considerar un marco de apropiación del espacio en condiciones de articular la dispersión de las preexistencias del sistema en una nueva red de sentidos que hilvane la memoria, el tejido urbano, los nuevos programas funcionales y las cualidades ambientales de la ciudad contemporánea.

La flexibilidad de los contenedores que conforman el sistema, junto a las grandes extensiones de suelo urbano estratégicamente ubicadas, son los principales recursos que tienen hoy las ciudades para repensar su crecimiento, restructuración interna y mejora de los espacios de uso público.

Queda aún pendiente discutir los modos de uso y acceso al suelo de acuerdo a los programas funcionales y las modalidades de gestión que en los mismos se desarrollen. Sería deseable la profundizar en intervenciones plurales destinadas al colectivo urbano, de integración de los diferentes sectores físicos y sociales atravesados por la red de acuerdo a las necesidades y potencialidades de cada uno.

El sistema ferroviario abordado en su dimensión espacial es un elemento con gran potencial para transformar y construir el paisaje de la ciudad del futuro.

---

11 La Redonda, El Molino Fábrica Cultural y La Esquina Encendida conforman el Tríptico de la Imaginación, propuesta cultural promovida desde el Gobierno de la Provincia.

12 En la actualidad se continúa trabajando sobre otro sector, con el Paseo Reconquista, que comunica el Puente Negro con el Parque Norte Botánico, pasando por la Esquina Encendida.

DIRETRIZES PROJETUAIS A PARTIR DA AVALIAÇÃO PÓS-OCUPAÇÃO: O CASO DOS ACERVOS DOS MUSEUS FERROVIÁRIOS PAULISTA.

SAMIR HERNANDES TENÓRIO GOMES

UNESP – Universidade Estadual Paulista/Bauru (Brasil)

samirhtg@faac.unesp.br

RESUMO: Apresentamos neste texto, os primeiros resultados de nossa pesquisa a respeito das análises de desempenho físico (medições, vistorias técnicas) e aferição da organização física de bibliotecas localizadas em museus ferroviários paulistas, a fim de detectar quais os principais elementos relacionados aos procedimentos para a gestão da qualidade do processo de projeto e elaboração de diretrizes para futuros projetos. A proposta da avaliação tem como foco três acervos, a saber, no Museu Ferroviário de Bauru, Museu da Companhia Paulista de Jundiaí e Museu Ferroviário Sorocabano. Ou seja, a pesquisa se insere nos procedimentos e métodos da Avaliação Pós-Ocupação (APO), objetivando contribuir para a compreensão das bibliotecas em museus ferroviários, sob o ponto de vista funcional, oferecendo subsídios de avaliação desses espaços e recomendações sobre questões técnico-funcionais. Além disso, objetivamos avaliar o ambiente construído destes edifícios entendendo não só o conceito arquitetônico tradicional de biblioteca, mas o quanto esses espaços podem absorver novos recursos digitais, formatando recomendações projetuais rebatidas na criação de uma rede de informação em museus vinculados ao patrimônio industrial ferroviário paulista e a instalação de bibliotecas híbridas. Dessa forma, queremos tanto avaliar as reais condições espaciais de bibliotecas em museus ferroviários e seu funcionamento, quanto propor uma possível ferramenta de apoio projetual e tecnológica no contexto museológico paulista.

PALAVRAS-CHAVE: Bibliotecas em Museus Ferroviários, Avaliação Pós – Ocupação, Novos Recursos Digitais.

1. Introdução

No início do mês de junho de 2011 fomos convidados pelo Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, Campus Experimental de Rosana (UNESP), a participar junto ao projeto de pesquisa financiado pela FAPESP - Fundação do Apoio à Pesquisa do Estado de São Paulo no levantamento quantitativo da documentação textual e cartográfica de ferrovias do Estado de São Paulo, depositados em acervos públicos. Este projeto, denominado "Memória Ferroviária (1869 – 1971)" tratou de um inventário quantitativo que subsidiou a criação de uma base de dados documental com mecanismo de busca. Em função dos avanços que conseguimos alcançar no projeto "Memória Ferroviária", propomos uma nova pesquisa junto ao convênio FAPESP/ CONDEPHAAT de estudo e levantamento detalhado do conjunto arquitetônico da EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, localizado na cidade de Bauru, denominado "EFNOB, Km 0".

Nossos contatos com as pesquisas relatadas anteriormente levantaram questões importantes: (a) – as precárias condições de conservação dos bens paulistas ferroviários de móveis e imóveis; (b) – as condições desfavoráveis dos acervos dos museus ferroviários; (c) – a falta de espaços físicos adequados à clientela e o acervo desses locais; (d) – a falta de diretrizes que atendam às necessidades das novas tecnologias informacionais no gerenciamento dos acervos digitais; (e) – a ausência de diretrizes projetuais específicas relacionadas aos espaços dos acervos em museus do patrimônio industrial, em particular o ferroviário paulista.

Nesse sentido, queremos apresentar neste artigo as primeiras análises pós-ocupacionais de três edifícios de bibliotecas ferroviárias, relatando o desempenho físico (medições, vistorias técnicas) e aferição da organização física dos espaços escolhidos.

2. Referencial Teórico: as Bibliotecas em Museus

Cabe aqui um breve panorama da bibliografia e enfoques de investigação que identificamos em nossas últimas pesquisas sobre a questão da importância das bibliotecas em museus como instrumento de preservação e gestão do patrimônio em geral, e do patrimônio industrial em particular. Além disso, destacamos a discussão do uso das redes no contexto museológico amparado pelas novas tecnologias de informação, as bibliotecas híbridas e também a importância da aplicação correta de parâmetros projetuais na dimensão do ambiente construído desses edifícios.

2.1 A Importância das Bibliotecas em Museus

No estudo da importância das bibliotecas em museus, destacamos a visão de vários autores na necessidade da existência desses locais de memória, entendidos como canais de comunicação e polos de transferência de conhecimento. Smit os denominam instituições disponibilizadores

de cultura e informação.[1] Segundo dois autores da área, Ricci e Bearman, os locais de memória são repositórios culturais, responsáveis pela preservação do patrimônio histórico e cultural, valorizando qualquer tipo de vestígio do passado.[2] Finalmente, Rodrigues enfatiza que as instituições que tratam e disseminam a memória devem estar preparadas para gerir de forma responsável os conteúdos informacionais, permitindo que seja preservada e se torne instrumento de reflexão crítica, pois o acesso à memória deve ser direito de todo cidadão.[3] Nesse sentido, podemos dizer que as bibliotecas em museus participam ativamente na construção coletiva da memória e representam peça-chave no desenvolvimento cultural da sociedade humana.[4]

Reforçando o papel de construção e disseminação do patrimônio cultural apoiada pelas bibliotecas em museus, nossa pesquisa também tem como base as experiências europeias, mais especificamente o caso espanhol, que trata da importância da instituição museológica e dos acervos informacionais como instrumentos de preservação e gestão do patrimônio em geral. Podemos citar, por exemplo, o caso do Museu Histórico da Catalunha de Barcelona, tratado por Hoto, onde mostra a questão da política cultural e os museus na Espanha no período da redemocratização, juntamente com a importância do discurso museológico dos museus espanhóis e o papel decisivo das bibliotecas destas instituições e seus conteúdos informacionais.[5]

2.2 As Novas Tecnologias Informacionais no Contexto das Bibliotecas em Museus

Igualmente importantes são os reflexos sentidos das novas tecnologias de informação no âmbito das bibliotecas em museus. Observamos na bibliografia consultada que, nas últimas décadas, o desenvolvimento das novas tecnologias de informação e de comunicação possibilitou o aumento considerável de informações disponíveis na internet, permitindo cada vez mais, o crescimento do número de pessoas conectadas à rede.[6] Essas novas possibilidades e interações, proporcionadas principalmente pelo uso destas novas tecnologias informacionais, referendou

---

1 Johanna Wilhelmina Smit, "O profissional da informação e sua relação com as áreas de biblioteconomia/ documentação, arquivologia e museologia", enM. L. Valentim (Org.) *Profissionais da informação: formação, perfil e atuação profissional*. São Paulo: Ed. Polis, 2000. pp. 119-134.

2 Ildo Ricci. "Ultragaz – projeto espaço do conhecimento", enP. Nassar (Org.) *Memória de empresa: história e comunicação de mãos dadas, a construir o futuro das organizações*. SãoPaulo: Aberje, 2004. pp. 81-87.David Bearman, "Experience delivery services: Archives & Museum Informatics". In: Anais do Congresso Nacional de Bibliotecários Arquivistas e Documentalistas 5.Lisboa: Associação de Bibliotecários Arquivistas e Documentalistas, 1994. v. 2: Arquivos, pp.153-159.

3 Marly Rodrigues.*Imagens do passado: a instituição do patrimônio em São Paulo:* 1969- 1987. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

4 J. W. Smit, A. Barreto. "Ciência da informação: base conceitual para a formação do profissional" en Valentim, *op.cit.*, pp. 9-23.

5 Selma Hoto, *Más Alládel Prado. Museos e identidade n laEspaña democrática*. Madri: Akal, 2002.

6 BernandDeloche. *El museo virtual: hacia uma ética de lasnuevasimágenes*. Spain: EdicionesTreas. 2001.

no âmbito das bibliotecas em museus, um novo panorama de potencialidades e aplicações. Nesta discussão, destacamos dois autores que reforçam o aparecimento de novos serviços de acesso ao conhecimento apoiado pelas tecnologias de informação. Bertholino e Gubiani identificam que essas tecnologias, inclusive, deixaram de lado as limitações quanto ao local do acervo bibliográfico, outrora geograficamente localizado e focado no documento impresso e disponibilizado em meio digital na internet para ser consultado simultaneamente, sem restrições em relação ao tempo ou local.[7]

Nesse mesmo caminho, estamos considerando o conceito das bibliotecas híbridas, geradas a partir das novas tecnologias da informação e comunicação. Vários autores têm entendido a atuação destas unidades em um cenário tecnológico integrado, no qual mescla todos os tipos de bibliotecas em sua rede de serviços, e todos os tipos de suporte – mídias integradas, tradicionais ou não, no suporte eletrônico disponível, para o atendimento em rede aos usuários. Garcez e Rados mostram que a biblioteca híbrida é eleita para agregar diferentes tecnologias, diferentes fontes, refletindo o estado que hoje não é completamente digital, nem completamente impresso, utilizando tecnologias disponíveis para unir, em uma só biblioteca, dois suportes (impresso e digital).[8]

2.3 A Avaliação Pós-Ocupação e as Bibliotecas

Nos últimos anos, a produção científica sobre a Avaliação Pós-Ocupação no contexto das bibliotecas vem se ampliando e com ela expandindo alguns temas de pesquisa ou abrindo outros. Na esfera internacional, mais precisamente nos EUA, constatamos vários exemplos na avaliação sistemática de ambientes construídos de bibliotecas e arquivos, principalmente, na busca de fundamentação científica para a tomada de decisões quanto às alternativas de projetos nesses espaços, sempre seguindo abordagens e fases metodológicas semelhantes em pesquisas aplicadas em APO. No estudo "Daylighting Design in Libraries", de Dean, aborda o uso da luz natural em bibliotecas.[9] A pesquisa "Furniture for Libraries", apresentado por Graham, discute o projeto de mobiliário na biblioteca na seleção, obtenção e instalação.[10]Mccomb (2005) produziu o

---

7 Juçara Salete Gubiani, *Biblioteca digtal: uma proposta para publicação e disseminação do conhecimento produzido através das teses e dissertações*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Centro de Tecnologia da Universidade Federal de Santa Maria, 2005.. Maria Luzia Fernandes Bertholino, "Planejamento e Administração de Sistemas de Informação". Ponta Grossa. Disponível em: www.uepg.br/editora/autores/luzia.htm [data de consulta: 10/07/2010].

8 Eliane Maria Stuart Garcez e Gregório J. Varvakis Rados, *Biblioteca híbrida: um novo enfoque no suporte à educação a distância*. Ciência da Informação, v.31, n.2, p. 22-51, maio/ago. 2002. Disponível em: http://revista.ibict.br/index.php/ciinf/article/view/147/127. [data de consulta: 22/12/2008]

9 Edward Dean, *Daylighting Design in Libraries.* California: Libris Design Project, 2005. 23p. Disponível em: www.librisdesign.org [data de consulta: 04/10/2015]

10 Carl Graham, *Furniture for Libraries.* Los Angeles: Libris DESIGN, Disponível em: http://www.librisdesign.

"Library Security" e trata objetivamente dos sistemas de segurança em bibliotecas, avaliando os elementos de risco, segurança patrimonial e segurança.[11] Outro estudo interessante "Acoustics for Libraries", Salter elucida as principais questões vinculadas à acústica em bibliotecas.[12] A ALA – American Library Association é outro órgão que vem cooperando nas atividades de avaliações e análises de bibliotecas no EUA.[13] O estudo de Silver, S. &Nickel, L.T. descreve uma pesquisa realizada na Biblioteca da Universidade do Sul Flórida (USF), EUA, com a finalidade de avaliar o ambiente construído desse edifício em função das atividades e necessidades desenvolvidas pelos usuários.[14]

3. Os Objetivos e Locais da Pesquisa

Nosso projeto tem como objetivo principal realizar análises de desempenho físico (medições, vistorias técnicas) e aferição da organização física de bibliotecas localizadas em museus ferroviários, a fim de detectar quais os principais elementos relacionados aos procedimentos para a gestão da qualidade do processo de projeto e elaboração de diretrizes para futuros projetos, propondo recomendações sobre questões técnico-funcionais. Como forma de articular os projetos mencionados anteriormente, nossa avaliação está diretamente ligada ao tema do patrimônio ferroviário paulista, sendo três acervos: o Museu Ferroviário de Bauru, o Museu da Companhia Paulista de Jundiaí e o Museu Ferroviário Sorocabano. Nossa pesquisa se insere nos procedimentos e métodos da Avaliação Pós-Ocupação (APO) objetivando contribuir para a compreensão das bibliotecas em museus, sob o ponto de vista funcional, oferecendo subsídios de avaliação desses espaços. Pretendemos tanto avaliar as reais condições espaciais de bibliotecas em museus e seu funcionamento, quanto propor uma possível ferramenta de apoio projetual e tecnológica no contexto museológico paulista.

4. Metodologia

Nossa pesquisa se enquadra nos procedimentos e métodos da Avaliação Pós-Ocupação (APO). É necessário destacar que a sistematização de métodos utilizados no entendimento do processo de produção de edificações, mais precisamente os métodos de avaliação aplicados ao ambiente

---

org/docs/FurnitureLibraries.pdf [data de consulta: 20/03/2015]

11 Mark Mccomb, *Library Security.* Los Angeles: Libris DESIGN, Disponível em: http://www.librisdesign.org/docs/LibrarySecurity.pdf [data de consulta: 13/03/2011]

12 Charles Salter, *Acoustics for Libraries.* Los Angeles: Libris DESIGN, Disponível em: http://www.librisdesign.org/docs/AcousticsLibraries.pdf [data de consulta: 09/03/2011]

13 American Library Association, *Standards for Libraries in Higher Education.* Chicago, Disponível em: http://www.ala.org/ala/acrl/acrlstandards/standardslibraries.htm [data de consulta: 01/06/2015]

14 Susan Silver e Lisa Nickel, *Surveying User Activity as a Tool for Space Planning in an Academic Library*. University of South Florida, http://www.eric.ed.gov/ERICDocs/, 2002. [Acesso em: 17 mar. 2011.]

construído, vem sendo utilizados já há vários anos por importantes pesquisadores.[15] A aplicação continuada de metodologias de projeto, como forma de se conceberem instrumentos confiáveis na geração e no gerenciamento de equipes multidisciplinares de projeto tem se mostrado o caminho mais adequado para minimizar e reduzir falhas nas etapas de criação, execução e operação do ambiente construído.

Na Etapa 1 executamos a (a) caracterização teórica para a abordagem que subsidiou a coleta das informações e sua análise. Além disso, fizemos a (b) visita e análise em bibliotecas nacionais e (c) visita e análise em bibliotecas internacionais das bibliotecas em museus ferroviários. Iniciamos a Etapa 2 com os Procedimentos Metodológicos da APO - Avaliação Pós – Ocupação aplicados ao tema da pesquisa. Nesta fase, concentramos em analisar as condições do ambiente construído nos acervos bibliográficos dos três museus ferroviários escolhidos, Bauru, Sorocaba e Jundiaí. Começamos com a (d) Coleta de dados dos ambientes relacionada aos edifícios escolhidos para a pesquisa. Consta nesta fase: Informações e Memória do Objeto de Estudo, Memória do projeto e da construção e Cadastro atualizado do ambiente construído. Outro objetivo nesta etapa foi buscar informações pertinentes à existência ou não de estudos preliminares ou pré-projetos anteriores ao projeto executado, para interpretar análises críticas posteriores. Na sequência, utilizamos a (e) aplicação dos instrumentos de avaliação para a pesquisa. As vistorias técnicas (walkthrough) tiveram a função de realizar visitas exploratórias nos edifícios analisados. As entrevistas objetivaram determinar possíveis elementos positivos e negativos presentes no ambiente construído. No nosso caso, definiram-se usuários-chave que poderiam colaborar na avaliação dos ambientes escolhidos, detalhando aspectos funcionais e evidenciando, particularmente, os elementos comportamentais do espaço. O questionário teve a função de medir a satisfação dos usuários no ambiente construído em relação aos aspectos funcionais das bibliotecas analisadas. Com relação a este trabalho, foi utilizado o questionário estruturado, uma vez que ele possibilitou a quantificação das respostas por meio de escalas de valores. Ainda neste segundo grupo de atividades, direcionamos os trabalhos para as análises e as (f) análises dos elementos funcionais sob o ponto de vista técnico, principalmente, nos elementos que apoiam as atividades dos usuários e o desempenho funcional dos espaços analisados.

15 Sheila Walbe Ornstein, "Avaliação pós-ocupação (APO) no Brasil: estado da arte, desenvolvimento e necessidades futuras, em*Anais NUTAU' 96 – Seminário Internacional*, [s.l.]: 1997, pp.73-86. Wolfgang Preiser, *Post-occupancy evaluation,* New York, Van Nostrand Reinhold, 1988.Henry Sanoff, *Integrating Programming, Evaluation and Partcipation in Design – A Theory Z. Approach*. Raleigh: Henry Sanoff, 1991.Federal Facilities Council, *Learning from our buildings.A State-of the-Practice Summary of Post-Occupancy Evaluation (Federal Council Technical Report, n 145)*. Washington, DC: National Academy Press, 2001.

5. Resultado das Análises dos Elementos Funcionais

A Análise dos elementos funcionais consistiu na tabulação de dados e os resultados foram consolidados no geral, baseados nas informações fornecidas pelo contato com os usuários, na aplicação dos questionários para cada edifício escolhido, registros fotográficos e nas observações técnicas e vistorias efetuadas. Além disso, este item teve o objetivo de descrever resumidamente as análises comparativas entre os edifícios pesquisados, a partir de diagnósticos concebidos para cada uma.

Dimensionamentos mínimos: De forma geral, os locais não apresentaram dimensões corretas para o estudo e trabalho e que não correspondem às normas de recomendações. Neste caso, os índices de satisfação foram considerados abaixo da média, revelando que este item não está atendendo às condições funcionais das bibliotecas;

Armazenamento: De modo geral, os níveis de satisfação foram considerados insatisfatórios. Nos três estudos de caso analisados, outro aspecto importante diz respeito às inadequações das medidas dos armários nas áreas administrativas e suas relações estabelecidas com a norma NBR 13.961/1997;[16]

Flexibilidade: É importante ressaltar que, nos edifícios de Jundiaí, Bauru e Sorocaba o partido arquitetônico adotado prejudica os elementos de flexibilidade e preservam as dimensões mínimas livres de quaisquer obstáculos;

Circulações: Nos casos estudados encontramos acessos fora da norma NBR 9077/1999,[17] problemas de rota de fuga, desarticulação dos diversos elementos internos dos acervos, perdas e desajustes nas porcentagens de ocupação das circulações;

Acessibilidade: Do ponto de vista da acessibilidade, a avaliação dos níveis de satisfação dos usuários, nos casos de Sorocaba, Bauru e Jundiaí foram consideradas muito baixas, reafirmando que esses ambientes não estão completamente adequados e confortáveis para utilização de pessoas portadoras de deficiência locomotora, além de reforçar a existência de distorções perante à NBR – NBR 9050/2015;[18]

Ergonomia: Anotamos uma série de fatores ergonômicos desfavoráveis presentes nos três estudos de caso, como diversificação nos modelos de cadeiras presente nos ambientes, variando suas dimensões, disposições e aplicações no edifício, permitiram que as atividades desenvolvidas no espaço, por parte dos usuários, transcorressem de maneira muito desconfortável e não funcional;

Conforto ambiental: Detectamos constantes interrupções de utilização do sistema de ar-condicionado nos ambientes, os elementos da iluminação artificial não estão enquadrados na

16 NBR 13.967: *Móveis para Escritório*. Rio de Janeiro. 1997.

17 NBR 9077: *Saída de Emergência em Edifícios*. Rio de Janeiro. 1993.

18 NBR – 9050/2015: *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro, 2015.

NBR 5413/1992,[19] ausência de circulação de ar em determinados ambientes, baixos valores de luminância encontrados nos setores de leitura e áreas de trabalho;

Tecnologia da informação: Os resultados apresentados quanto ao uso das novas tecnologias de informação e comunicação, indicaram problemas na disposição, quantificação, atualização dos equipamentos de informática e deficiências de tecnologias informacionais e comunicacionais.

6. Resultados Alcançados Até O Presente Momento

Os procedimentos metodológicos utilizados efetivamente durante a APO nos três estudos de caso mostraram-se adequados aos objetivos da pesquisa. Esperamos para a próxima etapa, consolidar os resultados do diagnóstico por meio da análise e da avaliação de todo o conjunto de dados e informações coletados, fruto do levantamento dos elementos funcionais e pelos usuários; ou seja, a fase do diagnóstico procederá no cruzamento, de cada item, dos resultados das informações técnicas do estudo de caso (descritos anteriormente) e da opinião dos usuários.

As demais etapas, conforme o cronograma, devem ser vencidas obedecendo os seguintes procedimentos:

Etapa 3 – Um terceiro grupo de atividades da pesquisa será a execução das recomendações e estarão centradas nos dados coletados pelos diversos instrumentos utilizados na pesquisa, provindas das avaliações de desempenho físico e das percepções espaciais. Concluídas as análises, as recomendações se encaminharão em um plano de intervenções de curto, médio e longo prazo para os espaços dos estudos de caso;

Etapa 4 – O quarto grupo de atividades está inserido nas propostas e ferramentas relacionadas à absorção dos novos recursos digitais (bases de dados, bases cartográficas e fotográficas) no contexto dos acervos dos museus ferroviários estudados. Nesse sentido, nossa proposta pretende oferecer um modelo piloto relacionada à formatação de um sistema em rede digital e diretrizes de instalação de bibliotecas híbridas em museus de acervos ferroviários.

7. Conclusões

Em primeiro lugar, entendemos que o conhecimento espacial destes acervos documentais em museus, por meio da análise de fatores funcionais no contexto do edifício é peça-chave para o encaminhamento de diagnósticos e recomendações para os estudos de casos propostos a partir da confirmação ou não das expectativas em relação ao desempenho espacial. Neste sentido, um possível caminho é considerar a APO - Avaliação Pós-Ocupação uma ferramenta apropriada de conhecimentos e estudos referentes às bibliotecas em museus paulistas ferroviários.

19 NBR 546: *Iluminação.* Rio de Janeiro. 1992.

Em segundo lugar, percebemos que é possível inserir propostas e ferramentas relacionadas à absorção dos novos recursos digitais (bases de dados, bases cartográficas e fotográficas) no contexto dos acervos dos museus ferroviários estudados. Nossa pesquisa entende que o ambiente construído destes edifícios pode agrupar o conceito de biblioteca híbrida, que acomoda tanto a informação impressa como a informação digital, agregando diferentes tipos de usos e tecnologias.

Em terceiro lugar, ainda com relação às diretrizes de implantação de bibliotecas híbridas nos acervos ferroviários estudados, compreendemos que é possível adotar um plano de ação destinado ao realinhamento e reposicionamento destes ambientes, estreitamente ligados ao programa de projeto e, consequentemente, ao uso desses espaços devidamente adaptado às novas tecnologias informacionais.

Em quarto lugar, nosso estudo propõe um roteiro básico de análise espacial provindas de índices de desempenho satisfatório e quesitos de desempenho, considerando os seguintes fatores funcionais: Dimensionamentos mínimos: avaliação das áreas internas e externas dos edifícios; Armazenamento: análise das condições das áreas de armazenamento e estocagem; Flexibilidade: análise da facilidade dos espaços em sofrer modificações e alterações; Circulações: análise aplicada aos aspectos espaciais relacionando os fluxos; Acessibilidade: compreensão das gradações de acessibilidade dos usuários; Ergonomia: investigação e avaliação das demandas de projeto ergonômico; Conforto ambiental: análise dos aspectos relativos ao conforto; Tecnologia da informação avaliação da tecnologia da informação.

Com a aplicação dos métodos da Avaliação Pós-Ocupação no contexto dos acervos museológicos paulistas ferroviários, pretendemos contribuir com diretrizes arquitetônicas e instrumentos no desenvolvimento de futuros projetos de bibliotecas em museus, tanto em âmbito estadual, nas áreas de interesses do patrimônio cultural do Estado de São Paulo, quanto contexto federal do Departamento de Museus e Centros Culturais – IPHAN/MinC. Também, pretendemos discutir o ambiente construído destes edifícios entendendo não só o conceito arquitetônico tradicional de biblioteca, mas como é possível instrumentalizar propostas e ferramentas relacionadas à absorção dos novos recursos digitais e rede de informação em museus vinculados ao patrimônio.

Agradecimentos

Agradecemos à FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), pelo financiamento deste projeto, através do processo 2014/07634-8.

MEMORIAS URBANO ARQUITECTÓNICAS APORTADAS POR EL PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO EN SANTIAGO DE CUBA.

LOURDES MAGALIS RIZO AGUILERA / FRANK ERNESTO VILLARREAL QUEVEDO

Departamento Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Construcciones Universidad de Oriente / Empresa de Servicios de Ingeniería y Diseño de Granma (CreArq)

lourdesrizo@uo.edu.cu

RESUMEN: En el último tercio del siglo XVIII en Cuba se produjeron determinados procesos socioeconómicos que generaron transformaciones en la colonia, marcados fundamentalmente por la expansión de la economía insular sobre la base del desarrollo de la plantación esclavista destinada a la producción y exportación de materias primas derivadas de las producciones del café y el azúcar. En el caso particular Santiago de Cuba desde el período colonial se desarrolla la minería, la producción de azúcar y el café.

En el siglo XIX la necesidad de aumentar la eficiencia del transporte de la producción generada por el sistema de plantación a los puertos de embarque, condujo a la introducción del ferrocarril; de esta forma, la isla se convirtió en uno de los primeros territorios a escala mundial en asimilar dicha innovación, la cual se erigió como elemento decisivo para la competitividad, accesible solo para grandes capitales, la mayoría concentrados en la región occidental. Como parte de la expansión agroindustrial, el ferrocarril no sólo influyó en el dispositivo productivo sino además, fue un importante elemento condicionador de la formación de asentamientos de núcleos urbanos e industrias, generando una infraestructura urbana y arquitectónica que identifica el patrimonio construido de estos asentamientos.

En el territorio santiaguero este repertorio constructivo no ha sido suficientemente estudiado y reconocido, de ahí que carece de estudios sistemáticos desde la óptica urbano arquitectónica, evidenciándose la necesidad de profundizar en su estudio a partir de su relación histórica con la producción azucarera, minera y cafetalera, de las cuales también se conservan importantes vestigios. Esta investigación persigue determinar los niveles de influencia del ferrocarril en la conformación del patrimonio urbano arquitectónico local y territorial; para alcanzar esta meta se pretende determinar los rasgos y características que identifican los asentamientos poblacionales relacionados con el ferrocarril.

PALABRAS-CLAVES: ferrocarril, territorio, memoria urbano arquitectónica, asentamientos poblacionales

Introducción

En el contexto cubano, el ferrocarril se introdujo como una imperiosa necesidad del desarrollo azucarero, dada la dispersión geográfica de las plantaciones y la existencia de escasos puertos para la exportación; desarrollándose fundamentalmente en el Occidente del país. Por tales razones, se percibe como un elemento indisoluble al crecimiento y la expansión de dicha industria, influyendo en la dinámica económica y poblacional durante el siglo XIX; y por supuesto, aparejado a la fuerte articulación hacia el interior del país, propició el consiguiente proceso de formación de asentamientos; respondiendo a un fenómeno que se nota reflejado a lo largo y ancho de la isla, condicionado por la propia dimensión económica, política y social que encierra en sí mismo.

La presencia del ferrocarril estableció vínculos más estrechos entre las zonas urbanas y rurales, y entre provincias, facilitando la movilidad de la población y el desarrollo de nuevos asentamientos poblacionales alrededor de los nacientes centrales azucareros que sustituirían a los viejos ingenios debido a nuevas tecnologías.[1] Con relación a este proceso se precisa que *(…) los caminos de hierro cubanos de esta época no constituyen vías de penetración destinadas a colonizar regiones vírgenes (…) las líneas se trazan en regiones relativamente ocupadas y pobladas; por ello, aunque el ferrocarril resulta un poderoso atractivo poblacional, no fue utilizado conscientemente como una fuerza de poblamiento*.[2]

Las condicionantes que posibilitaron la introducción del ferrocarril en la zona suroriental del país, permitieron comprender cronológica y contextualmente, las particularidades de un territorio que, desconocía los beneficios que se derivaban del nuevo medio de transporte, donde el desigual desarrollo de la producción exportable habían posibilitado que en las tierras orientales se retrasara el progreso de sus comunicaciones.

---

1 Eduardo Ramón San Marful Orbis, *La provincia de Matanzas y Cuba: azúcar, población y poblamiento (1492-1981)*, Tesis de maestría en Estudios de población, Centro de Estudios Demográficos, Universidad de La Habana, La Habana, Cuba: 2003, p. 61.

2 *Ibid.*

En este sentido, la revisión de la bibliografía, de autores como O. Zanetti[3], I. Alonso[4], L. Fonseca[5], O. Portuondo[6], J. Sánchez[7], J. Aldana[8], L. Guerra[9], J. de la Pezuela[10]; evidenciaron cómo la variada topografía del territorio, las marcadas diferencias de las economías locales, la presencia de sociedades anónimas integradas por comerciantes y hacendados que financiaron la mayoría de las empresas ferroviarias y mineras en el siglo XIX, así como el condicionamiento social, que se aprecia en la sociedad colonial criolla de la primera mitad de este siglo, fueron las condicionantes territoriales, económicas, políticas y sociales que determinaron el proceso de introducción del ferrocarril en la región; posibilitando satisfacer la necesidad de desarrollo e intercambio económico, y a su vez salir del retraso que existía con respecto al occidente del país.

Expresión del Ferrocarril en Santiago de Cuba

Para el estudio de este fenómeno se determina el período comprendido desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX porque se corresponde con el proceso de introducción del sistema ferroviario, que con posterioridad se extiende en todo el territorio nacional.

De las tres provincias de la región suroriental del país (Santiago de Cuba, Granma y Guantánamo), constituye Santiago de Cuba la primera en hacer uso del novedoso medio de transporte en 1844 con el ferrocarril de El Cobre a Punta de Sal; este territorio se caracterizó también por haber tenido un mayor número de ferrocarriles iniciales, que incidieron directamente en la estructuración y conformación de asentamientos poblacionales, estuviesen directamente vinculados o no al ferrocarril. Aunque algunos ya no existen, reviste singular importancia el hecho de que lograron

---

3 Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García, *Caminos para el azúcar*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1987, p. 110.

4 Ismael Alonso Coma, "Historia de Guantánamo. Auge de la economía de plantación. 1843-1868", en Olga Portuondo, El *Departamento Oriental en documentos. Tomo II (1800-1868)*. Santiago de Cuba: Editorial Oriente, 2012, p. 20.

5 Ludín Fonseca García y Aldo Daniel Naranjo Tamayo, Síntesis histórica municipal, *Bayamo*, La Habana: Editora Historia, 2011, p. 9.

6 Olga Portuondo, "La región de Guantánamo: de la producción de consumo a la de mercancías", en *Del Caribe* No. 8, Santiago de Cuba: Editorial Casa del Caribe, 1987, p. 3-22.

7 José Sánchez Guerra, "El azúcar en el valle de los ingenios guantanameros (1532-1899)", en Olga Portuondo, *El Departamento Oriental en documentos, Tomo II (1800-1868)*, Santiago de Cuba: Editorial Oriente, 2012, p. 20.

8 Jorge Aldana Martínez, Azúcar, *minería: los primeros ferrocarriles en Cuba (1837-1937)*, Santiago de Cuba: Editorial Oriente, 1979, p. 27.

9 Ladislao Guerra, *El ferrocarril en Guantánamo*. *1854-1905*, Guantánamo: Editorial El Mar y la Montaña, 2010, p. 1.

10 Jacobo de la Pezuela, Diccionario *geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*, Tomo II, Madrid: Imprenta del establecimiento de Mellado, 1866, s/p.

satisfacer las necesidades de producción y distribución de las industrias azucarera y minera respectivamente, así como el inicio de la prestancia del servicio público en el territorio. De esta manera se perciben diferentes formas de ocupación y transformación del territorio a partir del ferrocarril. A continuación se relacionan los diferentes ferrocarriles que se manifiestan en el territorio.

El **ferrocarril de El Cobre a Punta de Sal**[11] **(1844)** constituye un elemento referencial asociado al camino de hierro en Oriente, toda bibliografía analizada respecto a los ferrocarriles en Cuba, hace alusión a este por constituir uno de los primeros en construirse y por la singularidad que tuvo al responder a una actividad económica que en este caso no era la que condicionaba la introducción de los primeros ferrocarriles en la isla, la minería. Aunque no influyó en la formación de asentamiento poblacional alguno, si incidió en el asentamiento al cual se asocia directamente; esto se constata según S. Hazard[12] quien refiere que sobre la villa de El Cobre y sus minas: *(…) con sus edificios, talleres de maquinaria, calderas y hornos y las casas de los marineros forman un gran pueblo (…)*; con lo cual se aprecia como a partir de la actividad minera y la existencia del ferrocarril se conciben determinados objetos de obra que interrelacionan el sistema con la ciudad.

Por otra parte, el **ferrocarril de Sabanilla a Maroto (1856)**, constituyó el primero de servicio público, donde se transportaba la producción de ingenios, café, tabaco y las maderas de las haciendas ubicadas en Morón, Maroto, Las Enramadas, Sabanilla y Guaninicum, que viabilizó la formación de asentamientos a lo largo de su recorrido, donde el principal componente lo constituía el paradero, el cual se convierte en un punto atractivo de urbanización, apareciendo un pequeño conglomerado de viviendas que aglutina un determinado número de habitantes.

Es así como surge el caserío de San Luís de La Enramada[13], El Cristo, Dos Caminos, entre otros, cuyos terrenos se obtenían por expropiación forzosa[14] a partir de los intereses especulativos de la Empresa de Ferrocarriles, los cuales de forma planificada llevaron consigo un proceso de proyección[15].

Resulta importante considerar además que, este ferrocarril incidió en la estructura de la ciudad de Santiago de Cuba, donde con el emplazamiento la Estación Principal y todas sus dependencias e infraestructura técnica; se logra definir a partir de posteriores transformaciones y ampliaciones, todo un contexto portuario e industrial que, por muchos años, caracterizó esta zona del Centro Histórico de la ciudad y contribuyó a la animación comercial y portuaria[16].

---

11 María Elena Orozco, Génesis *de una ciudad del Caribe. Santiago de Cuba en el umbral de la modernidad*, Santiago de Cuba: Ediciones Alqueza, 2008, p. 125.

12 Samuel Hazard, *Cuba a pluma y lápiz*, Tomo III, La Habana: Cultural S.A., 1928, pp. 19-20.

13 *Ferrocarril cubano y su historia*. Disponible en http://www.ecured.cu/Ferrocarril, [Fecha de consulta: 19 de febrero de 2016].

14 En Archivo Histórico Provincial de Santiago de Cuba (AHPSC), Fondo Gobierno Provincial, Materia Ferrocarriles, Legajos del 605 al 631.

15 *Ibid.*

16 Orozco, *op. cit.*, p. 125.

En cuanto a la transportación pública, el **ferrocarril del Caney (1859)**, con una vida muy efímera[17], fue concebido a partir de la necesidad de la burguesía santiaguera de transportarse a la zona de recreo en El Caney. El camino de hierro, respondió a otras funciones destacándose además **los cuatro ferrocarriles mineros (1883-1900)**[18], que contribuyeron a lograr una fuerte articulación de la actividad minera con el borde costero del território, sirviendo para transportar el mineral de las minas de hierro de la costa sur hasta los puertos de embarque en la bahía, y posibilitó el surgimiento de pequeños poblados con oficinas, viviendas, barracones, talleres, cobertizos para locomotoras, etc.; lo cual indica que tuvo una incidencia en la conformación de asentamientos en esta zona.

Los análisis reflejan como la presencia de la bahía y su contexto portuario, constituyen el nodo fundamental en el cual confluyen las principales actividades y funciones de los primeros ferrocarriles santiagueros, independientemente de la función a la cual respondieron (minería, azúcar, transporte público); propiciando que fuese esta zona el común denominador para satisfacer las principales demandas, esto influyó en la articulación y el vínculo de diferentes puntos en el contexto costero (Sigua, Daiquirí, Juraguá, Siboney, Sardinero, Aguadores), lo cual facilitó la formación y desarrollo de asentamientos poblacionales, de obras inducidas para la realización de determinadas funciones (puentes, espigones, talleres); y la integración hacia el interior del territorio (Cuabitas, Boniato, San Vicente, El Cristo, Morón, Dos Caminos, San Luis), que permitieron abrir paso al traslado de la producción azucarera, así como la posterior conexión con el resto del país en lo que constituiría años más tarde el Ferrocarril Central.

La investigación referencia las memorias del comportamiento del territorio y los asentamientos poblacionales derivados del proceso de introducción del ferrocarril, y aunque en la actualidad presentan alteraciones que puedan afectar su lectura, conforman vestigios donde se puede verificar su composición urbano arquitectónica. Para alcanzar esta meta se determinaron los rasgos y características que identifican estos asentamientos, específicamente los relacionados con el ferrocarril de Sabanilla a Maroto que son los que se mantienen, para ellos se parte del análisis del urbano arquitectónico y su relación con el trazado de la red ferroviaria y las instalaciones asociadas al funcionamiento del ferrocarril.

Comportamiento Urbano Arquitectónico de Asentamientos Poblacionales Asociadas al Ferrocarril

Tomando en consideración el universo de estudio conformado por 14 asentamientos poblacionales se procedió a establecer la muestra de estudio y así determinar su comportamiento urbano arquitectónico en función de la aportación del ferrocarril, quedando definidos 5 para el análisis (El Cristo, Ramal de Guaninicum, La Gloria, Dos Caminos y San Luís), al ser originados por el Ferrocarril de Sabanilla a Maroto, como primero de servicio público, que tuvo el territorio.

17 Aldana, *op. cit*., pp. 72-91.

18 *Ibid*., pp.41-58.

Para alcanzar el objetivo de la pesquisa fueron tomados en consideración resultados investigativos asociados al urbanismo y el ferrocarril, para la definición de las variables de análisis, donde se destacan estudios realizados por E. Pereira[19], G. Herrera[20], O. Paterlini[21] y M. Ferrari[22], entre otros, relacionados con el surgimiento de núcleos agroindustriales, mineros y asentamientos urbanos generados por la instalación del ferrocarril, definiéndose como variables la forma de estructuración y conformación del trazado urbano y de organización de su tejido, trazado vial y los componentes arquitectónicos que nacieron como producto de una red ferroviaria, según las actividades económicas primarias o secundarias que lo generaron.

El estudio de las características de la **estructuración del tejido urbano** en los asentamientos establece el punto de partida para la caracterización urbana, debido a que constituye el elemento esencial en la forma y composición de toda estructura que se analice. En este caso, se aprecia que la presencia del eje ferroviario constituye el núcleo fundamental que logra organizar y estructurar los asentamientos, donde el esquema general responde a una **estructura concentrada**, determinada por la forma de agruparse los componentes arquitectónicos y urbanos que condiciona dos formas de **organización del trazado urbano**: **lineal y nucleado,** organizados a partir del reticulado de manzanas en ocasiones de conformación irregular, apreciado fundamentalmente en asentamientos de configuración lineal en su estructuración interna (El Cristo, La Gloria, Dos Caminos, San Luis) producto de la irregularidad de la topografía donde se emplazan, donde los principales ejes de crecimiento urbano se desarrollan adaptándose a la topografía.

La mayoría de estos asentamientos se desarrollan en áreas de pendientes, donde los terrenos tienden a ser estrechos y alargados, con una **estructura lineal** para la organización espacial, caracterizada por la relación lineal de todo el conjunto de componentes, subordinada a la ubicación y orientación de la línea férrea. Independientemente de la homogeneidad que caracteriza esta forma de organización, aparecen variaciones, surgiendo en ocasiones el desarrollo de la organización espacial a ambos lados del eje ferroviario (La Gloria).

Por otro lado, la **estructura nucleada,** corresponden con el patrón de asentamiento típico, cuyo surgimiento pudo producirse espontáneo o planificadamente. La configuración de los terrenos

---

19 Ernesto Pereira, *El Urbanismo y la Arquitectura de los asentamientos vinculados a la industria azucarera en la provincia de Villa Clara*, Tesis presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Técnicas, Tutor Dr. Roberto López, Santa Clara: Facultad de Construcción de la Universidad Central Martha Abreu, 2006.

20 Gerson Herrera**,** *El patrimonio agroindustrial azucarero de la provincia de Camagüey,* Tesis presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Técnicas, Tutoras Dra. Anelis Marichal González y María E. Betancourt García, La Habana: ISPJAE, 2008.

21 Olga Paterlini de Koch, *Pueblos azucareros de Tucumán*, Tucumán: Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, 1987, p. 158.

22 Mónica Ferrari, *Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino,* Bogotá, Colombia: en revista *Apuntes,* Vol. 24, No. 1, 2001, p. 2. Disponible en www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a03, [Fecha de consulta: 15 de febrero de 2016].

emplazados en áreas de pocas pendientes, condicionan la organización espacial planimétrica de manera diferente, a partir de la agrupación de los espacios asociados a las diferentes actividades que coexisten en el mismo, en base a la proximidad entre ellos. En este tipo de organización, cuando la estructura espacial se forma a partir de ejes de coordenadas internos, la organización tiende a desarrollar un conjunto agrupado en torno a un elemento central, que ocupa el centro de la composición formal (Ramal de Guaninicum).[23]

En las variantes de estructuración del trazado urbano el estudio corroboró el predominio de organización del tejido conformado por manzanas pequeñas de forma rectangular, seguidas por las trapezoidales y las cuadradas; lo que marca la disposición regular del trazado de los diferentes asentamientos estudiados, avalando la vigencia de sus esquemas originales, así como la forma de adaptarse a la configuración morfológica de las áreas de emplazamientos y a la topografía accidentada subordinado al trazado de la vía férrea. En este caso, se analizaron los elementos básicos de la infraestructura técnica de los ferrocarriles, a partir de los componentes generales de su conformación y su asociación de la vía férrea con el asentamiento poblacional desarrollado de maneras: perimetral, lateral y central; lo cual condicionó directamente la estructuración y conformación de los mismos e incidió en su forma de organización.

De manera general, se aprecia que, con relación a las características de la infraestructura técnica de estos ferrocarriles, se utilizaron estándares correspondientes a la época, reflejado en el ancho de la vía, los tipos de carriles, así como los materiales empleados en cada uno de sus componentes, los cuales variaban según el lugar de emplazamiento y los recursos disponibles. Las instalaciones asociadas[24] fueron concebidas en la medida que sus dimensiones y escala estuvieron condicionadas por el volumen de pasajeros, las cargas a manejar y la posición ocupada en el esquema vial. Se aprecia además la presencia de componentes inducidos que apoyan el funcionamiento del sistema ferroviario como puentes, alcantarillas, espigones, etc.; convirtiéndose la vía férrea en eje de la composición de la trama urbana con forma de asociación central, lateral y perimetral, mientras que la base del cuadro de la estación se asociaba a la trama urbana con ubicación central, lateral u oblicua.

Por las pequeñas dimensiones que caracterizaron estos asentamientos, no fue necesario dotarlos de una vía vehicular principal o avenida, pues las vías que conformarían sus tramas estarían

---

23 Lourdes Rizo, *La Arquitectura Agroindustrial Cafetalera del siglo XIX en Santiago de Cuba*, Tesis presentada en opción al grado científico de Doctor en Ciencias Técnicas, Tutor Dr. Roberto López Machado, Santiago de Cuba: Universidad de Oriente, 2005, pp. 23-30.

24 Conformada en dos grandes grupos: el primero, edificios para el servicio a los pasajeros (estaciones o paraderos) y el segundo (instalaciones destinadas a funciones técnicas y administrativas con inmuebles con fines diversos tales como: los almacenes ya sean de mercancías, correo, material ferroviario, etc.; las cabinas de señales y casillas del guardabarrera; talleres para estacionamiento, mantenimiento y reparación del material rodante, conocidas como casas de máquinas; oficina del jefe de estación, alojamientos para empleados y operarios, Tomado de Frank Villarreral, *op. cit*., p. 59.

más bien subordinadas a la vía férrea. El análisis planimétrico evidencia que se utilizaron dos tipos de vías: una principal perimetral y varias locales, las cuales solían ser vehiculares y peatonales, distribuyéndose en sentido longitudinal y transversal según la estructura y trama del asentamiento.

El diseño de los diferentes asentamientos, realizados a partir de la subordinación al eje de la vía férrea, concebía una trama regular en algunos casos, con predominio de forma recta en las vías; mientras que en otros se desarrolla una forma irregular con vías flexibles que incorporaban curvas y se adaptaban a la topografía.

Los componentes arquitectónicos estuvieron determinados por las instalaciones relacionadas directamente al funcionamiento del ferrocarril, por las edificaciones habitacionales; así como por las restantes edificaciones que componen la estructura urbana.

La arquitectura de las instalaciones asociadas al funcionamiento general del ferrocarril estuvo definida por el nivel de desarrollo y complejidad de las mismas, totalmente diferente al concebido en las grandes ciudades que albergaban las principales funciones de la Empresa. En tanto en la arquitectura del subsistema habitacional, se define una expresión arquitectónica determinada por la presencia de diferentes clases sociales: los funcionarios, especialistas y personal de dirección de la empresa ferroviaria; los trabajadores, obreros y sus familias; así como las personas que emigraban desde zonas rurales y se asentaban en estos poblados, cada una de estas clases sociales desarrolló su forma de vida con expresiones arquitectónicas diferenciadas.

Se percibe entonces una arquitectura desarrollada como resultado de la respuesta a condicionantes específicas de tipo climáticas, socioculturales y económicas de las regiones en las cuales se enmarcaron; caracterizada por la producción seriada de elementos constructivos de madera, así como una reinterpretación libre de los mismos en dependencia de los recursos, la formación estética de los artesanos y las imágenes preconcebidas de los propietarios.

Los resultados confirman el desarrollo de una expresión arquitectónica singular, esbozada en edificios modestos, cuyo carácter estético-formal estuvo determinado fundamentalmente por razones económicas y marcadas por el fuerte proceso de penetración de capitales norteamericanos de fines del siglo XIX y principios del XX.

La relación de las variables definidas para el estudio (Tabla 1) confirman la existencia de predomino de asentamientos poblacionales con una estructura urbana concentrada con un trazado lineal, dispuesto por retículas regulares estructuradas a partir de pequeñas manzanas rectangulares, trapezoidales y cuadradas, para propiciar la adaptación a las particularidades morfológicas de las áreas de emplazamiento, donde la trama quedó subordinada al ferrocarril y a su cuadro de estación. Se desarrolla una expresión arquitectónica proyectada en edificios modestos, sin pretensiones estético-formales; determinado fundamentalmente por razones económicas, constituyendo sus componentes exponentes de la arquitectura vernácula de la región.

Tabla 1 - Comportamiento urbanístico de los asentamientos en relación a las variables de análisis

Asentamientos	Estructura Urbana		Configuración del Trazado Urbano		Organización del tejido urbano			Trazado Vial Asociado con las vías féreas		
					Retícula Urbana		Formas predominantes de las Manzanas			
	Concentrada	Dispersa	Lineal	Nucleada	Ortogonal	Irregular		Central	Lateral	Perimetral
El Cristo	x		x			x	Rectangulares Cuadradas		x	
La Gloria	x		x			x	Cuadradas Trapezoidales	x		
Dos Caminos	x		x			x	Trapezoidales			x
San Luis	x		x			x	Rectangulares Trapezoidales			x
Ramal de Guanincum	x			x	x		Cuadradas			x

Fuente: Elaborada por los autores, 2016.

Los resultados alcanzados manifiestan que en Santiago de Cuba, la introducción del ferrocarril condicionada por las actividades extractivas de la industria minera, así como por la necesidad de transportación pública y de la producción azucarera, dio la posibilidad de contar con un número considerable de ferrocarriles que incidieron directamente en la estructuración y conformación de determinados asentamientos poblacionales, estuviesen vinculados o no al ferrocarril, siendo el de Sabanilla a Moroto el que aportó mayor cantidad de asentamientos que han perdurado hasta nuestros días, evidenciando la conformación de un territorio estructurado a partir de la presencia de un patrimonio urbano arquitectónico donde la trama urbana quedó subordinada al ferrocarril y a su cuadro de estación.

Conclusiones

El proceso de introducción del ferrocarril en el suroriente cubano, se desarrolló a partir de condicionantes tecnológicas y socio-económicas; que posibilitaron avances económicos, territoriales, políticos, sociales y culturales que lo consolidan como un conjunto integrado. Por otra parte, con la introducción del ferrocarril, se desarrollaron dos fenómenos relacionados con las ciudades: la irrupción y adaptación en ciudades preexistentes y la impulsión a la configuración de nuevas estructuras urbanas, siempre en estrecho vínculo con las actividades de índole económicas condicionantes.

En ese sentido y al igual que en otras zonas del país, en Santiago de Cuba este fenómeno se percibe como un elemento indisoluble al crecimiento y la expansión de la industria azucarera, a su uso como transporte público y al desarrollo de la industria minera, influyendo en la dinámica económica y poblacional durante el siglo XIX, que generó el desarrollo de asentamientos poblacionales subordinados al ferrocarril y a su cuadro de estación.

Todos estos análisis permiten determinar el comportamiento de este proceso histórico y la definición de las características que distinguen al urbanismo y la arquitectura generados por el ferrocarril asociado a procesos industriales, y contribuye a fortalecer el enriquecimiento del Patrimonio Cultural cubano y a desarrollar acciones para el estudio, conocimiento, preservación y divulgación de la temática del Patrimonio Industrial asociado al ferrocarril.

FERROVIA E CIDADE: QUANDO O OBJETO ENSEJA SUA COMPREENSÃO NO TERRITÓRIO.

MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI / EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas) / Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho. Campus de Rosana (UNESP)

cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br / eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com

RESUMEN Os bens ferroviários poderiam ser interpretados como "documentos materiais no território da operação pelo transporte ferroviário" e também testemunhos da história da industrialização do Estado de São Paulo. A ferrovia é parte de um complexo produtivo territorial que interrelaciona a cafeicultura, a agricultura de alimentos, o fluxo de capital, a mão-de-obra e o comércio. Contudo, a estrada de ferro não transportava apenas carga, transportava também pessoas. Portanto, falar de vestígios ferroviários é considerar que sua existência material está relacionada ao processo capitalista de industrialização que se expande no território.

A Estrada de Ferro Funilense, objeto deste artigo, é exemplo desta intrínseca relação entre a implantação da malha ferroviária na região de Campinas, a colonização do interior do estado a partir de mão de obra europeia e a expansão da cultura cafeeira para o Oeste Paulista. Inaugurada em 1899, foi incorporada em 1924 pela Companhia de Estradas de Ferro Sorocabana. Na década de 1950 foi perdendo seu papel como vetor de transporte de carga e passageiros, sendo desativada em 1960.

A política federal de expansão dos transportes rodoviários nos anos 50 provocou alterações profundas no perfil das cidades cortadas pela estrada de ferro. Entretanto, hoje é possível reconhecer uma semelhança nas dinâmicas de constituição física dos territórios, do tecido social e de expansão das cidades, que se entrelaçam em vários âmbitos, de forma complexa e diacrônica e se assemelham na variedade de suas referências culturais (materiais e imateriais).

Para a identificação e seleção dos remanescentes dispersos ao longo da ferrovia foi necessário considerar os novos modos de vida da população e admitir a existência de outras formas de valorização e reconhecimento. Para tanto, optou-se pelo emprego de geotecnologias, as quais permitem o acúmulo de registros históricos e espaciais sobre vestígios industriais, o monitoramento dos processos de intervenção, valorações e análises espaço-temporais sobre os bens culturais.

PALAVRAS-CHAVE: patrimônio ferroviário, história, memória, território, preservação

Introdução

No inicio do século XX, a expansão das ferrovias em São Paulo tinha alcançado mais de 6 mil quilômetros, sendo 400 quilômetros em direção ao interior, atingindo metade do estado,[1] em boa parte movido pela expansão do cultivo agrícola – o café em São Paulo depois de 1850, mas também o açúcar e o algodão, entre 1870 e 1890. A busca por mão-de-obra disponível para o trabalho agrícola, a pressão social pelo fim da escravidão e o aumento de fluxo imigratório no mundo havia permitido o surgimento de novos regimes de trabalho.[2] Os próprios cafeicultores promoviam indiretamente a imigração, com infraestrutura de apoio aos imigrantes, estimulando ações da administração pública como a criação de núcleos coloniais ou a concessão de passagens ferroviárias gratuitas aos imigrantes - como fez a Companhia Paulista.[3]

A própria construção das estradas de ferro ou exploração das concessões públicas havia se tornado uma atividade lucrativa nas últimas décadas do século XIX, antes que as atividades industriais de transformação (como a indústria têxtil) ganhassem mais força no inicio do século XX. A administração pública paulista estabeleceu políticas convergentes entre a expansão ferroviária e a colonização nas primeiras décadas – demonstradas pelas finalidades da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1892-1927).[4] Esta sinergia entre atividade agroindustrial e as infraestruturas de transporte (rodagem, fluvial, ferroviária e portuária) pode ser identificada em vários mapas de viação da época e fundamentou explicações consistentes sobre a natureza do sistema econômico vigente no Brasil.[5]

Como apreender o funcionamento histórico das ferrovias, a constituição como sistema de transportes e as sinergias com atividades industriais ou formações urbanas? Buscou-se aqui a

---

1 Cf. Eduardo R. Oliveira,"Eletrificação em empresas ferroviárias paulistas: aspectos da tecnologia e da industrialização em São Paulo (1902-1937)", em Horacio Capel, Vicente Casals y Domingo Cuellar (Org.) *La eletricidad enl as redes ferroviarias y la vida urbana*: *Europa Y America (siglos XIX-XX)*. Madrid: 2012, pp. 188-201.

2 Paulo Cesar Gonçalvez, *Mercadores de Braços: Riqueza e Acumulação na organização da emigração europeia para o novo mundo,* (Tese de doutoramento), São Paulo: FFLCH/USP, 2008, 519p.

3 Regina Maria d'Aquino Fonseca Gadelha, "A Lei de Terras (1850) e a abolição da escravidão: capitalismo e força de trabalho no Brasil do século XX", em *Revista História*, São Paulo. 120, p. 153-162, jan/jul. 1989. Odair Cruz Paiva. "Política de colonização em São Paulo (1890-1945): núcleos coloniais e áreas de colonização", em *Sociedade em Debate*, 14(2): 35-53, jul-dez/2008. Adolpho A. Pinto, *Historia da viação pública de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de Sao Paulo, 1977, 320p.

4 Sidney Piochi Bernardini, *Construindo infraestrutura, planejando territórios*: *A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926,* (tese Doutoramento), São Paulo: FFLCH/USP, 2007, 548 p. Lucas Mariani Corrêa, *A Sorocabana Railway Company: a relação de uma empresa ferroviária privada com as diretrizes governamentais (1907-1919)*, (Dissertacão de Mestrado em história), Assis: FCL/UNESP, 2014, 137 p.

5 Wilson Cano, *Raízes da industrialização em São Paulo*, São Paulo: Hucitec, 1990, 318p.

atuação metodológica sobre estes registros a partir dos conceitos de "arqueologia industrial". A expressão surgiu nos anos 1950 e difundiu-se nos anos 1970, junto às críticas e divergências, principalmente quanto à cronologia da industrialização em cada país. Numa posição mais atual, Marilyn Palmer[6] entende que o objetivo da arqueologia industrial é o registro de artefatos e estruturas com a finalidade de esclarecer o contexto passado das pessoas no trabalho. Num sentido mais amplo, Palmer fala em sociedade industrial e arqueologia da industrialização, o que vai além dos espaços de trabalho *stricto sensu*, incluindo também os espaços de moradia, de lazer, de educação, paisagens, etc. Ela defende uma perspectiva antropológica segundo a qual a finalidade da arqueologia industrial é conhecer o comportamento humano e suas mudanças por meio da criação da cultura material (relativa à industrialização no período histórico contemporâneo).[7] Focar no patrimônio industrial significa identificar e preservar uma temporalidade específica do trabalho humano (de longa ou curta duração).

Tais considerações levam ao entendimento de que se trata de perceber como o estudo dos vestígios industriais permitiria recuperar a atividade industrial no tempo e no espaço, bem como o modo particular como as pessoas trabalhavam (ou ainda trabalham) na nossa sociedade. Esta concepção dos vestígios industriais tornou-se o elemento teórico articulador dos diferentes vestígios materiais na região do oeste paulista.

O Objeto

Neste contexto histórico e teórico mais geral, a Estrada de Ferro Funilense, objeto deste artigo, é exemplo da intrínseca relação entre a implantação da malha ferroviária na região de Campinas, a colonização do interior do estado a partir de mão de obra europeia e a expansão da cultura cafeeira para o Oeste Paulista. Inaugurada em 1899, foi incorporada em 1921 pela Estrada de Ferro Sorocabana – que havia se tornado empresa publica há dois anos. Na década de 1950 foi perdendo seu papel como vetor de transporte de carga e passageiros, sendo desativada em 1960 e, em seguida, erradicada.

A ferrovia foi implantada para escoar a produção da Usina Ester, indústria construída a partir de um alambique de aguardente existente na região do Funil, fundada em 1903, após a compra e incorporação de três outras fazendas da região e da criação de uma sociedade entre os irmãos José Paulino, Arthur e Sidrack Nogueira, Paulo de Almeida Nogueira e Antônio Carlos da Silva Telles, que para transformá-la em uma grande indústria empreenderam a construção da estrada de ferro, denominada *Companhia Carril Agrícola Funilense* – que permitiria o rápido acesso aos centros urbanos existentes e o deslocamento entre os *Núcleos Coloniais Campos Salles* e do *Conchal*, onde foi assentada a população europeia que imigrou em busca de trabalho, a partir de um projeto de desenvolvimento e de povoamento da região.

---

6 Montserrat Palmer, The Archaeology of industrialization, Em: Graeme Baker, *Companion Encyclopedia of Archaeology*.London: Routledge, 1999, V.2., p.11-61.

7 *Ibid.*

A ocupação da região do Funil, como era conhecida, por sua vez, expressa o modelo de empreendimento em que se transformou a compra de terras e a implementação de melhorias visando a produção e expansão do território. Através de ligações familiares, financeiras e políticas entre os setores privado e público, unem-se ideias, capital e aparato legal. Num contexto mais amplo, o objetivo era sanar a crise no setor agrícola, principalmente cafeeiro, trazendo para São Paulo a industrialização e mudanças nos investimentos econômicos e tecnológicos.

A formação das cidades e distritos interligados pela linha da Estrada de Ferro Funilense contou com o protagonismo da família Nogueira entre os séculos XIX e XX. A família, pioneira na ocupação da região[8], construiu um forte vínculo com as estruturas de poder na província de São Paulo, formando um dos principais grupos econômicos vinculados à produção de café e cana de açúcar.[9]

No início do século XX, a expansão dos núcleos coloniais na Província de São Paulo foi parte de um amplo projeto de incentivo à imigração europeia que se implementou a partir de duas metas principais: como meio eficiente de suprir a carência de mão de obra (para lavoura e indústria), permitindo a substituição do trabalho escravo e, como forma de promover o povoamento do interior paulista, com a fixação desses imigrantes, a partir da criação de novos núcleos populacionais ou modernização dos existentes para produção de alimentos para os centros urbanos.

Neste contexto, a família Nogueira empreendeu desde projetos de colonização, cultivos em grandes fazendas, sociedades em ferrovias e indústrias, no campo da produção, até a construção de imóveis em áreas nobres da capital, a fundação de bancos e outros investimentos financeiros, além de exercer grande influência no campo político, acadêmico, artístico, esportivo e na imprensa.[10]

Em relação ao território, foi a partir das estações implantadas ao longo da ferrovia Funilense, entre outros fatores, que se constituiu uma rede de novas cidades no interior paulista. Várias cidades da Região Metropolitana de Campinas (RMC) ou mesmo bairros da própria cidade sede – Campinas - têm seus nomes relacionados a membros da família Nogueira ou à própria ferrovia, embora os trilhos não existam mais[11].

---

8 Celso Maria de Mello Pupo, *Campinas, Município do Império*, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1983, 367 p.

9 Fabrício Piacente, Pedro Ramos, "Família Nogueira: Do acesso à terra no Regime de Sesmarias à produtores e comerciantes de café e de açúcar em Campinas/SP", em *Congresso Latinoamericano de Historia Económica*, 2010, p.1-21.

10 Fernando Atique, "Arquitetura e Cotidiano no empreendimento agroindutrial: a formação do espaço operário na Usina Ester", em *Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, v. 7, n. 1, 2000.

11 Maria Cristina da Silva Schicchi, "A Usina Ester (Cosmópolis – SP) e seu território – Interpretação de uma paisagem", em *Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.* Porto Alegre: ANPARQ, 2016, p.1-21. Disponível em: https://enanparq2016.files.wordpress.

A Usina Ester, o patrimônio maior da família e ainda em funcionamento, é constituída por um complexo conjunto de bens patrimoniais composto por uma grande indústria produtora de açúcar e álcool, que ainda guarda remanescentes, tais como: parte das construções das colônias operárias, objetos e equipamentos relacionados à estrada de ferro e uma área cultivada que ainda corresponde ao território das antigas fazendas.

Da mesma forma, os povoados e vilas fundados a partir da expansão da estrada de ferro Funilense originaram distritos e municípios no interior do estado de São Paulo, como as cidades de Paulínia, Cosmópolis (Fig.1), Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Conchal e o Distrito de Martinho Prado Júnior, em Mogi Guaçu.

No percurso da linha da Funilense, desde 1912,[12] é possível constatar que as estações deram origem a várias cidades da RMC ou bairros da própria cidade sede, cujos nomes giram em torno dos membros da família Nogueira ou de pessoas relacionadas à ferrovia (Fig.2), tais como: Estação Barão Geraldo, Estação José Paulino, Chave João Aranha, Estação Usina Ester, Estação Barão Geraldo, Estação Artur Nogueira, Estação Engenheiro Coelho, ou das cidades: Cosmópolis, Artur Nogueira, Paulínia, reforçando a importância de se registrar o conjunto dos elementos referenciais deixados pela ferrovia em sua passagem pelas cidades.

Transformações no Território

A política federal de expansão dos transportes rodoviários, a partir dos anos 1950, provocou alterações profundas no perfil das cidades cortadas pela estrada de ferro que formam hoje a Região Metropolitana de Campinas,[13] cuja cidade sede é Campinas, que foi o mais importante núcleo do complexo cafeeiro paulista. A abertura das rodovias, Anhanguera nos anos 1950 e dos Bandeirantes no final dos anos 1970, transformou o desenvolvimento da região. Um processo de desconcentração industrial realizado no Estado de São Paulo, segundo Baeninger[14], fez com que a região passasse a receber grandes contingentes migratórios. Inicia-se a expansão generalizada da urbanização a partir de investimentos em transporte e mobilidade pelo poder público. A partir da cidade sede, se consolidam 7 vetores de expansão, conformados por rodovias e grandes equipamentos de lazer e comércio, que induziram a localização de grandes empreendimentos

com/2016/09/s29-05-schicchi-m.pdf [data de consulta: 30/09/2016].

12 Kelly Baldini, *Núcleo Colonial Campos Salles: um estudo de caso sobre a dinâmica das relações bairro rural – cidades,* Campinas: Dissertação/Unicamp, 2010, 195p.

13 A Região Metropolitana de Campinas (RMC) é composta por 20 municípios, a saber: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia.

14 Rosana A. Baeninger, "População em Movimento", Em: R. Fonseca; A. M. Q. Davanzo; R. M. C. Negreiros (orgs.) *Livro Verde: Desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas*, Campinas: UNICAMP, IE, 2002.

habitacionais os quais, por sua vez, configuraram o que se denominou de "cidade difusa"[15]. Assim, o processo lento de formação característico da região até o final do século XIX, que se rompeu com a difusão dos núcleos coloniais e a aparição de novos cenários e territórios urbanos, transforma-se novamente a partir de uma dispersão das atividades econômicas, gerando diferenças marcantes entre os municípios.

Entretanto, do ponto de vista cultural e do modo de vida, hoje é possível reconhecer uma semelhança nas dinâmicas de constituição física, no tecido social e na forma de apropriação do território. Em especial, no vetor 3, formado a partir do percurso da Funilense, os processos de transformação tanto econômicos como sociais se entrelaçam em vários âmbitos, de forma complexa e diacrônica e se assemelham na constituição de uma variedade de referências culturais (materiais e imateriais).

Identificação dos Remanescentes Ferroviários

Para a identificação e seleção dos remanescentes ao longo da ferrovia foi necessário considerar os novos modos de vida da população e admitir a existência de outras formas de valorização e reconhecimento, de maneira a enquadrar aspectos culturais diversos e remanescentes dispersos no território. Um objeto cuja natureza histórico-espacial é marcante, como é o caso da E. F. Funilense, enseja estratégias teórico-metodológicas igualmente específicas. Para tanto, optou-se pelo emprego de geotecnologias, as quais permitem o acúmulo de registros históricos e espaciais sobre vestígios industriais, o monitoramento dos processos de intervenção, valorações e análises espaço-temporais sobre os bens culturais protegidos.

Isto envolveu a coleta de vestígios representativos da cultura material ferroviária para a construção de um banco de dados a ser utilizado num Sistema de Informações Geográficas (SIG). Iniciou-se com a definição de modelos de inventário do edificado e de bens móveis. Em seguida, procedeu-se à busca e consulta de documentação ou cartografia histórica para obtenção de dados e logo, executaram-se a identificação e o mapeamento dos elementos de cultura material. Na etapa seguinte, houve um esforço de conjugação da base de registros arqueológicos (cujo SIG básico já foi constituído), o estabelecimento de níveis estratigráficos (como camadas temporais de elementos materiais) e interpretação técnica, econômica, social e territorial. Para a análise e monitoramento dos processos de intervenção agregaram-se as demais informações, constituindo uma camada espaço-temporal própria, complementada por coleta e inserção de informações espaciais diversas.

Numa escala mais local, consideraram-se os elementos ferroviários (edificações de operação, sinalização, obras de arte e linha). O percurso diacrônico da ferrovia no território originário dos sucessivos núcleos formados demonstra o potencial que a linha (inexistente) tem ainda hoje

15 Aqui concebida como aquela que conta com todos os elementos da cidade, porém, separados funcionalmente, segregados socialmente e unidos por estradas e vias de transporte privado.

para compreender-se o nexo entre eles e a Usina Ester, matriz do vetor de expansão 3 da RMC.

Porém, a partir das estações (existentes ou não) é que foi possível estabelecer vínculos, desta vez em sincronia, entre várias referências culturais (construídas ou não) de cada um dos atuais municípios. Entre os exemplares construídos simultaneamente, destacam-se as fazendas que deram origem aos territórios, casas de guarda, paradas, caixas d'água, mastros para sinalização, vias sobrepostas ao traçado da antiga linha, igrejas (evangélicas, católicas e luteranas), capelas, pontes sobre os principais rios da região, oficinas da ferrovia, moradias de ferroviários, escolas e centros sociais comunitários de imigrantes de distintos países (Fig.4), casarões urbanos e construções e equipamentos das antigas colônias (residências, oficinas de ferramentas agrícolas, armazéns, barracões, farmácias, salas de aula) ainda existentes.

As cidades ao longo dos trilhos da Funilense, que antes formavam parte de um território contínuo, foram se desmembrando e ganhando autonomia a partir dos anos 1940, processo que se intensificou nos anos 1970, após a implantação das rodovias. Neste período, 60% do crescimento absoluto da população metropolitana era fruto da migração. A intensidade deste processo foi tal que, nos anos 90, no conjunto formado pelos municípios de Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Holambra e Pedreira, a migração representou 70% do crescimento absoluto.[16] Tal processo foi acompanhado de outro, o de emancipação e desmembramento de vários municípios, como os de Engenheiro Coelho, Holambra e Hortolândia em 1991 e a anexação de Morungaba em 2014.

Ainda na escala territorial, há de se considerar os elementos históricos que podem ser mapeados e associados à temporalidade da ferrovia. No caso das cidades da RMC, o problema principal a destacar quanto à delimitação dos territórios e identificação e seleção dos bens culturais é que ao considerar-se o deslocamento de população em função de mudanças no modo de vida, deve-se admitir a existência de outras formas de valorização e reconhecimento pela população. O duplo padrão de urbanização dado, por um lado, pelo adensamento e a concentração populacional em grandes e médias aglomerações e, por outro, pela extensão da urbanização sobre amplos espaços regionais, altera as relações e o modo de vida nestas cidades, bem como a noção de pertencimento e as relações de identidade social.[17] Desta forma, um dos procedimentos a ser realizado é a recuperação das marcas no território. Como marcas no território, entendem-se

16 Prefeitura Municipal de Campinas, Secretaria de Habitação, "Plano Municipal de Habitação de Interesse Social" (PMHIS). Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2011, 487 p. Disponível em: http://www.campinas.sp.gov.br/governo/habitacao/plano-habitacao.php [data de consulta: 20/02/205].

17 Roberto Luís Monte-Mor, "A questão urbana e o planejamento no Brasil contemporâneo"em Célio Campolina Diniz; Mauro Borges Lemos (Org.), *Economia e território*, Belo Horizonte: UFMG, 2005, p.436 apud Beatriz Ribeiro Soares; Nágela Aparecida Melo, "Cidades médias e pequenas: reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais",em *Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso,* Salvador: SEI, 2010, p.231. Disponível em: http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/cidades%20m%C3%A9dias%20e%20pequenas%20teorias,%20conceitos%20e%20estudos%20de%20caso.pdf [Data de consulta: 25/06/2014].

os vestígios materiais e imateriais ao longo a ferrovia, que permitem identificar as atividades socioeconômicas e as transformações decorrentes de programas, projetos e políticas públicas, que explicitam as formas de apropriação, neste caso, dos territórios. Esses aspectos reforçam a importância de operar aproximações entre as formas de identificação, valorização e gestão dos bens em diferentes contextos, uma vez que boa parte das questões relacionadas à identidade e autenticidade do patrimônio ferroviário implica discutir questões presentes em mais de uma cidade; identificar as formas de operar e intervir sobre o território e os instrumentos criados em várias instâncias de gestão; a necessidade de novos critérios de valorização que incluam a participação de diferentes agentes envolvidos e um exame crítico dos instrumentos tradicionais de identificação[18].

Outro procedimento a ser considerado é a conjunção entre diacronia-sincronia, fundamental para a compreensão que se quer do território, por revelar

> *(...) características do processo de apropriação, dominação e produção do território assim como as relações de poder, as identidades simbólicas culturais (traços comuns), as contradições, as desigualdades (ritmos lentos e rápidos), as diferenças, as mudanças (descontinuidades), as permanências (continuidades), as redes de circulação, de comunicação e a natureza interior e exterior ao homem como ser genérico (biológica e socialmente).*[19]

Esta conjunção, nos termos de uma pesquisa arqueológica, implica considerar as diferentes temporalidades associadas aos vestígios materiais – como camadas estratigráficas. Neste sentido, a produção do território pode também ser registrada na implementação dos meios de transporte, seja na escala mais local (os espaços de trabalho) ou regional (as infraestruturas necessárias à operação), associada a outras formas históricas de produção ou interação com a natureza física. Também aproxima os conceitos de território e paisagem, na medida em que se entenda o território como o resultado das territorialidades efetivadas pelos homens e a paisagem como "campo de visibilidade e de significação" individual e sociocultural.[20]

Um estudo de valorização da paisagem pressupõe o deslocamento da atenção do objeto externo

---

18 Maria Cristina da Silva Schicchi, "The Cultural Heritage of Medium and Small-sized Cities: A New Approach to Metropolitan Transformations in São Paulo, Brazil", In *Traditional Dwellings and Settlements Review* International Association for the Study of Traditional Environments (IASTE)c/o Center for Environmental Design Research, Vol XXVIII, nº1, Berkeley, 2015, p.21-34. Disponível em: http://iaste.berkeley.edu/iaste/wp-content/uploads/2012/09/2016/05/Schicchi_27.1_TDSR.pdf [data de consulta: 25/09/2016].

19 Marcos Aurelio Saquet, "Por uma abordagem territorial", In Marcos Aurelio Saquet; Eliseu Saverio Sposito (Orgs.) *Territórios e Territorialidades. Teorias, processos e conflitos*, Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, p.69.

20 Luiz Otávio Cabral; Maria Dolores Buss, "A paisagem como campo de visibilidade e significação: um estudo de caso",em *Revista Espaço e* Cultura, n. 13, janeiro-junho, 2002, pp.47-48.

para os fenômenos que ocorrem com os sujeitos que a vivenciam. Na relação entre o patrimônio ferroviário e a formação de paisagens pode-se identificar trajetórias de vida e marcos com significados simbólicos. Os objetos também se revelam suportes e extensões da identidade. São, no sentido mais amplo, referências culturais, as quais, segundo Londres,[21] permitem dirigir o olhar para representações que configuram uma identidade da região para seus habitantes, as quais remetem à paisagem, às edificações e objetos, aos fazeres, saberes, às crenças, hábitos, etc. Não constituem, portanto, objetos considerados em si mesmos, nem apreender referências significa armazenar bens ou informações. Um inventário de referências culturais - se realizado por método arqueológico e de análise histórico-espacial - contribui para a delimitação da paisagem, que envolve a identificação de aspectos materiais e imateriais, definidos a partir da subjetividade do observador e referidos aos objetos concretos[22]. Neste sentido, a identificação de referências culturais complementa e está contida na de paisagem cultural. Associada ao conceito de território permite estabelecer distintos recortes do espaço que se diferenciam por terem uma mesma matriz cultural e ambiental, onde o meio físico também determinou grande parte de suas identidades culturais. A partir desses recortes e do processo de construção histórica é possível reconhecer e definir os elementos patrimoniais e as estruturas territoriais remanescentes da ferrovia, em que o território como um todo constituiria em si um objeto patrimonial, mais completo e complexo que a soma dos diferentes bens patrimoniais presentes em cada município.

Considerações Finais

As tensões provocadas pelos novos arranjos metropolitanos induziram transformações na configuração dos núcleos tradicionais, principalmente após a emancipação de novos núcleos. Diante da ausência de integração entre as políticas de intervenção territoriais, prevalecem quase sempre distintas políticas locais e ações setoriais em relação ao patrimônio, já que a componente cultural está ausente ou raramente aparece na discussão de planos e programas na escala regional.

Esse contexto afeta diretamente tanto o registro de vestígios quanto a preservação do patrimônio ferroviário que, por sua natureza, não pode ser abordado senão a partir de sua inserção no território e que, ao final, conforma paisagens variadas: a dos elementos definidos pela linha e pelos remanescentes construídos, a dos núcleos e cidades, a das novas territorialidades formadas a partir das transformações no cotidiano, nos diversos momentos. O registro das

---

21 Maria Cecília Londres, "Referências Culturais: Base para uma novas políticas de patrimônio", em *Inventário Nacional de Referências Culturais,* IPHAN, Departamento de Identificação e Documentação, Brasilia: IPHAN/MinC, 2000, p.13. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_do_INRC.pdf [data de consulta: 20/08/2015]

22 Augustin Berque, "Paysage-empreinte, paysage-matrice: éléments de problématique pour une géographie culturelle", em*l'EspaceGéographique*, v.12, n.1, 1984 apud Rafael Winter Ribeiro. *Paisagem Cultural e Patrimônio*, Pesquisa e Documentação do IPHAN, Rio de Janeiro: IPHAN, 2007, 152 p.

camadas temporais da expansão ferroviária e suas eventuais interações com outros processos sociais (econômicos, sociais e políticos) permite, inclusive, reavaliar os instrumentos e formas de preservação, em geral, desassociados das dinâmicas urbanas e dos instrumentos urbanísticos.

Por outro lado, se o conjunto Usina Ester + ferrovia Funilense é exemplar para o entendimento das formas de ocupação da região e da paisagem formada, ele não é o único a apresentar tais características. É possível reconhecer uma semelhança nos processos de constituição física dos territórios nos outros seis vetores da região, que igualmente interligam municípios, desde o tecido social e as dinâmicas das cidades (deslocamentos, desmembramentos, anexações) até a variedade de referências culturais (materiais e imateriais) que se entrelaçam em vários âmbitos, de forma complexa e diacrônica.

Agradecimentos

Agradecemos ao CNPq (MCTI/CNPQ/Universal 444663/2014-2 e Bolsa Produtividade Pesquisa 2015) e à FAPESP (Auxílio Pesquisa 2012/11259-2) pelos apoios financeiros ao desenvolvimento das respectivas pesquisas.

Agradecemos também à historiadora Ana Laura Evangelista pelo apoio no levantamento e elaboração dos dados para este artigo.

MESA Nº 15

Operaciones y equipamientos de salubridad urbana en la modernizacion de la ciudad latinoamericana

COORDINADORES

CLAUDIO GALENO-IBACETA

cgaleno@ucn.cl

Escuela de Arquitectura/Magíster en Arquitectura, Universidad Católica del Norte (UCN), Antofagasta, Chile

ANA AMORA

aaamora@gmail.com

Faculdade e Arquitetura e Urbanismo: FAU/ Programa de Pós-Graduação em Arquitetura: PROARQ, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Brasil

A SAÚDE E A CIDADE: FLORIANÓPOLIS DO SÉCULO XVIII AOS ANOS DE 1960.

ANA M. G. ALBANO AMORA

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura –PROARQ, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo –FAU, Universidade Federal do Rio de Janeiro –UFRJ.

aaamora@gmail.com

RESUMEN: Trata-se da apresentação da leitura da construção da Florianópolis, capital de Santa Catarina, Brasil, entre o século XVIII e a década de 1960, por meio de se pensar a história da cidade e a história urbana a partir da saúde: do desenvolvimento de suas políticas; da criação das suas instituições; da construção das suas edificações e sua inscrição no espaço, bem como das representações acerca da concepção de cidade presente no campo. Em inventário do patrimônio da saúde realizado nesta cidade, confirmou-se uma relação entre as instituições e a expansão da cidade, estabelecendo-se marcos temporais.

No primeiro período - século XVIII e início do século XIX foram construídos prédios na periferia imediata do centro em área elevada, congregando a função de atendimento aos enfermos às funções de caridade e de defesa da cidade. Em seguida, o Império participa com o exemplar do Hospital Militar.

No terceiro - Primeira República - ocorreu a implantação de asilos para a população de rua, vista como disseminadora de moléstias. Como parte da política sanitária edificou-se, entre 1921 e 1924, em área criada pela construção da avenida do saneamento, a Hercílio Luz, edificações ligadas ao atendimento e ao ensino.

No quarto período, governo de Getulio Vargas, ampliou-se o território da cidade em direção à periferia, implantando-se um número significativo de instituições. Como exemplo, temos o DESP fixado no acesso insular da ponte Hercílio Luz e, na direção nordeste da cidade, hospital e asilo para menores, e, em municípios vizinhos, hospitais de isolamento. No final do período, foram erigidos prédios em altura na área central.

Entre 1945 e 1960, o crescimento urbano implicou em novas demandas. Entre essas, uma nova maternidade, próxima a área central, e postos de saúde. Finalmente, ocorreu um retorno à centralidade da função hospitalar de forma concentrada e verticalizada.

PALABRAS CLAVES: Patrimônio Cultural da Saúde; Florianópolis; História Urbana; História da Saúde; Lugares de Memória

Introdução

Ao se tentar entender a história do presente[1] observam-se conflitos entre fenômenos como a globalização e a busca da preservação das identidades, dos lugares e dos modos de vida. A valorização da história, fatos, lugares e valores com o objetivo de conservar a memória foi encaminhada, principalmente após 1960, por organismos nacionais e internacionais e consolidou o conceito de patrimônio cultural, o que se seguiu de iniciativas, no último quartel do século XX, direcionadas à proteção de bens materiais e imateriais.

Mais recentemente, observou-se um movimento no campo da saúde, com a pesquisa sobre os processos históricos, sociais e políticos institucionais nesta área, objetivando construir uma história própria e resguardar sua memória. Esse conhecimento específico consolidou políticas cooperativas, interinstitucionais e multidisciplinares, direcionadas a salvaguarda do patrimônio cultural da saúde, culminando com a implementação pela Fundação Oswaldo Cruz, em 2007, de um inventário do patrimônio cultural da saúde[2], com o objetivo de identificar instituições e edificações, bem como seus acervos documentais.

Com a intenção de contribuir para essa discussão, buscou-se nesta comunicação tecer relações acerca da cidade, sua história e a saúde, a partir das fontes encontradas durante o inventário acima descrito, especificamente aquele realizado em Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, no sul do Brasil, cidade erigida parte em território insular e em área continental.

Nesse sentido, estabeleceram-se referenciais para análise, pois se considera a existência de diversas formas de se estudar as cidades e o urbano em tempo pretérito[3], entre elas está a ideia de se pensar a história da cidade e a história urbana a partir da saúde: do desenvolvimento de suas políticas; da criação das suas instituições; da construção das suas edificações e sua inscrição no espaço, bem como das representações acerca da concepção de cidade presente no campo. Longe de se ter pretensão conclusiva, buscou-se uma reflexão sobre o tema, considerando-se que pensar a cidade a partir desta perspectiva pressupõe a interdisciplinaridade, observando temas como o lugar, a saúde e a história, bem como suas inter-relações.

---

1 SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia. Hucitec: São Paulo, 1988.

2 O projeto "Inventário Nacional do Patrimônio Cultural da Saúde" é parte de um conjunto de ações definidas pela Rede Latino-Americana de História e Patrimônio Cultural da Saúde, criada em 2005. Tal iniciativa congrega paises da América Latina e Caribe e tem por objetivo implementar projetos de cooperação técnico-científica voltados para a identificação, preservação, valorização e divulgação do patrimônio cultural da saúde.

3 BRESCIANI, Maria Stella. Permanência e ruptura no estudo das cidades. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (Org.). Cidade e história, modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador, UFBA/ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; Anpur, 1992.

A primeira dessas relações refere-se à articulação da saúde com o lugar, envolvendo áreas como a geografia, a sociologia, o estudo das políticas de saúde, a saúde pública e a epidemiologia[4].

Outra relação já consagrada é aquela entre a *Saúde* e *História*. A história da saúde se constituiu como campo disciplinar, desenvolvendo referenciais históricos de análise e formação do campo, que se instituiu creditando valor ao seu patrimônio. No Brasil, a Casa de Oswaldo Cruz, unidade da Fundação Oswaldo Cruz, se dedica há mais de 20 anos à pesquisa na área e tem na revista *História, Ciência, Saúde, Manguinhos* seu principal veículo.

A vinculação da *História* e o *Lugar* também é um ponto para análise particularmente importante no caso do estudo do patrimônio cultural da saúde e sua inserção na cidade. Esta articulação se dá tanto no campo da *História* como no da *Arquitetura e Urbanismo*. No primeiro caso encontramos na obra de Pierre Nora - (1984/1993) *Les lieux de mémoire* - um suporte para esta discussão. Este autor remete-se a atribuição de valor a um lugar transformando-o em símbolo, como "lugar de memória", concebido como um ponto em torno do qual se cristaliza uma parte da memória nacional[5].

Na *Arquitetura e do Urbanismo* o lugar e sua historicidade têm sido discutida a partir de meados dos anos 1950, com a revisão crítica do movimento moderno e da *Carta de Atenas*[6] e com os resultados das intervenções em centros históricos, em especial das cidades europeias. Nesse sentido, foram propostas soluções como as que estão estabelecidas na *Carta de Veneza* (1964) e na posterior *Declaração de Amsterdan* (1975). A nova visão patrimonial implicou na consideração dos conjuntos urbanos e rurais, da vida e da cultura que lhes animavam, e pôs em cheque a concepção de que deveriam ser salvaguardados apenas os "*testemunhos preciosos do passado (...)*"[7]. Assim, contemplaram-se arquiteturas mais singelas, com a preservação do patrimônio articulada ao planejamento urbano e regional e às políticas de intervenção no território.

Por outro lado, arquitetos e urbanistas contribuíram para o estabelecimento de uma forma de ver a cidade com ênfase sobre no lugar e sua história. Vittorio Gregotti[8] concorreu com sua ideia de lugar antropogeográfico, que indicava um ambiente modificado pelo trabalho ou pela presença do homem, onde a paisagem e sua percepção são vista como construídas historicamente. Já Aldo Rossi[9] apresenta a cidade como *locus* memória coletiva do povo, ligada a fatos e a lugares. Estes autores, apesar de uma concepção contextualista, posteriormente questionada, abriram espaço para um novo olhar sobre a cidade.

---

4 Na década de 1990, o lançamento da revista "Health and Place" foi um marco significativo que colocou a saúde no lugar. Este periódico teve como base os aportes da geografia cultural.

5 ENDERS, Armelle. Les lieux de mémoire, dez anos depois. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 6, n. 11, 1993, p. 128-137. Disponível em: http://www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/119.pdf. Acesso em: 10/01/2008.

6 Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf. Acesso em: 09/2008.

7 Referente ao patrimônio histórico das cidades na Carta de Atenas (op.cit. p.25).

8 GREGOTTI, Vittorio. Território da arquitetura. São Paulo: Editora Perspectiva, 2004.

9 ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. São Paulo: Ed. Martins Fontes 1995.

Outras contribuições, entre elas as de Michel Foucault[10] e Richard Sennett[11], foram significativas para o entendimento das relações de poder na construção do espaço,[12] e da relação entre as ideias sobre o corpo e seu funcionamento com a forma das cidades.

Como destaque a descoberta do médico britânico William Harvey, com sua obra *De motu cordis* (1628), sobre a circulação do sangue, revolucionando a compreensão do corpo e a difusão do modelo de mobilidade, que influenciou na abertura do tecido urbano à circulação e aeração. Outro médico, Thomas Sydenham (1624-1689), buscou na obra de Hipocrates a explicação para as epidemias recorrentes na região de Londres, vinculando certas patologias ao ambiente e dando origem ao *Higienismo*, com intervenções nas antigas estruturas urbanas.

O patrimônio cultural da saúde em Florianópolis

Florianópolis[13]presta-se como ensaio e estudo de caso, para observação de como a saúde orientou a ação sobre a cidade. A partir da pesquisa realizada, verificou-se uma relação entre a criação das instituições de saúde e o desenvolvimento urbano, com as inserções de edificações de tipologias funcionais e formais diferenciadas, respondendo aos diferentes modos de lidar com as enfermidades.

Deve-se entender que ocorrem formas de intervenção sobre as cidades que antecedem o *Planejamento Urbano e Territorial*. Esta ideia, articulada às políticas sociais e econômicas estatais, direcionadas a compor e organizar o espaço, objetivando conter as desigualdades não deve ser transposta para o passado sem mediações. Porém, não podemos negar a existência de formas pretéritas fundamentais para o desenho sócio-espacial das cidades.

Entre essas ações pretéritas elencamos as contribuições do campo da saúde. Os governos municipais e estaduais influenciados pela higiene e pela saúde buscaram dar condições de vida à população, equipar e organizar as áreas citadinas, intervindo nas áreas centrais, edificando instituições de saúde e assistência, com o intuito de melhorar os quadros epidêmicos

10 FOUCAULT, Michel: Microfisica do poder. Rio de Janeiro: Editora Graal, 1979; A história da Loucura na idade clássica. São Paulo: Perspectiva, 1997; O nascimento da clinica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001; Vigiar e punir: história da violência nas prisões. Petrópolis: Editora Vozes, 2001.

11 SENNETT, Richard. Carne e pedra, o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: Editora Record, 2005.

12 NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. Companhia das Letras, SP, 2006.

13 Anteriormente Vila de Nossa Senhora do Desterro, foi elevada a cidade em 24/02/1823. Em 1891, por ocasião das insurreições ocasionadas pela deposição do presidente e ascensão ao poder sem eleições do vice Floriano Peixoto, houve conflitos na cidade, contidos violentamente pelos simpatizantes de Floriano, que denominaram a capital em sua homenagem.

e endêmicos, com significativos impactos sobre as populações e seus modos de vida. Esses processos contribuíram para modelar a malha urbana e definir os vetores de crescimento da cidade.

Dessa forma, buscou-se entender o surgimento da implantação das instituições de saúde não como acessório ao crescimento da cidade e da região, mas como parte fundamental desse processo.

Período Colonial

No século XVIII a política territorial ultramarina portuguesa impôs a defesa e garantia da porção sul da América, para tal foi necessário o povoamento e a implantação de melhorias. A chegada do Brigadeiro Silva Paes, em 1738, marcou um momento de desenvolvimento da então vila de Nossa Senhora do Desterro, buscando-se equipá-la e melhorar a sua aparência. Elevou-se Santa Catarina à categoria de Capitania, construiu-se uma igreja matriz, iniciaram-se as obras da Casa de Governo e do sistema de defesa composto por quatro fortalezas[14]. Segundo o médico e historiador Oswaldo Cabral[15], já desde as primeiras intervenções feitas, visou-se a melhoria das condições de higiene da população e da aparência da cidade.

As fortalezas cumpriram um papel de lugares destinados à quarentena dos acometidos por moléstias contagiosas. Isso pode ser confirmado pelos trabalhos arqueológicos realizados pelo IPHAN, nos quais se encontraram indivíduos enterrados junto a seus pertences, o que comprovaria essa causa da morte. Nesse momento, foi ainda construído, pela Irmandade Senhor de Jesus dos Passos, o primeiro hospital da cidade - o Hospital de Caridade - com o objetivo de acolhimento dos mais necessitados.

No principio dos novecentos, buscou-se imprimir nova feição à cidade. Em 1812, iniciou-se o processo a demarcação e tombo da meia légua de terra quadrada para o Rocio e Patrimônio da Vila. As edificações destinadas à saúde localizaram-se na periferia imediata da centralidade, em área elevada –o Hospital– e mais distantes – os fortes. A doença e os doentes, excetuando os mais abastados, tratados no próprio domicilio, deveriam localizar-se afastados das demais funções urbanas.

---

14 CABRAL, Oswaldo Rodrigues: Nossa Senhora do Desterro vol. I: Notícia. Florianópolis: Lunardelli, 1979; Nossa Senhora do Desterro vol. II: Memória. Florianópolis: Lunardelli, 1979.

15 CABRAL, op.cit. Vale considerar a visão higienista do autor, que tem uma mirada ao passado contaminada por uma concepção reformadora. Para tal ver: GONÇALVES, Janice. A vida através das lentes da medicina cientifica: a atuação de Oswaldo Rodrigues Cabral em Santa Catarina. In: AMORA, A. M. G. A. História da saúde em Santa Catarina: instituições e patrimônio arquitetônico (1808-1958). Barueri, SP: Minha Editora; Rio de Janeiro: Fiocruz, 2012.

Período Imperial

A ideia de impor limites à ocupação se fez presente no ano de 1831, com regras de organização das moradias e terrenos. Entre elas, a construção de cercas nas propriedades e o estabelecimento da largura das calçadas, que se mantiveram até 1844.

Na segunda metade do século XIX, Desterro passou a fazer parte do circuito agroexportador do país, fornecendo alimentos para o mercado interno. Seu porto ocupou lugar de destaque dentro da economia brasileira e sua dinâmica promoveu a acumulação, gerando estabelecimentos como agências de navegação, estaleiros e casas exportadoras. O crescimento das atividades portuárias, com a crescente exportação de farinha de mandioca, foi responsável pelo desenvolvimento e ampliação das atividades urbanas, ocasionando mudanças na paisagem da cidade como o "aparecimento de hotéis, estalagens, pensões, restaurantes, bem como do comércio ambulante de comidas que frequentava os trapiches e as ruas centrais"[16]. As edificações térreas de porta e janela da pequena vila foram paulatinamente substituídas por sobrados - com comércio no pavimento térreo e habitação no piso superior – em locais centrais relacionados às atividades portuárias. Concomitantemente, esse processo implicou no afastamento das populações mais pobres para bairros distantes.

As moradias revelavam os hábitos de seus ocupantes, da sociedade e de seus meios de lidar com o ambiente. Seus fundos voltados para a praia fechavam-se à penetração dos "miasmas", como eram chamados os odores mal cheirosos culpabilizados pelas doenças. A possibilidade de contágio por meningite, por exemplo, teria como causa os ares provenientes das igrejas, onde por tradição eram enterrados os fiéis. No caso da febre amarela, a Câmara exigia a limpeza dos quintais e ruas e postou em locais estratégicos barris de alcatrão que eram incendiados, emitindo um forte cheiro o qual deveria afugentar a contaminação. Por outro lado, concebia-se que a atmosfera nefasta fosse lançada a terra pelos ventos marítimos, espalhando enfermidades e infectando as casas e, por isso, os fundos das edificações voltados para o mar só eram abertos para dar passagem ao lixo e a excrementos, que lá eram jogados. Além deste fato, segundo Oswaldo Cabral[17], as ruas eram povoadas por toda sorte de imundice, com animais e transeuntes convivendo no mesmo espaço. Para disciplinar esses usos, o Código de Posturas, em 1888, estabeleceu horários específicos para o despejo ao mar.

Na segunda metade do século XIX, o porto adquiriu o papel de conector entre a Guerra do Paraguai - 1864 e 1870 - e a capital do país. Os navios em trânsito aportavam tanto no percurso de ida - quando recrutavam soldados para a batalha - como na volta – ao trazerem contingentes militares feridos ou acometidos por doenças no conflito. Nesse vai e vem, chegavam doenças e epidemias, o que se tornava mais grave em função das precárias condições sanitárias.

16 PEDRO, Joana Maria. Mulheres honestas e mulheres faladas: uma questão de classe. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1994, pp 25-26

17 CABRAL, op.cit.

Entre 1865 e 1869, no final da Guerra, a cidade presenciou surtos de varíola e de cólera, bem como a chegada de maior número de feridos, justificando a necessidade de um hospital em substituição à antiga enfermaria militar. Em 4 de abril de 1869, foi instituído o Hospital Militar Provisório da Vila do Desterro e extinta a Enfermaria Militar de Santa Catarina, abrigada nas dependências do Forte Santa Bárbara. Concluída apenas em 1882, a edificação localizou-se contígua ao Hospital de Caridade, em área periférica imediata ao centro e em local elevado.

A Primeira República

A Primeira República marcou a estrutura da cidade com melhorias, observando-se, entre o inicio do século XX até os anos de 1920, obras nos sucessivos governos do estado, como a instalação da força elétrica, iluminação e o saneamento.

Em 1909, foram iniciadas as obras do primeiro sistema de abastecimento de água da cidade inaugurado no ano seguinte com a criação da Inspetoria de Águas e Esgotos, bem como a concessão à *Company the State of Santa Catarina Brazil Ltd.* da implantação de redes de esgoto. Em 1914, construiu-se o forno para incineração do lixo. De 1914 a 1918, concluiu-se o serviço de saneamento e implantação da rede de esgotos.

Como eventos circunscritos à questão sanitária e de saúde foram implantados asilos. Sua identificação como patrimônio de saúde relaciona-se à trajetória dessas políticas em Santa Catarina, vinculadas a ações de assistência social para albergar a população de rua, cujas condições marginais de existência eram vistas como focos e disseminadoras de doenças. Essas instituições assistenciais foram instituídas por irmandades católicas, com a construção no governo de Vidal Ramos (1910-1914) de dois asilos, um mais central, o São Vicente de Paula, construído em 1910, e destinado às órfãs, outro, em 1911, o Asilo Irmão Joaquim edificado na periferia imediata da centralidade da época. Ambos preanunciavam um maior controle da vida social aliada a um discurso segregador. Segundo Hermetes Araújo[18], nessa representação da sociedade se identificava uma dicotomia "entre o cidadão bem cuidado, e o indivíduo mal tratado, entre o zelo e a negligência, entre o limpo e o sujo, entre o rico e o pobre" e uma insuficiência de civilização na população. Isso implicou na classificação de espaços e de indivíduos com condições de abrigar as doenças indesejáveis.

Percebe-se, assim, um processo contínuo de implantação de infraestruturas articuladas à modernização e às políticas públicas de higiene urbana, saneamento, canalização e limpeza. A esses benefícios tecnológicos somaram-se interferências nas práticas cotidianas, com a regulamentações dos espaços de habitação e as posturas urbanas.

18 ARAUJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e sáude publica em Florianópolis nos anos 20(p.102 a 113) In: BRANCHER, Ana (Org.). História de Santa Catarina: estudos contemporâneos. Florianópolis, Letras Contemporâneas, 2000.

Nos anos de 1920, já durante a gestão de Hercílio Luz, observaram-se investimentos e a implantação de novas instituições. Nesse período, ocorreu um processo de modernização da saúde pública, sua configuração como campo instituído, seu crescente poder e influência política, e o seu papel na consolidação do Estado[19]. Por outro lado, foi um momento em que ocorreram intervenções nas cidades brasileiras de cunho parcial e sanitário, adequando-as a padrões técnicos e estéticos europeus[20].

Nessa onda modernizadora, foi construída em 1922 a chamada *avenida do saneamento* - a Avenida Hercílio Luz - com impacto sobre as populações mais pobres com sua expulsão da área onde viviam de pequenos serviços, e a sua consequente migração para as fraldas dos morros e encostas próximas.

Na área nobre recém-criada, edificada com a incorporação da zona marginalizada e periférica ao núcleo da cidade, foi construído, entre 1921/1924, o Instituto Politécnico de Santa Catarina. O Instituto foi criado no bojo de uma política sanitária articulada ao ensino e abrigou os cursos de Farmácia e Odontologia. Desses anos são também o Hospital Regional (1924), a Maternidade Dr. Carlos Corrêa (1925), e o Hospital Cel. Lara Ribas (1927), todos localizados próximos ao novo espaço. É importante salientar que em 1926, com a construção da ponte Hercílio luz, ligando ilha ao continente, foi dado um passo definitivo para por fim ao isolamento da capital em relação a sua hinterlândia.

Araújo[21] relata a construção na capital catarinense de uma nova percepção sobre um quadro de saúde praticamente inalterado por anos - a presença da malária endêmica, febres e verminoses, entre elas o mal-da-terra, a ancilostomíase, que grassava mais de 90% da população do litoral catarinense. Estas moléstias deixam de ser consideradas como fatos naturais e passaram a ser vistas como ameaças a serem combatidas. Esta nova representação foi fruto de mudanças acerca da existência da doença e da pobreza, implicando na necessidade do Estado tomar a si a resolução do problema como questão social, com a ampliação da ação pública no combate às enfermidades. Assim, o médico Joaquim David Ferreira Lima, diretor dos serviços de higiene em Santa Catarina, entre as décadas de 1910 e 1920, referia-se ao quadro sanitário de um surto epidêmico de malária na região de Florianópolis como uma situação de guerra, na qual o inimigo deveria ser atacado sem piedade para se alcançar uma mudança significativa.

---

19 Segundo autores como: ARAUJO, op.cit; HOCHMAN, Gilberto. Regulando os efeitos da interdependência: sobre as relações entre saúde pública e construção do Estado (Brasil 1910-1930). Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol.6, n. 11, 1993, p. 40-61; SOBRINHO, Vivaldo de Lima. A política de saúde pública e o movimento sanitário brasileiro (1920-1950). Dissertação (Mestrado em Medicina Social)- Programa de Pós-graduação do Instituto de Medicina Social. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1981.

20 LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). Urbanismo no Brasil, 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel; FAUSP; FUPAM, 1999.

21 ARAUJO, Hermetes Reis de. A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República. São Paulo: 1989. Dissertação (Mestrado)-Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

A partir dessa época é crescente influência dos médicos na política local. Muitos deles vindos de outros estados chegaram a ocupar cargos públicos, e constituíram m grupo definidor de uma nova perspectiva de ação sobre a cidade.

Primeiro governo Vargas (1930- 1945)

Entre 1930 e 1945, foram implantadas instituições e erigido um número expressivo de edificações. As políticas de saúde desse período, decorrentes da ampliação da capacidade do Estado de intervir por todo o país, objetivavam contribuir para a construção da nação e da nacionalidade.

Nesse momento, detecta-se uma preocupação referente à questão da reestruturação das ruas centrais de Florianópolis, com seu alargamento e prolongamento, bem como o desenvolvimento de estudos e projetos para o abastecimento de água, a canalização de córregos e a preocupação com a ocupação dos morros pela população mais pobre.

As edificações de saúde localizaram-se em direção às áreas periféricas ao centro estendendo o território em sentido norte. Os serviços de saúde ganharam maior complexidade com a construção de hospitais especializados, centros de saúde e abrigos, ocorrendo ainda uma preocupação eugênica, com o atendimento às mães, crianças e escolares.

Como exemplo, o prédio do Departamento Estadual de Saúde Pública - DESP -, fixado na nova entrada de Florianópolis com acesso pela a ponte Hercílio Luz. Além deste, foram incorporados outros espaços na direção nordeste da cidade, com o Abrigo de Menores e o Hospital Nereu Ramos - destinado às doenças infecto-contagiosas. Para ali foram deslocados ainda o cemitério e a penitenciaria, excluindo-se das áreas centrais atividades espúrias não condizentes com a nova sociabilidade.

Equipamentos mais complexos e para os grupos tidos como *perigosos* foram construídos em localidades próximas na área continental, no município de São José e no atual município de São Pedro de Alcântara, como a *Colônia de Psicopatas* –atual Instituto de Psiquiatria– e a cidade hospital para hanseníase – a Colônia Santa Teresa[22]. Também foram construídos hospitais e abrigos por particulares, como a Casa de Saúde e Maternidade São Sebastião – em Florianópolis, o Hospital S. José – no município de Tijucas, e o Preventório para Filhos de Lázaros – no município de São José.

22 Inaugurada pelo próprio Presidente Getúlio Vargas, em 1941.

No final do período, edificaram-se prédios incluindo os elementos difundidos pelo movimento moderno como os pilotis no edifício do extinto IPASE – Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado[23], e que hoje abriga o INSS[24].

Período democrático, 1945 à década de 1960

A cidade cresceu implicando melhorias da sua infraestrutura de saúde, exigindo-se novas instituições e equipamentos, e a ampliação do atendimento no território insular. Na década de 1950 construiu-se a maternidade Carmela Dutra em área central, possibilitando o acesso dos habitantes do interior da Ilha por meio do transporte público. No mesmo período, foram criados postos de saúde, construídos entre 1951 e 1954 durante a gestão do prefeito e médico Paulo Fontes, responsável pela contratação do primeiro Plano Diretor.

Nos anos de 1960, com edificações hospitalares verticalizadas observou-se um retorno à centralidade. Entre 1962 e 1966, foi construído o Hospital Celso Ramos, com o uso dos cânones modernos, principalmente da cartilha corbusiana, como a planta livre, as aberturas em bandas continuas, e o tratamento de fachadas diferenciadas: a oeste com brises e a leste por meio de panos de vidro.

Considerações finais

A salvaguarda, a difusão do patrimônio da saúde e o conhecimento das intervenções urbanas a eles articulados são relevantes dentro de uma perspectiva de reconhecimento das temporalidades espacializadas, referências para a construção de identidades nas cidades contemporâneas, em particular nas brasileiras, sujeitas a perda de suas bases históricas materiais.

Em Florianópolis, as edificações de saúde constituem ainda hoje marcos fundamentais, e lugares de memória das temporalidades e ideias que lhe deram suporte.

Consideramos fundamental relacionar o estudo e a documentação nos campos da arquitetura, urbanismo e do planejamento urbano com o estudo e a documentação dos campos disciplinares,

---

23 Criado em 1938 pelo Decreto-Lei n. 288, no Governo de Nereu Ramos. A reforma empreendida em de 1966 abrigou a maioria dos institutos de previdência em um único órgão, deixando de fora entre outros o IPASE, posteriormente, em 1977, uma nova reforma concluiu a unificação de todos os antigos institutos de previdência.

24 AMORA, A. M. G. A. Modernização de Florianópolis: a contribuição da saúde para a construção da cidade no governo de Nereu Ramos -1934-1945. In: AMORA, A. M. G. A. História da saúde em Santa Catarina: instituições e patrimônio arquitetônico (1808-1958). Barueri, SP: Minha Editora; Rio de Janeiro: Fiocruz, 2012.

que contribuíram para estudos, projetos e efetivas transformações das cidades brasileiras. Algumas dessas práticas, como a saúde, antecedem a concepção contemporânea de planejamento urbano e territorial, e são partes fundamentais das modernas formas de intervenção, bem como nos dão subsídios para entender o seu desenvolvimento e as representações e discursos sobre esses processos.

LA LUCHA DE CUERPO MÉDICO, POR TRANSFORMAR EL MODO DE VIDA, EN UNA LIMA INSALUBRE POR UNA LIMA HIGIÉNICA.

ANTONIO COELLO RODRIGUEZ

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

sequilao@yahoo.com; sequilao@gmail.com

RESUMEN: En 1856, la antigua Escuela de Medicina de Lima, creada desde los tiempos virreinales, se transformara en la Facultad de Medicina de Lima y formara parte de la ya tricentenaria Universidad Nacional Mayor de San Marcos, este cambio de nombre permitió a los galenos, tener el respaldo institucional del estado peruano, a la vez que les permitió agremiarse y dar un salto cualitativo y cuantitativo, necesario para la profesionalización.

En la Lima de la segunda mitad del XIX, sucedieron fuertes cambios políticos, que permitieron luego de décadas, alcanzar una paz estable y duradera, esto asociado a un auge económico, facilito que Lima, deje de ser una "vetusta ciudad" para convertirse en una urbe moderna, con nuevas obras arquitectónicas dignas de la modernidad, a la vez Lima empieza a edificar nuevos edificios y su población a aumentar. Estos cambios también sucedieron en el aspecto de la salubridad y la higiene, la municipalidad vuelve a tomar estabilidad y decide organizar y reglamentar el desarrollo de Lima, publicando diversos reglamentos, mientras el cuerpo médico toma parte activa en este nuevo desarrollo, para lo cual formara parte de las nuevas comisiones creadas por el estado, así mismo el estado peruano, enviara al extranjero a los médicos recién egresados a perfeccionarse para luego desarrollar en Perú, lo aprendido en el extranjero, naciendo así mejores y modernos centros hospitalarios, como el Hospital de Amentes, el 2 de Mayo y en otros casos mejorando los antiguos hospitales coloniales (San Andrés, San Bartolomé, entre otros).

De esta forma los profesionales médicos, harán sentir du voz crítica en temas tan diferentes y variados, que abarquen desde el campo netamente profesionales, como en temas de la vida diaria (ventajas del baño diario, usos y desventajas de la iluminaciones gas, uso del corse, tipos y medidas de viviendas, etc.).

> "… triunfos obtenidos por el progreso médico, cuales son la nueva organización que ha recibido la escuela y el aumento creciente del prestigio social de nuestra profesión…" En: *Gaceta Médica de Lima*, número 61, 31 de marzo de 1859

El 15 de agosto de 1856, aparecerá en la escena diaria limeña, la Gaceta Médica de Lima, Órgano Oficial de la Sociedad de Medicina, dicha revista fue una publicación organizada, dirigida y escrita por médicos, para médicos y sobre todo para la población nacional, entendida o no en el arte de la ciencia. A lo largo de sus páginas, la Gaceta Medica contendrá las siguientes secciones: Sección oficial, en donde se dará a conocer las memorias e informes del cuerpo médico. Editorial, en donde se plasmara la importancia del ejercicio médico y de su enseñanza. En la Sección Crónica Interior, se dará cuenta del movimiento estadístico de los hospitales. Mientras que en la Sección Higiene, Medicina legal y Jurisprudencia Medica se presentaran escritos relacionados a la vida diaria limeña y nacional, leyes, decretos administrativos relacionados al ejercicio de la medicina y farmacia peruana. Su Director fue Antonio Sanchez Almodobar y sus redactores iniciales José Mariano Macedo, Francisco Rosas, José Casimiro Ulloa y Manuel Corpancho. Todos eminentes médicos y científicos que poco a poco fueron tomando parte activa en la vida política nacional, dichos galenos se consideraron una clase especial, capaz de dirigir y organizar a la sociedad civil, estos fueron ampliando su radio de acción hasta dedicarse a otras ramas de las ciencias, como lo fue el caso particular del Doctor Mariano Macedo, quien realizara trabajos de lingüística, arqueología e historia, llegando a obtener, una gran colección de piezas prehispánicas, que posteriormente vendió al Museo de Berlín[1]; otros destacados médicos fueron; José Sebastián Barranca (1832-1909) quien aparte de ser médico fue botánico, realizo una traducción del drama Ollantay del quechua al castellano. Miguel E. Colunga (1836-1914) escribió interesantes trabajos sobre botánica y zoología. Pablo Patrón (1854-1910) colaborador de la Crónica Médica, aparte de tocar temas médicos, público trabajos de historia peruana. Leonardo Villar (1825-1900) igualmente asiduo escritor de la Gaceta Medica de Lima. Mariano Arosemena Quesada (1818-1883) medico panameño, que estudio en la Facultad de Medicina, publicó numerosos trabajos sobre medicina legal, higiene y terapéutica médica

La Gaceta Médica de Lima, desde su primer número tuvo suscriptores y corresponsales en diversas ciudades del país, como el Callao, Arequipa, Tacna, Cerro de Pasco, Piura, llegando inclusive al extranjero como a las ciudades de Guayaquil (Sr Gallegos) y Valparaíso (Sr Santos Tornero).

Con la continuidad de la publicación, pues la misma veía la luz, cada 15 días, irán apareciendo noticias que no eran de la especialidad médica, si no que obedecían a temas diversos, como el propio desarrollo de la vida diaria capitalina, en los cuales poco a poco, los médicos muy suspicaz mente trataran de dirigir y ejercer cierto control sobre la población, como lo fue el caso

1 *Vida y Obra de José Mariano Macedo (1823-1894)* San Martí y Cía. S.A., Lima 1945:111

de la edición número 2, del 31 de agosto de 1856, en donde llaman la atención del estado de insalubridad de Lima, la mala calidad de los alimentos, la mala construcción de los edificios, así como también dejan constancia de que los militares, no están en la capacidad de dirigir la lucha contra la insalubridad, si no que se "requieren conocimientos especiales, que no se encuentran siempre en los que se dedican a la carrera de las armas"[2]. Sería muy tedioso el enumerar la variada cantidad de artículos escritos por los médicos, solo mencionaremos como ejemplos algunos, los cuales están relacionados a controlar el ornato, salubridad, higiene de Lima, para sus habitantes; así como ordenar el sistema constructivo y las características arquitectónicas de las edificaciones limeñas. *Gaceta Medica de Lima*, número 6, 30 de octubre 1856; "De las aguas"; *Gaceta Medica de Lima*, número 8, 30 de noviembre 1856 "De las aguas, continuación"; *Gaceta Medica de Lima*, número 9, 15 de diciembre 1856 "Alumbrado por gaz (sic)"; *Gaceta Medica de Lima*, número 10, 30 de diciembre 1856 "De las habitaciones"; *Gaceta Medica de Lima*, número 26, 30 de agosto 1857 "Estado higiénico de Lima"; *Gaceta Medica de Lima*, número 82, 15 de febrero 1860 "Proyecto de un nuevo cementerio para Lima"; *Gaceta Medica de Lima*, número 85, 31 de marzo 1860 "Plan de un sistema de desagüe para los residuos sólidos"; *Gaceta Medica de Lima,* número 101, 30 de noviembre de 1860 "Higiene Publica".

Otro momento de la lucha dirigida por el cuerpo médico, es el relacionado a la creación del Manicomio de Lima, más conocido como Hospital de Insanos o Amentes, el mismo que estuvo dirigido por el medico José Casimiro Ulloa[3], quien viajo a estudiar medicina a Francia, becado por el Gobierno del Mariscal Ramón Castilla y posteriormente al regresar al Peru, organizara y dirigirá el recientemente creado Manicomio de Amentes[4].

Hasta antes de fundarse el Manicomio, los orates eran llevados al viejo Hospital de San Andrés, lugar en el cual existía un ambiente interior, conocido por todos, como "Loquería de San Andrés", aquí se les depositaba y olvidaba por los siglos de los siglos, a todos los que sufrían de alguna enfermedad mental, recordemos que aun la ciencia neurológica y la psiquiatría, no se han desarrollado y cualquier enfermedad "de la cabeza", se le asociaba al demonio, lo cual ya era una ignominia para la familia, quienes luego de llevar a su pariente enfermo al hospital u convento, era olvidado.

Pero cuál era la visión oficial, que se tenía de dicho antiguo manicomio "Las antiguas casas de insanos que no representaban otra cosa que calabozos insalubres y mortíferos donde se encerraba sin esperanza a esos seres tan desgraciados de la especie humana, dejaran muy pronto de existir

---

2 "La Autoridad ilustrada por la Ciencia", en *Gaceta Medica de Lima*, 1856, pp. 8-9. Lima

3 José Casimiro Ulloa tuvo una destacada labor como periodística, fue diputado por la Provincia de Huaylas, Regidor de la Municipalidad y dejo más de 200 artículos publicados tanto en diarios y revistas nacionales como extranjeras

4 Dicho hospital, se inauguró el 16 de diciembre de 1859. Para la historia del Manicomio puede consultarse Augusto Ruiz Z., *Medicina mental y modernización: Lima 1850-1900*, Lima: Universidad del Pacifico, 2004, pp. 373-396. Aldo Panfichi y Felipe Portocarrero editores.

reemplazándose con una hermosa casa perfectamente cómoda situada en el Cercado, a donde los insanos de ambos sexos disfrutaran de aire libre y perfumado con las flores de los jardines y de una regular huerta, atendiéndoseles de la manera más solicita en todas sus necesidades **y colocados todos bajo diversos métodos curativos, por profesores de ciencia acreditada** (el énfasis es nuestro)"[5]

Este nuevo hospital fue el primero en el que tuvo injerencia directa, el grupo de médicos limeños, recordemos que desde épocas coloniales, los hospitales limeños estuvieron siempre regentados por grupos religiosos y caritativos, más aun desde aquellos años, Lima mantenía la continuidad de sus mismos vetustos hospitales, a saber San Andrés, Santa Ana, San Bartolomé y el de Incurables[6]. Con la llegada de la república, será la Sociedad de Beneficencia de Lima, la encargada de administrar y regentar dichos centros hospitalarios, esto ocasionara una serie de largas y bizantinas disputas con la Escuela de Medicina de San Fernando; empero será recién a partir de setiembre de 1856, que se le denominara como Facultad de Medicina[7], con este hecho los médicos lograran ascender aún más, en la esfera social y cultural de Lima, "… nadie podía ejercer la profesión médica si no estaba provisto de un diploma de la Facultad de Medicina. El decano tiene la obligación de entablar una demanda ante tribunales contra personas que ejercieran ilegalmente cualquier ramo de las ciencias médicas. El poder medico alcanzo su apogeo[8]"

Al sumar estos logros iniciales; la creación de su órgano de prensa (1856), su recientemente creada facultad (1856), la intervención en la creación del Hospital de Amentes (1859), los médicos ahora se preocuparan por la toma del poder edilicio de Lima, para lo cual tomaran parte activa en la promulgación de leyes, edictos y o bandos, desde la Municipalidad de Lima y el Gobierno Central, las cuales reglamentaran el ornato, salubridad de la ciudad, a la vez que castigaran al que no cumpla con lo estipulado.

Luego de 1821, año de la Independencia, el Perú mantenía grandes vacíos legales y en otros casos había copiado al pie de la letra, antiguas leyes coloniales, pero será recién en 1839, que

---

5 En: *Memoria que el Ministro de Justicia, Instrucción Pública y Beneficencia presenta al Congreso extraordinario, reunido en 1858: 25,* Impreso por M. Lagori, Lima

6 Existe una amplia bibliografía sobre los hospitales coloniales de Lima, pudiendo consultarse la siguiente: Emilio Harth-Terre, "Hospitales Mayores, en Lima, en el Primer Siglo de su fundación", *Anales del Instituto Americano de Arte e Investigaciones Estéticas*, Buenos Aires, 1963, pp34-47. Jorge Arias Schereiber, *Hospitales de Lima y Callao*, Lima 1978, pp.27. Ilder Mendieta Ocampo, *Hospitales de Lima Colonial, Siglos XVII-XIX*, Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1990, pp. 127. Brian Bauer and Antonio Coello, *The Hospital of San Andres (Lima, Peru) and the search for the Royal Mummies of the Incas,* Chicago: Published by Field Museum of Natural History, 2007, pp. 80

7 Oviedo J., *Colección de Leyes, Decretos y Órdenes publicadas en el Peru desde 1821-1859*, Lima: Ministerio de Instrucción Pública, 1862, tomo IX, pp 296-314

8 Eduardo Zarate, *Los Inicios de la Escuela de Medicina de Lima*, Lima Asamblea Nacional de Rectores, p.115

el Presidente Agustín Gamarra, promulgara el Reglamento de Policía para la Capital de Lima y su Provincia[9], este reglamento tenía 279 artículos y tuvo una amplia vigencia, pero será recién a partir de la segunda mitad del Siglo XIX, en el que Perú, logre su estabilidad política y económica, que aparecerán reglamentos de acuerdo a la realidad peruana de aquel entonces, castigando severamente al que lo incumpliera, a la vez que reglamentando diversos aspectos de la vida diaria.

Posteriormente el 4 de junio de 1866, el entonces Jefe Supremo Don Mariano Ignacio Prado, promulga el Reglamento de Policía Municipal, el cual contiene 136 artículos, en dicho reglamento se aborda temas relacionados a la salubridad, como es el caso del Título II "De la arquitectura civil" y el Titulo III, con 12 artículos dedicados a la Salubridad Pública, de la misma manera desde el artículo 32 al 51 abordara el tema "De la comodidad y aseo públicos"

Sin embargo algo que marcara un hito para el desarrollo higiénico de Lima, será el Reglamento de Policía Municipal para la Ciudad de Lima, el cual consta de 250. Dicho Reglamento abordará en el Título I, con 55 artículos, el tema de Salubridad de los comestibles y bebidas, el aseo, las prevenciones higiénicas. En el Titulo III, contemplara disposiciones sobre el ornato, con 17 artículos. Este reglamento fue promulgado por la Honorable Municipalidad de Lima, durante el Gobierno del Presidente Manuel Pardo, Pardo quien fue el primer presidente civil del Peru, formo el Partido Civil, en el cual participaban varios médicos peruanos, los cuales tomaron parte activa en la vida política nacional; junto a José Casimiro Ulloa (1829-1891), quien ocupó diversos cargos gubernamentales, debemos mencionar entre otros a José Mariano Macedo (1823-1894) representante por Puno. Celso Bambaren (1834-1897), representante al congreso por Ancash. Miguel Colunga (1836-1914), diputado por Lima.

Lima, que ya gozaba de una bonanza económica, ocasionada por la venta del guano y del salitre, empezara a expandirse y a presentar nuevas edificaciones, pero a la vez debido a este crecimiento, Lima deberá reglamentar la vida diaria, este boom se asociara con la destrucción de las murallas de Lima, lo cual le permitió a la ciudad expandirse a sus cuatro lados, a la vez que empezaran a levantarse monumentos y edificios públicos importantes, tales como Mercado Central (1852); Matadero Central (1852); Manicomio (1859); Penitenciaria (1860); Palacio de la Exposición (1872); Puente Balta (1872); Monumento a la Victoria del 2 de Mayo (1874); Hospital Dos de Mayo (1875)[10].

Cada una de estas edificaciones mencionadas, contendrá un reglamento, para poder organizar y dirigir la cotidianidad, en cada uno de los mismos, se tocaran aspectos relacionados a la higiene y salubridad, tal como fue el caso del Mercado de la Concepción, erigido en los antiguos terrenos del Convento de la Concepción, el mismo que comenzó a gestionarse durante el Gobierno del

9 Dado el 11 de noviembre de 1839, en la Ciudad de Huancayo

10 Una obra general que se puede consultar, para el desarrollo histórico de Lima, es la de Juan Bromley y José Barbagelata *Evolución Urbana de la Ciudad de Lima,* Lima, Lima, Publicación del Concejo Provincial de Lima, 1945

Mariscal Ramón Castilla, esta obra permitió a Lima por fin contar con un mercado moderno y acorde a una ciudad capital, recordemos que antes que se inaugure dicho local central, Lima presentaba diversos mercados informales instalados sobre los atrios de las viejas iglesias limeñas [11]. El Reglamento Interior del Mercado de la Concepción, fue promulgado por la Honorable Municipalidad de Lima[12] y conto con 57 artículos, divididos en VI capítulos. Dicho reglamento daba un fuerte hincapié en el aseo y la salubridad del mercado, estipulando los días que debía ejecutarse la limpieza del local, los horarios a cumplirse, reglamento al personal que labora, es decir regir el funcionamiento de la institución y de su personal propio e incluso ajeno.

A la vez que se ordenaba la vida cotidiana limeña, continuara la batalla ideológica entre la Facultad de Medicina y la Sociedad de Beneficencia de Lima, por controlar y administrar los diversos hospitales. Esta dura batalla tendrá ganadores parciales, algunas veces tomara la posta la Sociedad de Beneficencia, mientras que otras lo será la Facultad de Medicina, pero nunca habrá un ganador absoluto.

Mientras tanto en aquella Lima, que ya gozaba las consecuencias de la bonanza económica, la Sociedad de Beneficencia de Lima, obtenía cada vez más donaciones (propiedades y capital) otorgadas por los ciudadanos limeños, como consecuencia de este incremento de capitales, la Sociedad de Beneficencia se encargara de ejecutar nuevas obras para todos los hogares caritativos y hospitales de Lima, sin embargo esta ayuda, será siempre cuestionada por el cuerpo médico, quienes, no creen en la capacidad científica de la beneficencia. Esta ambigüedad de pareceres ocasionara un enfrentamiento directo con la Facultad de Medicina. "Sobre la necesidad de construir un nuevo Hospital; necesidad sentida desde tiempo atrás, agravada cada día por la aglomeración de enfermos en el único Hospital civil que para hombres posee la ciudad, y hecha más imperiosa todavía por la obligación moral que pesaba sobre la Sociedad de destruir las camas altas en las salas de San Andrés, disminuyendo así considerablemente el número de las que existían en ese establecimiento". Este mensaje extraído de la Memoria de la Sociedad de Beneficencias de Lima, de 1868, presentado por su presidente Manuel Pardo, indica lo indispensable de ponerse de acuerdo con el Sr Decano de la Facultad de Medicina, para ejecutar los cambios necesarios en el vetusto Hospital de San Andrés.

Un problema perenne de todo el Peru, eran las continuas epidemias, las cuales ocasionaban una alta tasa de mortandad, de todas las epidemias que atacaron al Peru, la de mayores consecuencias fue la de fiebre amarilla, la cual ocasiono grandes estragos y continuamente apareció en toda la costa peruana; desde la época colonial, se reportó la presencia de diversas epidemias para la ciudad limeña[13]; de la misma manera para épocas republicanas todo el Peru, continuo siendo

---

11 Para una historia del Mercado Central puede consultarse: Antonio Coello "Unas notas sobre el antiguo Mercado de la Concepción, hoy Mercado Central de Lima", *Arqueología y Sociedad*, Numero 28, 2014. Revista del Museo de Arqueología, de la UNMSM, Lima

12 El 25 de setiembre de 1874.

13 Juan B. Lastres, "Terremotos, hospitales y epidemias de la Lima Colonial", *Revista del Museo Nacional*, Lima

abatido por constantes enfermedades, esto empeoraba con el estado calamitoso de los antiguos hospitales coloniales que aun subsistían.

Son constantes las quejas, tanto de parte de la Sociedad de Beneficencia de Lima, como de la Facultad de Medicina, por la presencia continua de pestes y epidemias que asolan Lima "la Republica fue víctima de una epidemia asoladora que condujo al sepulcro a una multitud de personas, y que desde el año 53 en que apareció, ha continuado, aunque con menos fuerza que en su principio, hasta fines de 57"[14].

Lima tendrá que esperar hasta 1875, en que se inaugurara el Hospital Dos de Mayo, en el cual participaran tanto los médicos por un lado y los arquitectos, por otro. Esta carencia de hospitales siempre fue una preocupación continua, de todos los gobiernos de turno, incluso en los medios de prensa se daba eco de esta carencia "La erección de un hospital de enfermedades contagiosas, que figura en primer lugar, en el cuadro de medidas sanitarias, es a nuestro juicio, un gran pensamiento higiénico de incalculable utilidad"[15].

Otro vacío que se tenía, era la falta de personal especializado para que atienda a los enfermos en los hospitales, ante lo cual se inició una fuerte polémica, debido a la llegada a Lima de las Hermanas de la Caridad y de las Hermanas de San Vicente. Para el caso particular de las Hermanas de la Caridad, estas llegaron primero a México en 1844[16], posteriormente irán a Chile y de allí gracias a negociaciones entre el gobierno central y la orden religiosa, se decidió traerlas para que ayuden en el desarrollo de la atención hospitalaria peruana, estas negociaciones comenzaron desde 1856 aproximadamente, sin embargo esta ayuda, no sería del agrado del cuerpo médico, los cuales inmediatamente dieron a conocer sus críticas y puntos de vista. Las labores de las Hermanas de la Caridad, no solo eran las de servir de enfermeras, sino que también estaban a cargo de administrar las boticas de san Andrés y de Santa Ana, sin la intervención de ningún farmacéutico reconocido[17], inmediatamente los médicos se apoyaron en las leyes y en el conocimiento científico que los amparaba por ser ellos, los únicos entendidos en saber organizar y dirigir una botica. En continuos editoriales los galenos ejecutaran fuertes críticas a la Sociedad de Beneficencia de Lima, por dicho desacierto. Pero las críticas no solo llegaron a las Hermanas de la Caridad, sino que también se extendieron a las Hermanas de San Vicente, a manera de resumen podemos decir que los médicos, nunca estuvieron de acuerdo con la presencia de dichas órdenes religiosas y más aún, de que dirijan las boticas, la presencia de las mismas debía

1940, pp 243-251

14 *Memoria que el Ministro de Justicia, Instrucción Pública y Beneficencia presenta al Congreso Extraordinario, reunido en 1858*, 1858:23

15 *Gaceta Medica de Lima*, número 72, año 4, setiembre de 1859:229

16 Malvido 2004:433 Las Hermanas de la Caridad en México en el Siglo XIX. "El origen de la enfermería formal", *Enfermedad y muerte en América y Andalucía* (Siglos XVI-XX), Madrid 2004

17 *Gaceta Medica de Lima*, número 50, año 3, octubre de 1858: 37; de la misma forma ver los editoriales de *Gaceta Medica de Lima*, números 51, 52, 53

ser, solo de apoyo, pero vigiladas siempre por los propios médicos, quienes poseían todo el conocimiento científico.

Recién mediante decreto del 1 de Mayo de 1868, expedido por el Segundo Vicepresidente Pedro Diez Canseco y debido a la fuerte epidemia de Fiebre amarilla, que ataco Lima, "**La Sociedad de Beneficencia de Lima queda autorizada para fundar un hospital en el sitio que designe la Facultad de medicina,** (el énfasis es nuestro) aplicando a dicha obra el sobrante de sus propias rentas y el fondo existente de las cofradía"[18]. Este hecho marcara un hito importante para los médicos, los cuales por fin podrán dirigir y organizar íntegramente la construcción de un nuevo y moderno hospital para la ciudad limeña, incluso teniendo el amparo de la misma ley. Para la futura construcción del hospital también se contó con la participación de un nuevo profesional, nos referimos a los arquitectos, en el caso de esta nueva obra, la misma fue ejecutada por el Arquitecto Mateo Graziani, sin embargo ellos estarán bajo la tutela de los médicos, inmediatamente sendos profesionales se pusieron a buscar la zona idónea de Lima, siendo la escogida, la de la Portada de Cocharcas y Barbones[19], esta zona reunía las condiciones higiénicas necesarias para levantar dicha estructura, el 14 de agosto se colocó la primera piedra de dicho hospital, gobernaba el país, el General José Balta.

El futuro hospital llevaría por nombre, Hospital Dos de Mayo, en homenaje a los caídos en el reciente combate con España, acaecido en 1866, por el cual la escuadra española bombardeo el Puerto del Callao, diezmando a toda la población del principal puerto peruano. Al tener Lima, un hospital moderno y acorde al progreso, se decidirá que el viejo Hospital de San Andrés, pase a ser un hospital secundario y sirva solo para atender emergencias estacionales, a la vez se realizaran labores de mejoramiento y ampliación a los hospitales antiguos que seguían aun en pie, San Andrés, Santa Ana y San Bartolomé.

Con la inauguración del Hospital Dos de Mayo, ocurrida el 28 de febrero de 1875, los médicos vieron por fin, que su lucha había sido escuchada y que ahora el Peru y Lima, podrían hacer frente a cualquier peste o epidemia, gracias a un moderno hospital y al mejoramiento de todos los demás existentes, sin embargo este anhelo soñado, no llegara a concretarse debido a una infausta guerra que corto todo el desarrollo y sapiencia del poder médico, nos referimos a la Guerra del Pacifico 1879-1883, con lo cual este progreso médico, se vio truncado.

---

18 *Boletín oficial de Leyes, Decretos, Resoluciones y Oficios del Gobierno*, 1868: 97, Lima

19 La Ciudad de Lima, estuvo amurallada desde épocas coloniales, pero se decidió destruirla en 1868, para que Lima pueda expandirse, una de estas portadas era Barbones y Cocharcas. Sobre las Murallas de Lima puede consultarse entre otros; Juan Bromley y Jose Barbagelata, *Evolución Urbana de la Ciudad de Lima*, 1945 Publicación del Concejo Provincial de Lima, Lima. Gabriel Ramón, La Muralla y los Callejones, SIDEA, Lima 1945

ELIASZ CYNAMON E O SERVIÇO ESPECIAL DE SAÚDE PÚBLICA: CONTRIBUIÇÃO PARA A HISTÓRIA DAS AÇÕES DE SAÚDE E SANEAMENTO PELO INTERIOR DO BRASIL (1950-1960).

RENATO DA GAMA-ROSA COSTA / SIMONE CYNAMON COHEN [1]

Fundação Oswaldo Cruz/Ministério da Saúde do Brasil

gamarosacosta@gmail.com / simoneccohen@gmail.com

RESUMEN: Este trabalho se propõe a discutir as ações empreendidas pelo Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) no Brasil, nas décadas de 1940 e 1960, em especial nas questões de saúde e saneamento em cidades do interior dos estados brasileiros de Minas Gerais e Espírito Santo, por meio do Programa do Rio Doce. Essa investigação privilegiará, em particular, a atuação do sanitarista Szachna Eliasz Cynamon (1925-2007) na região do Vale do Rio Doce, (que sofreu recentemente um dos maiores desastres ambientais da história da humanidade), que à época lidava com altos índices de varíola, febre tifóide, malária e parasitoses. Inicialmente, Szachna Eliasz foi admitido como engenheiro distrital no Centro de Saúde do SESP em Colatina, Espírito Santo, região de extração mineral de mica, ferro e pedras preciosas. Entre 1952 e 1954 trabalhou no município mineiro de Governador Valadares, região de produção de aço e ferro gusa. Nesses anos, e esse será especialmente o foco deste trabalho, Cynamon trabalhou em obras para instalações de tratamento e abastecimento de água e esgoto sanitário em pequenos municípios, além de realizar cursos de educação sanitária para a população local. O acervo pessoal de Cynamon, que se encontra no Departamento de Arquivo e Documentação da Casa de Oswaldo Cruz-Fiocruz, proporciona a divulgação da institucionalização do ensino da engenharia sanitária e do saneamento ambiental no Brasil. Por sua vez, as ações do SESP que incluíam, também, a construção de hospitais, unidades de saúde e atividades de educação sanitária pelo interior do Brasil, contribuem para se compreender a participação do SESP na agenda de expansão da presença do Estado no território brasileiro.

1 Na produção deste trabalho, a estudante Camila Nunes Soterio atuou como auxiliar de pesquisa.

Grande parte dos municípios brasileiros é considerada de pequeno porte. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano 2010, dos 5.565 municípios brasileiros, 89% possuíam população de até 50 mil habitantes, e acima de 500 mil, apenas 0,7 % desse total[2]. Do conjunto de municipios brasileiros, apenas 5,1% são considerados urbanos, ou seja, com população acima de 100 mil habitantes. Entretanto, tais cidades abrigam 54,7 % de toda a população[3]. Se por um lado isso denota uma enorme concentração demográfica em poucas cidades, como Rio, São Paulo e as demais capitais estaduais, isso revela que, no Brasil, a vida urbana ainda depende dos pequenos municípios distribuídos pelo interior do país. E são nesses municípios que fica mais evidente o quanto ainda há de se investir em saneamento e qualidade de vida.

Nessas pequenas cidades, a cobertura dos serviços de saneamento apresenta um quadro ainda muito deficitário. Atualmente, apenas 57,6% dos municípios brasileiros são atendidos por sistema de esgoto e apenas 40,8% possuem tratamento de esgoto, segundo a média nacional. O abastecimento de água é mais abrangente, atingindo 93,2 % do total da população nacional em média. Nos estados objeto de estudo deste trabalho, 75,22% dos municípios de Minas Gerais *são atendidos por água e esgoto, enquanto que no Espírito Santo, apenas 44, 96% possuem tais serviços*[4].

O investimento em municípios pelo interior brasileiro, se iniciou timidamente há menos de 100 anos. A denominada "Era do Saneamento" teve início após a constatação de Miguel Pereira, em 1916, de que "de fato, o Brasil [era] um vasto hospital"[5]. Nos últimos anos da década de 1910, algumas iniciativas indicavam que ações nas cidades pelo interior brasileiro eram necessárias para combater doenças associadas à falta de higiene e à segurança sanitária nas residências do trabalhador e suas famílias. Os serviços sanitários aos níveis municipal, estadual e federal deram conta de que as doenças que atingiam a população brasileira não era um fenómeno e sim uma realidade, desencadeando uma série de ações de saneamento pelo interior do país. A indicação era de que o Governo federal deveria se responsabilizar por formular um único órgão com capacidade de planejar e gerenciar, ao nível nacional, as questões referentes à saúde pública, o que foi feito com a criação do Departamento Nacional de Saúde Pública (DNSP) em 1918 e depois, em 1930, com a institucionalização do Ministério da Saúde Pública, que absorveria, ainda, a pasta da Educação[6].

---

2 INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). *Pesquisa Nacional de Saneamento Básico Rio de Janeiro*, 2010.

3 OLIVEIRA, Bruno Luciano Carneiro Alves. *URBANIDADE E DESIGUALDADES RACIAIS EM SAÚDE: análise da mortalidade em um estudo ecológico no Brasil*. Trabalho da disciplina Saúde Urbana I do Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública. FIOCRUZ/ENSP. Rio de Janeiro: 2015.

4 SNIS. *Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento: Diagnóstico dos Serviços de Água e Esgotos*. 2014. Brasília: SNSA/MCIDADES, 2016.

5 Miguel Pereira *apud* Hochman, 2013, p. 88.

6 HOCHMAN, Gilberto. *A Era do Saneamento. As bases da política de Saúde Pública no Brasil*. Hucitec Editora, Rio de Janeiro: 2013.

Por outro lado, a presença da Fundação Rockefeller nas Américas ou mesmo em outros continentes, desempenharia um papel relevante em termos de saúde pública, até a criação da Organização Mundial da Saúde (OMS), em 1948 [7]. As duas grandes guerras (1914-1918 e 1939-1945) "também incitaram a assinatura de acordos, entre governos, para planejamento e execução de políticas de saúde internacionais", inclusive no Brasil[8].

Foi nesse contexto que foi criado, em 1942, o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), num acordo bilateral Brasil-Estados Unidos, em que a exploração de ferro e de outros minérios e da borracha, teria, como contrapartida, a instalação de serviços de saneamento e de saúde pública às populações e cidades do interior do Brasil. O órgão será o objeto de análise deste artigo, do qual o cientista Eliasz Cynamon foi funcionário, atuando como engenheiro sanitário por todo o Brasil. Estudaremos particularmente sua atuação nos estados de Minas Gerais e Espírito Santo, por meio do Programa do Rio Doce, mais precisamente nas cidades de Governador Valadares (MG), Aimorés (MG) e Colatina (ES).

Curiosamente, o minério de ferro que contribuiria para ações de saneamento e saúde pública na região do Vale do Rio Doce há cerca de 70 anos atrás, seria o mesmo cuja exploração recente originou um dos maiores desastres ambientais de nossa história. Em 05 de novembro de 2015, o rompimento da barragem da mineradora Samarco causou a destruição do distrito de Bento Rodrigues, município de Mariana (MG), situado às margens do Rio Doce. O rompimento liberou 62 milhões de rejeitos de mineração, causando uma enxurrada de lama tóxica, constituída principalmente de óxido de ferro. O desastre ambiental pode afetar os ecossistemas, por conta da destruição da composição química do solo atingido pela lama. Esse fato possivelmente impedirá o desenvolvimento de inúmeras espécies vegetais, tornando a região infértil e provocando a extinção total do ambiente que existia antes do acidente[9].

1. A constituição do SESP e o acordo com o Instituto de Assuntos Interamericanos (IAIA)

O Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) foi criado em 17 de julho de 1942, em respeito às decisões deliberadas no Terceiro Encontro de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, realizado no Rio de Janeiro, logo após o ataque a Pearl Harbor, em que foram assinados os chamados *Acordos de Washington*. Por esse acordo, os governos brasileiro e norte-americano atenderiam a urgências de uma diplomacia de guerra e à organização de uma agência bilateral de saúde pública. Essa agência precisava atender a ações que visavam dar

7 CAMPOS, André Luiz Vieira. Políticas Internacionais de Saúde na Era Vargas. O Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960. Editora Fiocruz. Rio de Janeiro: 2006

8 Op. Cit., CAMPOS, 2006, p. 35.

9 SANTOS, Vanessa Sardinha. Acidente em Mariana (MG) e seus impactos ambientais. 2015. IN Mundo Educação. http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/biologia/acidente-mariana-mg-seus-impactos-ambientais.htm. Acessado em 11 de julho de 2016.

proteção aos soldados americanos enviados para atuar nas bases militares no Brasil, em relação às chamadas doenças tropicais, e mesmo aos trabalhadores brasileiros que precisavam se proteger contra a malária e outras doenças infecciosas, enquanto que o Brasil deveria fornecer borracha, ferro e outras matérias primas para as ações de guerra (CAMPOS, 2006). O SESP se divide historicamente em dois períodos, entre 1942 e 1945, em que primeiramente serviu aos interesses militares norte-americanos no Brasil; e entre 1946 e 1960, quando se concentrou nos projetos de carácter desenvolvimentista do Estado brasileiro[10].

Para atender ao acordo firmado para a criação do SESP, foram estabelecidas duas estratégias principais por meio de um *Contrato Básico*. Competia ao SESP, ações de saneamento, primeiramente no vale amazônico, objetivando facilitar o controle da malária, por meio de assistência médica aos trabalhadores da extração da borracha. Por conta da exploração do ferro e de outros minérios, como a mica, o SESP atuaria depois no saneamento de outras regiões brasileiras, sobretudo o interior de Minas Gerais e Espírito Santo, procurando garantir igualmente condições básicas de saúde de tais regiões. No vale do Rio Doce, o SESP agiria na profilaxia e nos estudos da malária, e, também, na assistência médico-sanitário a trabalhadores e moradores da região na reconstrução da Estrada de Ferro Vitória/Minas.

A segunda estratégia dizia respeito ao preparo de profissionais para o trabalho de saúde pública, compreendendo o aperfeiçoamento de médicos e engenheiros sanitaristas, a formação de enfermeiras de saúde pública e a realização de cursos técnicos [11]. Tais profissionais eram selecionados para atuarem enquanto agentes de educação sanitária, em atendimento hospitalar e na construção de instalações básicas de esgotamento sanitário e abastecimento de água. Foi nessas condições que Cynamon iniciou suas atividades profissionais, ainda muito jovem.

As ações foram instituídas, pela parte brasileira, por meio do SESP, subordinado ao Ministério da Educação e Saúde, e, pela parte norte-americana, do Instituto de Assuntos Interamericanos (IAIA), cuja criação foi aprovada em 30 de março de 1942. O IAIA estava subordinado ao Escritório do Coordenador de Assuntos Interamericanos, "destinado a coordenar e administrar os programas bilaterais de saúde na América Latina e outros"[12]. Por sua vez, teria a tarefa de "defender a saúde dos homens que precisavam de saúde para poder produzir, de homens que

---

10 FUNASA. *O compromisso do governo é incluir socialmente a população, especialmente os mais carentes*. Revista, 2004; MELO, Carlos Henrique; Saneamento Ambiental na Funasa: da concepção preventivista aos desafios da reforma sanitária. Dissertação de Mestrado Profissional, ENSP/FUNASA, Brasília, 2005 e MONTEIRO, Paulo António. *A experiência do Departamento de Engenharia de Saúde Pública (DENSP) da Fundação Nacional De Saúde (FUNASA) com vistas à contribuição para o desenvolvimento de uma política de saneamento em Guiné Bissau*. Dissertação apresentada à ENSP - FIOCRUZ – RJ, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública, da Escola Nacional de Saúde Pública – ENSP, subárea de Saneamento Ambiental, para a obtenção do título de Mestre Acadêmico. 2015.

11 BASTOS, N. C. de Brito. *SESP-FSESP. Evolução Histórica. 1941-1991*. Editora Comunicarte. Recife: 1993.

12 Op. Cit., BASTOS, 1993, p. 27.

necessitavam de saúde para se tornarem capazes de fornecer aos arsenais da democracia, o material necessário para a luta em defesa do bem-estar dos povos"[13].

2. O Programa do Rio Doce

Em setembro do mesmo ano de 1942, seria concebido o Programa do Rio Doce, depois de uma viagem de inspeção feita à área, por representantes do IAIA, do SESP e dos departamentos de saúde dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo. "O contrato seria assinado em 10 de fevereiro de 1943, prevendo, então, execução de medidas de saúde e saneamento no vale do Rio Doce"[14]. O contrato previa atuação nas principais cidades do vale atingidas por uma forte epidemia de malária, sobretudo em Governador Valadares, nas demais cidades localizadas ao longo do percurso da Estrada de Ferro Vitória/Minas, e nos acampamentos dos trabalhadores empregados na construção da ferrovia[15].

As atividades a serem desenvolvidas no programa chamavam a atenção, segundo o relatório do programa do ano de 1944, para uma região: "praticamente virgem no que se refere a um verdadeiro programa de saúde pública" [16]. Para tentar reverter tal quadro, as estratégias agiam em duas frentes – nos acampamentos onde trabalhadores reconstruíam a Estrada de Ferro Vitória-Minas, responsável por transportar matéria-prima (ferro, mica e borracha), dentro das atividades econômicas previstas no acordo com os Estados Unidos, e nas vilas e cidades localizadas em áreas endêmicas da região do vale do rio. Nessas frentes, agia-se na realização de inquéritos sobre as doenças locais, no controle do principal mosquito transmissor e na instalação de postos, unidades de saúde e mesmo hospitais de pequeno porte e clínicas para tratamento de moléstias como malária e parasitoses intestinais. Previa-se, igualmente, intervenções diretas nas residências dos trabalhadores da ferrovia e da população local, procurando promover melhorias no padrão das moradias existentes. Tais ações se integravam às de instalação de sistemas de esgoto, bem como ao desenvolvimento e distribuição de abastecimento geral de "água livre de contaminação" nas três principais cidades do Vale: Governador Valadares, Colatina e Aimorés. Não menos importante, o documento destacava as ações educativas, em que objetivava incutir na população local o valor de uma boa saúde, "ensinando ao mesmo tempo os meios de obtê-la e preservá-la"[17].

Segundo relato de Brito Bastos, que atuou como médico para o SESP, o primeiro ano de trabalho do Programa do Rio Doce foi muito difícil, principalmente devido "à falta de pessoal

13 IDEM, pp. 30-31.

14 Op. Cit., BASTOS, 1993, p. 107.

15 Op. Cit., 1993.

16 *PROGRAMA DO RIO DOCE. Relatório do Serviço Especial de Saúde Pública do 2º Trimestre de 1944*. Código SP-01-OF.109. DAD/FIOCRUZ, p. 164.

17 IDEM.

devidamente capacitado para as funções administrativas e técnicas, nos escritórios (...) e na operação e manutenção dos trabalhos"[18]. A contratação do jovem Szachna Eliasz Cynamon se daria no intuito de se tentar reverter o quadro deficitário. A participação do engenheiro sanitário nascido na Polônia contribuiria de forma expressiva para as ações de saneamento dentro do Programa do Rio Doce.

3. A atuação do engenheiro Cynamon

Cynamon chegou ao Brasil, com a sua família, aos oito anos de idade, no dia 5 de fevereiro de 1933, acompanhado de muitos poloneses que vieram morar no Brasil fugindo da deterioração econômica em que se encontrava a Europa. Concluiu seus estudos no Rio de Janeiro e começou a cursar Engenharia Civil na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Em 1950, durante estágio no escritório de um de seus professores à época, o engenheiro Glebe Zaharov, foi por ele aconselhado a procurar participar dos projetos do SESP pelo interior do Brasil "para adquirir experiências de campo e de vida" [19]. Em abril de 1952, Cynamon foi aprovado para um estágio no SESP, que se relacionava ao processo de implantação de saneamento básico na periferia de Colatina (ES). Ao completar dois meses de estágio nessa cidade, Cynamon foi efetivado como engenheiro sanitarista, no cargo de inspetor de saneamento, sendo designado para trabalhar em Governador Valadares (MG) e Aimorés (ES), do Programa do Rio Doce [20], que na chegada de Cynamon já completava uma década de atividade. Por sua vez, o SESP, a essa altura, já atuava na estratégia de atender a projetos de carácter desenvolvimentista para o Estado brasileiro (1946-1960).

A realidade encontrada por Cynamon mostrava casas sem infraestrutura adequada, em "sapê e teto de folhas de palmeira". A descrição feita pelo médico americano James Knott [21], revela casas erguidas sobre chão em terra batida, com paredes de barro, com ventilação deficiente, o que as tornavam úmidas, escuras e propícias ao aparecimento de insetos como moscas e, sobretudo, o causador da Doença de Chagas, o barbeiro. As cozinhas não possuíam chaminé, deixando o ambiente interno ainda mais enegrecido pela fuligem. As casas não possuíam instalações de água corrente e esgoto, o que levava seus moradores a utilizarem "o mato" para banheiro e lavagem das roupas. Além de causar poluição aos leitos do rio, a falta de higiene, associada à má alimentação, segundo o relatório de Knott, colocava especialmente as crianças "expostas a disenterias e infecções intestinais" [22]. A baixa qualidade das construções, sobretudo em relação ao sistema de distribuição de água, tornava as localidades vulneráveis aos vetores transmissores da malária.

---

18 Op. Cit., BASTOS, 1993, p. 108.

19 TÉRCIO, Jason. *As Aventuras de um Sanitarista Bandeirante*. Rio de Janeiro: ENSP, 2011, p. 17.

20 Idem, p. 32.

21 James Knott *apud* CAMPOS, 2006: 175-176.

22 Idem.

Como Chefe da Seção de Saneamento da Divisão de Orientação Técnica do SESP, Cynamon realizou diversos projetos por meio do Distrito Sanitário de Governador Valadares, como assistência médica e dentária, imunizações e higiene materna, educação sanitária, coordenando o trabalho de visitadoras domiciliares que orientavam a população sobre higiene doméstica, a semelhança do que ele havia feito em Colatina. Essa boa atuação de Cynamon estimulou a criação local de "um modelo de gestão autônoma dos serviços e que pudessem suprir a falta de condições técnicas operacionais" [23], institucionalizando o Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAAE), que, em Governador Valadares, foi aprovado por sua Câmara, em 1952. A boa experiência nessa cidade, levou a diretoria de engenharia sanitária do SESP a "incentivar (...) outros municípios sob sua jurisdição a criarem nas localidades" modelo semelhante[24].

Com isso, o SESP indicava que atuaria, prioritariamente, em projetos de saneamento e abastecimento de água, por meio de suas Unidades Sanitárias, além de ações educativas. As U.S. previam, por exemplo, obras de instalação de rede de distribuição de água encanada, com rigoroso controle da qualidade da água doméstica, e rede de esgoto, com instalação de privadas de fossa seca. A instalação de fossa seca precisava contar com o entendimento da população que não tinha água encanada e sistema de esgoto, sobre sua necessidade. Dada as dificuldades de recebimento de fôrmas metálicas importadas pelo Estados Unidos, que aceleraria a instalação das privadas domésticas, Cynamon se empenharia na criação de um modelo doméstico que atendesse a demanda planejada pelo SESP. O engenheiro projetaria, então, um modelo de fossa seca dupla, que ficaria conhecido como *fossa tipo Cynamon*. As vantagens desse modelo, após críticas iniciais, estariam na facilidade de execução e no baixo custo, além da durabilidade[25].

Cynamon faria outros projetos beneficiando Governador Valadares em ação conjunta com SESP, como a construção de postos de saúde, e organização e coordenação de cursos de auxiliar e inspetor de saneamento. Em reportagem de época, chama-se a atenção da participação de Cynamon em curso de inspetores de saneamento, em que seriam formados 16 jovens.

Em artigo de 1959, o próprio Cynamon escreve sobre a atuação das U.S., em que chama a atenção para a conscientização do SESP da relação entre saneamento e saúde pública, em que soluções apontavam para instalação de redes públicas de esgoto e de abastecimento de água, além da assistência médica [26]. Tais serviços de saneamento ficavam justamente a cargo das Unidades Sanitárias e sob a supervisão de Inspetores de Saneamento e Engenheiros Sanitários. A U.S., segundo o engenheiro, era:

a instituição líder da saúde pública numa determinada localidade, aquela a quem, portanto, cabia dar o tom neste campo, e a quem, apesar da existência de outras instituições oficiais ou

23 Op. Cit., TÉRCIO, 2011, p. 37.

24 Idem.

25 Op. Cit., TÉRCIO, 2011.

26 CYNAMON, Szachna Eliasz. 'Atividades de saneamento desenvolvidas pelas Unidades Sanitárias do SESP'. Separata da *Revista do Serviço de Saúde Pública*. Tomo X, número 2, 1959.

particulares locais, cumpria orientar o programa geral de saúde, considerando o saneamento como atividade básica de saúde pública[27].

De acordo com as Instruções de Serviço, aprovadas em novembro de 1945, cabia a uma Unidade Sanitária:

Ação mais ampla, situadas nas sedes dos municípios e que proviam assistência médica permanente à criança, à gestante e ao adulto, e desenvolviam ainda as seguintes atividades: controle das doenças transmissíveis, enfermagem e educação para a saúde, saneamento básico, coleta de dados de estatística vital. Em áreas selecionadas, acrescentavam-se a essas atividades, odontologia sanitária e operação de Dispensário Regional de Tuberculose[28].

As atividades das U.S. se organizavam da seguinte forma, segundo Cynamon (1959): na realização de diagnósticos e avaliação permanente sobre as condições locais das áreas a serem saneadas; no empreendimento de ações junto às autoridades, líderes e público de modo geral, com o objetivo de estimular a busca por soluções conjuntas dos problemas básicos locais; na implantação de um programa educativo à população acerca das obras de engenharia sanitária, chamando a atenção para o correto uso e conservação das instalações; na orientação e estímulo à população na execução de soluções individuais de saneamento, enquanto a Municipalidade não obtivesse soluções definitivas, como, por exemplo, melhoria da qualidade das fontes de água, proteção de poços, construções de poços-chafarizes, construção de fossas secas, etc. No geral, buscava-se agir nos problemas fundamentais de abastecimento de água, destino de dejetos e melhoria das habitações.

O diagnóstico apontado por Cynamon, auxiliava, segundo ele, no conhecimento acerca do tipo de doença associada a diferentes atividades de saneamento. Por exemplo "a alta incidência do grupo entérico e coeficientes altos de mortalidade infantil, requerem trabalho dirigido para a melhoria de abastecimento d'água"[29].

Ao lado dos trabalhos básicos das U.S., fazia-se um levantamento cartográfico das localidades selecionadas pelos programas de saneamento, que incluía a numeração das habitações; realizava-se inquéritos sanitários e campanhas para construção de fossas; fazia-se a fiscalização de estabelecimentos de gêneros alimentícios, como mercados, feiras e matadouros, bem como das construções residenciais, em vista à entrega do *habite-se*. Previa-se, igualmente, dependendo da necessidade local de cada Prefeitura, a implementação de planos-diretores e de urbanismo [30].

Os profissionais que compunham as equipes se dividiam entre auxiliar de saneamento, que podia ser recrutado e treinado na própria localidade servida pela U.S., bastando ter instrução básica

27 Op. Cit., CYNAMOM, 1959, p. 541.

28 'Instruções de Serviço aprovadas em novembro de 1945' *apud* BASTOS, 1993, p. 168.

29 Op. Cit., CYNAMON, 1959, p. 545.

30 Idem, Cynamom, p. 540.

e aptidões manuais para lidar com confecção de banheiros e construção de privadas/latrinas. Tais auxiliares recebiam aulas teóricas e estágios práticos e, dependendo da sua capacidade e aprimoramento nos estudos, eram promovidos a Inspetores de Saneamento, que assumiam atividades de liderança frente aos auxiliares. A tais inspetores era oferecido um período de estudos de um ano na Faculdade de Higiene e Saúde Pública de São Paulo. Por fim, havia o cargo de Engenheiro Sanitarista, recrutado entre engenheiros civis, que passavam por estágio de um a dois meses sob orientação de um profissional mais antigo. A tais engenheiros também era oferecido uma bolsa de estudo na mesma faculdade paulista[31]. Recordamos que Cynamon fez semelhante estágio antes de ser efetivado no SESP, em 1952. Em pouco tempo, ele próprio estaria na função de professor e coordenador de saneamento em Governador Valadares, instruindo os engenheiros a realizar as tarefas de opinar sobre planos de trabalho, supervisionar atividades, avaliar resultados e servir de consultor em assuntos de saneamento para Unidades Sanitárias locais.

4. Considerações finais

O trabalho aqui apresentado ainda está com as pesquisas em seu estágio inicial. Pretendemos trazer para o debate neste seminário de História Urbana, as ações empreendidas entre as décadas de 1940 e 1960, no interior de dois estados brasileiros em relação ao saneamento e a saúde, em especial em cidades localizadas ao longo do Rio Doce, recentemente vítima de um dos maiores desastres ambientais da história brasileira. Tal análise visa contribuir especificamente para o entendimento acerca da atuação do Serviço Especial de Saúde Pública, e de um de seus mais expoentes funcionários, o engenheiro sanitarista S. Eliasz Cynamon, em pequenos municípios de até 50 mil habitantes, por onde se distribui ainda hoje a grande maioria da população brasileira.

Procurou-se divulgar, mesmo que brevemente, as ações de infraestrutura empreendidas pelo SESP, especialmente como parte da agenda de expansão da presença do Estado no território brasileiro, e por Cynamon, em processos inovadores sobre saúde coletiva, medicina social e saneamento no Brasil. Com sua experiência, dedicação, competência e capacidade de trabalho, Szachna Eliasz Cynamon procurava contribuir para transformar a realidade social de muitos brasileiros, por meio de ações estratégicas em saúde pública e saneamento. Independentemente de grupos e correntes de pensamento, exprimia sua visão missionária, cujas atuações, tanto no campo da formação como das intervenções de melhoria habitacional e de prática de saneamento, representavam uma ideologia de vida. Sua concepção crítica da realidade social e de política pública o transformava num pesquisador comprometido com projetos sociais, de forma pragmática. Desenvolvia tecnologias sociais e de baixo custo, onde no processo e contato com a população necessitada via oportunidade de formação continuada e de transformação social. Tinha uma visão de cientista social e compromisso genuíno com a saúde pública. Demonstrou isso na sua rica experiência no Vale do Rio Doce.

31 Op. Cit., Cynamon, 1959.

5. Bibliografia

BASTOS, N. C. de Brito. SESP-FSESP. Evolução Histórica. 1941-1991. Editora Comunicarte. Recife: 1993.

CAMPOS, André Luiz Vieira. Políticas Internacionais de Saúde na Era Vargas. O Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960. Editora Fiocruz. Rio de Janeiro: 2006.

CYNAMOM, Szachna Eliasz. Atividades de saneamento desenvolvidas pelas Unidades Sanitárias do SESP. Separata da Revista do Serviço de Saúde Pública. Tomo X, número 2, 1959.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Pesquisa Nacional de Saneamento Básico Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse/sinopse_tab_brasil_zip.shtm. Acesso: 13 de julho de 2016.

FUNASA. O compromisso do governo é incluir socialmente a população, especialmente os mais carentes. Revista, 2004.

HOCHMAN, Gilberto. A Era do Saneamento. As bases da política de Saúde Pública no Brasil. Hucitec Editora, Rio de Janeiro: 2013.

MELO, Carlos Henrique; Saneamento Ambiental na Funasa: da concepção preventivista aos desafios da reforma sanitária. Dissertação de Mestrado Profissional, ENSP/FUNASA, Brasília, 2005.

MONTEIRO, Paulo António. A experiência do Departamento de Engenharia de Saúde Pública (DENSP) da Fundação Nacional De Saúde (FUNASA) com vistas à contribuição para o desenvolvimento de uma política de saneamento em Guiné Bissau. Dissertação apresentada à ENSP - FIOCRUZ – RJ, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública, da Escola Nacional de Saúde Pública – ENSP, subárea de Saneamento Ambiental, para a obtenção do título de Mestre Acadêmico. 2015.

OLIVEIRA, Bruno Luciano Carneiro Alves. URBANIDADE E DESIGUALDADES RACIAIS EM SAÚDE: análise da mortalidade em um estudo ecológico no Brasil. Trabalho da disciplina Saúde Urbana I do Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública. FIOCRUZ/ENSP. Rio de Janeiro: 2015.

PROGRAMA DO RIO DOCE. Relatório do Serviço Especial de Saúde Pública do 2º Trimestre de 1944. Código SP-01-OF.109. DAD/FIOCRUZ.

SANTOS, Vanessa Sardinha. Acidente em Mariana (MG) e seus impactos ambientais. 2015. IN Mundo Educação. http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/biologia/acidente-mariana-mg-seus-impactos-ambientais.htm. Acessado em 11 de julho de 2016.

SNIS. Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento: Diagnóstico dos Serviços de Água e Esgotos. 2014. Brasília: SNSA/MCIDADES, 2016. 212 p. : il.

TÉRCIO, Jason. As Aventuras de um Sanitarista Bandeirante. Rio de Janeiro: ENSP, 2011.

SALUBRIDAD URBANA EN CIUDADES PUERTO DEL NORTE DE CHILE: PRIMERAS OPERACIONES Y EQUIPAMIENTOS DE SALUD EN ARICA, IQUIQUE Y ANTOFAGASTA.

CLAUDIO GALENO-IBACETA / JOSÉ ANTONIO GONZÁLEZ

Universidad Católica del Norte (Antofagasta)

cgaleno@ucn.cl / jagonzal@ucn.cl

RESUMEN: Arica, Iquique y Antofagasta, ciudades puerto en el norte de Chile, evidencian la complejidad sanitaria de habitar en las costas de los desiertos de Tarapacá y Atacama. El agua siempre fue un tema clave en la salubridad de estos asentamiento, por que si bien Arica obtenía agua dulce a través de pozos, Iquique y Antofagasta no tenían fuentes de agua dulce y solo pudieron desarrollarse gracias a condensadoras de agua salada.

Las fuertes migraciones de la segunda mitad del siglo XIX diseminaron epidemias que forzaron las creación de equipamientos como lazaretos y hospitales. Arica poseía uno de los más antiguos hospitales, el San Antonio de Padua, fundado en 1577. En Iquique, el primer hospital relevante, el de Beneficencia fue inaugurado en 1887, proyectado en tipología de pabellones por el arquitecto Eduardo Lapeyrouse. En Antofagasta en 1872 la Junta de Beneficencia construyó un lazareto y hospital, sin embargo el primer conjunto relevante fue el Hospital del Salvador, levantado entre 1906 y 1913, diseñado por el padre Silva Lezaeta y el ingeniero Luis Jacob, igualmente en sistema de pabellones.

Igualmente operaron sobre la estructura urbana mejorando emplazamientos de cementerios o erradicando tugurios y drenando pantanos. Las ciudades requerían de infraestructuras que higienizaran la población para lo cual se construyeron redes de agua potable y de alcantarillado, que en algunos casos utilizaron una red alternativa de agua salada.

Territorios adversos

La historia urbana de las principales ciudades puerto en el norte de Chile: Arica, Iquique y Antofagasta, revela la complejidad sanitaria de habitar las costas de los desiertos de Tarapacá y Atacama. El agua siempre fue un tema fundamental en la salubridad, porque si bien Arica estaba en un entorno con agua dulce pero sin control higiénico, otros puertos como Iquique y Antofagasta no tenían fuentes de agua y solo pudieron desarrollarse artificialmente gracias al traslado de agua en barriles y a las máquinas condensadoras de agua salada.

La enfermedades en Arica

Como indicó el médico e historiador Vicente Dagnino, Arica en el siglo XIX y XX por la vegetación y el clima benigno, llegaban tuberculosos, alcohólicos y venéreos provenientes de las viciosas provincias salitreras de Tarapacá y Antofagasta. Para los habitantes de La Paz en Bolivia, Arica era el sanatorio marítimo.

Por otro lado estaban las enfermedades exóticas, y la primera "científicamente descrita" fue una epidemia desoladora de fiebre amarilla, ocurrida en 1868 y 1869. Coincidiendo con el terremoto y maremoto de 1868 que arrasó la ciudad. Además estaba el paludismo o malaria endémica en los valles, por los charcos y pantanos que abundaban en las Chimbas, río San José, valle de Azapa, río Lluta y quebrada de Chaca.[1]

El italiano Giovanni (José) Noé Crevani, médico zoólogo especialista en malaria, fue quien inició la campaña para erradicar el grave paludismo que infectaba la zona. En 1912 fue contratado por el gobierno chileno,[2] al año siguiente se le encargó un informe sobre la situación de Arica.[3]

En torno a 1924, se realizaba el saneamiento de los pantanos que se producían en Las Chimbas, en Chinchorro y en el estero del río San José. Se hicieron drenajes y el relleno de los terrenos bajos.[4]

La campaña que erradicó realmente la malaria fue iniciada por Noé en 1937 y finalizó en 1953. El éxito de la campaña dependió del acuerdo entre los países limítrofes, por lo que en mayo de 1946 se firmó un convenio sanitario tripartito (Perú, Bolivia y Chile) para controlar y erradicar

1 Vicente Dagnino, *Hospital Rejional en Arica*, Valparaíso: Lit. e Impr. Moderna, 1917, pp.7-8 Disponible en: http://bit.ly/2dNUWtZ [Fecha de consulta: 2016-09-20.].

2 Ricardo Cruz-Coke, *Historia de la medicina chilena*, Santiago: Ed. Andrés Bello, 1995, p.503.

3 Luis Galdames, et al., *Historia de Arica*, Arica: Ilustre Municipalidad de Arica / Ed. Renacimiento, 1981, p.120.

4 The South Pacific Mail, *La administración chilena en Tacna y Arica*, Valparaíso: The South Pacific Mail, 1924, pp.55-57.

la malaria, la fiebre amarilla, la peste bubónica, el tifus exantemático y la viruela. El convenio empezó a operar en 1950.[5]

Agua y alcantarillado de Arica

En Arica, desde la dominación chilena (1880), progresivamente se realizaron acciones sobre la salud. Por ejemplo, en 1885 el gobierno llamó a propuesta pública el servicio de retirada de aguas servidas y excrementos denominado abrómico.[6]

A pesar de un entorno de valles y ríos, el agua que se obtenía en Arica no era adecuada. Como indica Ferrer, el agua provenía de pozos, de los cuales algunos eran públicos destinados a los más pobres, y otros municipales y particulares en casi todas las edificaciones. No había control higiénico. La proximidad entre las letrinas y pozos contaminaban esas aguas, y los análisis las declaraban nocivas[7].

Las fuentes del abastecimiento eran dos, el río San José y las represas de Caracarani. Las aguas del río eran escasas y de mala calidad con alto contenido de sales, mientras que el agua que era traída en cañerías desde el Tacora abastecía principalmente el ferrocarril de Arica a La Paz, y debido a una falta de control de la obras acordadas por el Estado con el Ferrocarril en 1909 y terminadas en 1913, solo una parte mínima llegaba a la población.[8] El Gobierno mediante la Ley 3.185, comprometió fondos para la instalación de los servicios de agua potable, a partir de 1921 hasta 1926. En 1924 se indicaba que el abastecimiento había mejorado mediante bombas desde el estero del Río San José.[9]

En 1914, el Estado chileno había entregado fondos para obras de alcantarillado de Iquique, Antofagasta, Tocopilla y Arica.[10] En 1919 estaban paralizadas las obras iniciales de construcción de alcantarillado.[11] En la Séptima Conferencia Sanitaria Panamericana de La Habana en 1924, se indicaba que el alcantarillado de Arica había sido realizado por contrato en 1923.[12] Se había

5 Galdames, *op.cit*., p.120.

6 *Ibid*.

7 Pedro Ferrer, *Higiene y Asistencia Pública en Chile*, Santiago: Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona, 1911, pp.141-142.

8 Alberto Decombe, *Historia del Ferrocarril de Arica a La Paz*, Santiago: Libr. e Impr. de Artes i Letras, 1913, pp.28, 38, 92, 99-100.

9 The South Pacific Mail, *op.cit*, p.54.

10 Ley 2943, 11 de noviembre de 1914.

11 Chile, *Diario de sesiones del Senado: legislatura extraordinaria*, Santiago: Imprenta Nacional, 1919, p.91.

12 Oficina Sanitaria Panamericana, *Actas Séptima Conferencia Sanitaria Panamericana de las repúblicas americanas celebrada en la Habana, Cuba, desde el 5 hasta el 15 de noviembre de 1924*, Washington: Oficina Sanitaria Panamericana, 1925, p.184.

construido un "sistema completo de alcantarillado en toda la ciudad, con red de desagües y de lavados", se trataba de once y medio kilómetros de tuberías de hormigón armado, que desaguaban las aguas servidas en el mar, alejado cien metros mediante un muelle metálico. Para la limpieza de las cloacas se utilizaba el sistema de sifones automáticos, la red tenía 88 cámaras de inspección y 37 de lavados.[13]

La estación sanitaria de Arica

A comienzos del siglo XX llegó la peste bubónica, que se había extendido desde Antofagasta a Guayaquil[14]. En mayo de 1903 apareció la peste en el Callao, lo que puso en alerta el Consejo, que solicitó que se estableciera en Arica un barco que sirviera de lazareto flotante para aislar los enfermos. Luego de que se volviera epidemia en las ciudades del norte de Chile, en abril de 1905, el Gobierno decretó la creación de la Estación Sanitaria de Arica. En esos días la peste diezmaba la población del cercano puerto de Mollendo. De modo que se obligó a desinfectar en Arica todo buque que viniera del norte. Los pasajeros debían obtener un pasaporte sanitario. En 1906 se construyó un edificio que albergó las oficinas de la estación Sanitaria, "en la parte alta de la ciudad, en sitio aislado y a 33 metros sobre el nivel del mar". En 1907 se levantó un Lazareto de 39 metros de ancho por 57 de fondo, en el extremo noreste de la ciudad, 300 metros después del hospital. Estaba compuesto por tres pabellones independientes, "bien iluminados y ventilados, tienen 17 metros de largo por 6 de ancho y 4,36 de alto", donde cabían 15 camas, equivalente a 29,65 metros cúbicos de aire por enfermo.[15]

Iquique

En la Exposición Universal de París de 1889, Chile expuso *Hygiéne et Assistance Publique au Chili* del médico Adolfo Murillo.[16] En él escribió sobre algunas de las principales ciudades del país, entre ellas Iquique en el territorio de Tarapacá, incorporado a la soberanía de Chile a raíz de la Guerra del Pacífico. Iquique, en ese momento tenía 16.000 habitantes. Según Murillo, tanto el agua como las alcantarillas estaban en proceso de ejecución, el primero por empresas privadas, el segundo por la administración pública[17].

---

13 The South Pacific Mail, *op.cit.*, p.53.

14 Dagnino, *op.cit.*,pp.7-9.

15 Ferrer, *op.cit.*, pp.463-484.

16 Adolphe Murillo, *Hygiéne et Assistance Publique au Chili. Exposition Universelle de Paris, 1889, Section Chilienne*, Lagny: Impr. de Roger et F. Chernoviz, 1889.

17 Murillo, *op.cit.*, p.60.

En Iquique, durante la administración peruana, contó con el *Hospital de Nuestra Señora de las Mercedes*, inaugurado en enero de 1869 situado hacia el norte, al inicio de calle Hospital (luego denominada Amunátegui), entre el área de ferrocarril y el matadero, como se puede verificar en el plano de la Dirección de Obras Públicas (Archivo Biblioteca Nacional de Chile) de 1883. Además, había un Hospital Civil en calle Puno (luego renombrada como Barros Arana) con calle Bolívar.

En enero de 1886 se inició la construcción de acuerdo al diseño del arquitecto Eduardo Lapeyrouse.[18] El Hospital de Beneficencia de Iquique fue uno de los conjuntos más avanzados en su época, recogiendo la tipología del sistema de pabellones. Su emplazamiento coincide con las directrices higienistas, un terreno una ladera elevada con suave pendiente, de modo que todos sus patios estuviesen siempre ventilados y sus volúmenes bien asoleados.

Inaugurado en marzo de 1887 poseía 350 camas, 5 salas de cirugía y un pabellón de operaciones. En 1903 se amplió con una sección de orates y al año siguiente con 3 salas para tuberculosos[19]

Sobre el Lazareto, Lombardi indica: "El Lazareto estaba aislado en el sector norte del Hospital, y a ese lugar se enviaban todos los enfermos de viruela y de peste bubónica. Como antecedente ilustrativo podemos señalar que la epidemia de peste bubónica registrada en 1903 y que se prolongó gasta 1905, significó la hospitalización de 124 casos, de los cuales falleció la mayoría."[20]

El agua y alcantarillado en Iquique

Además estaba la cuestión del agua. Tarapacá tenía una necesidad urgente, ya que el servicio era escaso y deficiente. En 1887 la empresa Tarapacá Water Works había abastecido de agua potable a Iquique.

Harms reivindicaba que las ciudades del norte, no reflejaban el ímpetu económico del salitre. La situación en los asentamientos mineros, era igualmente precaria, el agua extraída de los subsuelos era escasa y de mala calidad, con abundancia de sales y residuos. Otra fuente posible era el río Tarapacá. Su valle se extendía hacia el oeste desde cordillera para perderse en el centro de la pampa. El primer estudio para el uso de esas aguas era de 1890, cuando el empresario peruano Guillermo Billinghurst presentó un proyecto de aprovechamientos de aguas y aumento de caudal.[21] Finalmente en 1912, el Estado construía una nueva captación de aguas.

---

18 Juan Lombardi Borgoglio, "Historia de la cirugía en el Hospital de Iquique", en: *Revista Chilena de Cirugía*, Vol.46, nº4, agosto 1994, p.441-442.

19 Hrvoj Ostojic Peric, *Enciclopedia de Iquique. Siglo XIX*, Iquique: Edit.Pino Oregón, 2013, p.459.

20 Lombardi, *op.cit.*, p.442.

21 Carlos Harms, *Los problemas de la zona norte de Chile*, Santiago: Impr. La Ilustración, 1930, p.159-160.

Otro de los problemas abordado por Harms fue de la depuración de las aguas fecales de Iquique a propósito de la escasez de aguas. Planteaba que una vez incrementado el abastecimiento se podría recuperar el agua de los desagües para fines agrícolas. [22]

En 1894 Iquique aprobó crear una pequeña red de alcantarillado. En 1913 se declaraba como una ciudad con alcantarillado, sin embargo, así como Arica, en 1914 aún se seguían destinando fondos para su construcción.

Antofagasta y las bases de una política higienista

En Antofagasta, uno de los primeros desafíos del municipio conjuntamente con los privados fue la viabilidad del asentamiento de una población que se acrecentó vertiginosamente en un par de años, desde 1866, desprovista de agua potable. La vertiente de Cerro Moreno no podía cubrir el abastecimiento hídrico de los habitantes que para 1869 estaban demarcando las manzanas del nuevo poblado. ¿Cómo articular el *potencial biótico* superando las vallas de la denominada *resistencia ambiental?*

Para erigir un asiento humano en el desierto de Atacama, se debe considerar lo siguiente. Las condiciones climáticas y la adversidad del suelo se adujeron como factores para las enfermedades tierras adentro. A esto se sumó la mala calidad del agua de las norias, de las napas subterráneas o la que era trasladada en barriles Un informe de julio de 1874 del médico Gregorio Saavedra, profesor en medicina y cirugía, ponía de relieve la estrecha relación del entorno natural del desierto y algunas enfermedades. Refiere que un colega –el médico Fernando Centella- se ha visto afectado por ataques epilépticos, y sus causas se deben, además de su constitución nerviosa, "al cambio súbito de clima que ha experimentado en este lugar, la mala calidad de los alimentos y la verdadera nostalgia han influido de una manera directa en el desarrollo de la enfermedad indicada". La solución prescrita: abandonar el lugar a la brevedad posible[23]. El clima era también culpable de la fuerte disentería que afectó a un funcionario público, que debió ser trasladado desde Caracoles a Chiu-Chiu. El "cambio de clima… cooperaría a su pronto restablecimiento"[24].

Esto nos conduce a la urgencia del abastecimiento de agua potable de buena calidad y al primer nexo entre la tecnología y la inmigración extranjera asentada en la urbe. La cobertura de las necesidades del recurso hídrico fue cubierta de modos diversos. José Santos Ossa visualizó las potencialidades de las napas freáticas con la traída de agua por barcos. Juan López hizo uso de la vertiente que hemos mencionado. Varios empresarios condensaban el agua de mar. La Compañía

22 Harms, *op.cit.*, p.193.

23 Oficio de Gregorio Saavedra, Caracoles, 13 de julio de 1874. Archivo de la Intendencia de Antofagasta. Periodo Boliviano, tomo VII, folio 22.

24 Oficio del Subprefecto del Distrito de Caracoles, 14 de abril de 1872. Archivo de la Intendencia de Antofagasta. Periodo Boliviano, tomo III, folio 511.

de Salitres y Ferrocarriles planteó una aducción de agua desde la precordillera, adquiriendo los derechos de agua de la Compañía Huanchaca, e implementó carros aljibes en sus trenes. El abastecimiento de agua para Antofagasta se regularizó en 1892 mediante el uso de las aguas del río Loa y seguidamente del río Silala por la Empresa de Ferrocarriles de Antofagasta a Bolivia[25] Esto nos permite concluir que la ciudad de Antofagasta pudo solucionar su abastecimiento de agua y plantear otras actividades productivas conexas para el florecimiento de una agricultura urbana y cimentar una política institucional que atendiera la salubridad urbana, a saber:

1. El agua pudo ser distribuida en la ciudad bajo tres modalidades:

A.- El sistema de cañerías públicas y arranque domiciliario para los sectores burgueses que vivían en una cota inferior a 15 metros de altitud del nivel del mar (incluso el ingeniero-arquitecto Luis Abd El Kader, implementó en la década de 1910 una bomba de impulsión desde el mar hasta su casa, a 35 metros de altitud, para su propio abastecimiento).

B.- Un sistema de venta de agua por los aguaderos en la población más alejada a la red de agua potable. Una variante de este sistema fue el uso de "pilones" de agua para las poblaciones de *piedmont* de la cordillera de la costa y próxima al límite suburbano, en las décadas de 1940-50.

C.- Abastecimiento público del agua a los sectores que requerían de silos de agua para sus actividades de horticultura.

2. El agua distribuida en el periodo anterior a 1930 no estuvo sujeta a racionamiento y mantuvo la viabilidad de una actividad agropecuaria expresada en quintas por todo el sector sur de la ciudad, posibilitando el cultivo de productos para el autoabastecimiento urbano e incluso la existencia de varias quintas de recreos. Además, pudo hacer viable la industria lechera, donde la colonia griega por lo general cubrió las necesidades urbanas manteniendo en el sector norte sus vacas y pastizales. Y también la crianza de cerdos en el área septentrional de la urbe.

3. La reglamentación del agua en la época planteó el uso consuntivo privilegiando a la industria salitrera, la minera, la industrial, la residencial y por último la agrícola; no obstante, en las décadas de 1910-1920 quedó liberada de derechos para todos los servicios municipales y de la Junta de Beneficencia Pública.

De esta manera, el tránsito del campamento a la urbe, en la perspectiva de su *potencial biótico,* por un lado, y las actividades económicas, por otro, como la minería metálica y no metálica, para la sustentabilidad de las instituciones forjadas por los habitantes, comprometió una acción edilicia para el saneamiento de la urbe combatiendo la basura, las pestilencias, la reafirmación de los espacios recreativos conjuntamente con la ampliación de las áreas verdes, de las plazas iniciales, y de la fundamental avenida Brasil. Paralelamente a este esfuerzo municipal, se unió la acción

25 Valeria Maino, Floreal Reacabarren, Guy Wenborne, Historia del agua en el desierto más árido del mundo, Matte Editores, Santiago, 2011, 48S.

de la Junta de Beneficencia Pública, encargada de un amplio espectro de funciones vinculantes con la calidad de vida de los habitantes, desde la institucionalidad sanitaria hasta las viviendas.

Si observamos el funcionamiento de la Junta con relación a los obstáculos que debió encarar, podemos mencionar los siguientes:

A una situación difícil y compleja por la insuficiencia de instalaciones de cobertura de la salud pública, se añadieron tres factores que incidieron en la problemática. Un primer factor fue la carencia de una política sanitaria por parte del Estado. En tal ámbito habrá que acotar dos elementos adicionales a este factor: la estructuración de la Junta de Beneficencia como organismo de convergencia de los aportes privados y públicos en esta materia y la deficiencia hospitalaria por décadas del establecimiento ubicado en Antofagasta, que recién en el transcurso de la década de 1910 se pudo solucionar. Un segundo factor fue la distinción entre las enfermedades epidémicas de las restantes, lo cual trajo la existencia de dos establecimientos: uno el Lazareto, destinado al tratamiento de las epidemias, y el otro el Hospital, para las patologías comunes. Habrá que agregar que el flujo de naves mercantes, influyó en la propagación del contagio epidémico conjuntamente con el arribo de inmigrantes. Un tercer factor fue la falta de normas que atendiesen a las enfermedades laborales en el periodo en estudio, lo cual afectó a la capacidad de camas existentes y al reducido número de médicos habidos en la ciudad.

Los hospitales de Antofagasta

Establecida la fundación del municipio en Antofagasta, en 1872, los concejiles establecieron con prontitud la Junta de Beneficencia el 25 de abril de ese año, para atender los problemas sanitarios de la urbe. Principalmente para hacerse cargo del Hospital del Salvador, levantado el dìa 5 de mayo de 1872. Su concreción obedeció al apoyo ciudadano[26]. Al parecer el hospital, con la colaboración de comerciantes y la Compañía salitrera, logró satisfacer las necesidades del vecindario de la novel urbe, pues en 1874 en concepto del Prefecto de Cobija podía calificarse dos años después de "cómodo hospital" cuya labor se hacía liviana en cuanto a la salud pública por la labor ingente prestada al aseo, ornato de la población[27]. La empresa salitrera contaba con un pequeño servicio hospitalario en sus instalaciones para atención exclusiva de los súbditos británicos.

---

26 Juan Floreal Recabarren Rojas, *Episodios de la vida regional*, Antofagasta: Corporación Pro Antofagasta-Universidad Católica del Norte, 2002, p.146.

27 "Exposición que dirige al Gobierno el Prefecto del departamento Litoral de Cobija sobre todos los ramos del servicio público en 1874", citado por Oscar Bermúdez, *Orígenes históricos de Antofagasta*, Antofagasta: Ilustre Municipalidad de Antofagasta, 1966, p.106.

A consecuencia de una epidemia de viruela, se hizo necesaria separar las atenciones sobre morbilidad. Los casos de mayor contagio fueron destinados al Lazareto que se inauguró en 1872, de manera muy modesta.[28]

La Comisión de Salubridad de la Municipalidad, fue crucial en estas materias, pues diagnosticando la insalubridad de las calles, el ejercicio clandestino de personas en el área de la salud, designó un médico de la ciudad[29]

El Hospital era una construcción de material ligero que siguió funcionando con el apoyo gubernamental, desde 1876, y con una entrada fija determinada por el Concejo Municipal derivado de un impuesto adicional aplicado al desembarque de mercaderías, durante todo el siglo XIX. En este tiempo siguió proporcionando al Lazareto el personal de servicio, alimentación, ropas limpias y medicinas. Refiere Arce que algunas iniciativas interesantes, como el sistema de "ambulancias norte-americanas", fue planteado como hospitales particulares que funcionarían en el tramo Antofagasta, Mejillones y Caracoles. La idea fue acogida pero nunca implementada[30].

Los establecimientos hospitalarios recibieron determinadas mejoras pero la situación fue difícil dado el aumento de la población, las instalaciones inadecuadas y la complejidad de epidemias que azotaban a la urbe.

Se debe consignar que la morbilidad en la zona se veía incrementada por la mala calidad del agua potable, lo cual comenzó a afectar seriamente la atención hospitalaria hasta hacerse insostenible. El Hospital vio ampliarse su edificio en 1888. Las ampliaciones eran modestas. Lo mismo acontecía con el Lazareto, que debió expandirse en 1892, con dos nuevas salas de madera y modesto mobiliario. Otra emergencia sanitaria en 1904 conllevó la construcción de dos nuevas salas destinadas exclusivamente para enfrentar la peste bubónica. Una nueva peste en 1905 puso de manifiesto la insuficiencia de los dos establecimientos. Refiere Silva Lezaeta, la situación hospitalaria, "unas cuantas barracas de madera mal ajustada y sin comodidad de ninguna clase. La circunstancia de estar situado al lado del cementerio le daba aspecto tétrico, lo que hizo exclamar al Presidente de la República, don Germán Riesco, en ocasión que visitaba Antofagasta en 1905: Este Hospital es tan sólo una antesala del cementerio"[31].

Simultáneamente en el año 1904, el Gerente General de la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, decidió la construcción de un hospital en calle Zenteno e Iquique, cuya construcción

---

28 Junta de Beneficencia de Antofagasta, *Memoria que presenta la Junta de Beneficencia de Antofagasta al fin de su primer año de existencia*, Antofagasta: Tipografía del Caracolino por P. Fuentes, 1873, pp.3-5.

29 Bermúdez, *op.cit*. pp.103-104.scar Bermùdez Miral, *Orígenes históricos de*, op.cit. pp.103-104.

30 Isaac Arce, *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta: Corporación Pro Antofagasta, 3° ed., 2004, pp.185-186.

31 Luis Silva Lezaeta, "La construcción del Hospital del Salvador en Antofagasta" [republicado de Revista de Beneficencia, tomo III, nº2, junio de 1919, pp.143-154], en: José Antonio González Pizarro, et al., *Luis Silva Lezaeta: el pastor del desierto*, Antofagasta: Ediciones Universidad Católica del Norte, 2005, p.193.

terminó en 1907, el cual contó con "habitaciones para el doctor, las enfermeras y un farmacéutico, y habrá piezas privadas y dos clases de salas comunes"[32], mientras Luis Silva Lezaeta y el edil Hermógenes Alfaro, ponían la primera piedra del nuevo Hospital del Salvador, como iniciativa gubernamental con apoyo particular. Durante seis años, la Junta de Beneficencia dispuso a veces de moderado presupuesto y otras de menguado presupuesto, afectando las obras que abarcaban dos manzanas. El Hospital del Salvador comprendía un edificio de administración y pensionistas de primera clase, trece salas con capacidad para 400 enfermos, con sus piezas de servicios, una sección de maternidad, lavandería, morgue y desinfectorio, sección pensionistas de segunda clase y mozos, cocina y dependencias, dos salas de operaciones, capilla, sección servidumbre de mujeres y anexo monjas y un cierro general.

El alcantarillado de Antofagasta

Para sanear la ciudad, en 1908 fue iniciada la construcción de una red de desagüe que cubría un área de 300 hectáreas, un 95% del área construida en la ciudad, además de una red de agua salada para atender los incendios e inodoros. Se utilizó para esto el sistema unitario en zig-zag del francés Paul Wery.[33]

El presidente de la República Pedro Montt, anteriormente ministro de Industria y Obras Públicas había impulsado la higiene urbana por medio de la ejecución de alcantarillados en las principales ciudades chilenas. Hacia 1911, solo una parte de Antofagasta tenía alcantarillado que iba directo al mar.[34]

Los trabajos tardaron, siendo necesario que en 1914 el Gobierno mediante la Ley 2943 de noviembre de ese año entregase fondos para finalizar las obras del alcantarillado. Luego en 1916 se hizo una primera ampliación de la red.

Conclusiones

En las tres ciudades los contextos y tiempos son diversos, sin embargo tienen un ímpetu común a partir de algunos sucesos. El maremoto de 1868, que arrasó Arica e Iquique, en una suerte de tabula rasa, pero que por otro lado coindice con la fundación oficial de Antofagasta. Así como la dominación chilena a partir de 1879-1880, que paulatinamente introdujo mayores avances sanitarios en los asentamientos. Los avances científicos de la segunda mitad del siglo XIX, permitieron identificar con mayor precisión enfermedades y actuar sobre ellas. Las sociedades

32 Harold Blakemore, *Historia del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia 1888-1988*, traducción de Juan Ricardo Couyoumdjian y Beatriz Kase, Santiago: Impr. Universitarias, 1996, pp.121-122.

33 Arce, *op.cit.*, pp.477-478.

34 Ferrer, *op.cit.*, p.171.

locales, frente a las adversidades, reaccionaron gestionado organismos y equipamientos. A cambio de beneficios, los privados entregaron servicios fundamentales a estas ciudades, particularmente el agua potable. A inicio del siglo XX, el incremento de las migraciones, movió a personas y enfermedades, por lo que se crearon controles sanitarios en las fronteras, y controles en los puertos. En torno al Centenario de la República de Chile vendrían políticas de saneamiento más territoriales, de agua potable y alcantarillado, coincidentes con acuerdos internacionales para alinear medidas sanitarias panamericanas.

LA SALUBRIDAD EN LA PLANEACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

MARÍA LILIA GONZÁLEZ SERVÍN

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

lilia_gs@outlook.com

RESUMEN: La ciudad de México, es el centro más importante del país, en su ensanchamiento y consolidación de barrios ha sido necesario prefigurar el precepto de la salubridad derivado del cuadro epidemiológico de los mexicanos, mismo que ha incidido en lo arquitectónico, en la conformación de la imagen urbana en distintos momentos de su historia.

En 1891 se formó un Código sanitario que reguló muchos aspectos urbanos y arquitectónicos, especialmente para prevenir enfermedades respiratorias y contagiosas; haciendo prioritario en los proyectos espacios con buena ventilación, confort e higiene. Las construcciones, en planta, fachadas y cubiertas se enfatizó la ventilación, iluminación y soleamiento. La ampliación de la traza de la ciudad incluyó equipamiento arquitectónico, espacios abiertos, jardines y redes de servicios públicos y vías de comunicación, que se hizo extensiva a los Estados conformando una modernidad. La planeación de la obra pública en función de formar una ciudad sana continuó con el carácter preventivo hasta mediados del siglo XX.

En 1920, la ampliación de la ciudad se planeó al sur con la construcción de la zona de hospitales para enfermedades respiratorias. A partir de la cuarta década, la industrialización en el país se intensificó e impulsó un Plan Nacional de Hospitales que fue detonador para el crecimiento de algunas ciudades del país. En la ciudad de México, la zona norte albergó a la industria, la inmigración y concentración de la mano de obra que se multiplicó, consolidándose por el programa del Instituto Mexicano del Seguro Social con la construcción del Centro Médico Nacional y el Hospital Regional de Zona, ambos para atender a los trabajadores y a sus familiares. Destacando la ampliación de la capacidad de atención, eficiencia y tecnología en sus construcciones y en su urbanización.

Introducción

Los asentamientos humanos, generalmente se ubican en donde hay ciertas condiciones ambientales, económicas, políticas o de otro tipo que permiten la adaptación y apropiación del espacio. En este sentido, la morfología de la ciudad de México tiene una larga historia por haberse fundado prácticamente sobre el agua y persisten rasgos en su traza y ensanchamiento.

No obstante, durante el dominio español, la ciudad fue adquiriendo otra imagen al conectarse a tierra y secando sus lagos, aunado a que anualmente se inundaba con inmundicias y provocando enfermedades con altos índices de defunciones. Por eso, desde la construcción de un albarradón a su alrededor antes de la conquista, la construcción de un sistema de acequias que cruzaban la ciudad durante el virreinato, hasta la instalación de la red del drenaje profundo construido en 1900, fueron medidas de carácter preventivo que se aplicaron para evitar el anegamiento de las aguas servidas con las de lluvia para evitar enfermedades infectocontagiosas que anualmente han afectado a sus habitantes.

> Todas las materias fecales, los restos de animales y vegetales, desperdicios del consumo, vienen a parar a las atarjeas por estrechos desaguaderos; como éstas no tienen suficiente declive, se estancan, se fermentan, entran en putrefacción, despidiendo gases deletéreos, y son causa de lo insalubre de la ciudad. Estas inmundicias, con el tiempo depositado allí, forman lodo semifluido, y es el mismo que, expuesto en las calles cuando se hace la limpia, permanece por algún tiempo causando asco, hasta que, secado por el sol, es llevado a otra parte.

A través del tiempo, se conjuntaron otras regulaciones de tipo preventivo y sanitario en lo urbano y lo arquitectónico, destinadas a menguar las secuelas de las calamidades, entre ellas, ampliar y empedrar calles para que el aire circulara en la ciudad; aumentar y profundizar la red de atarjeas, desviar canales y ríos; construir puentes, instar a la población a emplear letrinas dentro de las construcciones; arbolar plazas y promover jardines en las viviendas; encalar los árboles y los edificios para evitar el anidamiento de chinches, piojos y otros arácnidos (principales portadores del tifo), además de sustituir vigas de madera por hierro; quitar gárgolas en las fachadas de los edificios para conducir las aguas al subsuelo y fuera de la ciudad; colocar zócalos en las construcciones subiéndolas del nivel de suelo; angostar los muros y recubriéndolos con materiales para limpiarlos, multiplicar los vanos y patios para garantizar la ventilación cruzada y evitar humedades al interior. De igual manera, planear el crecimiento y la consolidación del centro y de algunos barrios en la ciudad bajo éstos preceptos.

La salubridad e higiene coadyuvaron a que la sociedad cambiara hábitos y algunas maneras de comportarse en los espacios públicos de la dinámica urbana, mismos que se incluyeron a los valores civiles promovidos por las e instituciones que asumieron el carácter civil, general y público.

A mediados del siglo XIX, el presidente Juárez promovió el ensanchamiento de la ciudad,

ubicó institutos para reconocer a México y sus peculiaridades -destacando el Instituto Médico Nacional destinado a la investigación para estudiar las características ambientales como la calidad del agua para su distribución-, lo relacionado con el comportamiento de sus habitantes y para determinar su cuadro epidemiológico.

La Salubridad en el Proyecto Porfirista

La administración de Porfirio Díaz (1876-1911), desarrolló la planeación del desarrollo urbano a nivel nacional, embelleciendo a las capitales y algunos centros productivos. Promovió la cultura europea porque en muchos sitios se establecieron capitales extranjeros y en la capital del país se formaron colonias equipadas con servicios públicos e hitos urbanos que realzaban la imagen urbana que el gobierno pretendía, que se proyectaba a través de los servicios y la obra pública, por lo que se denominó "ciudad de los palacios".

Al filo del siglo XIX, la ciudad de México se diferenciaba del resto del país, era el centro de mayor interés político, de operaciones comerciales y financieras, el asentamiento de la burocracia y la aristocracia, también de muchas personas que formaban los cinturones de miseria y en mejor de los casos, un sector importante de mano de obra para los servicios. No obstante los contrastes sociales, era el principal centro educativo, el lugar en donde se concentraban hospitales, hospicios, teatros, cafés y una pléyade de estructuras utilitarias y de apreciación social; sitio en donde mayormente se activaba la obra pública y la privada.

El nuevo orden se reflejó en la planeación del ensanchamiento de las ciudades, en la construcción del equipamiento básico para las zonas céntricas con el embellecimiento de sus plazas y jardines, trazo y empedrado de las principales vías de comunicación ligados a los preceptos de lo que se consideraba el urbanismo moderno, semblanza que correspondía a la imagen de la ciudad moderna: sana, próspera y ordenada.

Parte de la modernidad fue la llegada del ferrocarril porque la industria y el comercio dependían de la industria ferroviaria, así las rutas se distribuyeron a los cuatro puntos cardinales, también la ampliación de las principales circulaciones que anunciaba el advenimiento del uso del automóvil. La introducción de alumbrado público, las plazas y jardines fueron equipados con fuentes de agua de distribución y de ornato, además de otro mobiliario urbano e instalaciones que perfilaban a la ciudad sana asociada a la salud pública. El precepto de la salud pública marcaba la frontera entre el pasado y la modernidad que se promovía y porque la renovación de la sociedad se convirtió en una instrucción moldeada en la política del liberalismo de aquel tiempo y con la salubridad se justificaba la idea de progreso encaminada a racionalizar, codificar y cohesionar las aspiraciones reflejadas en las distintas formas y usos de la estructura urbana; así se fijaba el carácter preventivo de los espacios urbanos y arquitectónicos.

En el proyecto de modernización del país, la planeación de ciudades y pueblos se hizo a través de normas y bandos que moderaron muchas de las circunstancias de la dinámica social con el fin de prevenir contagios a causa del hacinamiento. En esa modernización de la ciudad y la

importancia de la salud pública en las ideas de progreso, cabe destacar que se decretó el Código sanitario en 1891, para mejorar las condiciones de salubridad y de habitabilidad. Producto de la organización del Estado mexicano, el Código sanitario fue administrado por un Consejo Superior de salubridad que estaba facultado para practicar y regular todo lo relacionado con las condiciones higiénicas muchas circunstancias urbano arquitectónicas para evitar contagios.

El Código sanitario fue un instrumento clave en donde se incluían disposiciones urbanas y para los conjuntos habitacionales: viviendas, escuelas, fábricas, hospitales, etc. con el fin de prevenir contagios a causa del hacinamiento, además tenía la misión de regular los alimentos y bebidas, las medicinas, la administración sanitaria y las obras públicas, incluyendo las condiciones del saneamiento básico que se instaló principalmente en las capitales del país. Fue el principal documento regulador del crecimiento y equipamiento de la capital, se adoptó en la planeación de otras ciudades y de la obra que el gobierno construyó en el interior del país. Especialmente fue destinado a controlar muchos sitios relacionados con el hacinamiento, producto de la aglomeración de personas y de casas, además del hacinamiento en fábricas y talleres, en donde se puso mucho interés en la contaminan del aire.

De tal manera que el código coadyuvó a transformar a la ciudad clerical del virreinato a la ciudad capitalista burguesa, fomentó cambio en los patrones en la vida cotidiana y ayudó a que la sociedad republicana obtuviera otra lectura de los espacios públicos y marcar los límites entre lo rural y lo urbano.

No obstante que en repetidas revisiones y actualizaciones se ajustaron los criterios a las demandas del desarrollo económico y del comercio, se puso énfasis en mantener el aire limpio y sancionó por varias décadas los modos en el comportamiento de lo urbano y lo arquitectónico y con el tiempo mejorar la esperanza de vida de los mexicanos que al fin del siglo oscilaba entre los 24 y 25 años.

> Las áreas y superficies de terrenos que en toda ciudad o ampliación de las mismas, erección de nuevos centros poblados, colonias, etc., deban reservarse para parques, arboledas y jardines públicos.[1]

La planeación en éste tiempo se desarrolló tomando en cuenta a la salubridad e higiene para generar un ambiente sano, preocupación que le dio el carácter preventivo y formal a las construcciones de vanguardia, especialmente las destinadas a la salubridad y asistencia. Por ejemplo, los lineamientos de prevención que señalaba el Art. 62, indicaba que la altura de las casas estaba en proporción a la anchura de las calles, de manera que la luz pueda penetrar a todos los pisos, con arreglo a las prevenciones de un Reglamento Especial[2], con ello se definía la densidad de las construcciones y las características arquitectónicas que impactaron a la imagen urbana.

---

1 Código sanitario, *Capítulo XI De la ingeniería sanitaria, VI*, 1903.

2 *Ibid.*

Aunque la salubridad e higiene modificaron algunos hábitos, la organización de los espacios públicos e impactaron en la arquitectura y señalaba los contrastes sociales en la distribución de los servicios, porque la población se ubicaba en cuarteles en los que estaba dividida la ciudad. Se clasificaron los climas de la ciudad y las zonas con condiciones más saludables, favoreciendo el ensanchamiento de la ciudad a esos sitios, porque poseían arboledas y manantiales, allí fue a donde se ubicaron los hospitales y las residencias de veraneo hasta muy adentrado el siglo veinte.

En la primera década del siglo, las capitales del país contaban con servicios básicos (redes de abastecimiento de agua, alumbrado público y drenaje), mercados, hospitales, plazas y jardines con mobiliario urbano y quioscos, era de esperarse que los mayores beneficios se le otorgaron a la ciudad de México, en donde las fábricas y los talleres en la ciudad se multiplicaron.

El Código preveía para las fábricas y talleres medidas preventivas para evitar accidentes y moderar varias actividades laborales, como el horario máximo de 12 horas de jornada, o la prohibición de emplear niños menores a diez años. También provisiones internas para evitar malos olores, cambios bruscos de temperaturas y el desarrollo de enfermedades contagiosas (señalando que cada uno de los obreros cuenten con dos metros cuadrados de superficie y un cubo de ocho metros).

> Art. 147. Los talleres se establecerán en piezas bien iluminadas, que no sean húmedas y que tengan sus paredes y techos dispuestos de manera que no permitan gran elevación ni descenso considerable de temperatura.
>
> Art. 169 …colocar chimeneas de buen tiro y altura para que la quema de gases, "… a fin de evitar en lo posible su dispersión a la atmósfera".
>
> Art. 189 Los talleres …deberán estar construidos con materiales incombustibles; su techo ha de ser ligero; estarán bien ventilados y aereados; y sus puertas, con herraje de cobre, se abrirán precisamente hacia fuera.[3]
>
> Art. 61. Antes de hacer una construcción se saneará cuidadosamente el terreno sobre el que se va a edificar
>
> Art. 328. Las casas que se construyan después de la promulgación de éste Código, en colonias en donde no cuenten con los servicios municipales sanitarios de atarjeas, provisión de agua potable, pavimentos y limpia, no podrán habitarse mientras dichos servicios no se establezcan….[4]

3 *Ibid.*

4 *Ibid.*

Otro adelanto significativo respecto a la salubridad fue contemplado el Artículo 24 del código que sancionaba que el agua de los lavaderos y de los fregaderos había que separarlas del albañal general y no mezclar las aguas negras con las potables; descargar el agua de lluvia al aire libre, a los patios o azoteas. Situación que se dejó en el pasado en las modificaciones al código y en las nuevas normativas que formaron el Reglamento de Construcciones para el D.F.

En 1905 se construyó el Hospital General de México y en 1910 el Manicomio General, ambos conjuntos se planearon y construyeron como ciudades puesto que se fundaron en los límites de la ciudad. Su asiento dependió de la localización de fuentes de abastecimiento de agua, terrenos amplios en los límites de la ciudad. Asimismo se previó concentrar varios servicios médicos para atención de la población a nivel nacional, mismo que se ubicaría junto al Hospital General y que se lograría edificar hasta medio siglo después. Los primeros conjuntos nosocomiales que se localizaron alrededor de la ciudad, fue contra los vientos dominantes, suficiente abastecimientos de agua, circulaciones ferroviarias que ocasionó que rápidamente en sus trayectos se colocaran servicios y viviendas, convirtiendo a éstos conjuntos en detonadores del crecimiento de la traza urbana; los de mayor capacidad fueron el Instituto Médico Nacional, Hospital General, Manicomio General y Hospicio de Pobres, entre otros nosocomios más, algunos administrados por la Beneficencia Privada.

La Salubridad y la Asistencia en la primera mitad del Siglo XX

En el proceso de la Revolución que inició en 1910, se alteró el orden en la composición urbana porque la migración a las ciudades, especialmente a la ciudad de México fue en aumento. A causa de las luchas internas murieron un millón de personas que sufrieron las consecuencias de las guerras, el abandono de sus tierras, además de sufrir hambre y epidemias.

Los gobiernos del renovado liberalismo, a partir de 1920 organizaron los programas sociales que se instrumentarían en todo el país, destacando principalmente los de educación y salud, porque los de alimentación y vivienda tuvieron menor empuje.

La política de salubridad continuó como legado de la administración anterior, se reestructuró el Departamento de Salubridad en 1920, en 1925 contaría con nuevas instalaciones ubicadas en la periferia de la ciudad, cerca de las nuevas colonias, ayudando a que la zona ampliara las vías de comunicación al sur y al oeste. El proyecto fue de los arquitectos Carlos Obregón Santacilia y José Villagrán García, quienes comprendían las ideas de progreso relacionadas con la salubridad e higiene.

En 1926, se revisó y actualizó nuevamente el Código sanitario para ajustarlo a los criterios y estudios médicos, mismos que argumentaban analizar el medio físico y su incidencia en la patología, fundamentos que coadyuvaron a considerar que un buen ambiente procrearía la prevención de enfermedades y contribuía a la salud. Con esa visión se instrumentó a todo el

país el proceso de planeación y el Código se aplicaría a los Estados de la República, porque parte del proceso de organización nacional contempló el desarrollo de nuevas ciudades y poblaciones en la república.

> Art. 273. Los Ayuntamientos del País deberán formar planos generales del trazo de las poblaciones que están bajo su jurisdicción, en los que, por medio de signos convencionales se determinen las construcciones; parques, jardines, pavimentos, provisión de aguas, desagües y en general, todos los servicios de saneamiento que tengas las mismas poblaciones.
>
> Art. 274. Las disposiciones del artículo anterior, rigen solamente respecto a poblaciones mayores de diez mil habitantes y de cinco mil, cuando sus censos demuestren un aumento de su población en promedio anual de uno por ciento, de manera uniforme y progresiva…[5]

En la ciudad de México aumentaron los servicios públicos en la estructura urbana fortaleciendo las condiciones de la circulación de autos hacia el norte y suroeste. Se construyeron escuelas e instalaciones para la salubridad y la asistencia, baños y comedores públicos y se multiplicaron los servicios básicos.

Para 1922, las principales causas de muerte fueron por enfermedades infecciosas y parasitarias en 32.4%, seguidas del aparato respiratorio con el 15.4%, ambas cobraban muchas víctimas cuando la población mexicana en 1921 era de 14 334 780 [6]. Por eso fue necesario impulsar campañas contra éstos males y construir una red hospitalaria que atendiera principalmente a los niños y a la mano de obra, porque los gobernantes en turno apostaban al desarrollo de la economía, a través de homologar algunas de las carencias sociales, entre ellas la de salud para estar en condiciones de estimular la competitividad y productividad en el marco del capitalismo.

Se promovió conforme al Código vigente, formar otra zona de hospitales al sur de la ciudad, aunque no se pensó como una ciudad médica, ésta fue equipada con la infraestructura urbana para establecer servicios hospitalarios destinados atender a la tuberculosis, una de las primeras causas de muerte en México. Lo que implicaba alejar al conjunto hospitalario de la población más cercana cuando menos mil metros, pero tratándose de un hospital de especialidad para contagiosos se dispuso alejarlo más.

En las cercanías del predio que se escogió, se localizaban pequeños poblados dedicados a la agricultura que dependían de los ríos y bosques de la zona. Situación que fue modificada al detonarse el crecimiento de la traza urbana al edificarse el primer Hospital para Tuberculosos en Huipulco que inició su construcción en 1929 y concluyéndolo una década después. Proyecto que desarrolló el arquitecto José Villagrán García. Al mismo tiempo fue necesario consolidar el

---

5 Código sanitario para los Estados de la República Mexicana, 1926.

6 IV Censo General de Población.

conjunto arquitectónico para la elaboración de vacunas contra varios males, construcción que se amplió en el barrio de Popotla y en donde se impulsaron las primeras obras pensadas en el formato del racionalismo. Además de diferenciar los accesos que modificaba las circulaciones colindantes, se aplicaron diversos criterios constructivos novedosos y en la composición general como en cada uno de los edificios que se pensaron como pabellones.

La localización y amplitud de éstos conjuntos, hizo que se intensificara mayor dinamismo el ensanchamiento de la traza urbana, las vías de comunicación, la dotación de servicios básicos y la detonación y especulación para el crecimiento de vivienda en éstos sitios de la ciudad.

Así constiuida la zona sur destinada a ubicar hospitales, en 1942 se contruyó una unidad de Cirugia y el Hospital general Manuel Gea González, ambos serían los que consolidarían esta zona hospitalaria y los que atrajeron en décadas posteriores otros servicios médicos de especialidades para el tratamiento del cancer, la nutrición, problemas cardiacos, mentales, etc.

A partir de 1929, la población, las fábricas, talleres e industrias en general fueron en aumento, especialmente por el impacto que suscitó la recesión de los Estados Unidos del Norte, provocando el cierre de minas, el regreso de migrantes al país y aumento del dinamismo demográfico y económico que caracteriza a éste momento.

Las política económicas que emprendieron los siguientes gobiernos de la primera mitad del siglo veinte, fue impulsar la economía con participación de capitales extranjeros; no obstante que se dedicaron esfuerzos a mejorar las condiciones en el campo, las industrias se multiplicaron. Por esa razón, los servicios médicos y las medidas de salubridad se enfocaron a apoyar a los trabajadores a través de la medicina social, como parte de la labor de las administraciones para apoyar al proceso expansivo de la economía entre 1934 y1950.

A través de planes reguladores se planeó el crecimiento y reorganización de la ciudad de México. En ellos se contempla la prolongación de las principales vías de circulación que constituyó una trama vial. En las medidas de salubridad destaca la extensión del abastecimiento de agua potable, las redes saneamiento y desague, pavimentación de calles, alumbrado público y equipamiento de servicios urbanos que conurbaron barrios y poblaciones a la ciudad.

Los Planes Reguladores, además de incluir la salubridad y la asistencia que es plausible, también el ensanchamiento de calles afectó al Hospital de Jesús que ha funcionado sin interrupción desde 1524[7] y es uno de los pilares de la atención médica privada en la Ciudad de México.

Resultado de las demoliciones en el Hospital de Jesús para ampliar las avenidas 20 de Noviembre y Pino Suárez. Se levantaron edificios de hasta siete niveles para subsanar los servicios de atención médica.

---

7 Para mayor información ver: González Servín, María Lilia, Órdenes del espacio habitable en el Hospital de Jesús, Ciudad de México, en Academia XXII, Primera época, año 6, Número 10, Febrero-julio, México, 2015.

Otra consecuencia del desarrollo económico fue la polarización de los niveles sociales y la separación más cruenta entre la población del campo y las ciudades, particularmente entre el norte, centro y sur del territorio nacional. En el norte se ampliaron los mercados regionales que fortalecieron los municipios costeros y ganaderos, mientras que en el centro y sur del territorio se continuaban las prácticas ligadas a la agricultura con métodos ancestrales. Bajo esas circunstancias, la ciudad de México atrajo capitales con el desarrollo de infraestructura publica que se estableció en el norte de la ciudad, beneficiando al desplante de más industrias, estratégicamente ubicadas en una franja para aprovechar los descuentos e instalaciones en los servicios públicos. De tales circunstancias, se constituyó al norte de la ciudad la zona industrial con la detonación de nuevos asentamientos humanos que suministraban mano de obra. El reto fue conjuntarlos para darles solución como parte de los grandes problemas nacionales, por eso se estableció un organismo que concentró servicios de seguridad social, mismos que establecía la Constitución desde 1917 como responsabilidad estatal.

Con las medidas preventivas, la ampliación de los servicios médicos que formaban parte del programa nacional de salud y el apoyo de los otros programas sociales, a partir de 1930 las defunciones infantiles disminuyeron y la esperanza de vida aumentó. Sin embargo, en ese año, volvió la viruela, incrementándose a partir de 1935. Como parte de las medidas de prevención fue intensificar campañas de vacunación, de higiene urbano y en lo personal, la multiplicación de los servicios sanitarios y de atención médica, mismos que se intensificaron en la ciudad de México.

Para resolver los problemas de salud, primero fue consolidar la institución que velaría por la salud en 1943, para desarrollar el Plan Nacional de Salud que implicó la programación nacional de construcción de hospitales, para que la atención médica llegara a un número mayor de mexicanos.

El Plan Nacional de Construcción de Hospitales (1941-1946), fue un programa de la Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública. Consistió en realizar hospitales de especialidades con gran capacidad de atención, instalaciones actualizadas para satisfacer necesidades de atención médica a nivel nacional, construyendo más de cincuenta hospitales en distintos puntos de la República mexicana, en los puertos y ciudades de mayor concentración de población y de desarrollo económico como fue la ciudad de México, en donde se edificaron policlínicas, hospitales y el Centro Médico Nacional que junto al Hospital General y el hospital Francés ya construido en la zona, concentraron muchos servicios de especialidades, emergencia, demandando la proliferación de otros servicios periféricos en sus inmediaciones consolidando las colonias circundantes, formando la zona hospitalaria con la construcción del Centro Médico Nacional en 1954 (proyecto de José Villagrán García y Mario Pañi que construyeron varios arquitectos organizados por el arquitecto Enrique Yañez).

A consecuencia de migraciones y concentración de población y demanda de servicios médicos también se instituyó el Instituto Médico del Seguro Social en 1943. Institución que planeó desarrollar una red nacional de hospitales en los sitios con más trabajadores asalariados, iniciando con la construcción del Hospital de Zona No. 1, La Raza en 1945 en el norte de la ciudad, proyecto del arquitecto Enrique Yañez.

Bibliografía

IV Censo General de Población.

Código sanitario, *Capítulo XI De la ingeniería sanitaria, VI,* 1903.

Código sanitario para los Estados de la República Mexicana, 1926.

González Servín, María Lilia, *Infraestructura para la salud en México, del sistema arquitectónico de pabellones a pabellones articulados verticales*, tesis de doctorado en proceso.

DE BASURAS E INMUNDICIAS: PROBLEMAS Y DISPOSICIONES DEL SISTEMA DE LIMPIA EN XALAPA, VERACRUZ DURANTE EL SIGLO XIX.

DRA. NELLY JOSEFA LEÓN FUENTES/MARÍA CELIA GONZÁLEZ DÉCTOR

Universidad Veracruzana

nleon@uv.mx / maria-cgd@hotmail.com

RESUMEN: Para la tercera década del siglo XIX el cantón de Xalapa rebasaba los 42 mil habitantes,[1] su núcleo poblacional se situaba en la cabecera y a las orillas se extendían otras poblaciones que mantenían relación con la ciudad capital. La urbanización de Xalapa fue un proceso complejo que obedeció a asuntos políticos coyunturales para la región y el país.

El desarrollo de infraestructura hidráulica y la introducción del agua potable durante el siglo XIX marcaron un avance significativo para la transformación de la villa en centro urbano, la revolución sanitaria del siglo XVIII también favoreció esta transición, así se fue configurando la urbanización sanitaria de la ciudad guiada por las ideas ilustradas y la participación de una élite local que imponía sus necesidades ante las del resto de la población.

A raíz de las epidemias que la ciudad había padecido, las autoridades tomaron medidas preventivas para mitigar estas afectaciones, sin embargo los hábitos de limpieza no estaban por completo interiorizados en la población, quien solía desechar los residuos en las mismas calles y caños, provocando severos problemas de higiene.

Este trabajo pretende hacer un análisis de los sistemas de limpieza (Bando de Buen Gobierno, Regiduría de Sanidad, Junta de Sanidad) y las medidas de control y tratamiento de las inmundicias y suciedades de la ciudad de Xalapa durante el siglo XIX analizando las problemáticas que se suscitaban en la cotidianeidad y las respuestas de las autoridades a través de diversas instancias.

1 Carmen Blázquez, *Xalapa,* México, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992.

Introducción

Este trabajo pretende señalar las medidas de salubridad más destacadas durante el XIX, para los fines que persigue esta ponencia nos concentraremos en dos periodos marcados por una política pública que respondía a las demandas del momento, destacando fragmentos que construyeron la historia de la limpia pública en la ciudad de Xalapa para hacer notar la evolución de las políticas públicas en este aspecto, se abordarán el inicio del siglo, influido por el pensamiento ilustrado, y el final del siglo, caracterizado por el Porfiriato y sus ideas progresistas. El siglo XIX mexicano se caracterizó por la proyección y transformación de distintos aspectos en el país, estos procesos fueron sostenidos por la estructura política-económica y tuvieron importantes repercusiones en la vida cotidiana del país. En los albores del siglo XIX, México seguía siendo una colonia española, posteriormente, atravesó el proceso de independencia y transitó hacia la república para finalizar en el periodo denominado Porfiriato. Esta ponencia pretende contrastar los primeros y los últimos años del siglo XIX en cuanto al tema de la generación y manejo de los residuos, a través del análisis de las políticas de salubridad.

Mentalidad e higiene durante el siglo XIX

En México, el desarrollo de las políticas higienistas tuvo un paso lento, encaminado hacia la regulación del orden público y de las prácticas privadas, la concepción de salubridad, promovida por la corriente miasmática de finales del siglo XVIII, implicaba todos los aspectos relacionados con la sanidad de la ciudad, para lograr su transformación se establecieron nuevos criterios como la orden de sepultar a los muertos en cementerios a las afueras de los núcleos urbanos en vez de en las iglesias,[2] la vigilancia de los basureros, la desecación de los pantanos y otros lugares donde su acumulaban los desperdicios o eran propicios a la putrefacción, la conducción de agua a través de cañerías, la utilización de comunes (letrinas) y contenedores para los excrementos y la disposición de residuos en garitas lejos de los centros poblacionales fueron algunas de las disposiciones promovidas en la ciudad de México de finales del siglo XVIII.[3]

Corbin señala que la estrategia sanitaria que se estructura a finales del siglo XVIII, fue continuación de los reglamentos urbanos del silgo XIV, sin embargo toma un giro distintivo

---

2 En 1829 se creó el cementerio general en Xalapa y fue inaugurado por el entonces gobernador, Antonio López de Santa Anna con lo que se dejó de enterrar a los muertos en los atrios de las iglesias, luego de constantes epidemias, la demanda de sepulturas incrementó y años más tarde serviría para sepultar a las víctimas de la epidemia de cólera morbus de 1833, misma que provocó un descenso a la población de más de 3,000 personas (Nelly León, *Los debates y las batallas por el agua en Xalapa, 1838-1882, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana*, 2009, p. 175)

3 Marcela Dávalos, *Basura e Ilustración. La limpieza de la ciudad de México a fines del siglo XVIII,* México, INAH. 1997

de no buscar solamente contrarrestar las temidas epidemias, sino que se manifiesta como una "perspectiva edilicia"[4] enfocada en la limpieza de las calles y en un reordenamiento urbano.

La higiene olfativa regida por el principio de los malos olores proveniente de la teoría aerista del siglo XVIII y la hediondez configuró un rubro destacado en la política higienista, que se legitimó a través de una política orientada en bandos, en México, desde finales del siglo XVIII se había planteado esta política que fue producto de la influencia ilustrada promovida durante el periodo borbónico por el conde de Revillagigedo, ésta tuvo mayor impacto en las ciudades más importantes, como la ciudad de México y fue aplicándose con lentitud en las demás poblaciones de provincia.

Las ordenanzas del conde Revillagigedo tocaban todos los ámbitos correspondientes a la salubridad, no obstante se enfrentaron a los "hábitos heredados"[5] que se resistían a dichas políticas, en este sentido, vigilar el comportamiento ciudadano no fue una tarea fácil, porque se trataba de crear una conciencia en la población, cuyas costumbres estaban muy lejos de los principios higiénicos que se conocen hoy en día, el agua, por ejemplo no era vista como un agente de limpieza, más bien era temida, pues se sabía que era transmisora de enfermedades y que favorecía la putrefacción, además de que los estancamientos de agua en charcas y acequias, así como los pantanos proveían el ambiente idóneo para la reproducción de bacterias y mosquitos transmisores de enfermedades como la fiebre amarilla, de tal manera que el imaginario colectivo relacionaba el agua con enfermedad, aunado a que el agua no era del todo limpia, porque frecuentemente las fuentes se encontraban sucias de inmundicias[6] "en lo que refiere a las fuentes públicas [de la ciudad de Xalapa], el ayuntamiento fue el encargado de recomendar a la sociedad el uso de las fuentes sólo para tomar agua en vasijas limpias",[7] además, el acceso al recurso era controlado por el principal sector de propietarios, que compraron mercedes de agua al ayuntamiento para conducirla a su domicilio y a cambio tuvieron que contribuir con obras hidráulicas –fuentes, lavaderos y cajas de agua- para que los pobres contaran con este recurso.

En 1820 se adopta la Constitución de Cádiz en México, la cual, en el capítulo I, "De los ayuntamientos", especifica las atribuciones que se le confieren a este órgano, comenzando por "La policía de salubridad y comodidad"[8] que estaría regida a través de bandos de policía y buen gobierno, estos bandos se encargaban de tratar lo relativo a la limpieza de las poblaciones, la vigilancia que conllevaba dicha tarea se fue transformando en regulación de la vida pública hasta convertirse en guardián de la seguridad de la población, con el fin de procurar la urbanidad y el

---

4 Alain Corbin, *El Perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social Siglos XVIII y XIX*, México, FCE 2005, p.105.

5 Dávalos, *op. cit.*, p. 22.

6 Ibid.

7 León, *op. cit.*, p. 97.

8 José Gabino Castillo, "Xalapa y sus miasmas. Higiene y espacio público, 1794-1833", en *Revista Ulúa*, 22, Xalapa, Veracruz, Instituto de Investigaciones Histórico sociales, Universidad Veracruzana, 2013 p. 49.

embellecimiento de la ciudad. La policía operaba estrictamente en las ciudades y se encargaba de atender los siguientes rubros:

> (…) abasto de carne regulaciones para el ganado, panaderías, agua potable, cañerías acequias, ropa de contagiados, casas calles, empedrados, basura, establecimientos comerciales. Faroles y alumbrado. Sus propuestas estaban encaminadas a dibujar las fronteras entre el ámbito rural y urbano, de manera que los bandos y ordenanzas de policía cubrían cada aspecto de la vida urbana.[9]

Bajo este marco se configuraron las políticas de higiene pública que se desarrollaron y aplicaron durante el siglo XIX en la villa de Xalapa, lo que significó un parteaguas en la orientación y las medidas de salubridad que se materializaron durante este siglo. El Bando de Policía y Buen Gobierno de Xalapa establecía, entre otros, los siguientes criterios de higiene encaminados a establecer el orden y los principios básicos urbanidad.

"El aseo y limpieza de las calles es un artículo importante para la salud pública, y en tal virtud, se previene que todo el que arroje basuras, aguas, sucias inmundicias, y no barriere precisamente el frente de su casa y costados que le pertenezcan hasta la medianía de la calle los lunes, jueves y sábados, y no recogiere la basura, pagará un peso de multa la primera vez, dos la segunda, y la tercera será molestado según merezca su obstinación."[10]

A pesar de que la estructura en cuanto a la política sanitaria estaba ya estipulada en los bandos de policía y buen gobierno, el escenario del siglo XIX de México estaba plagado de malos olores, y la población estaba acostumbrada a ellos y a la convivencia con las inmundicias, estrechamente ligadas al hedor y a lo nauseabundo, en 1826, la queja de don Antonio Velares Quiroz, vecino de Xalapa describe con detalles las condiciones insalubres del hospital ubicado en la calle de Tecuanapa del cual menciona lo siguiente:

> "Tiene dos caños que caen desde alto; por el uno salen las bazofias de la cosina, y por el otro salen los podres sanguazas, y aguas infectadas de los servicios que sirven a toda clase de enfermos, y tómandose un atarcadero de estas inmundicias salen a la calle y producen un hedor intolerable capaz de infectar a la población."[11]

---

9 Diego Pulido, "Policía del buen gobierno a la seguridad, 1750-1850", en *Revista de Historia mexicana*, L.X: 3, México, Colegio de México, 2011, pp. 1603-1604.

10 Archivo Histórico Municipal de Xalapa (AHMX), Actas de Cabildo, Año, 1825, Libro 36, foja 186.

11 AHMX, Actas de Cabildo, Año, 1826, Libro 37, foja 172.

Ante quejas de esta naturaleza las autoridades intentaban responder con medidas de higiene adecuadas, sin embargo éstas no lograban ser interiorizadas en la población de tal manera que las costumbres insanas[12] fueron parte de la vida cotidiana de la ciudad decimonónica.

Las condiciones particulares de cada provincia determinaban los principios de salubridad,[13] en este sentido, Xalapa presentaba condiciones específicas, sus terrenos sinuosos e irregulares con pendientes muy marcadas, su clima húmedo durante casi todo el año que no permitía la acumulación de granos[14] y que favorecía la putrefacción, aunado a la abundancia de arroyos y manantiales propios del suelo xalapeño particularizaban las medidas de higiene de la villa de Xalapa.

La teoría miasmática tuvo fuerte influencia en las medidas llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Xalapa, ésta suponía que los miasmas, emanaciones pútridas provenientes de desechos orgánicos que se manifestaban sensitivamente por los olores, producían enfermedades y males a la población de tal manera que se procuraba erradicar dichas emanaciones mediante ciertos criterios de orden, como evitar estancamientos, desecar los pantanos y recubrir las calles con empedrados, éstos servían como un tipo de aislante entre la tierra y los humanos, en este sentido Corbin señala que "pavimentar es, primero, aislar de la suciedad del suelo o de la putricidad de las capas acuáticas."[15] Para principios del siglo XIX, Don Francisco Saenz de Santa María, Regidor de Policía notificaba al cabildo que "una de las calles principales de la villa titulada del calvario entrada del camino de México, se halla enteramente intransitable por lo descompuesto y desigual de su piso y por lo mismo necesaria su composición por ser una de las entradas de esta vecindad."[16] Estas circunstancias se siguieron reproduciendo hasta finales el siglo XIX, un testimonio de ello se dio en 1892, cuando la regiduría de salubridad y policía instaban a la empresa del ferrocarril interoceánico a realizar las obras correspondientes para tapar las zanjas de la estación y evitar el estancamiento de agua en ellas,[17] muchas de las obras realizadas en Xalapa fueron producto de la intervención del sector privado, pues la falta de recursos del Ayuntamiento[18] fue un rasgo característico durante casi todo el siglo, de tal manera que el ordenamiento urbano fue una tarea compartida entre sector privado y sector público, tal como acontecía en otros centros urbanos.

---

12 Héctor Strobel, "De miasmas humores y sentinas: la revolución médica y sanitaria del centro de Veracruz (1750-1870)" (Tesis), Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 2015, p. 134.

13 Dávalos, op. cit.

14 Guy Rozat, "Prácticas alimentarias y vida cotidiana de las mujeres en Xalapa a fines del siglo XVIII" en *Mujeres en Veracruz. Fragmentos de una historia*, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 2008.

15 Corbin, op. cit., p. 106.

16 AHMX, Actas de Cabildo, Año 1802, 9 de mayo.

17 AHMX, Actas de Cabildo, Año 1892, Libro 96, foja 197.

18 Como menciona David Hernández, la administración del Ayuntamiento carecía de recursos propios. (David Hernández, "Medidas de Higiene Pública: las prácticas sanitarias de la ciudad de Xalapa (1837-1850)" (Tesis), Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 2014.

1833 fue un año marcado por el cólera *morbus* y la muerte en Xalapa, para entonces ya se había decretado el Bando de Buen Gobierno, pues en épocas de epidemias se redoblaban las estrategias de sanidad y se intensificaba la vigilancia para contrarrestar la amenaza que representaba el cólera. Gabino Castillo,[19] refiere que entre 1833 y 1834 cuando el cólera azotó a Xalapa, marcó un hito en el tema de la sanidad pública pues motivó la limpieza de las calles y el rigor de las disposiciones sanitarias del momento, lo que se vio reflejado en que en la ciudad no se propagó la enfermedad con tanta intensidad como en la ciudad de México, Mérida o San Luis Potosí, donde causó estragos.[20]

De residuos e inmundicias y su caracterización

De acuerdo al diccionario de la Lengua Castellana de 1726, citado por León, la basura era definida como "el polvo, broza y la inmundicia que se recoge barriendo para arrojarla al campo o a la calle".[21], esta concepción permite comprender que la basura era principalmente de origen orgánico y que ésta se degradaba en la tierra, suponemos que la caracterización de los desechos o las basuras durante el siglo XIX no cambió demasiado, puesto que en gran medida éstos se conformaban por sobras de alimentos, frutos y verduras, así como desechos de la carne de animales como huesos y pellejos, grasa y tendones, debido a que la carne acostumbraba venderse en trozos grandes sin separar,[22] una costumbre culinaria mexicana muy arraigada es el consumo de las vísceras de los animales, como la lengua, las criadillas y la pancita[23] lo que nos puede mostrar una cultura del aprovechamiento de los recursos por parte de las clases bajas,[24] pues eran éstas quienes reproducían estas prácticas debido a que el consumo de la mejor carne estaba reservado para las clases más altas.

Las tenerías también generaban importantes cantidades de desechos orgánicos, mismos que vertían en los ríos, perjudicando directamente a las lavanderas, en 1832 éstas se quejaron de la contaminación que producían los curtidores río arriba puesto que el agua que arrastraba la corriente estaba cargado de restos de animales y su hedor, lo cual perjudicaba directamente a estas mujeres pues ensuciaban las ropas que ellas lavaban.[25]

---

19 Castillo, *op. cit*.

20 Rogelio Jiménez, "Problemática sanitaria y conflictos políticos en una ciudad del centro de Veracruz: la epidemia de cólera morbus de 1833 en Xalapa", 2015, en *Secuencia,* núm. 91, México, pp. 69-101.

21 María del Carmen León, "Espacio, olor y salubridad en Toluca al final del siglo XVIII", en *Revista Historia Mexicana*, vol. LII, núm. 1, Colegio de Mëxico, 2002, p. 163.

22 Rozat, *op. cit*.

23 Ibid.

24 Esta herencia del aprovechamiento continúa latente en nuestro país.

25 León, *op. cit*.

Los animales también ensuciaban la villa por lo que en el bando de buen gobierno de 1825 se estipuló lo siguiente "se prohíbe el que por las calles anden sueltas las bestias y cerdos" de ser encontradas se multaría al dueño con dos pesos por cada bestia y ocho reales por cada cerdo. En el bando también se ordenó que la ordeña debía realizarse fuera de la villa, al interior de sus corrales y estaba estrictamente prohibido el tránsito de animales de carga y de carros tirados por bestias, pues ocasionaban daños en las empedradas callejuelas y al romperlas provocaban charcas, con la finalidad de conservar el orden público también se prohibió que los perros que vagaran por las calles sin dueño ni bozal, de otra manera serían aniquilados.

A inicios de siglo los residuos eran dispuestos en orillas de las calles, por lo que el vecindario de Xalapa se encontraba muy sucio, por tal motivo "En 1810, don Bernardo de los Cobos, presidente de la Junta de Cabildo, planeó destinar espacios para esos tiraderos en los cuatro barrios que conformaban la ciudad y a partir de entonces el aseo y la limpieza de las calles debía llevarse a cabo por parte de los particulares."[26] Posteriormente, el Bando de Buen Gobierno de 1825 estipuló que se asignarían como basureros la barranca de Jalitic, el Chorro Poblano, el callejón de Arrieta y el barranco entre el puente del Obispo y una tenería, el bando también hace mención de carros destinados para el aseo de la villa[27] pero no hace referencia a cómo se hacía su manejo.

En cuanto a las inmundicias, entendidas como los desechos fisiológicos, Marcela Dávalos reseña que en la ciudad de México los desechos eran desalojados mediante atarjeas o llevados lejos de la ciudad a través de un mecanismo de carros tirados por mulas, esta idea siguió una pauta de demarcación, llevar lejos y afuera lo desagradable, lo impuro, la carroña, los despojos y la porquería, esta asquerosa labor también era llevada a cabo en Veracruz a finales del siglo XVIII "En el puerto de Veracruz las prohibiciones por deponer en las calles no tardaron en hacerse sentir, estandarizándose para mediados del siglo XVIII el sistema del barril. Éstos eran sacados en las noches por negros y *otros individuos que su necesidad u holgazanería los obliga*"[28], en este rubro, la moral fue uno de los factores decisivos para dar impulso a las medidas higiénicas[29] de la villa de Xalapa, pues se relacionó la limpieza con la ilustración y la suciedad con la ignorancia, de aquí que la higiene se convirtiera en una distinción clasista pues sólo las clases opulentas podían tener acceso al agua limpia en sus casas, mediante la venta mercedes, mientras los hábitos de limpieza de las clases más pobres eran casi nulos, no era difícil que en un mismo recinto estuviesen conviviendo animales y personas, el lecho era compartido por toda la familia que habitara la casa, el aseo personal era espaciado; estas condiciones favorecían el contagio de las enfermedades, "La vida cotidiana, por lo tanto, estaba estrechamente ligada al continuo contacto con el otro, con los animales y con sus residuos fecales y demás suciedades, sumadas a las propias."[30]

---

26 Hernández, *op. cit.*, p. 68.

27 AHMX, Actas de Cabildo, Año 1825, Libro, 36, foja 186.

28 Strobel, *op. cit.*, p. 140.

29 Castillo, *op. cit*.

30 Strobel, *op. cit.*, p. 137.

Dávalos menciona que la ventilación y la circulación se convirtieron en máximas para el tratamiento de las inmundicias, en el puerto de Veracruz se instalaron unos conductos para desalojar las inmundicias llamados sumideros[31] y para mediados del siglo XIX el empleo de este mecanismo logró interiorizarse en la vida cotidiana de gran parte de la población, las inmundicias eran arrojadas al mar en barriles, mientras las personas que carecían de sumideros en sus viviendas desalojaban sus desechos a través de los caños que fluían a las calles hasta llegar al mar, en la ciudad de Xalapa existían los denominados *accesorios* que eran una especie de habitaciones donde las personas realizaban las necesidades fisiológicas,[32] también estaban las cloacas dónde se vertían las inmundicias.

El proceso de higienización, entendida como "los intentos por favorecer la salud tanto de los individuos como de las sociedades a través de la intervención estatal",[33] que se desarrolló a lo largo del siglo XIX alcanzó un avance significativo durante el periodo presidido por Porfirio Díaz, cuya política estuvo orientada hacia un crecimiento económico apoyado en la inversión extranjera para conducir al país hacia la modernidad, la higiene pública fue un punto fundamental. La implantación de los modelos higiénicos modernos se materializó en la configuración urbana de las ciudades, el trazo ferroviario entre otros avances tecnológicos transformaron algunas de las ciudades mexicanas, los cambios que se gestaron durante el siglo XIX fueron determinantes puesto que fueron la base de la modernización sanitaria, la cual fue un proceso de larga duración, los resultados que se venían imponiendo desde principio de siglo se cristalizaron en grandes mejoras en la vida urbana, en Xalapa, la introducción de la red abierta de agua potable del manantial de los Tecajetes fue un notable avance en el progreso, para finales del siglo se volvieron más comunes las viviendas que contaban con el servicio de agua pues la venta de pajas de agua continuó hasta los primeros años del siglo XX, sin embargo este servicio continuó siendo diferenciado pues mientras los vecinos que poseían recursos económicos la recibían en sus casas, el pueblo debía acarrearla desde las fuentes públicas hasta sus casas, actividad que ocasionaba constantes riñas y pleitos cuando las bestias de carga que ocupaban los aguadores que realizaban el servicio de acarreo del agua rompían las fuentes o el empedrado.

Los estancamientos de agua fueron uno de los constantes problemas que se presentaron en la ciudad de Xalapa, el 11 de diciembre de 1894 el Regidor de Salubridad de la ciudad manifiesta lo siguiente:

> que el estado sanitario de la población deja mucho que desear, pues últimamente se han desarrollado con el carácter de epidemias, la tosferina, el sarampión y la fiebre tifoidea, aunque en menor entidad que el consecuencia, se hace necesario tomar algunas medidas para evitar que tales enfermedades adquieran mayor incremento; siendo entre aquellos

31 Strobel, *op. cit*.

32 AHMX, Año 1826, Libro 37, foja 172.

33 María del Carmen Zavala, *El arte de conservar la salud en el Porfiriato. Higiene pública y prostitución en Morelia*, Morelia, Michoacán, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2010, p. 32.

> una de las esenciales procurar el aseo de la ciudad y evitar que en las calles se estanquen las aguas sucias, pues que entrando estas en descomposición perjudican la atmósfera y ocasionan la insalubridad.[34]

Como se puede apreciar, las condiciones de la provincia veracruzana ya entrado el Porfiriato continuaban presentándose insalubres, no obstante se efectuaron una serie de prácticas modernas que intentaron superar estos problemas como la desinfección de caños y calles[35] y la recomendación "arrojar agua a los caños y atarjeas de las calles, para evitar que como ahora sucede, se encuentren en condiciones que puedan perjudicar a la salubridad pública, por el asolvamiento de las materias que conducen"[36] esta evidencia ilustra que, las políticas sanitarias modernas de Don Porfirio Díaz demoraron en ser interiorizadas y llevadas a cabo por la población, el largo proceso que gira en torno a los hábitos de limpieza se ha construido a base de imposición, sanción y vigilancia, en esta breve exposición de un estudio de caso, se puede apreciar que los cambios en el ramo de la salubridad pública de Xalapa se dieron de manera lenta, pero lo que se logra apreciar en las fuentes primarias consultadas es el interés de las autoridades por resolver los conflictos entre la población y el seguimiento que las quejas recibían incluso por meses, además del constante esfuerzo que hacía un Ayuntamiento sin recursos[37] por mantener el orden y el progreso que suponía la modernidad.

---

34 AHMX, año 1894, libro 99, foja 23.

35 AHMX, año 1894, libro 99, foja 25.

36 AHMX, año 1897, libro 100, foja 59.

37 Las rifas, los préstamos y las fiestas de beneficencia fueron mecanismos recurrentes para conseguir recursos y realizar obras hidráulicas.

Referencias bibliográficas

Blázquez, Carmen *Xalapa,* México, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992.

Castillo, José Gabino, "Xalapa y sus miasmas. Higiene y espacio público, 1794-1833", en *Revista Ulúa*, 22, Xalapa, Veracruz, Instituto de Investigaciones Histórico sociales, Universidad Veracruzana, 2013

Corbin, Alain, *El Perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social Siglos XVIII y XIX*, México, FCE, 2005

Dávalos, Marcela, *Basura e Ilustración. La limpieza de la ciudad de México a fines del siglo XVIII,* México, INAH. 1997.

Hernández, David "Medidas de Higiene Pública: las prácticas sanitarias de la ciudad de Xalapa (1837-1850)" (Tesis), Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 2014.

Jiménez, Rogelio, "Problemática sanitaria y conflictos políticos en una ciudad del centro de Veracruz: la epidemia de cólera morbus de 1833 en Xalapa", 2015, en *Secuencia,* núm. 91, México, pp. 69-101

León, María del Carmen, "Espacio, olor y salubridad en Toluca al final del siglo XVIII", en *Revista Historia Mexicana*, vol. LII, núm. 1, México, El Colegio de México, 2002,

León, Nelly, 2009, *Los debates y las batallas por el agua en Xalapa, 1838-1882, Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana*, 2009

Pulido, Diego, "Policía del buen gobierno a la seguridad, 1750-1850", en *Revista de Historia mexicana*, L.X: 3, México, Colegio de México, 2011, pp. 1603-1604.

Rozat, Guy, "Prácticas alimentarias y vida cotidiana de las mujeres en Xalapa a fines del siglo XVIII" en *Mujeres en Veracruz. Fragmentos de una historia*, Veracruz, Gobierno del Estado de Veracruz, 2008

Strobel, Héctor "De miasmas humores y sentinas: la revolución médica y sanitaria del centro de Veracruz (1750-1870)" (Tesis), Xalapa, Veracruz, Universidad Veracruzana, 2015.

Zavala, María del Carmen, *El arte de conservar la salud en el Porfiriato. Higiene pública y prostitución en Morelia*, Morelia, Michoacán, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2010.

Otras fuentes

Archivo Histórico Municipal de Xalapa (AHMX) Actas de Cabildo, de 1802, 1825, 1826, 1833, 1834, 1892 y 1894.

A IMPLANTAÇÃO DA REDE DE INFRAESTRUTURA SANITÁRIA E OS NOVOS MODOS DE HABITAR A CIDADE DE SÃO PAULO, NA PASSAGEM DO SÉCULO XIX PARA O XX.[1]

CLARISSA DE ALMEIDA PAULILLO (AUTORA)

MARIA CECILIA LOSCHIAVO DOS SANTOS E TATIANA SAKURAI (CO-AUTORAS)

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo / Universidade Paulista

claip@usp.br / closchia@usp.br / tsakurai@usp.br

RESUMEN: O final do século XIX é um período marcado por graves problemas de saneamento na cidade de São Paulo, em virtude de seu rápido crescimento e adensamento populacional. Apoiadas nos saberes técnicos e científicos, políticas sanitaristas são implementadas para regular tanto o ambiente como a vida dos cidadãos, sendo uma de suas principais medidas a implantação do sistema de abastecimento de água e coleta de esgotos. Para garantir a salubridade do meio, as redes interferiam diretamente sobre a organização dos espaços e sobre um regime de práticas dos habitantes, sobretudo aqueles ligados à unidade habitacional - a célula principal do sistema sanitário.

Tendo esse entendimento como ponto central, esse artigo aborda as apropriações dos serviços de água e esgotos canalizados, a partir do estudo de documentação sobre a mobilização dos cidadãos em torno da imprensa e poder público acerca do assunto. Verifica-se, primeiramente, como a implantação das redes muitas vezes não atendia às necessidades de saneamento que o próprio poder público instituía, configurando assim uma divisão entre 'cidade higiênica' e 'cidade insalubre'. A percepção de condições sanitárias díspares na cidade fazia com que a higiene fosse usada como instrumento da população na reivindicação de melhores condições de vida. O saneamento pode ser entendido, dessa forma, como um desejo comum na sociedade, e não exclusivo das autoridades. Com isso chegamos ao segundo ponto de análise da pesquisa: os aspectos que conduzem os anseios de higiene nos indivíduos. O medo das doenças, o desenvolvimento de uma maior sensibilidade no asseio, a necessidade de controle no consumo e descarte dos fluxos, entre outros quesitos, vão propiciar a adesão às novas formas de uso da água por meio das redes de infraestrutura, conformando assim um novo modo de habitar a cidade alinhado às premissas sanitárias.

---

1 Pesquisa de mestrado financiada pela Capes.

1. Introdução

A redes de infraestrutura sanitária foram implantadas na cidade de São Paulo no último quartel do século XIX, durante o processo de intensa modernização promovido pela ascensão da economia cafeeira e grandes investimentos no território. Durante esse período, a capital paulista passou por um incremento vertiginoso de sua população, principalmente com a vinda da mão-de-obra imigrante, em um movimento que fez expandir em poucos anos os antigos limites coloniais da área urbana. O rápido crescimento e o adensamento populacional, entretanto, levaram a cidade a problemas graves de saneamento, tornando as políticas sanitárias prioritárias nos planos de desenvolvimento dos governantes.

A provisão de infraestrutura e ações de controle sobre o espaço eram medidas que se alinhavam às prerrogativas político-administrativas do novo poder republicano, que vislumbrava no projeto sanitarista um dos principais meios de efetivação das novas funções da cidade enquanto espaço produtivo. Assim como nos grandes centros urbanos da época, os saberes da medicina justificavam as intervenções de engenharia no território, de modo que a higiene era alçada a uma categoria da "ciência moderna" que deveria ser aplicada ao urbano.

Dentre as operações de salubridade, a implantação das redes de água e esgotos era uma das que mais preocupava as autoridades. O controle da circulação dos fluxos, em sistemas separados de curso incessante de água pura e água servida, era fundamental para evitar contaminação e propagação de doenças endêmicas. Ao articular a ligação das edificações urbanas diretamente aos pontos de captação e despejo dos fluxos, a instalação do aparelhamento técnico das redes viria garantir as condições adequadas de salubridade para o meio urbano, interferindo diretamente sobre a organização dos espaços e de um regime de práticas no cotidiano da cidade.

Pretende-se assim compreender como a implantação das redes de saneamento promoveu novas formas de uso e consumo das águas, consolidando um novo modo de habitar a cidade que tinha na premissa sanitária uma de suas principais bases. Para tanto, procurou-se buscar as diferentes formas de apropriação dos serviços de água e esgoto na pesquisa de revisão da literatura sobre o processo de modernização da capital paulista, e no exame de duas tipologias de fontes - a documentação dos órgãos responsáveis pelas políticas sanitaristas[2] e os periódicos de grande circulação da época[3].

Primeiramente, foram analisadas as formas de apreensões do urbano que o sistema de infraestrutura sanitária representava para a população, observando-se como a implantação dos serviços muitas vezes seguia uma lógica que não atendia às necessidades de saneamento que o

---

2 *Relatório da Comissão de Exame e Inspecção das Habitações Operárias e Cortiços nos Districtos de Santa Ifigênia de 1894; O Código Sanitário Estadual de 1894; requerimentos direcionados à Câmara Municipal e à Secretaria de Agricultura entre 1890-1910.*

3 *Foram pesquisados os seguintes periódicos: O Estado de S. Paulo, Correio Paulistano, O Commercio de São Paulo dos anos 1890-1910.*

próprio poder público instituía. É verificado assim um descompasso entre o alcance das obras de salubridade e os discursos e ações de vigilância das autoridades, abrindo uma lacuna para que a própria população se tornasse agente ativo no processo de saneamento da cidade ao reivindicar melhores condições de higiene dos espaços.

Em seguida, parte-se para compreensão dos possíveis motivos que levaram à incorporação dos preceitos de salubridade, de modo que o sistema de rede de água e esgoto se tornasse quesito indispensável na vida dos habitantes da cidade. O foco da análise é a célula principal do sistema de rede de água e esgotos: a unidade habitacional, ou ainda 'casa higiênica', e o seu papel enquanto espaço privilegiado na reformulação de um conjunto de práticas, essencial para o atendimento das exigências sanitárias que se colocavam para todo o ambiente urbano.

2. Produção e distribuição dos serviços de água e esgoto a domicílio

No período republicano, com a federalização e autonomia dos Estados, as questões de higiene urbana foram incorporadas às políticas de saúde pública, passando a ser atribuição dos governos estaduais. Diante do quadro de adensamento populacional e problemas de saneamento na capital paulista, as medidas para controlar as condições sanitárias e impedir a propagação de epidemias foram de três tipos: criação de diretorias de higiene com poderes de polícia e inspeção sanitária; promulgação de rigorosa legislação de controle, como o Código Sanitário Estadual de 1894; gestão e produção de obras de salubridade urbana, como implantação das redes de água e esgotos[4].

Pesquisas médicas, apoiadas por grupos de fiscalização sanitária, logo identificaram a falta de saneamento das moradias como principal problema a ser combatido, conforme aponta esse relatório de inspeção:

> "(...) não bastava, com efeito, melhorar as condições de abastecimento de água e do serviço de esgoto (...) tomar enfim todas as medidas para manter em nível elevado a higiene de uma cidade que cresce rapidamente e cuja população triplicou em dez anos; é preciso cuidar da unidade urbana da habitação, não já da habitação privada, mas daquela onde se acumula a classe pobre.[5]

A habitação pobre a qual o relatório se refere eram os famosos cortiços. Esse formato de moradia se caracterizava pela grande densidade de construção e ocupação, desprovida de qualquer infraestrutura de saneamento. Tais condições faziam dos cortiços os principais focos

4 Nabil Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria*, São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998, p.30.

5 *Relatório da Comissão de Exame e Inspecção das Habitações Operárias e Cortiços nos Districtos de Santa Ifigênia de 1894*.

de epidemias, representando séria ameaça para a cidade, o que os tornava alvo prioritário das ações sanitaristas. As diretorias de higiene eram autorizadas a entrar nesses domicílios, com poder de desinfetar recintos, objetos e vestes dos moradores, assim como isolar e até mesmo queimar mobílias por julgarem o ambiente contaminado. As ações coercitivas e autoritárias eram amparadas pelas legislações, sobretudo pelo Código Sanitário Estadual de 1894 que proibia a existência de cortiços dentro do perímetro urbano.

Ainda que o foco fosse o controle das moradias pobres, o Código Sanitário definiu prescrições que serviram para as habitações de modo geral. Exigia-se para qualquer tipo de moradia, inclusive as populares, a conexão às redes urbanas de água e esgoto e a presença de instalações sanitárias particulares no interior doméstico, com indicações da posição dentro da organização espacial, assim como algumas especificações técnicas e materiais. Tais normativas vieram a consolidar a ideia de 'casa higiênica', contraponto direto da tipologia 'insalubre' do cortiço.

Além da legislação e das ações de fiscalização das diretorias de higiene, as políticas do Estado também se voltaram para campanhas de conscientização sanitária. Ao longo das primeiras décadas do século XX, a questão é abarcada aos movimentos formativos da nação que tendiam a responsabilizar a doença e a pobreza pelo atraso econômico e social do país. Conforme diversos estudos de autoridades políticas e médicas[6], a carência de higiene e as más condições de salubridade eram fatores responsáveis pelas moléstias e a falta de vigor para o trabalho, destinando grande parte da população a viver na miséria. Nesse sentido, a 'casa higiênica' serviria também à formação de bons hábitos para o trabalhador, uma vez que um ambiente limpo e saudável garantiria sua virtude para as atividades laboriosas.

No entanto, as regulamentações ou as medidas de conscientização, fiscalização e policiamento não bastavam para garantir as exigências sanitárias na cidade de São Paulo. Era preciso fornecer as condições materiais para que os habitantes pudessem cumprir as determinações de higiene. Para isso, foram implementadas diversas operações de salubridade, como as redes de água e esgotos que operavam diretamente sobre a unidade habitacional, célula principal do sistema de saneamento da cidade.

Tais serviços já existiam desde 1877, quando foi criada a Companhia Cantareira de Esgotos, mas, devido aos constantes problemas de provisão de água e atrasos na execução de obras, a empresa foi encampada pelo Estado em 1893 e transformada na Repartição Técnica de Águas e Esgotos da Capital (RAE). Os primeiros anos de trabalho da RAE foram marcados pelo aceleramento das obras com objetivo de ampliação das redes, sobretudo na área delimitada pelo perímetro urbano onde os loteamentos teriam preferência na instalação das redes de infraestrutura. No caso dos bairros fora dessa área que permaneceriam sem melhoramentos urbanos, o Código Sanitário Estadual permitia a instalação de fossas fixas e poços ou cisternas. A tolerância a métodos tidos como pouco salubres na legislação evidenciava a incapacidade do próprio Estado em prover saneamento para toda a capital que crescia a um ritmo muito mais intenso que as obras de ampliação das redes.

---

6 Ver por exemplo Belisario Penna. *Saneamento do Brasil*, 2 ed. Rio de Janeiro: Jacintho dos Santos, 1923.

Vale notar que áreas fora do perímetro urbano já estavam em processo de ocupação, majoritariamente pelos segmentos mais pobres da população, já que eram zonas onde não existia a cobrança de impostos, conforme a lei municipal nº64 (1893), e onde o próprio Código Sanitário permitia construção de cortiços e outros tipos de habitações coletivas.

O fato de estar dentro da aglomeração urbana não necessariamente fazia de determinada área estar dotada dos serviços de água e esgoto canalizados. A cobertura das redes apresentava muitas falhas, dada à complexidade de soluções para os problemas técnicos de implantação da nova tecnologia ou pelas adversidades naturais, como os períodos de seca ou as inundações das zonas baixas situadas nas várzeas dos rios. Se tais dificuldades eram recorrentes em áreas já consolidadas, o que dizer de bairros fora do circuito principal onde a arrecadação de recursos era muito menor?

Dessa maneira, a necessidade de investimentos acabava por priorizar as regiões dentro do perímetro urbano que, não por coincidência, eram as áreas mais valorizadas da cidade onde tendiam a residir os setores da nova burguesia paulistana. A disparidade na oferta acabou por acentuar uma divisão entre 'cidade higiênica' e 'cidade insalubre', tolerada pelo Estado, contribuindo para o processo de segregação social na cidade, assunto extensamente debatido na bibliografia sobre a urbanização de São Paulo[7].

3. Remodelação do espaço e das práticas - o consumo dos serviços de água e esgoto a domicílio

As ações de salubridade na cidade de São Paulo partiam dos poderes públicos e eram ancoradas nos discursos das autoridades médicas. Dado seu caráter muitas vezes autoritário, as operações tendem a ser interpretadas como um discurso unívoco, sob o viés unicamente da imposição de cima para baixo. No entanto, ao incidir sobre os modos de vida de uma população, é preciso abordar o higienismo como um movimento complexo amplamente difundido sob diferentes pontos de vista.

Em uma edição de 1897 do jornal *Correio Paulistano*, é publicada carta de um habitante do bairro da Liberdade solicitando ao poder público a ligação de sua residência à rede de esgotos. Após diversas tentativas sem sucesso junto aos órgãos competentes, ressalta que é seu direito tal melhoramento, pois contribui com impostos prediais e sua moradia é a única na rua a não ter o serviço. O morador alega ainda o perigo de "estar exposto a moléstias", precisando cumprir com a exigência do inspetor sanitário já que não teria como "deitar os resíduos das necessidades naturais e habituais de uma casa, no bolso do paletó"[8].

7 Ver por exemplo Raquel Rolnik, *A Cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo*, São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

8 *Correio Paulistano,* 14/12/1897, p.3.

Nessa passagem, o cidadão tenta atender a normativa sanitária colocada pelo poder público (por meio da ação de inspeção), mas é impedido pelo próprio Estado que não fornece a rede de esgotos para sua residência. O descompasso entre as exigências sanitárias e as condições materiais para cumpri-las fica evidente, garantindo ao morador o poder de negociar a melhoria. Além disso, ao reclamar que estaria exposto a moléstias e sua casa seria a única na rua sem o serviço de esgotamento sanitário, o habitante estaria tratando da manutenção da saúde individual e coletiva, demonstrando que a higiene era um interesse comum na sociedade e não exclusiva das autoridades públicas ou médicas.

Com base nesse trecho, parte-se da premissa que a implantação das redes de água e esgotos representava dois aspectos interrelacionados do processo de modernização da cidade: a salubridade e o melhoramento material. Ambos diziam respeito à necessidade de obter condições adequadas de habitar o urbano, revelando assim embates e contradições do processo entre poder público e diversos setores da sociedade paulistana daquele período.

Cerasoli[9] e Carpintero[10] observam a frequência das reivindicações na imprensa operária em relação à salubridade dos bairros e habitações das classes trabalhadoras na passagem do século XIX para o XX. As denúncias das condições precárias de salubridade se aproximavam dos discursos higiênicos e moralizantes das autoridades. A questão da moradia higiênica era amplamente tratada, sendo inclusive pauta das grandes greves operárias dos anos 1910.

Se para os sanitaristas a 'casa higiênica', dotada de água e esgoto canalizados, representava o espaço formador de bons hábitos e o controle das condições de saneamento para toda a área urbana, para os operários ela significava a dignidade de sobrevivência na cidade. É inclusive um modo de tomar consciência das disparidades existentes - divisão entre 'cidade higiênica' e 'cidade insalubre' - e reivindicar seu direito de participação mais igualitária no corpo social.

No entanto, a queixa sobre as más condições sanitárias não se restringia aos grupos menos favorecidos. Nos periódicos de ampla circulação, pertencentes a grupos políticos ou elites locais[11], as denúncias desse caráter eram recorrentes e geralmente apareciam na primeira página do jornal. Não apenas a apresentação dos problemas como também possíveis soluções eram veiculadas, por meio da publicação de discussões travadas entre especialistas e políticos.

Ao se divulgar e discutir os problemas e as proposições nos meios de comunicação abria-se a

---

9 Josiane Cerasoli, *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*, Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2004.

10 Marisa V.T.Carpintero, "Imagens do Conforto: A Casa Operária nas Primeiras Décadas do Século XX em São Paulo", en Stella Bresciani (org.), *Imagens da Cidade - Séculos XIX e XX.* São Paulo:ANPUH/Marco Zero/FAPESP, 1994,pp.123-146.

11 Correio Paulistano, O Commercio de São Paulo, O Estado de S. Paulo.

perspectiva de participação de outros agentes no processo. Em diversos registros pesquisados[12], é significativa a atuação de setores da população acerca das questões sanitárias. Muito além das denúncias dos jornais operários, um número expressivo de ponderações, queixas e pedidos era direcionado à imprensa e aos poderes públicos, assinados por cidadãos comuns organizados individualmente ou em grupos sem qualquer vinculação institucional. Tais manifestações geralmente eram relativas aos serviços de água e esgoto e partiam de diversos pontos da cidade: desde bairros mais centrais ligados aos setores médios e pertencentes ao perímetro urbano, até localidades distantes, algumas fora da zona urbana conhecidas por abrigar os grupos de trabalhadores mais pobres.

A constância e a insistência dos requerimentos indicam a consciência dos direitos em demandar um espaço urbano saneado, apoiando-se justamente nos saberes científicos e técnicos difundidos nos meios de comunicação. Por estar em conformidade com os preceitos higiênicos e legais instituídos pelas autoridades, a apresentação dos problemas evidencia uma certa identidade nas apreensões sobre as condições de salubridade do meio urbano. É notável a capacidade de mobilização de diversos setores da população, juntamente com grupos políticos, especialistas e imprensa, em prol de soluções convergentes para a cidade. É nesse ponto que entra a ideia de melhoramento que o processo de saneamento do urbano empenhava - um elemento aglutinador de interesses comuns[13], cujo caráter positivo correspondia à noção de desenvolvimento e progresso de uma sociedade, ou ainda a própria ideia de modernização.

Práticas e espaço doméstico

Ao tratar das operações de salubridade no meio urbano, especificamente das redes de água e esgoto, deve-se colocar outra questão relacionada, além do próprio saneamento do espaço: a transformação das práticas. Se existe o desejo de melhoramento é porque um determinado modo de vida já não atende mais os anseios daquela população. Mesmo que a expectativa não correspondesse à vivência diária dos supostos benefícios de tais obras, o novo aparelhamento técnico implicou em profundas mudanças nas formas de consumo da água e eliminação dos dejetos.

Retomando a solicitação do morador do bairro da Liberdade, é possível verificar que antigas práticas de despejo dos "resíduos das necessidades naturais e habituais de uma casa" não eram mais toleradas, cabendo até o tom irônico na solução proposta de depositar "os dejetos no bolso do paletó".

Captar a água e eliminar os resíduos eram tarefas que se submetiam a uma nova forma de estruturação racional e científica de gestão do urbano. A tecnologia era aplicada para concentrar

12 Requerimentos direcionados à Câmara Municipal e à Secretaria de Agricultura entre 1890-1910.

13 Cerasoli, *Op. Cit.*, p.262.

e organizar os fluxos antes dispersos pelo espaço da cidade, estabelecendo assim maior controle sobre o consumo da água. O simples gesto de abrir uma torneira substituía uma gama de tarefas que empenhava tempo e trabalho corporal (buscar água nas fontes), o gerenciamento de tensões (obter e quantificar a água necessária) ou depender da mão-de-obra serviçal que, até 1888, era composta majoritariamente pelo trabalho escravo. Da mesma forma, os rios e tanques da cidade eram locais das lavadeiras, e também lugar possível para se tomar banho, ainda que existissem estabelecimentos específicos para essa prática.

Todas essas atividades implicavam em certos usos e formas de sociabilidade no espaço público que acabaram por se perder, dando lugar a outros tipos de práticas em espaços diversos. Vale notar que, simultaneamente à oferta das canalizações, existia uma série de ações deliberadas na extinção do uso compartilhado e gratuito da água, como a destruição dos chafarizes para forçar a conexão das residências às redes urbanas, ou a proibição do uso dos rios para banho e lavagem de roupa[14].

A casa passa a ser o lugar privilegiado de centralização desse serviço, em um processo que Beguin chama de "domesticação da circulação dos fluidos"[15]. O aparelhamento técnico e as práticas não necessariamente foram desenvolvidos para os espaços da casa, mas deram lugar a aplicações domésticas (distribuição das águas era para cidade, os banhos e necessidades realizados em público etc.). Nesse processo de domesticação, a casa foi acolhendo o que se situava fora, alterando suas formas, o modo de distribuição dos serviços, privatizando e discriminando o que era público até modificar todo o regime das práticas do habitante.

Se para as autoridades o processo de domesticação significava ordem e controle sobre o urbano, para os habitantes poderia remeter a diversos aspectos, além do próprio domínio político e social que lhe era imposto. Primeiramente, deve-se atentar que o comando sobre as práticas de higiene e limpeza do dia-a-dia se tornava cada vez mais exigente em virtude das premissas sanitárias. O medo das doenças e o maior conhecimento de suas causas e das medidas de profilaxia foram fatores que certamente transformaram a relação de limpeza do indivíduo com o próprio corpo e com o ambiente a sua volta.

Constituía-se um certo "aguçamento do sensível"[16] na população, de modo que hábitos antes realizados de forma natural nos espaço públicos - lavar roupas, tomar banho, urinar - vão se tornando cada vez mais constrangidos pelos riscos de enfermidades, sendo associados a costumes atrasados e 'incivilizados'. Nesse sentido, o aspecto moral também era responsável por internalizar nos indivíduos a repulsa e a vergonha em seguir com essas práticas, sobretudo aquelas que expunham o corpo, propiciando seu encerramento em ambientes mais privativos e individualizados.

---

14 *Código de Posturas Municipais de 1886*.

15 Beguin,"As maquinarias inglesas do conforto" Trad.Jorge Hajime Oseki en *Espaço e Debates*, São Paulo, n.34, 1991,p.51.

16 Georges Vigarello, *O limpo e o sujo: Uma história da higiene corporal,* Trad. Monica Stahel. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

Verifica-se assim a concentração de aspectos diversos na adesão aos novos sistemas de uso da água: a salubridade, o moralismo e a comodidade (redução do tempo e mobilização do corpo para buscar ou eliminar os fluxos). Nada mais conveniente então que a organização da entrada e saída dos fluxos no espaço onde justamente o indivíduo pudesse exercer o controle maior de todas essas práticas: a sua própria casa. Evidente que a configuração arquitetônica é transformada nesse sentido, com a instalação de dispositivos e equipamentos, e até a formulação de ambientes especiais (banheiros).

Vale notar que a implantação da rede técnica nas moradias se dava justamente nos contextos de reorganização da vida doméstica nos centros urbanos ao longo do século XIX, em que a casa passa a ser o lugar privilegiado da privacidade, do conforto e do núcleo familiar. As redes urbanas, ao propiciarem novos modos privatizados e individualizados de consumo da água, vieram a corroborar os quesitos de encerramento do espaço doméstico em si mesmo na nova relação que a habitação estabelecia com a cidade.

4. Considerações finais

Na passagem do século XIX para o XX, viu-se a mobilização das autoridades em elevar a cidade de São Paulo ao nível de centros estruturados em bases modernizadoras e civilizatórias, onde a questão sanitária era fundamental. Os poderes públicos identificavam na cidade e nas moradias as causas das doenças, sendo necessária a ação por meio da regulamentação, fiscalização e intervenção não apenas nos espaços, como nas práticas de seus moradores, servindo também como um instrumento de ordenação e controle social.

Por outro lado, a apropriação dos serviços de água e esgoto pela população - e todo conjunto de valores alinhados à boa prática da higiene - revelam elementos importantes para o entendimento do processo de modernização da cidade de São Paulo. O saneamento funcionou como um elemento aglutinador de interesses de diversos setores sociais, inclusive aqueles que sofriam as maiores pressões na adesão a um novo modo de vida. A percepção de condições sanitárias díspares na cidade - que estabelecia uma divisão entre 'cidade higiênica' e 'cidade insalubre' pôde ser contestada, servindo como instrumento de atuação dos habitantes.

Diversos aspectos nortearam os anseios de um espaço saneado, não apenas na esfera urbana como (e principalmente) na doméstica: o receio das doenças, o desenvolvimento de uma maior sensibilidade no que se referia ao trato de limpeza do espaço e do próprio corpo, a necessidade de controle no consumo e descarte dos fluxos. Tais elementos propiciaram uma adesão e compreensão da importância na privatização e individualização de determinadas práticas de higiene ligadas ao consumo da água.

5. Referências bibliográficas

Belisario Penna. *Saneamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Jacintho dos Santos, 1923.

Denise Bernuzzi de Sant´Anna, *Cidade das águas: usos de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901)*, São Paulo: Editora Senac, São Paulo, 2007.

François Beguin, "As maquinarias inglesas do conforto" Trad. Jorge Hajime Oseki en *Espaço e Debates*, São Paulo, n. 34, pp.39-53, 1991.

Georges Vigarello, *O limpo e o sujo: Uma história da higiene corporal,* Trad. Monica Stahel. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

Josiane Cerasoli, *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*, Campinas: Universidade Estadual de Campinas,Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2004.

Marisa V.T. Carpintero, "Imagens do Conforto: A Casa Operária nas Primeiras Décadas do Século XX em São Paulo", en Stella Bresciani(org.), *Imagens da Cidade - Séculos XIX e XX.* São Paulo: ANPUH/Marco Zero/FAPESP, 1994. pp. 123-146.

Nabil Bonduki, Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria, São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

Raquel Rolnik, *A Cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo,* São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

SIdney Piochi Bernardini, Construindo infraestruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926), São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2007, pp.287-384.

Fontes textuais

Periódicos

Correio Paulistano

O Commercio de São Paulo

O Estado de S. Paulo

Legislação

Código de Posturas Municipais de 1886.

São Paulo (cidade). Lei nº64 de 6 de setembro de 1893 - Aprovação da tabela de impostos municipais.

SÃO PAULO (Estado). Decreto 233, de 2 de março de 1894 - Código Sanitário Estadual.

Relatórios

SÃO PAULO (Estado). *Relatório da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo*. 1892-1905.

SÃO PAULO (cidade). *Atas da Câmara Municipal de São Paulo*. 1892-1905.

LECCIONES DE CUBA: EL SISTEMA DE SALUD URBANO, RURAL Y MÁS ALLÁ DE SUS FRONTERAS.[1]

RONN PINEO

Towson University, Towson, Maryland, EEUU

RPineo@towson.edu

RESUMEN: Esta ponencia presenta el análisis comparativo de la prestación de servicios públicos de salud en la América Latina urbana de hacia finales del siglo XX y comienzos del XXI. Con especial atención al caso de Cuba, el presente estudio considera el progreso posible de una nación en cuanto las tases de mortandad infantil, de niñez y maternal al enfocar la sanidad y la medicina preventiva y no la medicina curativa. La ponencia ofrece un análisis comparativo, lo urbano versus lo rural, de los componentes críticos para el mejoramiento de la salud pública: la reducción de la pobreza; el suministro de agua potable; la construcción de sistemas adecuados de alcantarillado y de plantas potabilizadoras; el mejoramiento de cobertura de vacunación; la mitigación de mosquitos; la atención pre- y postnatal para la madre y el niño; tanto como equipos médicos/enfermeras, policlínicas y atención hospitalaria, entre otros.

Aunque por lo general es cierto que las naciones desarrolladas más ricas tienen mayor éxito en la entrega de atención de salud pública, Cuba, un país relativamente pobre y subdesarrollado, ha registrado tasas de mortalidad infantil y de niñez que son tan buenas o incluso mejores que las de las naciones ricas. Lo que el ejemplo de Cuba puede demostrar es que es posible mejorar la atención de la salud pública incluso en las naciones más pobres y menos desarrolladas. Este trabajo se basa en la investigación a través de una amplia gama de países de América Latina, utilizando fuentes en español e inglés.

1 Traducción de Dr. Leticia Romo

El objetivo de este reporte es evaluar el sistema de salud cubano, tanto para cubanos como para aquéllos que lo reciben más allá de sus fronteras a través de los programas de internacionalización médica. Argumentaré tres hipótesis: primero, que Cuba es una anomalía, una nación pobre que tiene un sistema de salud muy bueno, no sólo para las áreas urbanas, pero en las áreas rurales también; segundo, que los índices de mortandad infantil reportados por Cuba son probablemente demasiado positivos para ser verdad; y tercero, que el sistema público de salud de Cuba es, en general, un gran ejemplo de progreso, e inspiración que otras naciones en vías de desarrollo podrían emular.

Cuba es una pequeña nación en vías de desarrollo y pobre. Si puede ofrecer un buen servicio de salud pública, lo pueden hacer también otras naciones. El ingreso per cápita en Cuba es de $5,460 dólares anuales; es tan sólo un décimo del de Estados Unidos. No obstante, la expectativa de vida en Cuba es ligeramente mayor a aquélla reportada en Estados Unidos: 79 años para los cubanos, comparada con 78 años para los estadounidenses. De la misma manera, Cuba tiene un índice de mortandad infantil de 6 por cada 1,000 nacimientos en niños menores de 5 años comparado con un índice de 8 por cada 1,000 en Estados Unidos. Lo que es más sorprendente de esos impresionantes resultados, Cuba consigue estos logros en su sistema de salud bajo retos muy significativos, desde operaciones clandestinas por parte de la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos que busca castigar el sistema, el embargo impuesto por Estados Unidos, el fin de la ayuda soviética, y un clima que causa serias devastaciones.[2]

Un contexto de retos

Poco después del ascenso de Fidel Castro al poder tras la Revolución Cubana de 1959, la Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos (CIA por sus siglas en inglés) comenzó una campaña de bombardeo. En el período cubierto hasta la invasión de Playa Girón (Bay of Pigs) en 1962, una operación encubierta de la CIA destruyó 300,000 toneladas de azúcar, incendió 42 centrales tabacaleras de abasto, quemó dos fábricas de papel, hizo explotar 21 apartamentos en la ciudad, destruyó una tienda de departamentos, e hizo explotar una bomba en una estación de trenes de pasajeros. En suma, los Estados Unidos lanzó 7,000 ataques en contra de Cuba, causando 3,478 muertes.[3] Para 1961, los Estados Unidos había impuesto un bloqueo económico,

2 Conner Gorry y C. William Keck, "The Cuban Health System: In Search of Quality, Efficiency, and Sustainability," en Philip Benner, y col., eds., *A Contemporary Cuba Reader: The Revolution Under Raúl Castro*. Lanham: Roman & Littlefield, 2015, pp. 409-411, 413; Felipe Eduardo Sixto, "An Evaluation of Four Decades of Cuban Healthcare," *Cuba in Transition*, 2002, p. 334; "Latin America: Healthcare Outlook," *Economist Intelligence Unit*, agosto 5, 2013; y Pan American Health Organization. *Health Situation in the Americas, 2012: Basic Indicators*.

3 Salim Lamrani, "Rapprochement Cuba/USA: Opportunities and Obstacles," *International Journal of Cuban Studies* 7:1, primavera 2015, p. 6; y Louis A. Pérez, Jr., *Cuba: Between Reform and Revolution*. New York: Oxford, 1988, pp. 348-349.

intentando impedir que otras naciones tuvieran relaciones comerciales con Cuba. Pero si el término "embargo" es usado por los observadores estadounidenses, los cubanos prefieren decir "bloqueo." Un embargo sería una situación en que una nación prefiere no comerciar con otra. Un bloqueo, como el que todavía impone Estados Unidos en contra de Cuba, es cuando una nación busca impedir que todas las otras naciones comercien con otra. Sea cual fuere el término que se elija, la política estadounidense ha tenido serias repercusiones en el área de salud para Cuba al parar la importación de comida, medicina, y equipo médico. La Organización de Estados Americanos ha catalogado el embargo de Estados Unidos como una violación a las leyes internacionales.[4]

La escasez de medicinas debido al bloqueo ha provocado un aumento significativo de tuberculosis en Cuba, mientras que el aumento drástico en casos de enfermedades causantes de diarrea puede explicarse por falta del uso de los productos químicos utilizados en el proceso de cloración del agua potable—especialmente en las zonas urbanas. De Acuerdo con Amnistía Internacional, "la exportación de medicinas y equipo médico [de los Estados Unidos a Cuba] continúa siendo severamente limitado y ha tenido un impacto perjudicial en la salud."[5]

Apaleado: del "Periodo Especial" a los huracanes

Cuando la Unión Soviética, el benefactor de Cuba, inició su implosión en 1989, la ayuda anual a Cuba de $5 mil millones de dólares estadounidenses se redujo dramáticamente antes de ser suspendida por completo. Cuba fue arrasada económicamente, su producto interno bruto (PIB) se desplomó un tercio de 1989 a 1993, el período que los líderes cubanos han dado por llamar "el período especial." El comercio internacional de Cuba cayó un 80%. La demanda de combustible tomó matices alarmantes. En 1987 Cuba había importado 7.8 millones de toneladas de petróleo soviético; en 1995, sólo podía comprar 3 millones de toneladas. El petróleo escaseó tanto que la mitad de los habitantes comenzó a usar bicicletas; las carretas tiradas por bueyes reemplazaron a los tractores. En 1993 la economía cubana se contrajo un 14.90% Para el año 2000, el tamaño de la economía cubana todavía estaba un 18% por debajo de lo que había estado en 1989.[6]

Los cubanos sufrieron mucho durante el período especial. La importación de comida cayó a la mitad entre 1989 y 1993, haciendo que la ingesta de calorías se disminuyera a un tercio de lo que había sido. El peso promedio de un hombre adulto en Cuba se redujo más de 20 libras (aproximadamente 9 kilos). El desastre económico también trajo consigo una seria deterioración de los servicios de agua potable y alcantarillado. El porcentaje de agua potable que era tratada

4 Paul K. Drain y Michele Barry, "Fifty Years of U.S. Embargo: Cuba's Health Outcomes and Lessons," *Science* 328, abril 30, 2010, pp. 572-573.

5 Gorry y Keck, "Cuban Health," p. 412.

6 Carmelo Mesa-Lago, "Economic and Social Balance of 50 Years of Cuban Revolution," *Cuba in Transition* 19, julio-agosto 2009, p. 368.

con cloro disminuyó de 98% en 1988 a tan sólo 26% en 1994. Las muertes causadas por diarrea fueron más del doble de las que habían sido. De la misma manera, Cuba comenzó a ver bebés que nacían con un muy bajo peso.[7]

Con la pérdida de las importaciones soviéticas de petróleo, las ambulancias permanecieron inmóviles en los estacionamientos y la electricidad no fluía en las salas de operaciones de los hospitales y clínicas cuando los doctores encendían los interruptores de luz. La Unión Soviética había proveído a Cuba con el 94% de su equipo médico hasta 1988. Éste también se perdió.[8]

Y si el bloqueo económico y el período especial no fueran suficiente, de 1998 al 2008 Cuba fue azotada por 8 huracanes que causaron alrededor de $20 mil millones de dólares en daños. Solamente en el 2008, los huracanes causaron que el producto interno bruto se contrajera un 20% y que 600,000 casas resultaran dañadas o destruidas.[9]

En medio de todo esto, vino un cambio de líderes políticos. Después de que Fidel se enfermara repentinamente de diverticulitis en el 2006, su hermano Raúl Castro comenzó a fungir como presidente interino. En el 2008 Raúl Castro fue nombrado presidente electo por la asamblea nacional.[10]

Boleta de calificaciones: la economía, no muy bien; pero excelente en sistema de salud

Como lo indica el investigador de la Universidad de Pittsburgh, Carmelo Mesa-Lago, mientras que la mayoría de los indicadores económicos de Cuba han caído desde 1959, la mayoría de los indicadores sociales y de salud han mejorado de manera notable, especialmente afuera de las áreas urbanas donde todavía hay mucho por hacer. En el momento de la Revolución, Cuba tenía el tercer ingreso doméstico bruto per cápita más alto en toda Latinoamérica, después de Venezuela y Uruguay. Sin embargo, para el 2005, Cuba había caído al duodécimo sitio en PIB en Latinoamérica. La Revolución no ha sido muy buena para la economía en general.[11]

De hecho, Cuba había tenido un servicio de salud pública relativamente bueno aún antes de la

---

7 Sixto, "Evaluation," pp. 325, 328, 332-333.

8 Sixto, "Evaluation," p. 333; y Gorry y Keck, "Cuban Health," pp. 409-410.

9 John M. Kirk, "Cuban Medical Internationalism Under Raúl Castro," *Bulletin of Latin American Research* 31 Supplement, marzo 2012, p. 77; y Gorry y Keck, "Cuban Health," p. 413.

10 Mesa-Lago, "Economic," p. 369; Roger Burbach, Michael Fox, y Federico Fuentes, *Latin America's Turbulent Transitions: The Future of Twenty-First- Century Socialism*. Halifax: Fernwood Publishing, 2013, pp. 144-145; William M. LeoGrande, "Cuba's Perilous Political Transition to the Post-Castro Era," *Journal of Latin American Studies* 47, 2015, pp. 377, 391-392; y Antoni Kapcia, "Celebrating 50 Years—But of What Exactly and Why is Latin America Celebrating It?" *Bulletin of Latin American Research* 31, 2012, p. 72.

11 Mesa-Lago, "Economic," p. 368.

Revolución. Tal y como Mesa-Lago ha notado correctamente, en la alborada de la Revolución, Cuba estaba ya entre los países latinoamericanos que lideraban en cuestiones de mortandad infantil y expectativa de vida. El índice de mortandad infantil era del 33.4 en 1958, subiendo a un 46.7 en 1969, cuando cerca de la mitad de los 6,000 doctores en Cuba abandonaron la isla. No obstante, y a pesar de estos muy buenos indicadores de salud, el cuidado de salud cubano, aunque mucho mejor en promedio comparado al de otras naciones latinoamericanas, se concentraba en las áreas urbanas y ofrecía servicios principalmente a la clase media y a la élite social.[12]

Después de la Revolución, Cuba prohibió los servicios médicos privados y todo cuidado provisto por organizaciones de ayuda recíproca, los cuales, hasta ese momento, habían sido los principales encargados en cubrir las necesidades de la clase media urbana. En Cuba, la proporción de doctores a pacientes empeoró, pero mejoró con el tiempo. En 1958 la proporción era de 9.2 doctores por cada 10,000 personas, pero en el 2007 era 64 doctores por cada 10,000 personas. Actualmente, la relación de doctor a paciente en Cuba es mucho mejor que la que puede encontrarse en toda Latinoamérica (la cual es de 0.2 doctores por cada 10,000 personas. Lo que es más, los doctores no sólo están disponibles en las ciudades, como es el caso en la mayor parte de Latinoamérica, sino que también prestan un pronto servicio a aquéllos que viven en el campo.[13]

Sin embargo, a los doctores cubanos se les paga tan poco que muchos de los que viven en zonas urbanas se ven en la necesidad de conseguir trabajos suplementarios como taxistas o guías de turistas. Algunos de ellos abandonan la profesión por completo, mientras que otros trabajan en el extranjero prestando sus servicios en misiones médicas donde la paga es substancialmente mejor.

Antes de la Revolución, el servicio de hospitales sólo podía encontrarse en las ciudades; había tan sólo un hospital rural en toda la nación. Para 1989, ya se tenían 64 instalaciones rurales. Había 230 hospitales en 1958, y en el 2000 ya había ascendido el número a 270. En 1958 había 140 policlínicas, pero hoy en día existen 498 policlínicas, cada una con un área de captación de 25,000 a 30,000 personas. Cada clínica sirve como base para 20 o 40 consultorios desde los cuales fungen equipos de doctores y enfermeras que sirven a la comunidad.[14]

En 1958 había 4.2 camas de hospital por cada 1,000 personas, pero entre el 2009 y el 2011 Cuba pudo ofrecer 5.1 camas por cada 1,000 personas, una mejor proporción comparada al 2.1 que ofrecía Latinoamérica y el Caribe, y mucho mejor que el 3.0 ofrecido en los Estados Unidos. De hecho, es indudable que en Cuba existe una sobreoferta de camas de hospital, especialmente en

---

12 Clifford L. Staten, *The History of Cuba*. New York: Palgrave MacMillan, 2005, p. 81; Sixto, "Evaluation," p. 326; y Pérez, *Cuba*, pp. 343, 362.

13 Sixto, "Evaluation," pp. 326, 330-332; Kirk, "Medical Internationalism," p. 78; y Mesa-Lago, "Economic," p. 376.

14 Pérez, *Cuba*, p. 363; y "Healthcare Outlook," *Economist Intelligence Unit*.

las zonas urbanas. Muchas camas permanecen sin usar. En el año 2000, sólo se usó el 69.4% de las camas disponibles. Ya que el sistema de salud se enfoca en la prevención, y con un equipo de doctor y enfermera que permanece en constante contacto con su comunidad, se ha disminuido la necesidad de camas en los hospitales.[15]

El principal sistema de salud cubano: énfasis en la prevención

Las guías para enfocarse en un sistema de salud preventivo fueron establecidas en un congreso internacional de expertos llevado a cabo en Alma-Ata, Kazakhstan en 1978. Este modelo, adoptado con entusiasmo por la Cuba revolucionaria, mostró una profunda comprensión de los beneficios ofrecidos por la medicina comunitaria preventiva ante el modelo curativo.[16] Por supuesto, estas nociones descansan en la filosofía de medicina social por la que abogara el chileno Salvador Allende y muchos otros a principios del siglo XX.

El sistema médico cubano se ha enfocado consecuentemente en la prevención de enfermedades, y ha dirigido sus escasos recursos a los grupos más necesitados: los ancianos, los niños y las mujeres embarazadas. A mediados de la década de los ochenta, Cuba implementó el sistema de un doctor más una enfermera, y cada equipo vivía en la comunidad. Los equipos concentraban sus esfuerzos en medicina preventiva.[17]

Cuba ha hecho grandes esfuerzos para proveer agua potable y salubridad al extender sus servicios más allá de las zonas urbanas para alcanzar zonas rurales de difícil acceso. En 1970, el 56% de la población cubana tenía acceso a agua potable. Para el 2010, el 94% de los cubanos tenía acceso a agua potable y el 91% de las viviendas estaba conectado a un sistema de drenaje.[18]

Cuba también lanzó una campaña de vacunación a principios de los setenta. Para los primeros años de la década de los noventa, estos esfuerzos habían logrado grandes victorias con la eliminación de la polio, difteria, tétano, rubeola y sarampión; casi había erradicado la tifoidea y la malaria, y había reducido enormemente la tuberculosis. Actualmente, los Estados Unidos tiene un promedio de inmunización infantil del 70% mientras que en Cuba es del 99%.[19]

---

15 Sixto, "Evaluation," pp. 325, 330-331; Drain y Barry, "Fifty Years," p. 573; y Pan American Health Organization, *Health Situation*.

16 Marcos Cueto y Steven Palmer, *Medicine and Public Health in Latin America: A History*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015, p. 207.

17 Cueto y Palmer, *Medicine*, pp. 204, 208, 219; Anne-Emanuelle Birn y Laura Nervi, "Political Roots of the Struggle for Health Justice in Latin America," *The Lancet* 385, marzo 28, 2015, pp. 1174-1175; y Julia E. Sweig, *Cuba: What Everyone Needs to Know*, Oxford: Oxford University Press, 2012, p. 261.

18 Sixto, "Evaluation," p. 329; y Pan American Health Organization, *Health Situation*.

19 Sixto, "Evaluation," p. 333; y Mesa-Lago, "Economic," p. 378.

En el 2010, de acuerdo a la Organización Panamericana de la Salud, hubo más de 650,000 casos de malaria en el continente americano, pero tan sólo 7 casos en Cuba. La OPS reportó que hubo más de un millón de casos de fiebre de dengue en Latinoamérica y en el Caribe en el 2011, pero ni uno en Cuba durante ese año; más de 1,000 casos de sarampión en el hemisferio norte, pero ni un caso en Cuba; y remarcó que mientras que casi 3,000 personas en la región habían muerto de cólera desde el 2010, no hubo casos de cólera en Cuba.[20] Algunos críticos parecen no haber notado esta evidencia. Mary O'Grady, quien escribe para el *Wall Street Journal*, reportó en el 2014 que Cuba estaba "en el medio de un epidemia persistente de dengue y cólera."[21] De hecho, Cuba tiene actualmente el nivel más bajo de enfermedades contagiosas entre todas las naciones de Latinoamérica.

En total, Cuba practica la "medicina social," enfocándose más en las condiciones que conllevan a la pobre salud—pobreza, nutrición, agua potable—y no en los caros tratamientos curativos que generalmente llegan cuando ya es demasiado tarde. Para Cuba, la salud es un derecho humano básico, y no un bien que se compra.

Aborto y el índice y de mortandad infantil

En Cuba el aborto está disponible cuando se pida y es gratuito, y la práctica es común. Por lo menos un tercio de los embarazos en Cuba son terminados por medio de un aborto. En algunos momentos en la década de los ochenta, la mitad de los embarazos terminó así. En Cuba la proporción de abortos a nacimientos con vida es de 6.6 a 10.[22]

En el 2008 el índice de mortandad infantil en Cuba era 5.3 por cada 1,000 nacimientos al año, comparado con el 22 que se registraba en toda Latinoamérica. Para el 2013, el índice de Cuba había bajado a 4.70 comparado con el 6.17 de los Estados Unidos. Este es un logro increíble, especialmente cuando se considera que otras naciones gastan mucho más en salud. Por ejemplo, México y Brasil, cuyo sistema de salud se basa en gran parte en fondos privados, gastan mucho

---

20 Daniel Maceira, "Comparative Health Systems in Latin America: Organization, Results and Equity," Centro de Estudios de Estado y Sociedad, Buenos Aires, Argentina, sin fecha; Paul Campbell Erwin y Ron Bialek, "A Matter of Perspective: Seeing Cuban and United States Health Systems Through a Cultural Lens," *American Journal of Public Health* 105:8, agosto 2015, p. 1509; Pérez, *Cuba*, p. 364; y Pan American Health Organization, *Health Situation*.

21 Mary O'Grady, "Cuba's Slave Trade in Doctors," *The Wall Street Journal*, noviembre 9, 2014.

22 Staten, *History of Cuba*, p. 4; C. Miriam Alicia Gran Alvarez y col., "Fercundidad, anticoncepción, aborto y mortalidad maternal en Cuba," *Revista Cubana de salud pública* 39:5, 2013, pp. 825, 830; Sergio Díaz-Briquets, "Major Problems, Few Solutions: Cuba's Demographic Outlook," *Cuban Studies* 43, 2015, pp. 3, 7; Sixto, "Evaluation," pp. 329, 338; Rodolfo J. Stusser, "Demystifying the Cuban Health System: "An Insider's View," *Cuba in Transition* 21, agosto 4-6, 2011, p. 224; Pan American Health Organization, *Health Situation*; y "Cuba: Health Lesson not Under Embargo," *Lancet* 385:9962, enero 3, 2015, p. 2.

más por persona en cuestiones de salud, pero tienen un índice de mortandad infantil peor que el de Cuba, México con 15 y Brasil con 17.[23]

Puede ser que Cuba no esté reportando con precisión su índice de mortandad real, contando como muertos a aquéllos bebés que nacen vivos pero que mueren al poco tiempo. De hecho, Cuba reporta, pero por mucho, el nivel más alto de mortinatos, o de muertes infantiles contadas como mortinatos¸ de cualquier nación en Latinoamérica. Cuba reporta más muertes embrionales tardías en proporción a todos los nacimientos que cualquier otra nación en el mundo, reportando un índice casi tres veces más alto que el índice promedio.[24]

Al examinar estos datos, el investigador Robert M. Gonzalez de la Universidad de Carolina del Norte, Chapel Hill, concluyó que había un "error en el reporte por parte de las autoridades de salud cubanas."[25] Este error pudiera representar una verdadera diferencia de opinión entre lo que constituye una muerte embrional tardía y lo que se considera una muerte de un recién nacido. Sin embargo, pudiera también tratarse de un esfuerzo por distorsionar los datos y hacer que el índice de mortandad infantil en Cuba pareciera mejor de lo que realmente es. Sin embargo, aunque no hubiere un error en la forma de clasificar los datos, el índice de mortandad infantil en Cuba seguiría siendo muy bueno.

Internacionalización médica cubana

Cuban envía misiones médicas a todo el mundo con el fin de ayudar a otras naciones en vías de desarrollo. Cuba hace una contribución de gran tamaño en este aspecto. Su asistencia internacional médica es mayor a la combinación de toda la ayuda proporcionada por los países desarrollados. De hecho, Cuba ha cubierto unos 130,000 puestos médicos en 103 naciones.[26]

En 1999 Cuba fundó la Escuela Latinoamericana Médica (ELAM) en La Habana a partir de la experiencia que tuvo al proveer asistencia médica inmediatamente después del huracán Mitch, el cual mató a más de 30,000 personas en Centroamérica. La idea era entrenar doctores de áreas pobres, especialmente de zonas rurales, para que regresaran a sus comunidades y ofrecieran sus servicios después de seis años de entrenamiento en ELAM.[27]

---

23 Sixto, "Evaluation," pp. 334-336; Stusser, "Demystifying," p. 226; Erwin y Bialek, "Matter of Perspective," p. 1510; Maceira, "Comparative Health Systems"; y "Healthcare Outlook," *Economist Intelligence Unit*.

24 Roberto M. Gonzalez, "Infant Mortality in Cuba: Myth and Reality," *Cuban Studies* 43, 2015, pp. 21, 29, 30; y Stusser, "Demystifying," p. 224.

25 Gonzalez, "Infant Mortality," p. 21.

26 John M. Kirk, "Cuban Medical Internationalism and its Role in Cuban Foreign Policy," *Diplomacy & Statecraft* 20, 2009, p. 283; Kirk, "Medical Internationalism," pp. 78, 79, 81; y Gorry y Keck, "Cuban Health," p. 413.

27 Kirk, "Cuban Medical Internationalism and its Role," pp. 277-278, 280-282, 284; Pol De Vos, y col., "Cuba's

Sin embargo, este no es el caso de ELAM, la cual se enfoca en el cuidado preventivo y de comunidad. El entrenamiento que reciben los doctores de ELAM se enfoca en los riesgos de salud que resultan a partir de la pobreza y de las pobres condiciones de vida, las situaciones que los doctores de ELAM enfrentarán cuando regresen a su comunidad de origen. No se cobra ningún tipo de matrícula a los estudiantes de medicina que asisten a ELAM. Todo lo que se les pide es el compromiso moral de regresar a su país de origen y servir a los pacientes de comunidades pobres.[28]

Se ha criticado la internacionalización médica de Cuba. Algunas de las asociaciones médicas establecidas en los países que reciben la ayuda se han opuesto al programa de ELAM rehusando reconocer los estudios de los doctores que han sido entrenados en Cuba. Otra preocupación es que algunos de los doctores que han participado en las misiones médicas en el extranjero no han cumplido con su promesa de participar en otros países, ya sea en Venezuela o en cualquier otro lugar, quejándose de explotación, sueldos bajos, horario demandante y de tener que vivir y trabajar algunas veces en barrios peligrosos.

La columnista del *Wall Street Journal,* Mary O'Grady, reportó que más de 3,000 cubanos han desertado aprovechándose de las ventajas del programa de visa especial que ofrece Estados Unidos a los cubanos que trabajen en profesiones relacionadas con cuestiones de salud en el extranjero. La columnista Mary O'Grady, basándose en los testimonios de los desertores, ha argumentado que esos profesionales médicos son parte de "la trata de médicos esclavos de Cuba."[29] Interesantemente, lo que no notan los críticos como O'Grady, es que más del 98% de los doctores cubanos que trabaja en el extranjero no deja el programa. Más aún, aquéllos que abandonan Cuba encuentran un recibimiento muy pobre en Estados Unidos. De hecho, a la mayoría de ellos le resulta difícil o imposible que les acepten sus estudios médicos hechos en Cuba. Como resultado, los doctores cubanos que desertan no practican medicina en los Estados Unidos.

Health System: Challenges Ahead," *Health Policy and Planning* 23, 2008, p. 288; Mesa-Lago, "Economic," p. 378; Marifeli Pérez-Stable, "The United States and Cuba Since 2000," en Jorge I. Domínguez y Rafael Fernández de Castro, *Contemporary U.S.-Latin American Relations: Cooperation or Conflict in the 21st Century?*, New York: Routledge, 2010, p. 55; y Eric Sabo, "Cuba Forecasts $8.2 Billion From Doctors Abroad This Year," *BloombergBusiness*, marzo 21, 2014.

28 Kirk, "Cuban Medical Internationalism and its Role," pp. 279-280; Robert Huish, "How Cuba's Latin American School of Medicine Challenges the Ethics of Physician Migration," *Social Science & Medicine* 69, 2009, pp. 301-304; Robert Huish, "Going Where No Doctor has Gone Before: The Role of Cuba's Latin American School of Medicine in Meeting the Needs of Some of the World's Most Vulnerable Populations," *Public Health* 112, 2000, p. 556; Ken Flegel, "A Cuban Revolution in Medical Education: A Commentary on Huish," *Social Science & Medicine* 69, 2009, p. 305; y Kirk, "Medical Internationalism," pp. 79-80.

29 O'Grady, "Cuba's Slave Trade."

Conclusiones

En la reunión de la Cumbre de las Américas que se llevó a cabo en Trinidad y Tobago en abril del 2009, poco después de que el presidente Barack Obama tomara posesión, el líder de los Estados Unidos comentó sobre los programas internacionales de apoyo médico de Cuba:

> Es un recordatorio para nosotros en los Estados Unidos, que si nuestro único contacto con varios . . . de los países [latinoamericanos] es la prohibición de medicinas, si nuestra única interacción es militar, entonces pudiéramos no estar desarrollando las conexiones que podrían, con el tiempo, aumentar nuestra influencia y tener un efecto positivo.[30]

El presidente Obama tiene razón. La evidencia muestra que Cuba da un ejemplo e inspiración a otras naciones menos desarrolladas. Un buen sistema de salud no necesita estar disponible sólo para los habitantes de las ciudades que tienen dinero. Debería estar disponible para todos. Es un derecho humano básico.

30 Pérez-Stable, "The United States and Cuba," p. 57.

MESA Nº 16

Los monumentos de los centenarios como prisma de las transformaciones urbanas y la construcción de identidades nacionales en América Latina

COORDINADORES

PABLO ORTEMBERG

pabloortemberg@gmail.com

CONICET-Universidad de Buenos Aires - Universidad Nacional de General San Martín

CAROLINA VANEGAS CARRASCO

vanegascarrasco@yahoo.com

IIPC TAREA/Universidad de General San Martín - GEAP Latinoamérica/UBA

INNOVACIÓN E INMIGRACIÓN EN EL CENTENARIO BRASILEÑO: EL MONUMENTO AMIZADE SÍRIO LIBANESA COMO EXPRESIÓN MODERNA DE IDENTIDAD TRANSNACIONAL.

CAROLINE OLIVIA M. WOLF

Rice University

oliviawolf1979@gmail.com

RESUMEN: Los centenarios latinoamericanos fueron un momento fértil para las colectividades de inmigrantes de representarse en el tejido urbano– particularmente en forma de donaciones monumentales. Aunque la mayor parte los trabajos académicos se concentran en las contribuciones de las colectividades europeas en la época, esta ponencia estudia el mecenazgo de monumentos centenarios apadrinados por inmigrantes del medio oriente en el cono sur. Se presenta como caso de estudio el *Monumento Amizade Sírio Libanesa* de San Pablo, Brasil. El escultor italiano Ettore Ximenes recibió la comisión de esta obra, erigida en 1928 en honor de los cien años de la independencia de Brasil en 1922. El monumento de bronce y piedra exhibe una iconografía innovadora, con figuras de viajeros mediterráneos orientales desembarcando de antiguos barcos fenicios y trayendo telas lujosas al pueblo indígena y regalos a la alegoría de la nación brasilera. El rol de la estatua en la reconfiguración de identidad colectiva y redes globales resuena en el contexto del Centenario brasilero, marcado por su acogida de movimientos vanguardistas como la *Semana de Arte Moderna*. Este trabajo pretende deconstruir las dimensiones visuales e historiográficas vinculadas al modernismo circundante a este monumento figurativo, apadrinado por inmigrantes no-europeos y su recepción en este momento tan significativo en la construcción de *brasilidade*. Una breve comparación de estatuas figurativas parecidas y también apadrinadas por colectividades de habla árabe en los países vecinos de Chile y Argentina en sus Centenarios da luz a la forma en la cual este momento en el cono sur sirvió para señalar la alianza de las colectividades mal llamadas "turcos" en sus naciones adoptadas, y su rol crítico en crear una identidad radicalmente transnacional y moderna en diáspora.

PALABRAS CLAVE: monumento, sírio libanes, inmigrantes, fenicismo, *brasilidade*

Introducción

El Centenario brasileño de 1922 fue un escenario potente que marcó un momento clave en la inmigración masiva y el desarrollo del modernismo en el país con la *Semana da Arte Moderna*. Estas dos fuerzas culturales– la inmigración y el modernismo– se enlazaron profundamente en la construcción de la identidad nacional a comienzos del siglo XX. Tal como la nación buscaba construir un imagen de progreso en el espacio público por medio de obras públicas monumentales, las colectividades de inmigrantes también apadrinaron sus propios monumentos para honrar el país mientras remodelaban el tejido urbano de los epicentros más poderosos. Uno de los casos más impactantes de este mecenazgo se encuentra en el *Monumento Amizade Sírio Libanesa* en San Pablo, proyectado por el escultor italiano Ettore Ximenes (1855, Palermo – 1926, Roma) e inaugurado el 3 de mayo de 1928. Apadrinado por la colectividad de habla-árabe en este polo urbano, el monumento funcionó como expresión de una identidad híbrida de sus mecenas, fusionando un vocabulario iconográfico arraigado en debates de *brasilidade,* raza e identidad transnacional.

Del *Mashriq* al *Mahjar*

En el siglo XIX, una cantidad notable de inmigrantes árabes de las provincias otomanas levantinas (conocido como el *mashriq*) y el norte de África (llamado el *magreb*) llegaron a Brasil huyendo de crisis económicas y tensiones religiosas en sus respectivas regiones. Entre 1884 y 1939, aproximadamente 107,000 inmigrantes del medio oriente entraron al país.[1] Si bien las estadísticas están incompletas, estos inmigrantes pertenecían a ritos cristianos orientales, como Maronitas u ortodoxos, aunque también había un porcentaje de judíos y musulmanes.[2] Los recién llegados se asentaron en Río de Janeiro y San Pablo a lo largo de 1860, y el primer grupo sustancial llegó al Amazonas en 1880. La colectividad también se estableció en la zona de Paraná.[3] Entre 1904 y 1930, casi el 91 % de estos inmigrantes llegaron de regiones que hoy se conocen como Siria y Líbano.[4] Académicos como Ignacio Klitch, Jeffrey Lesser y John Tofik Karam han demostrado que la emigración masiva a Brasil estableció a la nación como uno de los epicentros más grandes del *mahjar*– palabra que significa "diáspora" en árabe y connota la diáspora de árabe-hablantes fuera del medio oriente.[5] Antes de la Primera Guerra Mundial y la

1 Jeffrey Lesser, *Negotiating National Identity: Immigrants, Minorities and the struggle for ethnicity in Brazil*, Durham: Duke University Press, 1999, p. 48.

2 Los registros del puerto de Santos entre 1908 y 1941 notan que un 65 % de los inmigrantes sirios y libaneses eran católicos, 20 % ortodoxos griegos o melquitas, y 15% musulmanes. Ibid.

3 John Tofik Karam, "The Lebanese in the Brazilian National Market," *Moise A. Khayrallah Center for Lebanese Diaspora Studies*, NC State University. January 28, 2015. http://lebanesestudies.news.chass.ncsu.edu/2015/01/28/lebanese-in-the-brazilian-national-market/.

4 Lesser, op. cit., pp. 45- 50.

5 La historiografía sobre la inmigracion árabe en América Latina y específicamente en Brasil es amplia. Entre

caída del Imperio Otomano, estos inmigrantes fueron generalmente llamados "turcos", dado que técnicamente eran súbditos otomanos que llevaban pasaportes otomanos. Sin embargo, la terminología era problemática para estos inmigrantes que buscaban escapar del poder otomano y que se auto-definieron como sirios o libaneses.

En este momento, los inmigrantes de habla árabe empezaron a ser visibles en los centros urbanos brasileños como vendedores ambulantes– o en portugués, *mascates*. Desarrollaron redes fuertes a lo largo del comercio trashumante, en el cual vendían productos domésticos puerta a puerta, en las *fazendas* de café a los trabajadores, o a los sectores más bajos en la economía urbana.[6] Imágenes pintorescas de inmigrantes, incluyendo algunas de "mascates turcos" circularon en álbumes fotográficos, como los del franco-brasilero Marc Ferrez de 1899,[7] que evocan la iconografía de "tipos y costumbres", tan prolífica en el costumbrismo del siglo XIX.[8]

A causa del éxito que tendrán estos inmigrantes como vendedores ambulantes, surgió un chiste en Brasil que subrayaba su fuerte presencia en el comercio y la ambigüedad de sus orígenes étnicos y nacionales. El chiste contaba que los nuevos llegados en el oficio eran inmigrantes "turcos," los que consiguieron un primer trabajo eran "sirios," y los que llegaron a ser dueños de su propia fábrica o tienda eran "libaneses."[9] Mientras que estos términos identitarios eran fuente de burla, las palabras Sirio, Libanés y Sirio-Libanés utilizadas por los propios miembros de la colectividad tuvieron un papel político importante, vinculado a debates de la independencia y reconfiguración de las tierras del *mashriq*, discutida apasionadamente por miembros del *mahjar*. El termino "sirio libanés" especialmente señalaba una visión unificadora entre los pueblos de ambas provincias.[10]

El esfuerzo de estos inmigrantes en el comercio trashumante sería recompensado

---

ellos, véase Ignacio Klitch, "Introduction to the Sources for the history of the Middle Easterners in Latin America," *Temas de Africa y Asia – Africanos y Mediorientales en América (Siglos XVIII-XX),* Buenos Aires, 1993, No. 2, pp. 205-233. Oswaldo Truzzi, *Sírios e Libaneses: Narrativas de História e Cultura*, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005. John Tofik Karam, *Another Arabesque: Syrian-Lebanese Ethnicity in Neoliberal Brazil*, Philadelphia, Temple University Press, 2007.

6 Lesser, *op. cit.,* p. 50.

7 Acervo Marc Ferrez, Instituto Moreira Salles, http://www.ims.com.br/ims/explore/artista/marc-ferrez/cronologia.

8 Más sobre la iconografía de tipos y costumbres en América Latina, véase De la Maza, Josefina; Juan Ricardo Rey Márquez; Catalina Valdés; y Carolina Vanegas Carrasco, "Art Collectors in Network and Identity Narratives: Contributions to a Cartography of the Genre of Types and Costumes in South America," *Artl@s Bulletin* 5, no. 1 (2016): Article 6, pp. 62-71.

9 Lesser, *op. cit.,* p. 50.

10 Maria del Mar Logroño Narbona, "The Making of a Lebanese Pan-Arab Nationalist in the Argentine Mahjar,"en *Politics, Culture and the Lebanese Diaspora*, 2010, p. 228-245.

económicamente, y su éxito tendrá huellas en el tejido urbano de las ciudades más poderosas del país. En Río de Janeiro, la colectividad tendrá una fuerte presencia alrededor de la *Rua da Alfândega* y la *Rua Buenos Aires*, creando la zona comercial al centro de la ciudad hoy conocido como SAARA.[11] En San Pablo, los inmigrantes establecieron una zona comercial próspera en la Rua 25 de Março, empezando con los destacados hermanos Assad Abdalla y Nagib Salem, quienes fundaron su primer negocio en 1890, seguido rápidamente por otros miembros de la colectividad, particularmente en el mercado de telas. En los alrededores de San Pablo, la familia Jafet encontró un éxito enorme con la instalación de fábricas textiles en el barrio de Ipiranga, estableciendo negocios no sólo en las ciudades y provincias rurales de Brasil sino también en el mercado internacional. La riqueza que resultara de su pequeño imperio empresario llevó a la familia a construir una zona de mansiones lujosas en el barrio en el cual el gobierno construyera el *Monumento* à *Independência,* encargado al escultor italiano Ettore Ximenes en homenaje del Centenario en 1922.

El *Monumento Amizade Sírio-Libanesa*

En 1917, una comisión de representantes de la Colonia Sírio-Libanesa en San Pablo liderada por Basilio Jafet decidió ofrecer un monumento a la ciudad en honor a las celebraciones del Centenario en 1922.[12] Contactaron a Ximenes, quien llegó a Brasil en 1919 para participar en el concurso para el *Monumento à Independência*. Los discursos de la inauguración del *Monumento Amizade Sírio Libanesa* muestran que sus mecenas estaban muy informados de las obras nacionalistas del escultor italiano.[13] Ya en la década del 20, Ximenes tuvo una ilustre carrera internacional, desarrollando monumentos nacionales como el Mausoleo de Belgrano en Buenos Aires, además de proyectos en Nueva York, Washington y Kiev desde el comienzo del siglo.[14] Originalmente, el *Monumento Amizade Sírio-Libanesa* estaba ubicado cerca de la zona de la *Rua 25 de Março*, frente al Palacio da Industria de San Pablo, que hospedaba la Asamblea legislativa del Estado de São Paulo. El tamaño enorme del *Monumento à Independência* que Ximenes personalmente supervisó, y la muerte del escultor en 1926, atrasó la inauguración del monumento de la colectividad seis años después del Centenario. Fue terminado por los estudiantes del Liceu de Artes e Oficios e inaugurado el 3 de mayo de 1928.[15]

---

11 SAARA es un acrónimo de la Sociedade de Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega, establecida por la colectividad y sus comerciantes vecinos en 1962 para proteger la zona de proyectos de urbanización del goberno. Tofik Karam, "The Lebanese in the Brazilian National Market," *op. cit.*

12 Lesser, *op. cit.,* p. 55.

13 "Uma homenagem dos syrio-libaneses ao Brasil," *Correo Paulistano*, 4 de mayo de 1928, p.2.

14 Michelli Christine Scapol Monteiro, "O Mausoléu a Belgrano, de Ettore Ximenes, e a presença artística italiana na Argentina," *Caiana* 8, 2016, pp. 1- 16.

15 *Correo Paulistano*, op. cit. Véase también *Inventário de Obras de Arte e Monumentos em Espaços Públicos da Cidade de São Paulo*, "Amizade Sirio-Libanesa," Divisão de Preservação, Departamento do Patrimônio

La inauguración del *Monumento Amizade Sírio-Libanesa* fue publicada en los diarios nacionales y locales, incluyendo el *Diario Nacional*, *Correo Paulistano* e *O Estado de São Paulo*, junto con fotografías y los discursos públicos pronunciados por la comisión de mecenas y los funcionarios públicos invitados para el evento. La enorme ceremonia fue relatada en detalle, e incorporaba un desfile de más de dos mil soldados, acompañado por una banda militar que tocaba canciones honoríficas de Brasil, Siria y Líbano. Descripciones en la prensa comentaron el carácter sirio de las figuras y las líneas arquitectónicas del monumento.[16] Sus 14 metros de altura llevan composiciones detalladas de figuras de bronce y placas con inscripciones en sus cuatro lados, y un pedestal de mármol rosado, decorado por ambos lados con hojas de acantus. En la base frontal del pedestal se encuentran dos placas de bronce, una en portugués y la otra en árabe, que dicen, "A la nación brasileña en el primer Centenario de su independencia, homenaje de admiración y reconocimiento de la colonia sirio libanesa – 7 septiembre 1922."

Tres lados de la escultura consagran las contribuciones de los Sirios a la cultura del mundo. El lado que se encuentra directamente bajo el conjunto escultórico superior del monumento en frente, representa los fenicios– el pueblo levantino antiguo que los sirios y libaneses reclamaban como su herencia– como pioneros de la navegación.[17] Las referencias visuales a barcos levantinos arcaicos y figuras con trajes y gorros antiguos incorporaban símbolos claves de fenicismo– un sentido de identidad particular que circuló en la diáspora y el *mashriq* en esa época, a favor de la independencia de la regiones de Siria y Líbano del mandato francés.[18] Referencias a una iconografía fenicista también serían utilizadas posteriormente en instancias de mecenazgo de la colectividad en Brasil y Argentina, como la columna monumental de Porto Alegre que conmemora el Centenario de la epopeya de Farroupilhas (1835) de 1935.[19]

El conjunto escultórico que se encuentra en la base del lado derecho frontal representa la enseñanza del alfabeto, atribuido a los fenicios.[20] Aquí, un fenicio anciano y su asistente enseñan a tres jóvenes con unas tablas que llevarían los símbolos fonéticos del sistema ortográfico del cual evolucionó. Una jerarquía de género es legible en la composición, ya que sólo las figuras masculinas tienen acceso directo a la lección y su contenido. En contraste, las mujeres fenicias se encuentran trabajando en el fondo de la escena, llevando cuerdas de lana que aluden al textil fenicio, o cuidando a los niños mientras miran a escondidas alrededor de los bordes, funcionando

Histórico, Cidade de São Paulo.

16 *Correo Paulistano, op. cit*.

17 Detalles fotográficos de las esculturas de la base se encuentran *online*, tomadas por Douglas Nascimiento en http://www.saopauloantiga.com.br/amizade-sirio-libanesa/, o Claudinha Rahme en http://www.gazetadebeirute.com/2013/05/monumento-amizade-sirio-libanesa.html.

18 Asher Kaufman, R*eviving Phoenicia: In Search of Identity in Lebanon*, New York: I. B. Tauris, 2004.

19 Roberto Khatlab, *Mahjar: Saga Libanesa no Brasil*, Zalka, Libano, Moktarat, 2002, p. 152.

20 Lesser, *op. cit.,* p. 57.

como un dispositivo visual para animar al espectador a moverse alrededor de la composición.

El lado posterior de la base muestra el descubrimiento de las islas canarias por el rey de Tyre, Haitan el primero, reconocido como "el primero en circunnavegar el Atlántico." Su figura esta recibida por gente indígena y africana en las nuevas tierras. El *Correo Paulistano* describió la escena, diciendo: "Los africanos traen regalos para agradar al civilizador, para señalar que los sirios fueron los primeros colonizadores."[21] Como el diario explica, la composición alude a nociones de colonización en Brasil por las figuras africanas que pacíficamente sirven al "civilizador" con regalos. La imagen juega con las representaciones de colonización española y portuguesa que circularon prolíficamente en los siglos XVIII y XIX. Los paralelos más reconocidos de dichas influencias son las representaciones del "descubrimiento" de América por Cristóbal Colón, en servicio de la corona española: motivos visuales en los cuales el navegador es recibido en forma pacífica y bienvenido por los pueblos indígenas. Aquí, una operación visual inscribe a los antiguos libaneses– y por asociacion sus descendientes sirios y libaneses modernos en diáspora– en la narativa de colonizadores y navegantes heroicos de las Américas. En el discurso del orador oficial de la inauguración, Najib Jafet concretó esta analogía y la llevó aún más lejos, diciendo, "El fenicio unificó Asia a Europa y Africa, y unió Europa a América, si damos crédito a lo que modernamente muchos historiadores afirman, basados en copiosa y rica documentación."[22]

El cuarto lado simboliza "la penetración siria en Brasil…representada por el comercio que da como resultado una gran prosperidad," según el relato del diario, *O Estado de São Paulo*, en el día de la inauguración. Aquí las figuras de comerciantes fenicios ofrecen de forma solemne y respetuosa telas a mujeres indigenas y desnudas, que los reciben con sonrisas de alegría y curiosidad. Además de ser supuestamente un retrato del comercio que destacó tanto la colectividad en su adoptada tierra americana, también se puede leer una narrativa "civilizadora" en esta composición, en la forma en que presenta a los hombres fenicios introduciendo a las mujeres indígenas las telas, el vestido, e implicitamente el "progreso".

En la parte superior del monumento se encuentran tres figuras de tamaño natural. Según el periódico *O Estado de São Paulo*, el trío escultórico muestra una "doncella siria pura," ofreciendo un regalo a "su hermano brasileño" en la figura de un guerrero indígena, "con el mismo amor que ella recibió a su llegada a esta tierra, bendita por Dios."[23] Este intercambio esta presentado en frente a la figura alegórica de Brasil, representada en forma femenina con su gorro frigio y escala colosal. La personificación alegórica de Brasil tiene un paralelo en la figura de Independencia en el monumento de Ipiranga por Ximenes. Además, el monumento nacional también se encuentra un guerrero indígena, flanqueando la carroza magnífica que lleva la alegoría. Es notable señalar que en el programa del *Monumento à Independência,* la figura indígena mantiene un rol claramente subordinado a la alegoría, mientras que en el monumento de la colectividad,

21 *Correo Paulistano, op. cit.*

22 Ibid.

23 *O Estado de São Paulo*, 4 de mayo de 1928.

la figura del indígena resalta más directamente conectada con las alegorías nacionales ubicadas en el pináculo de la composición.

Búsquedas de identidad

El panorama de diversidad étnica visible en el *Monumento Amizade Sírio-Libanesa* refleja debates de modernismo y una búsqueda de identidad más amplia que formaron parte del Centenario brasileño, marcado especialmente por la *Semana da Arte Moderna*. En esta semana, entre el 11 y 18 de febrero de 1922, la ciudad hospedó un festival de arte clave para el modernismo en Brasil, donde los escritores, artistas e intelectuales vinculados a la vanguardia presentaron nuevas representaciones de identidad nacional– o *brasilidade*–que exaltaban sus componentes extranjeros, indígenas y africanos.[24]

Líderes del movimiento incluyeron los escritores Oswaldo y Mario de Andrade, y los artistas plásticos Emilio di Cavalcanti, Tarsila do Amaral y Anita Malfatti. Su celebración de lo "primitivo" y los pueblos brasileños que las elites quisieron borrar de la cultura– lo indígena y lo africano– fueron el eje que inspiró el manifesto *Antropofagia* de Andrade y la pintura "Abaporu" de do Amaral. Los títulos de ambos trabajos refirieron a la práctica del canibalismo. El título del manifesto de Andrade utilizó el término científico mientras que lo de do Amaral usó el idioma de los Tupi-Guaraní, una tribu originaria acusada de canibalismo. Estos trabajos celebraron el idea de una cultura "antropofágica" como metáfora del pueblo que domina al enemigo colonizador y digiere sus características extranjeras y europeas, metabolizando una nueva cultura verdaderamente brasileña de las caracteristicas mejores de los consumidos.[25] Este concepto vanguardista muestra un interes en la incorporación de razas anteriormente despreciado por la elite – específicamente lo indígena y lo africano– en la imagen de identidad nacional y moderna.

La composición de Ximenes del monumento proyectado por la colectividad en el marco del centenario resuena con este mismo deseo moderno de representar grupos minoritarios en el imaginario nacional. Como hemos notado, sus dos conjuntos escultóricos – el *Monumento da Independencia* y *Amizade Sírio-Libanesa*– integran una figura indígena en sus composiciones centrales. Pero el monumento sírio y libanesa llegó a mostrar una diversidad aun más profunda, agregando la figura protagonista del fenicio a sus representaciones indígenas y africanas para subrayar la huella de esta colonia no-europea en la cultura nacional.

---

24 Fabiola Lopez-Duran, "Chapter 2–Paris Goes West: From the Musée Social to Ailing Paradise," en *Eugenics in the Garden: Architecture, Medicine, and Landscape from France to Latin America in the Early Twentieth Century*, Capitulo de tésis, Massachusetts Institute of Technology (MIT), no publicado, p. 30.

25 Daryle Williams, *Culture Wars in Brazil: The First Vargas Regime, 1930-1945*, (Duke: Duke University Press, 2001). Ver También Aracy Amaral, *Artes plásticas na Semana de 22* (São Paulo: Martins, 1970).

Críticas y comparaciones

A pesar de un interés compartido en la construcción de una identidad nacional, los proyectos Centenarios de Ximenes fueron fuertemente criticados. Aunque la propuesta monumental nacional de Ximenes fue elegida por el jurado del concurso para el monumento, llamado en 1912 y presentado en 1918, la maqueta del escultor Nicolas Rolli fue la preferida del público.[26] Muchas de las críticas alrededor del monumento vinieron por la falta de nombres y figuras vinculadas a la independencia brasileña, obligando al escultor a alterar su proyecto. Otros estaban en desacuerdo con su estilo. Mario de Andrade, el citado protagonista de la Semana da Arte Moderna, se quejaba, "El ilustre Sr. Ximenes, quien vino de lejos, desgracia la colina da Ipiranga con su colosal pieza central de porcelana de Sevres."[27]

Mientras que el monumento de Ipiranga encontrará sus críticos en el propio movimiento vanguardista de la ciudad, también se reprobaban elementos en el monumento de la colectividad. Segun el escultor Alfredo Oliani, la representación de la "nación brasileña" a través de la figura de un indio no habría agradado a la Colonia sírio-libanesa ni al presidente de San Pablo, el Dr. Washington Luis, quien sugirió a Ximenes de "vestirlo" como un bandeirante– los portugueses colonizadores de la región y comerciantes de esclavos.[28] La sugerencia viene del hecho que en el momento centenario, la figura del bandeirante fue tomado por la elite como emblema de la ciudad. Afonso Taunay, el primer curador del *Museu Paulista* de Ipiranga, y quien formó parte del jurado del concurso para el *Monumento* à *Independência*, escribió varios tomos sobre la historia de los bandeirantes, problemáticamente promoviéndolo como una especie de héroe civilizador local.[29] Además consiguió varias estatuas y retratos de bandeirantes para el museo.[30] La adopción del bandeirante también tuvo un papel en la vanguardia de la *Semana da Arte Moderna*, visible en la propuesta del escultor Victor Brecheret en su *Monumento ás Bandeiras*, propuesto por el Centenario y realizado tres décadas después, en 1953.[31] A pesar de que la forma final del *Monumento Amizade Sírio-libanesa* mantuvo su figura indígena en su conjunto alegórico más elevado, fue descrito por el *Correo Paulistano* en las siguientes palabras,"En lo alto de la base surge un grupo que simboliza un homenaje a Brasil de Siria, personificado en el bandeirante, cuya gloria de la patria brasileña a la cual expresa su lealtad por aquella doncella siria que

26 "Monumento á Independência," Inventário de Obras de Arte e Monumentos em Espaços Públicos da Cidade de São Paulo.

27 Aracy Amaral, *Artes plásticas na Semana de 22: subsídios para uma história das artes plásticas no Brasil*. São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1972. 2ª Ed., p. 69.

28 "Amizade Sirio-Libanesa," Inventário de Obras de Arte e Monumentos em Espaços Públicos da Cidade de São Paulo.

29 Maraliz De Castro Vieira Christo, "Bandeirantes na Contramão da historia: Un studio iconografico," *Proj. História*, São Paulo (24) jun 2002, p. 307-335.

30 Ibid.

31 "Monumento ás Bandeiras," Inventário de Obras de Arte e Monumentos em Espaços Públicos da Cidade de São Paulo.

ofrece regalos a su hermano brasileño."[32] En esta forma, aunque el monumento no llevó la representacion del bandeirante tan promovido por el Centenario físicamente, el ajuste artístico fue cumplido textualmente y circulado por la prensa.

Una breve comparación de estatuas figurativas apadrinadas por colectividades de habla árabe en los países vecinos de Chile y Argentina por sus Centenarios da luz a la forma en la cual el momento sirvió para forjar alianzas entre la colectividad y sus naciones adoptadas en todo el cono sur. Es importante notar que los centenarios de Chile y Argentina fueron más tempranos, en 1910, pero todos estos proyectos fueron encargados a escultores italianos conocidos por sus trabajos nacionalistas. El *Monumento de los sirios a la nación argentina* fue la obra de Garibaldi Affanni, mientras que el *Monumento de la colonia otomana en honor de Manuel Rodríguez* fue hecho por Robert Negri. Se observa rápidamente que el programa iconográfico de cada caso utiliza un vocabulario iconográfico distinto, enlazado a debates de identidades nacionales circulando en cada país en su centenario. El monumento sirio de Argentina muestra un ciudadano transnacional y moderno portando su "fez" (gorro otomano) y traje europeo, mientras que el monumento chileno solo lo representa como un héroe patriótico sin alusión figurativa a la colectividad. Entre los tres monumentos centenarios, solo el monumento brasileño utiliza una iconografía fenicista.

Conclusiones

El *Monumento Amizade Sírio-Libanesa* se encuentra hoy en la *Praça* (Plaza) *Ragueb Chohfi* que ubicada junto a la Rua 25 de Março y el Parque Dom Pedro II, a causa del desarrollo posterior de un centro de transporte por la zona en los años 80. Aunque la zona urbana se ha deteriorado en las últimas décadas y la estatua ha sufrido un vandalismo intenso, la fuerte presencia del monumento y sus resonancias para la colectividad todavía se siente. Con sus figuras imaginativas de viajeros mediterráneos orientales desembarcando de antiguos barcos fenicios, el monumento de bronce y piedra exhibe una iconografía innovadora y moderna para su época. Casi cien años después, ya acercándose al bicentenario del país, el programa escultórico de la estatua desembala las dimensiones visuales e historiográficas del modernismo circundante al momento de su inauguración en el Centenario, marcando la identidad colectiva de sus mecenas no-europeos en el tejido urbano y su rol en la construcción moderna de *brasilidade*.

32 *Correo Paulistano, op. cit.*

Bibliografía

De Castro Vieira Christo, Maraliz. "Bandeirantes na Contramão da historia: Un studioiconografico,"

Proj. História, São Paulo (24) jun 2002, p. 307-335.

Garcez Marins, Paulo Cesar. "Nas matas com pose de reis: a representação de bandeirantes e a tradição da retratística monárquica européia," *revista do ieb*, no. 44, fev 2007, p. 77-104

Karam, John Tofik. *Another Arabesque: Syrian-Lebanese Ethnicity in Neoliberal Brazil,* Philadelphia, Temple University Press, 2007.

Khatlab, Roberto. *Mahjar: Saga Libanesa no Brasil*. Zalka, Libano, Moktarat, 2002.

Lesser, Jeffrey. *Negotiating National Identity: Immigrants, Minorities and the struggle for ethnicity in Brazil*, Durham: Duke University Press, 1999.

Scapol Monteiro, Michelli Cristine. "O Mausoléu a Belgrano, de Ettore Ximenes, e a presença artística italiana na Argentina," *caiana*, #8 primer semestre 2016: 1-16.

Truzzi, Oswaldo. Sírios e *Libaneses: Narrativas de História e Cultura*. São Paulo: Compahnia Editora Nacional, 2005.

Archivos Consultado

Acervo Fotográfico do Arquivo Historico de São Paulo (AHSP)

Acervo Estadual São Paulo (AESP)

Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Brasil (BN-BR)

Inventário de Obras de Arte e Monumentos em Espaços Públicos da Cidade de São Paulo, Departamento do Patrimônio Histórico (DPH)

MESA Nº 17

Da passagem ao ato – Sintomas da cidadela

COORDINADORES

ROBERT MOSES PECHMAN

betuspechman@hotmail.com

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano
e Regional-IPPUR/UFRJ

MARIA STELLA M. BRESCIANI

sbrescia@lexxa.com.br

Instituto de Ciências Humanas/Unicamp

COMO SE EXPRESSA A POSSÍVEL DIMENSÃO COSMOPOLITA NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS? QUAIS AS IMPLICAÇÕES DO ACOLHIMENTO DE ESTRANGEIROS? QUAIS PRECONCEITOS E MECANISMOS DE REJEIÇÃO SE EXPLICITAM NO SIMPLES MOVIMENTO DO OLHAR?.

MARIA STELLA MARTINS BRESCIANI

Professora Emérita colaboradora do Departamento de História, da Universidade Estadual de Campinas – São Paulo – Brasil.

sbrescia@lexxa.com.br

RESUMEN: " Uma cidade será tanto mais cosmopolita quanto mais ela exercer a tolerância e a hospitalidade: este o desafio. Numa época em que 'o fim da cidade' ressoa como veredicto, um tempo em que muitos mantêm este diagnóstico ou prognóstico, como podemos ainda sonhar com um novo status para a cidade?", indaga Derrida. Sem dúvida, grande número de cidades enfrenta atualmente o desafio de receber e acolher significativo número de imigrantes. Refugiados de áreas de guerra civil ou em busca de condições mínimas de sobrevivência configuram nas cidades situações, senão novas, pelo menos potencializadas.

A cidade de São Paulo acolheu grande contingente de imigrantes desde os anos 1880 e, embora, o fluxo não tenha se dado de modo uniforme, voltou a recebe-los em número significativo nas duas últimas décadas do século XX e início do XXI. Tema de várias pesquisas acadêmicas, os imigrantes merecem a atenção especial da mídia, e para além de sua presença no espaço urbano e inserção no mercado de trabalho, se impõe a questão sensível do acesso aos direitos civis. Busquei trazer para o debate a correlação entre cosmopolitismo e a presença imigrante no desenho dos bairros, o predomínio de etnias específicas, suas redes de solidariedade e conflitos, obstáculos presentes na convivência cotidiana, e preconceitos observáveis até mesmo nos olhares dirigidos a eles e entre eles. Para tanto, escolhi artigos do jornal *O Estado de São Paulo* e textos acadêmicos de modo a captar diferentes formas pelas quais são visualizados e a possível projeção de uma cidade cosmopolita, na qual possam coexistir múltiplas culturas.

PALABRAS CLAVE: cosmopolita, multiculturalismo, espaço urbano, imigrantes, preconceitos

A palavra cosmopolita de raiz grega – *kosmopolitês*, cidadão do mundo - é usada, diz Jacques Derrida, para descrever importantes variados pontos de vista da filosofia moral e sociopolítica. Entretanto, no nebuloso "core", partilhado por todos os pontos de vista, vigora a ideia de que os seres humanos, a despeito de suas filiações políticas e culturais, pertencem todos (ou poderiam pertencer) a uma única comunidade a ser cultivada. Em suas diversas versões, o cosmopolitismo tem como foco instituições políticas, normas morais e relacionamentos, mercados compartilhados e expressões culturais. O desafio é trazer o debate para a atualidade, ausentes os "companheiros-cidadãos", pressuposto base de seu sentido originário[1].

Cosmopolitismo – Cosmópolis: múltiplas nacionalidades, uma única língua oficial.

São Paulo cosmopolita? Sem dúvida, há íntima correlação entre a presença estrangeira e a formação da capital paulista no decorrer do século XX como afirma artigo de *O Estado de São Paulo* em 2011:

Yamamoto, Matarazzo, Murad, Jafet, Fernandes, Simões, são sobrenomes tão arraigados na cultura de São Paulo que se tornaram imprescindíveis na história da cidade, responsáveis por fazer surgir bairros inteiros ao barulho dos teares, das bigornas, das máquinas, das sanfonas noturnas. Apesar de todas as dificuldades – da diferença da língua ao preconceito dos outros moradores -, eles não só tiveram influência no desenvolvimento da região como também ajudaram a moldar a alma do paulistano, a figura que se revela hoje no sotaque, nos traços, nos costumes ou até na pizza de domingo[2].

Os jornalistas contrastam a situação dos imigrados cuja entrada na cidade ocorreu nos últimos 20 anos - "600 mil africanos, asiáticos e latinos ainda lutam para se integrar a SP" – com a "epopeia" vivenciada por italianos, espanhóis, libaneses, japoneses e portugueses entre as últimas décadas do século XIX e as décadas iniciais do século XX. Traçam o perfil dos novos imigrados, as dificuldades e certa resistência a se integrarem, como coreanos que se casam entre si. Esboçam também seus percursos pelas ruas e bairros da capital paulista. Indicam não ser impeditivo desconhecer o português, já que coreanos se instalam em lojas de ferragens e compram apartamentos de luxo na zona leste, área em evidente processo de *gentrification* ou em bairros de alto nível de áreas antigas (Higienópolis); bolivianos montam confecções no Brás e Pari, antigos bairros industriais do centro expandido, há décadas em processo de desindustrialização e "reconversão" de parte das edificações; africanos ostentam orgulhosos títulos de médicos, farmacêuticos e dentistas.

1 DERRIDA, Jacques. On Cosmopolitism and Forgiveness. *Stanford Encyclopedia of Philosoph.*(28.11.2006)

2 CARDOSO, William; BRANCETELLI, Rodrigo; TAVARES, Flávia. *O Estado de São Paulo* [*OESP*]. 02.10.2011, Caderno Metrópole, C1 e C3.

O percurso mostra enclaves de comunidades que dão à cidade uma configuração multiétnica –"Brás leva a uma 'ponte-aérea' SP-Andes"– e expõe "uma onda migratória de cerca de 30 anos":

Pães de milho sobre bancadas nas calçadas, placas em espanhol, cartões telefônicos internacionais da 'hola andina' e um onipresente cheiro de 'pollo com papas' É com esse cenário e aroma típicos de uma Calle Sagarnaga, do centro de La Paz, que o paulistano desavisado dá de cara quando dobra a esquina da Rua Bresser em direção à Rua Coimbra, no coração do Brás.

Esse bairro "tipicamente italiano" na virada para o século XX, com alguma presença de espanhóis, recebe em meados do século XX migrantes da região Nordeste do país, e a eles se acrescentam novas nacionalidades que alimentam a narrativa da dimensão multiétnica e cosmopolita da cidade de São Paulo.

Como vivem esses recém-chegados? A "maioria absoluta trabalha em confecções sob condições adversas". Jornadas de até 18 horas motivaram investigação do Ministério Público Estadual. Sem muitas alternativas de lazer, o tempo livre é gasto com jogos, baladas e consumo de álcool em bares no próprio Brás, no Pari e no Bom Retiro onde também acontecem feiras típicas. Embora, boa parte deles tenha nascido no Brasil, em algumas casas noturnas somente se permite a entrada de "bolivianos"; formam uma espécie de "gueto" onde predominam músicas de ritmo latino. Entre os paraguaios a língua guarani nomeia a associação Japayke (despertemos) e, pelo menos um dos entrevistados, Porfírio Villar, 26 anos e presidente da associação, cursa Faculdade e diz ter um angolano como seu melhor amigo. Há trajetórias de sucesso:

Traços andinos e um inconfundível sotaque paulistano. É Julian Callisaya, de 26 anos, transportando passageiros pelas ruas da capital. Ele nasceu no Brasil, três anos depois de seus pais deixarem La Paz para trabalharem em uma confecção comandada por coreanos em São Paulo, nos anos 1980. Hoje a família é dona de uma oficina de costura. E o primeiro brasileiro dos Callisaya resolveu tocar sua vida em outro ramo: é taxista.

Os jornalistas acrescentam coreanos e africanos de vários países em percursos que nem sempre coincidem. Os pais de Julian imigraram da Bolívia para encontrar melhores condições de trabalho, já outros, como o coreano Simon Ma, vieram como executivos de multinacionais e cumprem contrato de estadia temporária no país, manifestam porém desejo de permanecer. Simon Ma se expressa em português fluente e diz ser apaixonado por Camões desde a faculdade em Seul onde cursou Literatura Portuguesa. É parcela da comunidade coreana de executivos, alguns dos quais vieram preencher cargos especializados, como Sung Soo Hong, engenheiro de tecelagem, há 36 anos no Brasil, cujos planos de regresso não se confirmaram e hoje é dono de tecelagem no bairro do Bom Retiro com mais de 200 funcionários, todos brasileiros, explicita. Sung diz se sentir perdido em Seul e ser mais autêntico no Brasil e completa: "os coreanos têm raízes. Estão aqui para ficar, para construir sua vida". Já outro seu conterrâneo, Douglas Hwangbo, do Brasil só sabia que ficava longe quando foi expatriado com mulher e duas filhas que vieram a contragosto, mas permanecem sem projeto de retorno.

Vários provindos de países africanos – Angola, Namíbia, Nigéria e Tanzânia – se graduaram,

beneficiados por programas de intercâmbio com a Universidade de São Paulo e registram casos de sucesso profissional. Adebayo cursou química e se tornou dono de uma fábrica de cosméticos, emprega cinco brasileiros e casou com brasileira. Outros vieram simplesmente em busca de trabalho. Os nigerianos "tentam afastar o estigma de traficantes" e lamentam "a generalização infeliz". Na parede de um restaurante do bairro dos Campos Elíseos, vizinho ao Bom Retiro, encontra-se fixado um mapa da África e se escuta na região "dialetos diversos".

Ainda que a capital paulista permaneça polo de imigração multi-étnica desde finais do século XIX, seria correto falar de uma cidade cosmopolita? Uma linha de argumentos oscila entre o acolhimento e a discriminação/exotização da parte da população mais antiga.

Escritos de viajantes e cronistas mostravam, no início do século XX, terem os estrangeiros conferido à cidade a imagem cosmopolita modificando hábitos alimentares, roupas e modos de morar. Menos acolhedores foram os especialistas em questões de imigração, especialmente na primeira metade do século XX. Juristas, antropólogos, estatísticos e etnólogos preocupavam-se com a assimilação biológica e aculturação dos estrangeiros[3]. Eles participaram do intenso debate iniciado nos anos 1920 sobre "o tipo de imigrante desejável" em função de suas características físicas, culturais e disposição à aculturação e, mais ainda, à assimilação por meio de casamentos mixtos. Preocupados com os "enquistamentos étnicos" em determinadas áreas das cidades ou do país, as noções eugenistas constituiam o cerne dos debates que culminaram em políticas restritivas a determinadas etnias nos anos 1930 e 1940. A avaliação do "grau de fusão", "dos coeficientes de homogeneidade étnicos", "do caracter biológico e social nos quistos" resultou na imposição de cotas por nacionalidade pela Constituição de 1934, acentuada no Estado Novo (1937) e no posicionamento do Brasil, em 1942, ao lado dos "aliados" na 2ª Guerra Mundial, em oposição ao "Eixo" Alemanha, Itália e Japão[4].

Retomo: a acepção positiva da presença imigrante de múltiplas etnias permite afirmar a imagem de uma cidade/país de configuração cosmopolita? Poderia o atributo cosmopolita se sustentar dado o significativo índice de casamentos entre pessoas de diversas nacionalidades e diluidas as características de cada grupo étnico?

Proponho a hipótese de presenciarmos haver atualmente a inversão do desejado processo de aculturação e assimilação e se conceder teor positivo ao convívio com a diversidade, ainda que, talvez, sob a égide do exotismo, o que atenua, embora não elimine a atitude discriminatória. A percepção positiva da preservação de suas próprias culturas pelos estrangeiros e sua preferência

---

3 SOUZA, Rafael Paula. Contribuição à Etnologia Paulista in *Revista do Arquivo Municipal*, vol.XXXI, 1937, pp. 95 e suivs ; PINTO, Roquette. *Ensaios de Antrophologia Brasiliana*, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933, cap. II ; VIANNA, Oliveira. *Raça e Assimilação*, Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 4ª Ed. 1959, pp.70-79 ; ARAUJO, Oscar Egidio de. Enquistamentos étnicos in *Revista do Arquivo Municipal* de São Paulo, ano VI, volume LXV, março de 1941, p. 227-246.

4 A questão da eugenia foi e continua a ser objeto de inúmeras pesquisas por abordar uma dimensão sensível para a historiografia e as ciências sociais. Remeto para BRESCIANI, M.S.M. *O charme da ciência e a sedução da objetividade*. Oliveira Vianna entre intérpretes do Brasil. São Paulo: EdUNESP, 2005 e 2007.

por bairros centrais e pericentrais da cidade é explicita nos artigos de *O Estado de São Paulo* e impõe a pregunta: estaríamos vivenciando a cultura do exótico renovada ou teríamos conquistado enfim a condição cosmopolita?

No final do século XX e nas décadas iniciais do XIX, o fluxo de imigrantes para a capital paulista diminuiu e parcela dos antigos migrantes voltava para o interior do estado ou estados de origem. Matérias jornalísticas anunciam – "Grande SP agora mais perde que ganha migrantes" *(OESP, 30.4.2011)* ou – "Campinas é a região que mais recebe migrantes" (*OESP*, 20.4.2011) e expõem maior oferta de empregos em cidades do próprio Estado de São Paulo.

A cidade que recebera, entre 1990 e 2000, 24.399 pessoas por ano, perde anualmente 30.362 migrantes (*OESP*-20.04.2011). A despeito desse fluxo negativo, a capital paulista registrava o elevado número de 11.253.503 habitantes que somados aos da Região Metropolitana atingia 19.683.975 habitantes, proporção altíssima frente aos 41.262.799 habitantes de todo o Estado[5].

Embora o maior fluxode entrada fosse de portugueses, japoneses e italianos, constam também peruanos, 1.104 em 1991, 1.834 em 2000, paraguaios 1.435 em 1991 e 1420 em 2000, uruguaios, 1.426 em 1970, 2.715 em 1980, 2.309 em 1991 e 2.27 em 2000. A presença africana é mínima, mas crescente: 804 angolanos em 1991 e 1.191 em 2000; nos mesmos anos, os moçambicanos aumentaram de 199 para 246. Nada sobre Nigéria, Tanzânia e Namíbia, talvez imigrantes submersos no genérico "outros países".

Se africanos e latino-americanos são numéricamente pouco expressivos comparados a mais de 60 mil portugueses ou 22 mil japoneses entrantes em 2000, o que os tornaria assunto de matéria jornalística? Talvez porque os portugueses se dissolvam em meio à população por serem os mais antigos colonizadores e falarem a língua do país, e ocorra algo próximo com japoneses presentes desde o início do século XX? Estariam japoneses e italianos assimilados pelos antigos conterrâneos e sua pouca visibilidade não mereceria interesse jornalístico?[6]

---

5 Estrangeiros por Principais Países de Origem. Município de São Paulo. 1970 a 2000. Dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) in ///F: DEMOGRAFIA SP/Histórico Demográfico do Município de São Paulo. Site acessado em 12.12.2012 - HTTP://Smdu.prefeitura.sp.gov.br/histórico_demografico/tabelas/est.php. Sobressaem os imigrantes portugueses numa sequência que vai de 136.497 em 1970 para 63.274 em 2000; seguidos dos japoneses cujo número foi de 45.731 para 22.005; dos italianos de 56.698 para 19.786; espanhóis de 46.563 para 13.782; para só depois surgirem os bolivianos numa curva que foi de 3.213 em 1980, 4.525 em 1991 para 7.722 em 2000, e coreanos (Norte e Sul) que não constam estatisticamente em 1970 e 1980, e aparecem com 7.242 em 1991 e 7.029 em 2000. Os libaneses, cuja colônia no Brasil é formada com cerca de 6 milhões, entre imigrados e descendentes, portanto, maior do que a do Líbano, com cerca de 4 milhões, estão em 7º lugar com 6.769 em 1970 e 4.615 em 2000.

6 A presença de "Não Naturais" (estrangeiros e migrantes internos) no Município de São Paulo mantém números significativos segundo dados dos censos demográficos do IBGE. Compunha, em 1960, quase metade da população da cidade - 49.41%, ou 1.868.369 dos 3.781.446 habitantes, atingia 50,90% em 1980 com 4.323.444 dos 8.493.226 habitantes e, embora recuasse, representam 38,44%, portanto um índice altamente

A atenção da imprensa se justifica pelas dificuldades de obtenção do visto temporário de residência pelos imigrados e, em parte, explica a persistente situação de clandestinidade de grande parcela desses recém-entrados[7]. Desde 2009, a imigração clandestina ganhava as páginas dos jornais. Em 5 de setembro de 2009, Felipe Werneck informava - "15 mil ilegais já pediram anistia", "3 em cada 4 vivem em SP; governo espera até 40 mil requerimentos" (*OESP*;05.09.2009. Caderno-Cidades/C1). A Lei 11.961, na época sancionada há apenas dois meses (2 de julho de 2009) pelo então presidente Luis Inácio Lula da Silva, oferecia aos "ilegais" a possibilidade de requererem residência provisória[8].

Até início de setembro de 2009, 15 mil estrangeiros haviam solicitado a anistia. Contudo, o Ministério da Justiça considerava que muitos, em especial coreanos, temiam fazer a solicitação por serem amedrontados pela "máfia chinesa" que os exploram. A grande maioria desses estrangeiros, 11.010 ou 75%, vivia em São Paulo, numa lista encabeçada pelos 2.094 peruanos, seguidos por 1.819 chineses, 1.644 bolivianos e 1.555 paraguaios (*OESP*, 05.09.2009).

A lei de 2009 oferecia aos imigrantes em condição irregular o Registro Provisório - uma Carteira de Identidade de Estrangeiro com validade de 2 anos e possibilidade de se tornarem Permanentes, mediante a comprovação de emprego ou de possuirem bens suficientes para manterem a si e a família. Entretanto, considerava-se ainda alto o número dos "irregulares", "empregados" por outros "ilegais". Sem dúvida uma situação em nada confortável. Na mesma edição de 2099, outra matéria expõe a ajuda proporcionada pelo Centro de Apoio ao imigrante no bairro de Canindé/ Vila Maria (zona Leste). Eles "sonham em ter um RG brasileiro" (Registro Geral - Carteira de identidade), encontram dificuldade em colocar os filhos em escolas e confessam "viver em guetos". A resistência ou medo justifica-se entre bolivianos com dívidas em seu país, contraídas junto a "recrutadores de força de trabalho" que facilitam a entrada ilegal e mantêm na Bolívia suas famílias como reféns. (Adriana Carranca; Martins, José de Souza.*OESP*, 05.09.2009:C3)

Os obstáculos enfrentados resultaram na cartilha *Dicas para os Imigrantes: Viver e se integrar em São Paulo*[9], iniciativa da Igreja Católica apoiada pelo Ministério da Justiça e lançada em ato ecumênico numa igreja do bairro da Liberdade no centro antigo. Dentre as "dicas" consta a importante informação de que, por desconhecimento desse direito, imigrantes em situação irregular não colocam seus filhos em escolas da rede pública ou privada (*OESP*,26.11.2012:C7).

---

expressivo de 4.010.475 habitantes do total de 10.434.252 da população em 2000. (///F:/DMOGRAFIA SP/Histórico Demográfico do Município de São Paulo).

7 Entre janeiro e julho de 2012, 29.081 profissionais com nível superior receberam autorização para trabalhar no país, o que corresponde a 52% das autorizações concedidas; parte deles, cerca de 2.500, possuem curso de pós-graduação. Os técnicos representam 35% das autorizações, restando 13% para os com formação educacional considerada baixa. (*OESP*, 28.12.2011:2)

8 Possibilitava-se pela segunda vez a legalização de imigrantes clandestinos em tempos recentes; em 1988, uma lei beneficiara cerca de 35 mil solicitantes e atendia dez anos depois outros 39 mil.

9 Encontrada nos sites WWW.MISSAONSPAZ.ORG e WWW.CAMI-SPM.ORG.BR (*OESP*, 26.11.2012: C7)

Em agosto de 2012, ocorre uma "expedição" pelas ruas do Bom Retiro[10], liderada por Tyrone Turner, fotógrafo da revista *National Geographic,* que desenvolvera atividades junto a comunidades quilombolas (antigos redutos de escravos fugitivos) no Nordeste brasileiro. Turner confessa a escolha do bairro: "Essa região, em especial, é muito bonita, reúne muitas culturas. (...) as pessoas são bastante receptivas". Acompanhado por estudantes, registrou a diversidade de etnias e o cotidiano de lazer de coreanos e bolivianos no Parque da Luz. (Monique Abrantes. *OESP*, 17.08.2012: C1 e C3).

Alguns dias antes, no mesmo periódico, o sugestivo título "Comerciantes tradicionais perdem espaço e 25 de Março vira 'Chinatown'" não deixa lugar a dúvidas aos relatos de uma incursão jornalística à Rua 25 de Março, região central, onde antigos comerciantes se viam "expulsos" pela especulação imobiliária e os altos aluguéis pagos pelos comerciantes chineses. Descendentes de libaneses e armênios, com nomes de pais e avós em placas de ruas da redondeza – Abdo Schahin, Afonso Kherlakian, Assad Abdala – e seus colegas brasileiros foram substituídos por chineses, calmos e retraídos, fugidios à interlocução com o jornalista em busca de entrevistas. O desconhecimento do português servia de justificativa para a recusa polida. A propaganda em mandariam anunciava restaurantes, cabeleireiros e até escolas da comunidade. Um deles, Cheung Ka Wai, aceita conversar com o repórter e explica trabalharem e morarem nas proximidades pela dificuldade em compreenderem o português para o uso do transporte coletivo (Artur Rodrigues. *OESP*,17.08.2012).

Sem dúvida, os novos imigrantes alteraram significativamente a configuração étnica de vários bairros, alguns de forma radical, com evidente predomínio nos bairros centrais ou no centro expandido da capital paulista. Neles a alteração é evidente.

Com título sugestivo - "Brasil é a bola da vez para chinês imigrante", Heida Li, líder da colônia jutifica: "quem viaja para a China faz propaganda das 'oportunidades' de SP". Passagens pagas pelo empregador no Brasil ou investimento próprio pago a "coiotes". Em 2011, chineses constituíam uma população de 34.653 regularizados segundo o Ministério da Justiça, representando aumento de 21,4% em relação a 2009. A Embaixada da China, consultada, silenciou, mas um advogado especializado na regularização de imigrantes, diz ser relativamente fácil imigrar quando se tem um contrato de emprego. Os cantoneses enriquecidos se deslocam de carro para assistirem missas em mandarim na Missão Católica Chinesa, na Vila Olímpia, bairro de alto nível na Zona Sul da cidade; a maioria, entretanto, é budista e não se arrisca a sair do centro da cidade. (Artur Rodrigues.*OESP,* 12.08.2012: C3).

---

10 Patrocinada pelos Sesc (Serviço Social do Comércio), Consulado dos Estados Unidos e o Centro Universitário do Senac (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial). Turner já fotografara cenas da presença imigrante na cidade de Nova York, fotos exibidas em paralelo com as do Bom Retiro no Sesc do mesmo bairro.

Em contraponto, porém, na mesma página, um artigo "'A pequena Bagdá' do século 20" traz a presença de "árabes" e suas lojas de armarinhos, tecidos, confecção, bijuterias e tapetes ainda conferem singularidade étnica à rua 25 de Março e a toda a área próxima (*OESP*. 12.08.2012: C3). Um artigo de agosto de 2009, "Ir ao Bom Retiro e ao Brás é fashion", anunciava o lançamento do livro da coreana Yoo Na Kim. Ilustra a matéria uma foto de filhos de imigrantes de diversas procedências, todos comerciantes: Sallum o libanês, Ilda a judia, Zilios o grego e Lilian coreana compõem o grupo com a própria Kim. Nos depoimentos, afirmam que a "sofisticação" dos bairros não exclui a tradição, elogiam a convivência de coreanos que adoram as 'burekas' de dona Ilda, de Salllum, dono de fábrica de artefatos de couro e freguês assíduo de um restaurante típico brasileiro. "Judeus, coreanos, libaneses e gregos convivem bem aqui. Aproveitam o que cada cultura oferece de bom", afirma George Zilios professor do Instituto Ateniense da Coletividade Helênica de São Paulo. Contudo, todos, exceto a coreana autora do livro, descendem de antigos imigrantes (*OESP*,19.08.2009,C6).

Reformas de prédios acompanham a "profissionalização do setor [que] não mais copia os modelos lançados em desfiles", mas dispõe de estilistas próprios que adaptam a tendência internacional, diz Kim. Modernizadas, as lojas do bairro oferecem wireless, lounge e computadores, além de seguranças particulares, tal como nas sofisticadas ruas dos Jardins (bairro nobre). A enorme e crescente atividade confirma-se nos números apresentados: Bom Retiro – R$ 2 bilhões/ano é o que movimenta o mercado da região; 70 mil pessoas por dia, no final do ano (Natal) chega a crescer 50%; 1,2 mil lojas. Brás – R$ 9 bilhões/ano é o volume dos negócios; 300 mil pessoas por dia; 6 mil lojas distribuídas em 54 ruas (*OESP*.19.08.2009:C6).

Essa sequência de artigos de *O Estado de São Paulo* correlaciona o crescimento económico, a expansão da cidade e a reconfiguração de bairros com concentração étnica em localidades específicas e duplicidade entre preservação da cultura e adaptação cultural.

Pode-se falar de uma São Paulo cosmopolita?

A pesquisa, ainda que em um único periódico, dá subsídios para se refletir a respeito da indagação inicial: poderíamos considerar cosmopolita uma cidade com população multiétnica? Qual a relação entre etnias/nacionalidades e a espacialização no território urbano? Bastaria a presença de pessoas provindas de vários países e a possibilidade de manterem língua, hábitos, associações e até escolas da comunidade, indício suficiente para se falar de cosmopolitismo?

Artigos acadêmicos que analisam as novas ondas emigratórias para o Brasil e, em particular, para a cidade de São Paulo, confirmam as questões centrais levantadas pelas matérias jornalísticas quanto a pluralidade étnica e sua espacialização na cidade. Conduzidos por métodos da sociologia, antropologia, demografia e história, seus autores cruzam documentos, dados de censos, entrevistas, datação precisa da presença imigrante, detalhamento da concentração por bairros e da ocupação profissional, utilizam noções de trajetória, mobilidade, distribuição no espaço, mercado de trabalho, trabalho escravo, legalidade/ilegalidade, informalidade,

precariedade, inserção social, etnia, discriminação, alteridade, relações de parentesco, redes, dinâmicas sociais, econômicas e culturais, identidade nacional, transformação de territórios. Observa-se ainda, em parte deles, a escolha conceitual da noção de estrangeiro em oposição à figura clássica do imigrante[11].

Constituem pesquisas acuradas e trazem maior detalhamento sobre as condições profissionais de cada grupo étnico. Expõem conflitos internos às próprias comunidades étnicas e apontam a complexidade tanto do acolhimento como as várias possibilidades de aceitação ou resistência à aculturação. Questionam certas afirmações bastante difundidas. Dentre elas, a propalada desindustrialização dos antigos bairros industriais. O assunto se torna uma questão mais complexa quando, como afirma Souchaud, se leva em consideração "o reassentamento e a continuidade da atividade industrial nos bairros centrais" e pericentrais, com a instalação de numerosas oficinas de costura. Trata-se, contudo, não de grandes plantas industriais, mas de micro, pequenos e médios empresários da área de confecções[12].

Neste insight pelos trabalhos acadêmicos não há, entretanto, menções a uma projeção ou característica cosmopolita para a cidade para além da sempre afirmada presença multiétnica, multicultural. Nessa ausência pensar ser nosso desafio conceitual romper com o pressuposto da Grécia clássica de "companheiros-cidadãos" e nos voltarmos para o acolhimento do "outro" em sua complexa ambiguidade atual.

Retomo as palabras de Derrida para indagar sobre as possibilidades de uma cidade mais cosmopolita na qual se exerça a tolerância e a hospitalidade. Um evidente desafio de nossos dias em que "o fim da cidade" ressoa como veredicto. Podemos ainda sonhar com um novo status para a cidade? Este o tema para o debate.

---

11 Remeto para "Redes e territórios étnicos" – Parte 1 de *São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades* (LANNA, Ana Lúcia Duarte, PEIXOTO, Fernanda Arêas, LIRA, José Tavares Correia de, SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de, orgs.). São Paulo: Alameda, 2011. A *Revista Estudos Avançados* – USP 20 (57), 2000 (Alfredo Bosi editor) dossiê Migrações: a globalização forçada que traz artigos sobre imigrantes e migrações internas ao Brasil e artigos referentes a outros países do continente americano e de outros continentes.

12 SOUCHAUD, Sylvain. Presença estrangeira na indústria das confecções e evoluções urbanas nos bairros centrais de São Paulo in *São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades*, op.cit., pp. 63-87.

ENTRE A CIDADE E A CIDADELA: (IN)TOLERÂNCIA E ISOLAMENTO NO ESPAÇO URBANO.

SUELEN CALDAS DE SOUSA SIMIÃO

Mestranda Bolsista no Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Estadual de Campinas – São Paulo – Brasil. Pesquisa financiada pela FAPESP.

suelen_caldas@hotmail.com

RESUMEN: O presente trabalho tem como intuito problematizar a questão do olhar e seus desdobramentos na película argentina, *El hombre de al lado*, de Mariano Cohn e Gastón Duprat (2009). O filme conta a história de dois vizinhos, Leonardo e Victor que se desentendem em virtude da abertura de uma janela, por Victor, na medianera que daria diretamente para casa de Leonardo, a casa Curutchet (1955), única edificada por Le Corbusier na América Latina. A casa, projetada pelo arquiteto franco-suíço, está totalmente inserida nos princípios da arquitetura moderna ligados à presença de luz solar e nesse sentindo contem uma série de janelas que possibilitam tanto a visibilidade das pessoas de dentro da casa, quanto do lado exterior. No entanto, a construção da janela por Victor, desperta um incômodo em Leonardo, que se mantem por toda a película e tem seu desfecho de maneira trágica. Tais pontos nos levam a pensar sobre as maneiras de ver e olhar, como proposto por Claudine Haroche, que passam também por refletir sobre as noções de (in)tolerância e de isolamento no espaço urbano. Dessa maneira, assim como Robert Pechman salienta ao pensar em Hannah Arendt e Rubem Fonseca, a partir de um encontro hipotético entre os dois autores, tais pontos servem-nos para problematizar sobre o avesso da cidade que se transmuta em cidadela. O filme partindo de um caso específico de desencontro e não comunicação na cidade de La Plata, tem relevância para pensarmos as formas de negação do outro e de suas subjetividades ligadas à noção do olhar. Nesse sentido, a película nos possibilita trabalhar com a importância de se recuperar a natureza e a capacidade de perceber os plurais, única forma de recuperação do espaço público e do diálogo, consequentemente de exercício da política.

PALABRAS CLAVE: Le Corbusier, cidade, cidadela, El hombre de al lado, espaço urbano

Existirmos, a que será que se destina?

Caetano Veloso, 1979

Cena Inicial

Sons de marretadas invadem um quarto onde dorme um casal. No plano-sequência o homem se levanta e percorre diversos ambientes de uma casa completamente iluminada em busca da origem do barulho. A casa, notamos logo nessa primeira sequência, é repleta de móveis e objetos modernos, divide-se em dois ambientes e possui várias janelas. O homem descobre que a origem do barulho se dá pela abertura de um buraco na parede que dá diretamente para sua casa. Essa é a segunda tomada do filme argentino de Mariano Conh e Gastón Duprat, *El hombre de al lado*(2009)[1].

Na primeira, vemos a tela ser partida ao meio, clara de um lado e escura do outro. Só aos poucos percebemos ser o verso e reverso de uma mesma parede aos poucos preenchida por um buraco na sincronia do som de algo que vai se quebrando. O título da película aparece em letras garrafais, *El hombre*, na parte clara, *de al lado,* na escura.

A casa é a Casa Curutchet (1948), projetada pelo arquiteto franco-suíço Le Corbusier e a única construída por ele na América Latina. A parede é uma *medianera.* As *medianeras* são as paredes divisórias de um terreno que podem encontrar as paredes do terreno ao lado, e são regulamentadas pelo Código Civil da República Argentina.

Da recusa da violência, e da recusa de Babel.

Nesse texto procuraremos pensar as maneiras de ver e olhar, como proposto por Claudine Haroche, que passam também por refletir sobre as noções de (in)tolerância e de isolamento no espaço urbano, consequentemente de não exercício da política. Como ponto fundamental faremos a análise do filme argentino acima citado que, partindo de um caso específico de desencontro e não comunicação na cidade de La Plata, tem relevância para pensarmos sobre as formas de negação do outro e de sua subjetividade. Para isso, procuraremos trazer aqui pontos fulcrais nas análises de autores como Arendt, Pechman, Haroche, dentre outros.

Hannah Arendt em *A condição humana*[2] não procura trazer respostas para a situação vivenciada pelo homem moderno, trata-se muito mais de uma maneira de buscar compreender ou traçar uma espécie de diagnóstico sobre a condição humana debruçando-se sobre o que entende como

1 El hombre de al lado. Direção: Mariano Cohn e Gastón Duprat. Argentina: Aleph Media, 2009.

2 Hannah Arendt, *A condição humana,* Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004, p.13-14.

a esfera pública, o social e o privado. Tal compreensão se sustenta a partir da caracterização de *vida activa,* primeiro capítulo do livro e eixo no qual se baseia sua argumentação, que se divide em labor, trabalho e ação.

Resumidamente, o labor, refere-se a condição biológica da própria vida; o trabalho, a artificialidade dela; e a ação, é a atividade que se exerce única e exclusivamente a partir da interação e relação com o outro, sendo por isso a atividade mais importante para Hannah Arendt: "Única atividade que se exerce diretamente entre os homens sem a mediação das coisas ou da matéria, corresponde à condição humana da pluralidade, ao fato de que os homens, e não o Homem, vivem na Terra e habitam o mundo"[3]. A ação sendo a parte da *vida activa* que corresponde à pluralidade, ainda que as esferas anteriores – do labor e do trabalho – tenham relação com a política, é somente ela condição específica *da* política.

A partir disso, Hannah Arendt retoma os antigos para repensar as relações entre *pólis* e família, pressupostos nos quais ela assenta suas definições sobre espaço público e privado. Para ela, o fenômeno relativamente novo da ascendência da esfera social, que não era nem privada nem pública, causou uma confusão ainda maior no sentido de compreender a divisão decisiva entre esfera pública e privada que correspondem "à existência da esfera da família e da política como entidades diferentes e separadas"[4]. O pensamento dos filósofos gregos tinha em comum o fato de acreditarem que somente na esfera política é que se dava o exercício da liberdade, escreve:

> O que todos os filósofos gregos tinham como certo, por mais que se opusessem à vida na *pólis*, é que a liberdade situa-se exclusivamente na esfera política; que a necessidade é exclusivamente um fenômeno pré-político, característico da organização do lar privado, e que a força e a violência são justificados nesta última esfera por serem os únicos meios de vencer necessidade.[5]

O ponto fundamental aqui é pensarmos como a *vida activa* e o exercício da política só é possível a partir da pluralidade e como a cidade pode ser vista como esse *lócus.* Em um dos ensaios no livro *O chamado da cidade,* Robert Pechman pressupõe um encontro hipotético entre Hannah Arendt e Rubem Fonseca, contista e romancista brasileiro, e faz com que seus pensamentos confluam ao fazerem da cidade uma arena de negociações para a manutenção da vida. Fonseca discorre no âmbito das paixões, da cidade como *lócus* das relações e afetos. Arendt traça como a violência esvazia o sentido político da/na *urbes*. Ambos veem "projetada na sombra da sociedade a *pólis*, com seu poder urbano, como única alternativa à violência desestruturadora do social".[6]

---

3 Arendt, *op. cit.*, p. 15.

4 Arendt, *op. cit.*, p.37.

5 Arendt, *op. cit.*, p.40.

6 Robert Moses Pechman, "Quando Hannah Arendt vai à cidade e encontra Rubem Fonseca: ou da cidade, da violência e da política", In: Robert Moses Pechman; Eliana Kuster, *O chamado da cidade:* ensaios sobre urbanidade, Belo Horizonte Ed.UFMG, 2014, p. 22.

Posto isso, e longe de esgotar a forma profícua como o texto de Arendt poderia ser explorado, remeteremos às questões colocadas por Claudine Haroche em relação aos indivíduos. Pechman em referência aos escritos de Haroche traz a questão da contenção segundo a qual se baseia a consciência dos indivíduos. Contenção do comportamento, da atitude: uma verdadeira economia psíquica. Nesse ponto Pechman retoma o colocado por Gauchet (autor também citado por Haroche) de que se antes os indivíduos, para viver em sociedade, necessitavam de estarem em uma rede de relações, modernamente o que define essa presença é o suporte da propriedade, causando, entrementes, um processo de reindividualização e descoletivização.

Importante ressaltar ainda o que Haroche caracteriza como indivíduo hipermoderno e a noção levantada por ela de *desengajamento*, por acreditarmos estar aí o cerne da argumentação e o elo de ligação entre o texto de Pechman a partir de colocações de Hannah Arendt e de Haroche, passando ainda pelo contista Rubem Fonseca.

Para Claudine não se trata hoje de um indivíduo pós-moderno, mas sobretudo hipermoderno, já que o que se tem é um aprofundamento da modernidade e não algo completamente distinto. Além disso, a autora trabalha a importância de se pensar a questão das maneiras de se comportar e de sentir, ou seja, as sensibilidades[7], e o *desengajamento*, isto é, a ideia de que o nosso tempo é marcado por uma falta de compromisso e de vínculo, de laços sociais entre os indivíduos, e que os pertencimentos a uma determinada identidade, são bastante esparsos e são vínculos de fluidez. Portanto, um aprofundamento da modernidade extremamente radical, que causa efeitos nos atos de ver, sentir e se perceber no mundo.[8]

A fluidez desse indivíduo hipermoderno leva ao desengajamento. Talvez pudéssemos dizer, aproximando-nos de Hannah Arendt, e problematizando ainda mais o pressuposto de Pechman, que com a hipermodernização dos indivíduos temos uma forma hipermoderna de falência da política. Ora, a sensação de não pertencimento a uma comunidade, a falta de reflexão e do reconhecimento de plurais inviabiliza o ponto principal da política na cidade que passa por organizar e regular o convívio entre diferentes. Sem o convívio entre diferentes não há ação, sem ação não há política e sem política há violência.

Pechman, como Fonseca, acredita na cidade como o local das relações humanas. Em Fonseca é a recusa de Babel, tanto a Babel bíblica de confusão das línguas, quanto o filme de 2006, de Iñárritu, que é a total incomunicabilidade. É a recusa da violência em Arendt. Ambos os caminhos só são possíveis pelo exercício do diálogo.

Pensar o indivíduo contemporâneo, hipermoderno, surge como um aprofundamento na tentativa de entender as relações (ou a falta de relações) identificada, e responsável pela falência

---

7 Claudine Haroche, Pensar a relação indivíduo e sociedade, *História: Questões e debates*, Curitiba, n. 38, p.225-237, 2003.

8 Haroche, "Maneiras de ser e de sentir do indivíduo hipermoderno", In: *A condição sensível*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2008.

do espaço público. O indivíduo contemporâneo, fluido e praticamente fragmentado traz a exacerbação do *Homem na Multidão* de Poe, do ser que se recusa a ser visto, pois agora também não pretende ou não quer ver o outro.

Voltando ao filme

O Homem ao lado(2009), conta a história de dois vizinhos, Leonardo e Víctor, que vivem na cidade de La Plata, Buenos Aires, Argentina. Leonardo é um famoso *design* e mora na Casa Curutchet (1948). Os vizinhos se conhecem quando Víctor decide abrir uma janela na *medianera* que dá diretamente para a casa de Leonardo. A partir disso, ocorre uma contenda que se desenvolverá por toda película e terá um desfecho trágico.

Temos, *a priori,* duas leituras do filme que podem ser facilmente identificadas e trazem relação com a transmutação da cidade em *cidadela:* a casa modernista e a impossibilidade do modernismo de intervir significativamente na vida das pessoas; e a lei, evocada durante todo o filme e que, em teoria, resolveria o problema dos dois vizinhos.

O primeiro contato entre os vizinhos é estabelecido pela janela recém-aberta:

> Leonardo: - Oh, olá. Escute, você não pode fazer esse buraco. Falei com seus homens ontem. Isso está diretamente de frente para a minha casa. Isto é ilegal, é proibido.
>
> Víctor: - Vamos começar de novo. Boa tarde. Sou o Víctor. A quem devo o prazer?
>
> L: - Leonardo, eu moro aqui.
>
> V: - Oh, Leonardo, eu ia dizer-lhe ontem, mas não pude dar uma passada. Bem, a coisa é que não tenho luz desse lado, o sol brilha de outro lado e eu tenho de pegar alguns raios. Isso é tudo, por isso estou fazendo essas modificações. Mas agora que você está aqui, eu peço a sua permissão. Me dá permissão? Porque você não vem até aqui para que eu explique?
>
> L: - Não, não... Estou trabalhando agora. Não entendo. Você não pode fazer uma janela na medianera com vista a minha casa.
>
> V: - Bem, eu não penso que a vizinhança pensa do mesmo modo. E os edifícios lá adiante?
>
> L: - Que?

> V: - Aquele, e aquele outro.
>
> L: - Não, não, isto é totalmente diferente. O seu é ilegal. Você está invadindo a minha privacidade e a da minha família.
>
> V: - Mas se eles todos podem vê-lo de todas as janelas, qual é o grande problema com mais uma? Estou tentando pegar alguns raios de sol.[9]

O diálogo segue por cerca de 3 minutos e meio, e nele Víctor Chubello tenta convencer Leonardo Kachanovsky de que a única coisa que pede é um pouco de sol. A câmera quando Leonardo conversa com Víctor pela janela, geralmente se posiciona sobre o ombro de Leonardo, e temos como ponto de visão exatamente o ponto de visão do personagem. Escolha cinematográfica que leva a um determinado tipo de leitura, como assinala Anderson dos Reis:

> Durante os principais diálogos, a câmera é colocada nos ombros de Leonardo, como se estivéssemos poucos centímetros atrás dele, observando a conversa. Com isso, vemos quase sempre Victor em plano médio e frontal (e, em algumas circunstâncias, em *close*), ao passo que de seu interlocutor só podemos vislumbrar a lateral do rosto. A simplicidade dos argumentos de Victor, que alega precisar de um pouco de sol, somada a sua expressividade captada pelo enquadramento frontal se opõe ao discurso normativo de Leonardo, que se torna menos tragável à medida que ele se esquiva da câmera e se esconde parcialmente de nós.[10]

Reis em "*A América negociada e os homens ao lado*", traz como hipótese que "a altercação e a dificuldades na solução do problema surgem numa diferença fundamental no modo como cada um dos protagonistas compreende e se relaciona com a noção de norma"[11]. É a partir do diálogo entre os personagens no decorrer do filme que fica cada vez mais clara a postura "legalista", como escreve Reis, do *design*. Essa postura se sustenta nos pressupostos das leis presentes no Código Civil da República Argentina.

Noutro ponto temos a presença fundamental da Casa onde são gravadas grande parte das cenas do filme. Le Corbusier em *A carta de Atenas*[12], um importante documento da Arquitetura Moderna, de 1933, traz a presença da luz solar como qualidade essencial da habitação, e um instrumento de "ordem psicológica e fisiológica". Todavia, embora o arquiteto pensasse ter oferecido um repertório para revolucionar o modo como se tratava a habitação, a abordagem

---

9 O homem ao lado, 2009.

10 Anderson Roberti Reis, "A América negociada e os homens ao lado", *Revista territórios e fronteiras*, Cuiabá, vol.5, n.2, jul-dez., 2012, p.248.

11 Reis, *op. cit*., p.245.

12 Le Corbusier. *A carta de Atenas,* São Paulo: Edusp, 1993.

crítica do filme parece elencar que arquitetura não é suficiente para "interferir de maneira significativa na consciência dos homens".[13]

Janice Theodoro em "Menos é mais. O homem ao lado" em análise ao filme afirma que a ambição de uma arquitetura revolucionária, a Arquitetura Moderna, procurando, por exemplo, uma socialização dos espaços, nem sempre atendeu seus objetivos e não raras vezes os projetos criados não deram conta da grande complexidade de sociedades profundamente desiguais[14], além de grande parte das obras apresentarem uma leitura somente possível para iniciados. Crítica semelhante à estabelecida por Otília Arantes em textos que compõe *O lugar da arquitetura depois dos modernos*[15].

A briga entre os dois vizinhos percorre toda trama e o filme é repleto de tensão. O discurso de Leonardo frente ao vizinho é cambiante, em determinado momento afirma que o maior problema é a questão jurídica, noutro garante se tratar da mulher, e por último inventa que a casa é do sogro e ele jamais aceitaria a construção. No entanto, longe do vizinho, porta-se como dono da situação, diante dos amigos, diz que intimidou Víctor; com o advogado e com um arquiteto afirma que tudo deve ser feito para impedir a janela; com a mulher assegura sempre ter resolvido o problema; e com o tio de Víctor, que tem problemas mentais, chega mesmo a gritar.

Acreditamos que a diferenciação entre os dois personagens ao longo da película se dá por questões culturais (diversas vezes Leonardo trata Víctor como um bárbaro), econômicas e de poder. Além de estarem todas perpassadas pela questão fundamental do olhar, ou da forma como Leonardo vê o vizinho.

A posição da câmera inevitavelmente faz o que nos coloquemos também diante da questão, a linguagem simples do outro se opõe à forma pedante como Leonardo tenta levar a situação. Victor por diversas vezes tentar estabelecer uma relação de amizade, sempre recusada. Supõe serem amigos, enquanto para o *design* não há relação alguma entre eles. O que temos no filme é a falência do pacto urbano em virtude da falência das formas de convivência, por isso as reflexões propostas por Haroche nos são importantes. As negociações e o acolhimento do conflito são condição de existência da esfera pública, e o poder urbano deve tornar-se mais poderoso que a violência justamente para evitá-la. Todavia, nem a lei, nem sequer a arquitetura conseguem evitar a contenda entre os vizinhos.

---

13 "Por meio de tomadas de cena, de cortes, a direção expressa as ambiguidades de uma sociedade onde o tradicional e o moderno se conjugam e se confrontam. A casa, repleta de luz, pensada dentro de um conceito moderno de arquitetura, se transforma em lugar de isolamento, de ruptura com o mundo, de separação rígida entre elite e povo." Janice T Silva, "Menos é mais, O homem ao lado". *Revista territórios e fronteiras*, Cuiabá, vol. 6, 2013, p. 190.

14 Silva, *op. cit*.

15 Otilia Arantes, *O lugar da arquitetura depois dos modernos*, São Paulo, SP: USP : Studio Nobel, 1993.

O que temos é o silenciamento e invisibilidade (condicionada) do outro e de sua subjetividade pela imposição da violência, no caso do filme, uma violência simbólica que ao final terá seu esboço também de violência física. Retomando Gauchet, Pechman escreve que com a redução da conflitualidade política há o aumento da criminalidade:

> a cidade se vê, de um lado, diante da "pacificação" política (as representações do fim da política, do fim da história, do fim da utopia) que leva a uma verdadeira desmobilização e encolhimento de sua vida pública, despolitização, desprezo pelos vínculos, incapacidade de articulação política na constituição de um pacto urbano e acentuando ainda mais sua desmobilização dos interesses individuais.[16]

Tal procedimento acaba por se metamorfosear em uma "cultura do evitamento", facilmente identificada na relação de Leonardo com Víctor. Vale lembrar ainda que Hannah Arendt ao tratar das esferas públicas e privada, na parte destinada à promoção do social descreve o enriquecimento da esfera privada através do moderno individualismo, individualismo que também podemos perceber a partir dos escritos de Haroche.

Em vias de conclusão

A epígrafe do texto é uma música de 1979, intitulada Cajuína, homenagem de Caetano ao amigo Torquato Neto. Torquato era músico, poeta e jornalista ligado ao movimento de contracultura e um dos maiores representantes do movimento Tropicália ou Tropicalismo, de fins da década de 1960. Suicidou em 1972, em seu apartamento no Rio de Janeiro, em plena ditadura militar brasileira e sob vigor do AI-5 que implicava em mais uma série de restrições à liberdade individual. Se analisarmos o contexto, o suicídio de Torquato ocorre no momento da mais pura expressão de violência e restrição da liberdade, que é a existência de uma ditadura militar no país.

O isolamento, para Arendt, mina qualquer capacidade de ação pela destruição da esfera política e das relações sociais. Os fatores que levam uma pessoa ao suicídio são vários, e não é o objetivo do texto mapeá-los, mas podemos enxergar a violência do ato em um momento onde a falência da esfera pública/política é evidente.

Para Haroche, na ausência de um futuro claramente definível as pessoas tendem a experimentar e viver o presente contemporâneo em sua liberdade máxima, daí a dificuldade de manterem-se vínculos sociais mais duradouros (liberdade impossível no contexto de uma ditadura). Essa liberdade não corresponde, entretanto, à liberdade pregada por Arendt, uma vez que o caminho para liberdade só é possível a partir do diálogo dependente da recuperação e reafirmação da esfera pública.

---

16 Pechman, *op. Cit.*, p.20-21.

Entramos então em um paradoxo, por um lado, temos que para Arendt "Sem a transcendência para uma potencial imortalidade terrena, nenhuma política, no sentido restrito do termo, nenhum mundo comum, e nenhuma esfera pública são possíveis"[17], e Haroche diagnostica os indivíduos (hipermodernos) a partir da dificuldade na manutenção de vínculos, talvez pelo imediatismo da sociedade líquida.

O olhar, nesse sentido também desempenha um papel fundamental. Haroche trabalha a questão do olhar desde o século XVIII como atributo, direito e dever do indivíduo. Um olhar que se volta tanto para si, quanto para compreensão do outro:

> Em outras palavras o olhar supõe e permite o exercício tanto de um olhar para si mesmo quanto de um olhar para os outros, um olhar a um só tempo interior e exterior que depende e participa de um olhar social, elemento e condição da auto-estima, da dignidade de todo indivíduo. Trata-se de características que fazem dele uma das condições e dos objetivos da democracia.[18]

Um olhar talvez exercitado pelos escritores de fins do XIX e início do XX, quando mapearam o espaço urbano, mas também um olhar capaz do exercício de alteridade. Recuperar a natureza e capacidade de perceber os plurais torna-se a única forma de recuperação do espaço público e do diálogo, consequentemente de exercício da política.

O final do filme, *El hombre de al lado*, também apresenta-se de maneira trágica. Víctor tenta impedir um assalto na casa de Leonardo, mas acaba sendo atingido e morto. Leonardo chega a tempo de encontrar o vizinho com vida, mas não se move, apenas observa: o que vence ao fim é a barbárie.

No início falávamos como as questões colocadas a partir do filme nos levam às reflexões sobre o avesso da cidade que se transforma em *cidadela*. A metáfora é importante para o trabalho com o universo criado pelo/no filme.

O cerne do ensaio de Pechman está na constatação de "que o fundamento da paz social está no fortalecimento da esfera pública e na revitalização das relações humanas na cidade"[19] e por isso a filósofa e o contista são caros à sua argumentação e encabeçam o título do texto, que passa por diversos outros autores sem perder de vista a questão da esfera pública e das relações humanas tecidas (ou impedidas) na cidade. O argumento, nesse sentido, passa por desdobrar três elementos: cidade, convivência e violência. Trata-se de entender qual o fracasso da cidade, ou no que ela fracassa e põe sob dúvida a validade do pacto urbano:

---

17 Arendt, *op. Cit.*, p.64.

18 Haroche, "Formas de ver, maneiras de olhar nas sociedade contemporâneas". In: *A condição sensível*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2008, p.148.

19 Pechman, *op. cit*., p. 27.

> Quanto menos a cidade exprime seu poder urbano – poder haurido da generalização do pacto urbano pela sociedade e que se estrutura pela ação coletiva –, mais ela deixa de fazer sentido como referência inspiradora à atualização das formas de convivialidade. Quanto menos convivialidade, tanto menos urbanidade. Quanto menos urbanidade, quanto mais violência.[20]

Tanto o espaço público quanto o privado parecem falhar. Não há política. A violência ocorre na falência do espaço público, na cidade, e chega ao espaço privado tanto quanto sai dele (o caso de um suicídio ou de um vizinho que se recusa a prestar socorro).

A casa projetada por Le Corbusier com a proposta de integrar o homem à cidade também falha. Leonardo e sua família vivem o oposto disso. Não há integração entre os moradores da casa, nem com o vizinho, sequer com o espaço público. Não é uma questão apenas de olhar, mas também sobre quem pode olhar. Parece assim que temos junções entre individualismo (de um vizinho que se recusa a dar um pouco de luz solar ao outro), isolamento e intolerância. Para Arantes, a demonstração maior "do esvaziamento recíproco do público e do privado está na arquitetura de vidro que consagra a morte dos dois na abolição ostensiva da fronteira entre ambos"[21] e somente a ação conjunta da vida em público pode acabar com esse "espaço desolado, habitado por indivíduos supérfluos"[22].

Cena Final

Se no início do filme vemos uma tela que se preenche por som de marteladas e que aos poucos descobrimos se tratar de uma janela, que pressupõe um contato, ao final o que irrompe é o silêncio. Pela primeira vez entramos na casa de Víctor, mas já não importa, pois a escuridão reina: o pacto urbano, no filme, também fracassou.

Ainda se nos remetermos novamente à Hannah Arendt e nos lembrarmos, como questão geral, que a esfera pública só existe a partir da ciência de que o mundo que habitamos não se basta em nossas existência, cabe como indagação final, quase em tons de Rubem Fonseca: *Existirmos, a que será que se destina?*

---

20 Pechman, *op. cit*., p.19.

21 Arantes, *op. cit.*, p. 114.

22 Arantes, *op. cit.*, p. 115.

DE PALACETES À CORTIÇOS: CONFLITOS E AS IMAGENS DE BEM-VIVER URBANO NO BAIRRO DA SANTA IFIGÊNIA (1886-1910).

MONIQUE FÉLIX BORIN

Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em História da UNICAMP, orientada pela professora Maria Stella Bresciani, com pesquisa financiada pela FAPESP

moniquebfelix@gmail.com

RESUMO:

O crescimento urbano de São Paulo vivenciado na virada do século XIX para o XX se expressa de maneira conflitante no imaginário de seus habitantes. Santa Ifigênia era então o bairro mais populoso da cidade, abrigando uma população heterogênea socialmente, que ia dos setores mais pauperizados até representantes da elite paulistana. As imagens das mazelas e das benesses de viver na capital paulista durante o boom do desenvolvimento econômico estavam também representadas em seus cortiços e palacetes, que tornam o bairro - nascido de um loteamento com o sugestivo nome de Cidade Nova - um microcosmo dos embates entre as diferentes experiências da urbanização vividas pelos diversos atores sociais na São Paulo daquele momento. Nesta comunicação nos discutiremos as sociabilidades do bairro da Santa Ifigênia no seu processo de urbanização, perscrutando os diversos olhares sobre o mal e bem-viver urbano para os habitantes do bairro de então. Além da especificidade de ser um bairro com uma grande densidade demográfica, a Santa Ifigênia era abrigo de muitos imigrantes, de diversas nacionalidades, que são grande parte da população de seus famosos cortiços. Buscaremos a partir da análise de autos crime – relacionando pontualmente com outras fontes – tratar dos olhares e das imagens construídas sobre o acolhimento e o isolamento, a hospitalidade e o conflito, e, por fim, sobre a cidade de São Paulo como um bom ou mau lugar para se viver na virada do século XIX para o XX.

PALAVRAS CHAVES: Santa Ifigênia; Cortiço; Palacete; Urbanização; São Paulo;

Atravessar na contramão

Era uma terça-feira de agosto de 1893 quando a "preta" Mariana "de Tal"[1] buscava a morte pelas ruas da Santa Ifigênia.[2] As tentativas e, por fim, o efetivo suicídio de Mariana movimentou a vida do bairro e marcou o começo da manhã de vários outros habitantes e passantes da região nos seus primeiros afazeres ou no caminho para o trabalho. E é por eles que sabemos da história de Mariana, já que só temos conhecimento da vida desta mulher negra por um auto crime que investiga as circunstâncias de sua morte. A primeira testemunha do auto crime aberto contra o condutor do bonde, que tinha como objetivo apurar se a morte foi "casual ou proposital", foi João Lollanand, que era morador do bairro, na rua São João nº 60. O negociante, de 37 anos, casado, disse que viu o acidente da porta da sua casa, descrevendo que o bonde vinha "dos lados do Bom Retiro, e uma preta vinha andando do lado do bonde, cerca de 6 horas da manhã", e que esta, quando chegou na frente do bonde, se jogou. João demonstra convicção de que o condutor tentou parar na hora que percebeu a situação, mas foi que impossível acionar os freios tão repentinamente. A outra testemunha que presenciou o atropelamento era um fiscal de bondes, italiano, de 29 anos, que ratificou a versão de João.

Outras três testemunhas arroladas ajudam a elucidar um pouco mais as circunstâncias da morte de Mariana. Carmem Marisco, casada, 26 anos, moradora do bairro na rua São João nº 54, estava a caminho do trabalho quando presenciou uma "mulher de cor preta" sentada sobre a linha do bonde, versão reforçada por dois trabalhadores do bonde, um condutor e um cocheiro, ambos italianos da casa dos 20 anos, que estavam a bordo de um bonde que vinha da Santa Cecília, que viram Mariana deitada nos trilhos e gritaram para que saísse, sendo possível parar o bonde a tempo. Transeuntes e os funcionários conseguiram tirar a mulher dos trilhos, na Avenida Ipiranga, mas ela gritava que queria permanecer ali "porque queria morrer". Depois de um longo processo, que não permaneceu só na esfera policial, mas foi encaminhado à judicial, o condutor do bonde que dilacerou o corpo de Mariana, De Angeli Giuseppe, 19 anos, italiano, solteiro, cocheiro de bonde, foi inocentado. O relatório final concluía que a vitimada se atirou intencionalmente nos trilhos e que, pela avaliação dos que a tiraram dos trilhos anteriormente, devia sofrer das faculdades mentais.

No mesmo ano, outro atropelamento ocorreu nas ruas do bairro, dessa vez de uma criança de cerca de 2 anos, chamada Martha Amanda, que brincava com outras crianças na rua Triumpho,

---

1 Utilizamos as classificações e termos empregados nos documentos analisados destacados com aspas. No caso do "de Tal", a utilização é recorrente pelo menos até o fim da década de 1920, para designar pessoa do qual se desconhece o sobrenome; as referências a pessoas "pretas" são comuns anos autos crime durante todo o século XIX, mas começa a desaparecer dos processos no século XX, por conta de um complexo processo que pode ser conhecido em:

2 A Justiça contra De Angeli Giuseppe, 1893. Processo número 003L1374 - 0010 - 4, do Arquivo do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

observando papagaios.[3] A criança morreu esmagada debaixo de carroça guiada pelo italiano Domingos Roberto, de 18 anos, carroceiro, solteiro, que morava no Bom Retiro e que não sabia ler nem escrever. Pelos depoimentos, várias pessoas acompanham o acidente, da porta de suas casas ou comércios, ou de passagem pela rua, e todas concluem que a criança se desequilibrou, acabou se embolando com os animais que carregavam a carroça, e por fim foi esmagada pelo veículo, morrendo momentos depois. À primeira vista, os dois casos poderiam nos parecer conflitantes: de um lado, uma mulher negra buscando a morte em pleno sofrimento após as recentes abolição da escravatura e proclamação da república debaixo de um bonde, em um bairro que parecia pujante em sua vida urbana; do outro um cenário bucólico, de crianças brincando livremente nas ruas atrás de papagaios, e um atropelamento por uma carroça puxada por animais. No entanto o bonde embaixo do qual Mariana se jogou era também puxado por animais, apesar de isso não ser pontuado em nenhum momento do auto crime, já que os bondes elétricos só passaram a circular pela cidade em 1900.

Esses dois autos crime sobre a última década do século XIX não são uma exceção das sociabilidades travadas na Santa Ifigênia, mas sim exemplares do cotidiano fluído que os moradores de então experimentavam em uma cidade que passava por um momento de transformação vultuosa, mas que, ao mesmo tempo, preservava práticas antigas, vivenciando todas essas dimensões em um mesmo espaço, convivendo com uma sobreposição de temporalidades. Se observarmos suas circunstâncias trágicas como mais um dos elementos, e não como uma centralidade dessa documentação, várias outras dimensões apresentadas pela documentação nos possibilitam adentrar em um bairro que era, ao mesmo tempo, residencial, comercial, e espaço de circulação entre novos bairros e a antiga centralidade da cidade, na qual as classes sociais coexistiam e se relacionavam de diversas formas. O bairro da Santa Ifigênia tem parte da sua urbanização realizado através do primeiro loteamento retilíneo em larga escala da cidade, provavelmente datado da década de 1870, que tinha o sugestivo nome de Cidade Nova e se organizava no entorno da rua Santa Ifigênia, sendo caracterizado majoritariamente por casas modestas alinhadas no lote.[4] Esse loteamento faz parte do primeiro grande movimento de expansão urbana de São Paulo, com a incorporação de regiões circundantes antes tomadas por chácaras. Mas o fluxo de pessoas para a região da Santa Ifigênia era intenso já de longa data, o que pode ser medido pela importância da Ladeira São João, que ligava o Triângulo a ponte do Acu, logradouro bastante movimentado e cercado por construções, especialmente comércios, e que possibilitava transpor o córrego Anhangabaú e ter acesso à Santa Ifigênia.[5] A consolidação da vida urbana ali também

3 A Justiça contra Domingos Roberto, 1893. Processo número 207, do Arquivo do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Esse processo não havia passado por digitalização no sistema quando consultado, por isso a diferença da numeração de localização.

4 Paulo César Garcez Marins, "Um lugar para as elites: os Campos Elíseos de Glette e Nothmann no imaginário urbano de São Paulo", in Ana Lucia Duarte Lanna, Fernanda Arêas Peixoto, José Tavares Correia de Lira, Maria Ruth Amaral de Sampaio (org.), *São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades*, São Paulo: Alameda, 2011, v.1, p. 209-244.

5 Maria Stela Martins Bresciani, "Percursos topográficos e afetivos pela cidade de São Paulo: memorialistas,

pode ser vista pela inauguração, em 1890, do Mercado São João, em estrutura de ferro, que servia como um centro de abastecimento de frutas e verduras para a cidade.[6] Assim, até 1892, quando o primeiro Viaduto do Chá é inaugurado, a principal ligação do Triângulo com a região oeste se dava por um caminho que desembocava diretamente no bairro da Santa Ifigênia.

Todos esses elementos contribuíram para que o bairro em que Mariana e Martha perderam a vida fosse um dos mais populosos da cidade em fins do século XIX, apesar das suas dimensões territoriais não serem extensas.[7] A grande densidade demográfica do bairro é analisada dentro de um dos documentos mais conhecidos sobre a história do bairro, que se relaciona indiretamente com as vidas dessas duas personagens: os autos crimes analisados aqui se passam no ano de 1893, mesmo ano em que Santa Ifigênia enfrenta uma epidemia de febre amarela, que apesar de ter poucas vítimas fatais, acomete o bairro por cerca de dois meses.[8] Uma das formas de conter a epidemia e evitar futuras ocorrências é a realização de um estudo sobre as condições da moradia dos trabalhadores no bairro, intitulado "Relatório de exame e inspecção das habitações operárias e cortiços de Sta. Ephigenia". A equipe que visitou as moradias concentrou esforços no foco epidêmico da cidade: as moradias coletivas. O bairro é descrito no relatório quase como um cenário apocalíptico, onde estaria representado todo o atraso de São Paulo[9], ocupado em grande parte por "habitações communs, estalagens, cortiços, hotéis de 3a ou 4a ordem, casas de dormida, prédios transformados em hospedaria, vendas e tascas, quasi todas com aposentos no fundo para aluguel". O relatório nos permite conhecer várias formas de habitações coletivas no bairro, ocupadas especialmente por famílias imigrantes, de diversas nacionalidades, e brasileiros solteiros.

O "descontrole" no uso das ruas, os acidentes, epidemias, a superlotação das habitações, são elementos que a documentação traz de conflitos na urbanização da São Paulo daquele momento. Poderíamos ver nossos personagens como "atropelados" pela *modernização,* condenados a uma vida precária e um destino trágico nas bordas da pujança econômica paulista. Mas esses mesmo elementos podem também nos mostrar que "viver na contramão", como nossos personagens

---

viajantes, moradores, literatos e poetas", in Fania Fridman (org.), *Cidades do Novo Mundo: Ensaios de urbanização e história*, Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

6 Maria Stela Martins Bresciani, "Sanitarismo e Preocupações Estéticas: O Mercado Central de São Paulo", in *Seminário Internacional do Programa Internacional de Investigaciones sobre el Campo Urbano y las Condiciones Historicas de Mergencia de las Competencias Urbanisticas*, 1996, Vaquerias, v. 2.

7 Margarida Maria de Andrade, *Bairros além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho*, Tese (Doutorado)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1991.

8 Relatório da Commissão de exame e inspecção das habitações operarias e cortiços no Districto de Sta. Ephigenia – 1893., Edição Fac-simile: Simone Lucena Cordeiro (org.), *Os cortiços de Santa Ifigênia: sanitarismo e urbanização* (1893). 1ªed.São Paulo: Imprensa Oficial/Arquivo Público do Estado de S. Paulo, 2010.

9 Maria Stela Martins Bresciani. "Sanitarismo e configuração do espaço urbano". In: Simone Lucena Cordeiro. (Org.). *Os cortiços de Santa Ifigênia: sanitarismo e urbanização (1893*). São Paulo: Imprensa Oficial/ Arquivo Público do Estado de S. Paulo, 2010, p.21.

viveram, ocupando as ruas da cidade que se queria normatizar, decidindo sobre sua própria morte, insistindo em manter moradias nas áreas mais centrais e acessíveis, mesmo que a custo do conforto e da saúde, vivendo de formas precárias e instáveis, mas buscando relações de trabalho em que a dependência do patrão não fosse um dado massacrador, como era nas fazendas de café e na vida fabril, era também uma forma de resistência e de combate por qual cidade ia se construir desde aqueles anos de mudança e exprimentação. Talvez o conturbado cotidiano de Santa Ifigênia dessa última década do século XIX nos faça relembrar a cidade como um exercício da liberdade improvisada:

> Como aliás outras cidades do Brasil colonial, são Paulo ao longo do século passado foi crescendo aos poucos como refúgio de escravos fugidos, de forros desempregados e de resíduos de um povoamento de retaguarda de elites decadentes, que se recolhiam à cidade, quando por vicissitudes de fortunas familiares instáveis perdiam suas fazendas. [...] Na década de setenta sofreu um processo, muito desigual, de urbanização. [...] As moradias precárias de choças, ranchos ou cômodos alugados conviviam com as primeiras avenidas, as primeiras ruas calçadas, as estações de trem, os sobrados neo-renascentistas; vendedores mal vestidos se alternavam nas ruas com bondes e carruagens sofisticadas, cabras leiteiras, vendedores de frango, de peixe, de gelo, de sorvete e lenha.[10]

A São Paulo da *modernização* não foi igualmente vivenciada por todos os seus habitantes. E talvez essa disparidade de experiência, essas múltiplos fluxos e temporalidades nesse espaço citadino não fosse uma simples expressão de desigualdade, de "ausências" para a população que teria ficado "à margem" do processo, mas também uma expressão de uma condição de forjar a abertura do terreno de lutas políticas por aquela cidade que se construía.[11] E esse embate não se dava apenas nas vivências dos pobres – e dos trabalhadores-padrão.

---

10 Maria Odila Leite da Silva Dias, "Prefácio", In: Maria Inez Machado Borges Pinto, *Cotidiano e Sobrevivência: A vida do Trabalhador Pobre na Cidade de São Paulo, 1890-1914*, São Paulo: EDUSP, 1994, p.18-19.

11 Como pontuado por Joseph Rykwert: "É a própria condição de abertura que torna a cidade nessa cidade de conflitos tão convidativa e atraente para sua crescente multidão de habitantes. A falta de uma imagem coerente e explícita pode, em nossas circunstâncias, ser uma virtude positiva, nunca um defeito ou mesmo um problema." *A sedução do lugar: A história e o futuro da cidade,* São Paulo: Martins Fontes, 2004, p.8.

Maraposear nas pensões

Na madrugada de domingo, 31 de agosto de 1908, cerca de 1 hora da manhã, um guarda civil perdia duas mulheres em flagrante na casa de nº23 da Ladeira de Santa Ephigênia.[12] O guarda rodante entrou na casa após ouvir gritos de socorro, e relatou que assim que abriu a porta saíram duas mulheres agarradas e feridas. As mulheres em questão eram Francisca Ferreira dos Santos, de 23 anos, casada, costureira, brasileira, que não sabia ler nem escrever, e Sophia Costa, de 33 anos, viúva, costureira, brasileira, que sabia ler nem escrever. As duas mulheres declaram residir no local da briga, assim como uma terceira depoente, que foi testemunha do processo, a outra testemunha do processo era um homem que estava em visita a casa. As versões de todos os depoentes têm pequenas, mas importantes, variações. A primeira a ser ouvida é Francisca que "respondeu que de facto arremessou na cabeça de sua companheira de casa Sophia Costa uma garrafa vasia, ferindo-a, porque a mesma lhe feriu primeiramente a mão direita, como mostra, não sabendo se fora com faca ou canivete"[13]. Sophia por sua vez negou a agressão à Francisca, que disse ser sua pensionista, alegando que esta estava embriagada e que se cortou sozinha com uma garrafa de vinho do Porto, dizendo que na sequência a pensionista discutiu muito com ela e que lhe "pegou uma garrafa na cabeça", e logo o guarda entrou na casa e as prendeu. A outra moradora da casa que depõe no auto crime é Maria Cubana, de 25 anos, solteira, brasileira, também costureira, e que não sabia ler nem escrever, que diz que estava na sala da frente da casa, que ouviu o barulho da briga e ao abrir a porta viu suas companheiras de casa se agredindo, que não sabia o motivo, mas informou que elas estavam brigando desde o dia anterior, "mas apenas com palavras". A última testemunha é Alfredo Dos Santos Lima, de 26 anos, solteiro, empregado do comercio, brasileiro, natural da capital federal, morador da Bela Vista, que sabia ler e escrever, e que foi o responsável pelos gritos de socorro que trouxeram o guarda até a casa para efetuar as prisões. No seu depoimento declarou que estava no local da briga, onde moravam três ou quatro "meretrizes", e que ouviu uma forte discussão e saiu do cômodo onde estava, vendo uma briga entre duas das mulheres, que estavam "um pouco alcoolizadas", assim que logo tirou a garrafa da mão de uma delas, Francisca, e em seguida chamou o guarda rodante. O processo é curto, não é encaminhado para Justiça, as acusadas, que não tinham antecedentes na Polícia, são soltas sob fiança pagas pelos mesmos afiançadores, um negociante morador à rua São Bento e um empregado no comércio, também morador do bairro da Santa Ifigênia.

Outra pensão da Santa Ifigênia que conhecemos pelos autos crimes é a Hamburguesa, que ficava na rua dos Gusmões nº75, mas com características muito diferentes da situada na Ladeira.[14] Por uma briga que se passa no salão de chopp da pensão, novembro de 1909, é possível apreender que essa pensão estava destinada para um público das camadas médias, funcionários públicos,

12 A Justiça contra Francisca Ferreira dos Santos e Sophia Costa, 1908. Processo número 010E0093 - 0027 - 5, do Arquivo do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

13 Optamos por manter a grafia do documento.

14 A Justiça contra Alvaro Cardoso e Walter Fisher, 1909. Processo número 010D0961 - 0053 - 0, do Arquivo do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

negociantes, estudantes, em passagem ou moradia na cidade, e todos os depoentes do processo, entre moradores, visitantes e empregados da pensão sabiam ler e escrever. O desentendimento entre um estudante da faculdade de direito do largo São Francisco, de 20 anos, que era natural de Ribeirão Preto, e um alemão de 32 anos, funcionário público empregado no Museu Paulista, teve agressão física e inclusive disparos de revólver, e se deu por volta da uma hora da tarde um domingo, quando várias pessoas estavam usando o salão de chopp como um espaço de sociabilidade. A briga foi interrompida pelo dono da pensão, Paulo Kruger, um alemão de 41 anos, que, no entanto, não levou o fato ao conhecimento da polícia, que investigou o ocorrido porque a situação "chegou ao conhecimento do delegado". Como testemunhas, estão arroladas outro alemão, de 25 anos, empregado do Banco Alemão, que visitava o salão de chopp, um brasileiro empregado do comércio, de 31 anos, residente na pensão, e, por fim, uma portuguesa de 18 anos, empregada como copeira e também residente na pensão. Apesar da investigação policial ser longa, o caso não é encaminhado à Justiça.

Passados cerca de quinze anos entre o Relatórios dos Cortiços e as ocorrências desses Autos Crimes, vemos que a Santa Ifigênia preservou essa característica de abrigar lugares de habitação coletiva e de abrigo para recém-chegados ou pessoas em trânsito por São Paulo. Mas diferente do relatório, as "pensões" que encontramos aqui serviam de abrigo para distintas classes sociais, além de diferentes usos do espaço da cidade, em um complexo jogo entre espaços de diversão e sobrevivência. A Pensão Hamburguesa, que abrigava estudantes do interior que vinham em busca de diplomas na capital, profissionais liberais, ou seja, pessoas das camadas médias e remediados, ficava, na rua dos Gusmões, que no Relatório é descrita como uma das áreas de maior depressão dentro da bacia palustre sobre a qual se instalou esse bairro, e que no momento do relatório contava com 15 cortiços.[15] Se essa aparente modificação na ocupação do bairro parece mostrar algum sucesso das intervenções sanitárias advindas do Relatório, não quer dizer que a sociabilidade mista do bairro tenha desaparecido, e menos ainda que as práticas urbanas tenham sido plenamente reguladas. O abrigo de costureiras-meretrizes, na ladeira de Santa Ifigênia, um dos caminhos que ligava o bairro ao antigo Triângulo Central, é uma mostra disso, de um espaço que podia ser experimentado de diversas maneiras, entre o lazer e a sobrevivência, e que vivia nas frestas das regulamentações urbanísticas e das leis sobre a moral da população. Vivemos aqui outras formas de violências, diferentes dos autos crime de atropelamento, mas que também revelam impulsos da população para além da normatização de suas vidas.

Parece fundamental refletir sobre a ambiguidade do papel da violência nas construções das imagens de mal ou bem-viver na cidade, e de que cada classe, e também cada indivíduo, pode entender e vivenciar esses signos do acolhimento ou exclusão da cidade de formas diferentes, simultaneamente:

> [..] a cidade é, também, o lugar do medo, pois ali ele funciona como um dos elementos constitutivos do imaginário social, na medida em que a experiência da ameaça desencadeia

15 Relatório da Commissão de exame e inspecção das habitações operarias e cortiços no Districto de Sta. Ephigenia – 1893. Edição Fac-simile: Simone Lucena Cordeiro (org.), Os cortiços de Santa Ifigênia: sanitarismo e urbanização (1893), 1ªed.São Paulo: Imprensa Oficial/Arquivo Público do Estado de S. Paulo, 2010.

> todo um conjunto de reações que pode ter forte impacto, seja político, social, cultural e até econômico. Na cidade, o medo é uma verdadeira virtude, pois serve à qualificação/requalificação do mundo, tornando-o mais compreensível, na proporção em que divide entre o bem e o mal, a ordem e a desordem, o ócio e o negócio, o trabalho e a vadiagem, etc. É na cidade, enfim, que o poder, diante daquilo que lhe parece ameaçador, atualiza-se, redimensiona-se em suas várias instâncias e se prepara para enfrentar o medo.[16]

O que para uns é violência e exclusão, para outros pode ser estratégia de sobrevivência: que não se resume simplesmente às formas de garantir a vida material imediata, mas também as possibilidades de fruição da subjetividade na formulação de uma vivência incrustrada em um espaço urbano em constante resignificação. A partir disso, se questiona a "a natureza racional/econômica dos assentamentos urbanos, assim como a ideia de que a cidade é moldada por forças impressoais"[17], buscando apreender como essa dimensão subjetiva, dos desejos e sentimentos, de diversas maneiras externalizadas nas diversas experiências urbanas, também constroem o tecido citadino, portanto sendo a cidade "um artefato almejado, um constructo humano em que muitos fatores conscientes e inconscientes desempenham seu papel"[18].

Conclusão

Há uma miríade de imagens possíveis sobre o que foi viver na São Paulo do boom de desenvolvimento econômico e expansão urbana: uma cidade em obras, uma cidade em transformação extremamente rápida, a cidade da precariedade, dos cortiços e epidemias, a cidade dos cafés e bailes, a cidade dos operários, a cidade dos bairros de elite, casarões e palacetes, a cidade dos grandes equipamentos públicos, dos loteamentos dispersos, da "falta de planejamento na ocupação da cidade". Os nossos personagens transitavam entre o antigo Triângulo, com suas ruelas curvas, no traçado colonial - que ia, no entanto, mudando sua forma, com a verticalização, ainda que tímida, das construções, e o alargamento de alguns espaços, como o Largo do Rosário – e a Santa Ifigênia, com seu loteamento em grelha retilíneo, mas as diferenças entre as formas de retalhar e ocupar o solo não significaram uma ruptura nas formas de sociabilidade. Muitos dos signos que são mobilizados em favor da construção da imagem da "São Paulo caótica" eram, naquele momento, elementos que possibilitavam manter o exercício da liberdade improvisada dessa cidade no período colonial e imperial em uma sociedade que ia se tornando cada vez mais urbana, que ia reacomodando as formas de trabalho, e passando, assim, por uma disputa pela normatização do espaço urbano – e das vidas dos que nele habitavam.

---

16 Robert Moses Pechman, *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*, Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002, p.109.

17 Joseph Rykwert. *A sedução do lugar: A história e o futuro da cidade,* São Paulo: Martins Fontes, 2004, p.5

18 Idem.

Seria então interessante desnaturalizar o que qualificamos como bem ou mal-viver nas cidades, a partir das dinâmicas internas das disputas na configuração daquele espaço urbano, também estavam nos fragmentos das vidas de seus habitantes. As imagens de instabilidade e improviso que muitas das experiências urbanas trabalhadas nesses autos crimes nos trazem se relacionam com uma questão mais de fundo sobre o acolhimento e expulsão no espaço citadino naquele momento de transformação:

> Nesse alvoroço de mudanças que exigia inovações e criatividade, esgueiram-se em contraposição tendências ameaçadoras de mobilização para a ação coletiva e uniformizadora, que viriam a gerar o planejamento, a massificação, o corporativismo autoritário. O espaço aberto para o provisório e as inovações em São Paulo tornava-se perigosamente propício a forjar identidades através da exploração do ideal de uma raça nova de homens disciplinados.[19]

A formulação de identidades unitárias, monolíticas, será uma obsessão das décadas seguintes. Nada na cidade da improvisação, da experimentação, favorecia essa busca pela identidade nacional acabada. O medo da cidade como esse palco de embates políticos, da sua população desforme, ajudam a construir as imagens do que seria o mal-viver na São Paulo da virada do século XIX para o XX. Cabe, agora, descortinar os sentidos políticos da construção dessas imagens – e de seus usos.

---

19 Maria Odila Leite da Silva Dias, "Prefácio", In: Nicolau Sevcenko, *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*, São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p.xiii.

A DELINQUÊNCIA E O DELÍRIO.

GIOVANA APARECIDA ZIMERMANN

Pós doutoranda em Planejamento Urbano e Regional na Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR UFRJ)

giovana_zimermann@hotmail.com

RESUMO: A cidade expõe suas diferenças econômicas, sociais e culturais, de modo cada vez mais contundente, e as patologias da urbe se manifestam como resultado das promessas e frustrações dos citadinos. Capturada pelo desejo promovido e difundido na "cidade espetacular", a juventude popular (percebida como uma ameaça) é confrontada com a repressão policial desde muito cedo, mas continua exercendo um enfrentamento, um embate com a cidade, porque deseja vivê-la intensamente. Na interpretação desse processo, destacam-se as manifestações artísticas, especialmente nos campos da literatura e do cinema, que tratam da dimensão simbólica do convívio na cidade. Diante das impossibilidades, dos *interdits* da coerção, o sintoma "Dadinho" forja possibilidade de constituir um *território de poder*, de engendrar um "outro mundo", um mundo possível que, para ele, é de puro delírio. Embora a pulsão sempre esteve determinada e organizada segundo as retóricas vigentes (Igreja ou sociedade), na contemporaneidade, o foco sai (temporariamente) da esfera do rito religioso e é deslocado para o rito midiático, operado pela sociedade do espetáculo. Este artigo revisita Marcuse, Girard e Deleuze e Guattari, para refletir sobre o desejo nas figuras mitológicas de Eros e Édipo, mas também do Anti-Édipo. Pensar sobre a erogenização do indivíduo consumidor e do indivíduo mercadoria. A delinquência e o delírio; o crime e o castigo na cidade e da cidade.

PALABRAS CLAVE: Cidade; Sintoma; Delinquência; Delírio; Juventude.

Introdução

Será possível considerar cada novo sofrimento como sintoma e resposta às transformações de uma época? Em sua obra *Banquete*, Platão[1] narra a gênese de Eros, o deus do amor na mitologia grega. Para o filósofo, Eros seria pobre, eternamente carente, o símbolo do amor necessitado, que não se concretiza, pois o objeto do desejo sempre escapa de suas mãos.

Em *Eros e Civilização*, Herbert Marcuse[2] discute o termo Eros como pulsão de vida, aguçada pela libido do indivíduo através do anseio pela civilização. Marcuse, motivado pelos estudos freudianos, constata que Eros é a pulsão libidinal que motiva o indivíduo à vida, e que o papel predominante da sexualidade tem raízes na própria natureza do aparelho mental da engrenagem mental. "O princípio de prazer estende-se até à consciência. Eros redefine a razão em seus próprios termos. O que é razoável é o que sustenta a ordem de gratificação" (MARCUSE, 1966, p. 194).

Quando fala da pulsão de vida e pulsão de morte, Luana Garcia de Oliveira lembra que Freud utiliza Thanatos (personificação da morte na mitologia grega) para referir-se à morte simbólica do indivíduo quando este não é bem sucedido (social, econômica ou afetivamente). Já a pulsão de vida impulsiona o indivíduo a buscar o prazer, a satisfação da libido, a qual, historicamente, esteve determinada e organizada segundo as retóricas sociais vigentes. Refletindo sobre o indivíduo na contemporaneidade, Oliveira se pergunta: "Como acontece o processo de erogenização do desejo do indivíduo em consumir e se tornar um escravo deste desejo?"[3]

Em *Anti-Édipo*, os filósofos Deleuze e Guattari[4] trazem como ideia fundamental o princípio de que o inconsciente "produz" desejos, embora essa *produção desejante não esteja isenta de uma organização, uma produção prévia das retóricas da cultura de massa, que gera prazeres, mas também constrangimentos e angústia nos indivíduos. Sobre isso, os autores instigam a pesar, com seu subtítulo: capitalismo e esquizofrenia*, levando-nos a uma hipótese interpretativa da *produção do delírio de poder* dos jovens rebeldes, ao assumirem a delinquência (morte/vida social) como alternativa possível da reunião nos dois sentidos: da produção social e da produção metafísica. De que forma? Como "bode expiatório" (considerando que o sagrado sai da esfera do rito religioso e é deslocado para o rito midiático), assumindo o ato sacrificial, hipótese que se aproxima das teorias de René Girard.

---

1 PLATÃO. *O banquete*. Mira-Sintra: Publicações Europa-America, 1977 (Livros de bolso Europa-America).

2 MARCUSE, Herbert. *Eros e Civilização: Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud*, (1966). Tradução: Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: LTC, 1999. 8ª ed.

3 OLIVEIRA, Luana Garcia de, *Eros e Thanatos: A pulsão de vida no conceito Freudiano e o Homo Consumericus*. Revista Labirinto – Ano X, nº 14 – dezembro de 2010. Dossiê "A construção do Sujeito Contemporâneo: Perspectiva para a Amazônia – parte II". Disponível em: < http://www.periodicos.unir.br/index.php/LABIRINTO/article/viewFile/935/918>. Acesso em: 10 jun. 2016. p. 63

4 DELEUZE, G. & GUATTARI, F. (1972). *O Anti- Édipo: capitalismo e esquizofrenia*. Trad. Luiz B. L. Orlandi. Editora 34 Ltda. (edição brasileira), 2010.

Eros, Édipo e Anti-Édipo

> Raça de Abel, frui, come e dorme,Deus te sorri bondosamente.
>
> Raça de Caim, no lado informe
>
> Roja-te e morre amargamente.
>
> (BAUDELAIRE apud BENJAMIN, 1994, p.19).

Na poesia *Abel e Caim,* Charles Baudelaire atualiza o conflito dos irmãos bíblicos, no qual Abel representa o burguês e Caim o proletário, duas classes eternamente irreconciliáveis. Ironicamente, o poeta contrapõe as duas figuras bíblicas para exemplificar os conflitos entre as duas classes antagônicas que convivem na cidade. "Caim tem a supremacia sobre o manso Abel – o rude, o faminto, o invejoso, o selvagem Caim, que se foi para as cidades a fim de sorver o fermento do rancor que aí se acumula e de participar das falsas ideias que aí vive o seu triunfo"[5].

A poesia de Baudelaire lembra que a vida urbana exerce sobre o indivíduo uma absurda sucessão de suas solicitações e, em muitos casos, de constrangimentos. Isso também ressalta o pensador francês René Girard com seu conceito de "rivalidade mimética". A partir da noção de "mimetismo", do grego *mimesis*[6], Girard constata que o homem é o animal mais mimético de todos; imitam os desejos uns dos outros.

Contemporaneamente, o rito midiático, operado pela sociedade do espetáculo, potencializa a "rivalidade mimética". "Quanto mais eu desejo este objeto que tu já desejas, mais ele se te apresentará desejável e, em contrapartida, mais ele me parecerá desejável para mim"[7].Segundo Girard, a *mimese* pode ser encarada não só como um fator de destruição e dissolução, mas também de integração social, pois, se o objeto do desejo é comum, ele integra os indivíduos pelo desejo, ao mesmo tempo em que gera rivalidade e violência. Para mediar isso, criam-se os "interdits", que são antimiméticos, condição da ordem (repressão). A articulação desses fenômenos sociais,

---

5 BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José Martins Barbosa, 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.p.21.

6 "O Homem evolui num meio social que lhe impõe constrangimentos particulares que não estão presentes ao nível animal, mesmo se para os animais, na atualidade, falamos de "sociedades". Analiso estes constrangimentos a partir da noção de 'mimetismo' que os gregos denominam *mimesis* e que dava razão a Aristóteles ao dizer que o Homem é o animal mais mimético de todos. Isto quer dizer que se os animais são miméticos, os homens são-no ainda mais" (GIRARD, René. *O Bode Expiatório e Deus.* Tradutor Márcio Meruje. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 2009, p. 4).

7 GIRARD, *op. cit.,* p.4.

segundo o autor, opera através da íntima relação do sagrado com a violência; "a violência e o sagrado são inseparáveis"[8].

Girard fala do bode expiatório, do herói mítico que é uma vítima unânime: morto por todos. O personagem cometeu um grave erro, e sua morte, um linchamento por unanimidade, reconcilia a comunidade. Para o filósofo, o assassínio coletivo desempenha, em todos os textos religiosos, um papel de tal importância que suscita uma explicação, sendo esta o "mimetismo" e não a culpabilidade real da vítima. Complementa Girard:

> Se estudarmos os mitos, o de Édipo, por exemplo, vemos que esta passagem se produz no exato momento em que se crê descobrir o culpado da crise: Édipo. Mas este, entre outras coisas, é um 'defeituoso', um homem diferente dos outros. Não se sabe de onde vêm os seus pais, a sua família etc [9].

Deleuze e Guattari discordam da "rivalidade mimética" proposta por Girard. Segundo eles, "é preciso muito boa vontade para julgar, como René Girard, que o paternalismo basta para nos fazer sair de Édipo, e que a 'rivalidade mimética' é verdadeiramente *o outro* do complexo"[10] Os autores fazem, antes de tudo, uma crítica severa à psicanálise freudiana: "esmigalhar Édipo, ou multiplicá-lo, ou então dividi-lo, opô-lo a si mesmo, ou sublimá-lo, desmesurá-lo, elevá-lo ao significante, o pré-edipiano, o pós-edipiano, o Édipo simbólico, que não nos deixam sair da família, tal o esquilo que não sai de sua roda." E complementam: "Édipo nada tem a ver com papai-mamãe, é o significante, é o nome, é a cultura, é a finitude, é a falta-de-ser que é a vida, é a castração, é a violência em pessoa[...]"[11]

Em *Anti-Édipo*, Deleuze e Guattari questionam a concepção psicanalítica do desejo, atrelada à falta e à castração e, considerando a subjetividade do sujeito, adotam o conceito de pulsão como "máquinas desejantes". Trazem como ideia fundamental o princípio de que o inconsciente "produz" desejos. "[...] tudo é produção: produção de produções, de ações e de reações; produções de registros, de distribuições e de pontos de referência; produções de consumos, de volúpias, de angústias, de dores"[12]

Ao considerar o desejo como falta, os autores trabalham com a teoria de Kant, a qual invoca as crenças supersticiosas e as alucinações dos fantasmas para pensar o psiquismo inconsciente como um mecanismo de captura.

---

8 GIRARD, *op. cit.,* p.32.

9 GIRARD, *op. cit.,* p.4.

10 DELEUZE, GUATTARI, *op. cit.,* p. 514.

11 Ibid.

12 DELEUZE, GUATTARI, *op. cit.,* pp. 9 - 10.

> Sabemos bem donde vem a falta — e o seu correlato subjetivo, o fantasma. A falta é arrumada, organizada, na produção social. É contraproduzida pela instância de antiprodução que se assenta sobre as forças produtivas e se apropria delas. Ela nunca é primeira: a produção nunca é organizada em função de uma falta anterior; a falta é que vem alojar-se, vacuolizar-se, propagar-se de acordo com a organização de uma produção prévia[13].

Num entendimento atualizado do capitalismo, os autores destacam não se tratar somente dos circuitos que distinguem o capital da divisão do trabalho; o que o torna mais complexo é a associação em que o ser capitalista se vê engendrado a essa "produção desejante", que estaria aliada ao registro de consumo, de necessidade externa. "Se o objeto é produzido pelo desejo, sua realidade, portanto, é a *realidade psíquica*". [14]É no território desta política que os pesquisadores aproximam Marx de Freud, potencializando as respectivas obras. Explicam que a passagem de um campo a outro não está ligada somente ao fato de que a sociedade moderna torna as pessoas loucas, muito mais do que isso,

> para dar conta da alienação, da repressão que o indivíduo sofre quando é envolvido no sistema capitalista, mas também para entender a verdadeira significação da política de apropriação da mais valia, devemos convocar conceitos que são os mesmos que aqueles aos quais deveríamos recorrer para interpretar a esquizofrenia (DELEUZE; GUATTARI, 2006, p. 296).

Os autores relacionam a esquizofrenia com a *produção desejante*, gerada no limite da produção social, determinada nas condições do capitalismo. Entendo que Deleuze e Guattari referem-se aos constrangimentos e à angústia dos indivíduos que têm uma falsa consciência de suas necessidades. Sua alienação e "doença" estão em favor de suprir seu desejo. Nele se reúnem os dois sentidos: da produção social e da produção metafísica (DELEUZE; GUATTARI, 2010). Com Édipo, os autores identificam um esmagamento do inconsciente produtivo do indivíduo, ou seja, das "máquinas desejantes originais", que se reduzem ao que chamam de produção *desejante de fantasma*, ou que se poderia chamar de produção *desejante sintética,* pois são determinadas nas condições impostas pelo capitalismo esquizofrênico.

Em *Anti-Édipo,* os autores destacam as relações entre homem e natureza, indústria e natureza, sociedade e natureza, esferas relativamente autônomas, mas que acabam condicionando a sociedade a um círculo: produção, distribuição e consumo. Em *Abel e Caim*, Baudelaire registra a separação entre classes, separando também natureza e cultura. No fundo, uma luta de amor e ódio com a cidade, também destacada por Benjamin, de forma exemplar para o que se deseja discutir neste artigo.

---

13 DELEUZE, GUATTARI, *op. cit.,* p.41.

14 Ibid.

> A natureza, segundo Baudelaire, conhece um único luxo: o crime. Daí o significado do artificial. Talvez deva-se utilizar esta ideia para interpretar a concepção de que as crianças seriam as criaturas mais próximas do pecado original. Seria assim porque elas, de maneira exagerada, porém natural, não conseguem evitar o delito?[15]

A criança está mais distante da obediência às repressões sociais; e mais suscetível à pulsão de vida, à busca do prazer, da satisfação da libido. Mas onde está Eros? Não só na sexualidade, está na indústria cultural, nas reproduções sociais do que é vencer a cidade de qualquer forma, mas, especialmente, nas concentrações de consumo. Eros está nos espetáculos televisivos e midiáticos, está na produção desejante fantasma, parafraseando Deleuze e Guattari. No documentário *Notícias de uma guerra particular,* os garotos de 13 anos de idade contam o que gostam de comprar com o dinheiro que ganham no trabalho para o narcotráfico: "Não passo fome, minha família não passa fome, ando bem arrumado, porque quem vive assim tem que andar bem arrumado mesmo! [...] Jeans: Toulon, Company; camiseta: Atck, Cyclone; e tênis: Nike, Reebock"[16]

A invisibilidade das crianças e dos adolescentes em situação de rua, no Rio de Janeiro, como em outras grandes cidades, é quebrada somente quando eles "passam ao ato" (matar), e se tornam uma ameaça. Nas calçadas, o menino invisível, expressão cunhada por Luiz Eduardo Soares, sequer é um oprimido da hierarquia social, pois não há função para esse indivíduo cuja morte simbólica está anunciada; ele parece não fazer parte da sociedade, é um supérfluo para a "cidade oficial". Sua "infância culpada", conforme descrito pela escritora inglesa Mary Carpenter[17], é atravessada pela violência nas ruas. E a passagem pelas instituições de acautelamento de menores infratores (Escola João Luís Alves recebe menores até os 12 anos e o Instituto Padre Severino, dos 12 aos 18 anos) rouba-lhes praticamente toda a infância, tornando fácil entender a opção pela liberdade na favela, junto ao narcotráfico. Mais do que uma escalada no crime organizado, como mostram as estatísticas, para o menor, ela significa pulsão de vida, retomada da sociabilidade do prazer, da satisfação da libido, do poder de compra, do Eros. [18]

Segundo Alba Zaluar, a criminalidade é uma opção feita na infância. A autora observa uma distinção entre as organizações vicinais do Rio de Janeiro em comparação com as gangues americanas, nas quais predominam nomes nobres ou de animais selvagens; "aqui os apelidos são diminutivos carinhosos, de longe os mais comuns (Zé Pretinho, Escadinha, Robertinho de Lucas, Marcinho VP, Buzininha, Parazinho etc) [...]"[19]. Dadinho, do filme *Cidade de Deus*, não tem o repertório de cidadão; a cidade não lhe proporcionou cidadania, então ele pode "passar ao

---

15 BENJAMIN, *op. cit.,* p. 286.

16 Depoimento de crianças e adolescentes para o documentário *Notícias de Uma Guerra Particular,* 1999. Discussão ampliada em: ZIMERMANN, *op. cit.,* p. 357.

17 ZIMERMANN, *op. cit.,* p. 217.

18 Ibid.

19 ZALUAR, Alba. *A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza*. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 2000, p. 118.

ato"? Seu "êxito" na criminalidade é prenunciado pela frieza como agia com suas vítimas, ainda na infância, como descritas por Paulo Lins: "gostava de sustentar dores alheias pelo riso, já que nada pesava sobre sua cabeça. Era o desespero das tempestades condensadas nas íris de cada vítima, a dor da bala, o prelúdio da morte, o frio na espinha, o fazedor de último suspiro ali, na humilde posição de olheiro, sentindo-se como cão de guarda"[20].

Dadinho (Inho) é herdeiro de uma "infância culpada", ele sabe que está separado do burguês do asfalto, e tudo indica que ele quer reconhecimento, passando por um desejo social. Pode-se, então, nesta medida, se servir do pensamento de Deleuze e Guattari: "Há tão somente o desejo e o social, e nada mais. Mesmo as mais repressivas e mortíferas formas da reprodução social são produzidas pelo desejo, na organização que dele deriva sob tal ou qual condição que precisam ser analisadas"[21]

Observa-se, ao se analisar o comportamento de Dadinho, que sua máquina produtiva não está a serviço de um desejo original, trata-se de uma produção *desejante sintética,* ou *fantasma;* uma noção de poder que a delinquência lhe proporciona no campo social. É essa produção que lhe assegurará uma posição no bando.

Partindo dessas motivações, tomo como metáfora, embora em situações distintas, o quadro de Richard Lindner, Boy with Machine, o criador precisa ver como sua "máquina" funciona por dentro. No caso de Dadinho, ele vai até o motel para investigar por dentro e dar o toque final apoteótico de sua produção. No livro *Cidade de Deus*, Paulo Lins descreve a espera de Dadinho do lado de fora do motel, como "cão de guarda".

> Lá fora, a noite era parada aos olhos de Inho. Não estava nervoso, aliás, nunca ficava. Queria mesmo que saísse um tiro lá dentro para ele surgir como ás de trunfo na trama daquele jogo. Gostava de ser bandido, tinha sede de vingança de alguma navalha que a vida fizera em sua alma, queria matar logo um montão para ficar famoso, respeitado, assim como o Grande lá da Macedo Sobrinho[22].

Dadinho vislumbra sua fama e visibilidade na cidade-espetáculo, "fama de matador, em especial quando devidamente registrada no jornal com nome e, melhor ainda, foto, é comemorada como a conquista da glória, a saída da obscuridade pessoal", como destaca Alba Zaluar (2000, p. 116). É próprio do mecanismo do espetáculo, cuja alienação do espectador está em favor do objeto contemplado, motivar uma atividade inconsciente, pois, quanto mais o jovem contempla o espetáculo, menos vive sua vida real. No entendimento de Debord, quanto mais o espectador "aceita reconhecer-se nas imagens dominantes da necessidade, menos compreende sua própria existência e seu próprio desejo" (DEBORD, 2008, p. 24).

20 LINS, Paulo, *Cidade de Deus*, São Paulo, Companhia das Letras, 2007. pp. 69-79.

21 DELEUZE, GUATTARI, *op. cit.,* p. 41

22 LINS, *op. cit.,* p. 69.

O espetáculo é a reconstrução material da ilusão religiosa[23]

O filme *Cidade de Deus*, 2002, inicia com o personagem adulto, já batizado Zé Pequeno, sendo fotografado com seu bando. Seu batizado, um "rito de passagem", realizado no cemitério, é um ponto crucial do filme, e simboliza a passagem para a maioridade penal. Conforme destacado anteriormente por Zaluar, os jovens ligados ao narcotráfico ocupam o espaço nos jornais, e era isso que Zé Pequeno queria.

No filme, é Dadinho/Zé Pequeno que dá condições ao amigo Bené de brincar de cocota; enquanto Bené vai às compras, saciando o "desejo de consumo", Zé Pequeno trabalha duro, sem pensar no que gastará o dinheiro. Provavelmente em mais armas, já que sua libido está aliada ao poder, ao temor que ele pode gerar, pois, desprovido de beleza ou carisma, se afirma, distingue-se no bando, exercendo liderança. "Eu sou legião. Fascinação do *homem dos lobos* diante dos vários lobos que olham para ele. O que seria um lobo sozinho?", indagam Deleuze e Guattari (2006, p. 296).

Zé Pequeno constrói um *território de poder*; engendra um "outro mundo", um mundo que, para ele, é puro delírio; empodera-se quando é solicitado pelos moradores: "Na minha favela ninguém rouba, ninguém 'estrupa', não!"[24]. E "o pior é que Cidade de Deus ficou melhor para os moradores, quase não tinha roubo, era só falar com o Zé Pequeno", afirma Buscapé.

Segundo Zaluar, alguns jovens delinquentes iniciam na criminalidade suprindo a falta de segurança nas favelas, predispondo-se garantir a proteção de sua área. Chegam a ser considerados como os defensores do trabalhador, quando este sofre ofensas pessoais que precisam ser vingadas. A antropóloga destaca o depoimento de um "respeitado morador", presidente de um terreiro de umbanda, a propósito dos bandidos de sua área:

> [...] eles respeitam a gente [...] Qualquer coisa que me acontecer, um menino passou ou um vagabundo pegar, não será eu que vou pegar um revólver pra dar tiro: eles aí: 'deixa com a gente porque aí a gente mata o cara, porque a gente já é perdido mesmo, mais um crime nas costas não faz diferença', entende? É aquele negócio, tudo em qualquer área, em qualquer lugar é sempre assim, sempre tem a rapaziada local...[25]

Será que existe identificação do "respeitado morador" com o jovem delinquente que o livrará do problema? Quando o morador afirma: "não será eu que vou pegar um revólver pra dar tiro", ele se diferencia do jovem delinquente que assume uma posição sacrificial: "a gente já é perdido

---

23 DEBORD, Guy. A Sociedade do Espetáculo. Comentários sobre a sociedade do espetáculo. Trad. Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto Editora Ltda, 2008. (1. ed. 1997, essa é a décima impressão 2008).p. 18

24 Áudio: Zé Pequeno no filme *Cidade de Deus*, 2002. CIDADE DE DEUS. Direção: Fernando Meirelles, Brasil, cor, 130 min., 2002.

25 ZALUAR, *op. cit.*, pp.141-142.

mesmo, mais um crime nas costas não faz diferença" [26]. Com isso, ele se entrega ao sacrifício; não há morte física naquele momento, mas há morte social. Esse mecanismo nos remete ao que Girard chama de "bode expiatório". "Pensamos muitas vezes que as pessoas que têm um bode expiatório deveriam sabê-lo. Mas ter um bode expiatório, precisamente, é não saber que se o tem, é tomar tal vítima por um verdadeiro culpado"[27].

Os "injustiçados" ou "revoltados", cansados das injustiças, dos roubos e das atrocidades, resolvem fazer justiça com as próprias mãos. É justamente nessa condição, que se vê engendrar essa população de jovens-homens das periferias. A indignação, a impaciência com a ordem/desordem estabelecida faz com que alguns mais impetuosos ou motivados por questões pessoais acabem entrando na criminalidade, transformando-a em meio de vida, em alternativa de suprir uma lacuna deixada pelo Estado. Eles são estimulados, e até pagos, pela população de vida "honesta", desejosa de que alguém faça o serviço que o Estado não faz. E os jovens, acreditando que esse é o único caminho, tornam-se "bode expiatório". Em certa medida, um ritual de legitimação/purificação social, em que a violência é sacralizado pelo sacrifício e transformada em purificadora, uma maneira de expulsar a violência impura (profana). Esclarece Girard que o ritual surge com a função de "purificar a violência, ou seja, enganá-la e dissipá-la sobre vítimas que não possam ser vingadas"[28].

Zaluar (2000) conta que, quando chegou à Cidade de Deus, as pessoas se referiam ao Mané Galinha como o "falecido", com todo o respeito. Segundo os depoimentos, a casa, na Praça Matusalém, onde ele morava com seu pai foi atacada diversas vezes e, em uma das vezes, morreram o avô e um irmão. Depois disso, decidiu entrar para o crime e vingar a família.

Considerações finais

Alguns jovens negros e pobres em situação de margem retornam ao mercado como mercadoria do espetáculo. Em setembro de 2013, durante o trabalho de campo no bairro Cidade de Deus, fui surpreendida pela confirmação de que o espetáculo é [de fato] a reconstrução material da ilusão religiosa. Uma faixa divulgava um evento promovido pela igreja Assembleia de Deus, para dia 28 de setembro de 2013. Nela estava escrito: A gravadora *Súplica* apresenta o grande encontro de ex-traficantes da CDD. Entre eles: ex-Lota, ex-Pompeu, ex-Nabo, ex-Nego Drama, ex-Zanata, ex-Marcelo, ex-Zambo e ex-Pato (Figura 1 Apêndice). Quando a Igreja Assembleia de Deus investe na promoção da imagem dos ex-traficantes/atuais convertidos, não nega o mito, ao contrário joga com seu poder simbólico, renova as versões ritualísticas, contextualizando-as, conforme seus interesses econômicos, ou seja, capitaliza duplamente. Os jovens encontram na delinquência uma forma de escapar de Édipo, mas caem na armadilha da redenção midiatizada pela "cidade oficial". Como recompensa, "Bênçãos de visibilidade".

---

26 Ibid.

27 GIRARD, *op. cit.,* p. 8.

28 GIRARD, *op. cit.,* p. 52.

Referências Bibliográficas

BENJAMIN ,Walter. *Charles Baudelaire*: *um lírico no auge do capitalismo.* Trad. José Martins Barbosa, 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo*. *Comentários sobre a sociedade do espetáculo.* Trad. Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto Editora Ltda, 2008. (1. ed. 1997, essa é a décima impressão 2008).p. 18

DELEUZE, G. & GUATTARI, F. (1972). *O Anti- Édipo*: capitalismo e esquizofrenia. Trad. Luiz B. L. Orlandi. Editora 34 Ltda. (edição brasileira), 2010.

LINS, Paulo, *Cidade de Deus,* São Paulo, Companhia das Letras, 2007.

MARCUSE, Herbert. *Eros e Civilização: Uma interpretação filosófica do pensamento de Freud*, (1966). Tradução: Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: LTC, 1999. 8º edição.

OLIVEIRA, Luana Garcia de, *Eros e Thanatos: A pulsão de vida no conceito Freudiano e o Homo Consumericus.* Revista Labirinto – Ano X, nº 14 – dezembro de 2010. Dossiê "A construção do Sujeito Contemporâneo: Perspectiva para a Amazônia – parte II" . Disponível em:

< http://www.periodicos.unir.br/index.php/LABIRINTO/article/viewFile/935/918>. Acesso em: 10 jun. 2016.

PLATÃO. *O banquete*. Mira-Sintra: Publicações Europa-America, 1977 (Livros de bolso Europa-America).

ZALUAR, Alba. *A máquina e a revolta*: *as organizações populares e o significado da pobreza.* 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 2000.

ZIMERMANN, Giovana. *Rio de Janeiro e Paris: a juventude apache do cinema na periferia*.Rio de Janeiro: Autografia 2016.

MESA Nº 18

Cultura, tiempo y subjetividad: poéticas, narrativas e imaginarios urbanos de la vida cotidia-na

COORDINADORES

ENRIQUE ALISTE
ealiste@uchilefau.cl
Universidad de Chile

TERESINHA MARÍA GONÇALVES
tmg@unesc.net
Universidade do Extremo Sul Catarinense

CIDADE E COTIDIANO: O RIO DE JANEIRO NA LITERATURA DE MARQUES REBELO.

RAFAEL LIMA ALVES DE SOUZA

Colégio Pedro II

prof.rafaelima@gmail.com

RESUMEN: O presente trabalho busca explorar a relação da literatura de Marques Rebelo com toda uma experiência cotidiana da cidade do Rio de Janeiro de meados do século passado. Contista, romancista e cronista, Rebelo (1907-1973) foi um autor cuja narrativa construiu um imaginário urbano a partir de sua própria cidade, que era então a capital do Brasil. Por esse motivo, ele foi - e ainda é - considerado o herdeiro de uma de tradição literária carioca, que teria sido iniciada por Manuel Antônio de Almeida, autor de Memórias de um sargento de milícias (1854), passando por Machado de Assis e Lima Barreto. Seja como for, em Rebelo, a cidade do Rio, mais do que mero cenário para suas tramas, constitui o único mundo possível e ainda mais: passa à condição de personagem ela mesma, na medida em que assume um papel fundamental na conformação da subjetividade de suas personagens e denota assim uma experiência urbana singular. Isso porque ele aponta para uma cidade vista ao rés do chão, despercebida em meio ao processo de expansão e modernização próprio dos anos 1930-1950, o que confere ao leitor uma sensação de pulverização, de perda irreversível de uma unidade localizada num passado imaginário. Com isso, vemos nas páginas rebelianas uma cidade movediça e intersticial, espécie de entre-lugar apreendido de passagem nos subúrbios da Zona Norte e em alguns bairros do Centro que restaram distantes do aburguesamento dos hábitos citadinos mas que também não se confundem com o seu contrário, isto é, a exclusão social representada pela favelização. Ali, personagens absolutamente comuns vivem seu dia-a-dia como que num labirinto urbano, sem conseguirem transpor e nem sequer compreender as amarras que lhes impedem de ascender socialmente.

Introdução

Onofre não era um miserável. Na verdade, tinha um emprego mediano, que se, por um lado, lhe garantia o sustento, por outro não lhe permitia projetar vôos mais altos para si. Pertencia, assim, a uma camada social mais ou menos disforme, de rendimento e hábitos modestíssimos, vivendo no Rio de Janeiro da década de 1930. Sua vida se resumia, basicamente, ao monótono dia-a-dia de um mata-mosquito da prefeitura, cuja função era identificar e eliminar focos de mosquitos vetores de doenças que ameaçavam o bem estar da cidade. Sem maiores ambições na vida e sem grandes expectativas de futuro, Onofre não se dava sequer ao direito de sonhar.

Até que um dia, de repente, Onofre ousa ir além. Toma consciência da relevância social de seu próprio trabalho, o qual, mais que mosquitos, matava, segundo ele, a própria morte. Enche o peito de confiança e orgulho, em contraste com o desprestígio com o qual a sociedade o tratava. Mais que isso: toma consciência da brutal desigualdade que grassava a cidade, separando irremediavelmente ricos e pobres. E com isso o orgulho cede lugar à indignação, à raiva mesmo. Onofre, entrelaçando as duas pontas de sua inesperada constatação, bola um plano, um terrível plano: deixaria que as larvas dos mosquitos se desenvolvessem até que a febre amarela fizesse justiça, matando aqueles que oprimiam os seus.

Por um instante, Onofre viu-se grande e nobre, como um herói de sua gente. Em festa, e em sua homenagem, "os pobres desceriam [das favelas] da Babilônia, do Pinto, da ladeira do Leme, para invadir as casas. Desceriam como em procissões, vagarosas, quatro a quatro, levando estandartes, imagens de santo, palmas [...]".[1]

Mas o sonho não durou mais do que um instante. Logo Onofre recobra a consciência e percebe o delírio que seu plano significava. Primeiro porque sua ação não passaria de um minúsculo gesto em meio a toda uma estrutura social que restaria intacta e, segundo, porque não é da natureza dos mosquitos escolher a classe social que será alvo de sua picada, ainda que sua presença possa prevalecer naquelas regiões onde o saneamento básico é mais precário. Em outras palavras, o máximo que Onofre conseguiria com seu plano seria fazer adoecer ainda mais a população mais pobre da cidade. Restava-lhe tão somente conformar-se com a marmita fria, e à brisa do mar coube apenas o simples trabalho de enxotar "o farrapinho de sonho que teimava",[2] deixando natimorta sua utópica revolução.

A história acima descrita é um breve resumo do conto *Onofre, o Terrível, ou A sede de justiça*, que compõe o livro de contos *Oscarina*, de Marques Rebelo, publicado originalmente em 1931. Se a escolho como introdução para o presente texto, é porque de alguma forma ela contém elementos seminais para pensarmos a relação da literatura rebeliana com a elaboração de um singular imaginário urbano que envolve a cidade do Rio de Janeiro de meados do século passado. É que esse é um personagem absolutamente comum, indefinido socialmente, capturado em seu

1 Marques Rebelo, *Contos Reunidos*, Rio de Janeiro, José Olympio, 1977, p. 155

2 Ibid., pp.156-158.

cotidiano igualmente banal em meio à consolidação de um projeto burguês de modernização da cidade que não conta com a sua presença. Apesar disso, ele busca agir dentro dos estreitos limites de sua consciência e forçar brechas para sua própria sobrevivência, ainda que essas ações estejam quase sempre fadadas ao fracasso. Nesse sentido, o Rio de Janeiro de Marques Rebelo é tecido por esses incontáveis movimentos que não se completam, por essas ações no futuro do pretérito desses pequenos seres em seu cotidiano. Com uma narrativa entre o irônico e o nostálgico, Rebelo trata de uma cidade que tende ao esquecimento posto que, embora à margem, não chega a ser propriamente marginal.

Rio de Janeiro, cidade e memória

Marques Rebelo estreou na literatura em 1931 com o volume de contos *Oscarina*, aos quais se seguiram *Três Caminhos* (1933) e *Stela me abriu a porta* (1942), além dos romances *Marafa* (1935) e *A Estrela Sobe* (1939). Nas décadas de 1940 e 1950, dedicou-se à crônica e deu início ao seu mais ambicioso projeto literário, o *Espelho Partido*, romance em forma de diário planejado para ter sete caudalosos volumes, dos quais apenas três foram publicados por conta de sua morte em 1973. São eles: *Trapiche, A Mudança* e *A Guerra está em nós*. Toda a sua obra passa pelo Rio de Janeiro, como se essa cidade fosse o seu único mundo possível. Contudo, é importante que se diga, na literatura de Marques Rebelo a cidade não é mero cenário para suas tramas. Na verdade, é como se ela mesma fosse alçada à condição de personagem, na medida em que, singularizada, é elemento fundamental para a existência de todas as demais personagens. Quer-se dizer que as histórias rebelianas não podem se passar em uma cidade moderna qualquer, sob pena de perderem absolutamente a força e o sentido.

Essa inclinação para trazer todo esse universo carioca para a literatura foi amplamente reconhecida por seus críticos e leitores, que via de regra o inseriam numa espécie de tradição literária iniciada ainda em meados do século XIX com as *Memórias de um sargento de milícias*, de Manuel Antônio de Almeida, passando por Machado de Assis e Lima Barreto. Nas palavras de Mário de Andrade temos a síntese dessa avaliação:

> A cidade do Rio de Janeiro possui uma raça de escritores que se especializam na descrição nua e crua da pequena burguesia ou do alto proletariado. O que me parece curioso é o jeito com que esses escritores tratam a matéria, que os torna excepcionais em todo o Brasil. As outras grandes cidades brasileiras,principalmente as de maior aparência europeia, São Paulo, Recife, creio que Porto Alegre, também possuem esses temas e esses personagens, porém os escritores que tratam delas e dessa matéria diferem dos cariocas por um quê difícil de especificar mas que é fundamental. Creio que foram as *Memórias de um Sargento de Milícias* que iniciaram essa tradição, essa verdadeira escola de prosistas cariocas. Machado de Assis algumas vezes coincidiu com ela e afinal o admirável criador de *Isaías Caminha* [Lima Barreto] fixou definitivamente a tradição, a que Ribeiro Couto também se filiou. Agora aparece um moço, Marques Rebelo, que abre sua carreira literária com esta *Oscarina*, lançada pelo editor Schmidt. Marques Rebelo é um produto puro dessa

> linhagem de que venho tratando e a impressão que tenho é que sustentará as tradições de família na mesma altura a que as elevaram os melhores membros dela.[3]

Seja como for, importa perceber que a cidade experimentada por Rebelo, ainda que sob o mesmo nome, não lembrava senão de longe a cidade experimentada por seus antecessores. Algumas ondas de reformas urbanas, que guardadas as suas especificidades obedeciam ao paradigma do início do século XX capitaneado pelo prefeito Pereira Passos, haviam transformado a fisionomia da urbe de forma decisiva. Junte-se a isso o crescimento demográfico durante esse mesmo período, fruto da dupla onda de imigração e migração daqueles que, fossem estrangeiros ou ex-escravos, vinham tentar a sorte no maior mercado de trabalho do país em meio a sua cada vez mais patente, conquanto contraditória, transição para economia capitalista. Tanto que, dos primeiros anos daquele século até o ano de 1935 a população carioca mais do que dobrou de tamanho, pulando de 707.441, em 1901, para 1.711.466 habitantes.[4] Assim, entre os anos 1930 e 1950 o Rio de Janeiro consolidava-se, para todos os efeitos, como uma metrópole moderna. De acordo com Carlos Kessel, "o ajuntamento colonial do século XIX, envolvido pelas teias de vielas, limitado pelo ritmo do trabalho braçal e submetido à velocidade da tração muar, tinha sido lancetado", substituído pelo trabalho assalariado, e pela "volúpia do asfalto e da eletricidade".[5]

Por outro lado, esse crescimento foi marcado pela desigualdade. As classes médias mudaram-se aos poucos para as Zonas Norte e Sul, sendo que essa última, reservada preferencialmente aos mais abastados, muitos dos quais já residiam entre os bairros da Glória e Botafogo, ganhou um impulso incrível através de inúmeros melhoramentos e obras de infra-estrutura, o que favorecia tanto o abastecimento das linhas de bondes elétricos quanto a circulação de automóveis. Como resultado, os engarrafamentos tornaram-se cada vez mais frequentes, causando a falsa impressão de que o problema de "circulação", metáfora médica recorrente no discurso dos engenheiros da prefeitura, seria resolvido abrindo mais avenidas, perfurando túneis e erguendo elevados, num círculo vicioso que dava prioridade aos carros particulares e aos ônibus e cujos efeitos se tornaram insuportáveis nos dias atuais. De qualquer maneira, assim foi desbravada a fronteira urbana representada pelos bairros oceânicos do Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon, cujas praias, e tudo que se oferecia em seu entorno, como cinemas, *bars* e *clubs*, rapidamente tornaram-se o mais atraente pólo de lazer entre os cariocas que podiam praticar - e consumir- os hábitos tidos à época como modernos.

---

3 Mário de Andrade, *Revista Brasileira de Letras*, fase IV, ano I, nº 1 (out/nov/dez 75), Rio de Janeiro, Academia Brasileira de Letras, 1975, p.146.

4 *ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL*, Ano II, 1936 Instituo Nacional de Estatística, Rio de Janeiro, Tip do Departamento de Estatística e Publicidade. p. 42

5 Carlos Kessel, *A Vitrine e o Espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*, Rio de Janeiro, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001, p. 18

Enquanto isso, as favelas acompanhavam, em número e tamanho, esse crescimento, deixando entrever a perversa contraface dessa modernização urbana. Perseguidos pela febre saneadora e alijados de suas moradias desde os primeiros anos da República, aos mais pobres coube se instalar, de forma ilegal, em áreas ainda não ocupadas, fosse porque apresentavam dificuldades de acesso ou simplesmente porque eram objetos de especulação. É verdade que a prática de assentar barracos em morros íngremes, em mangues ou às margens de rios facilmente inundáveis, onde as condições de vida em nada remetiam às dos cartões-postais da cidade, não era bem uma novidade. Entretanto, o processo de favelização ao qual se assistiu na década de 1940 jamais tinha sido visto na cidade até então, devido à descentralização dos postos de trabalho nas próprias indústrias ou no setor de comércio e serviços os mais variados, conjugado ao encarecimento do solo urbano na região central e nas Zonas Sul e Norte.

Nesse sentido, ao contrário dos literatos que disputaram com seu discurso a imagem da cidade ao mesmo tempo em que experimentavam a tensão que envolvia sua destruição e (re)construção sob o signo da capital moderna, é como se Rebelo tivesse chegado atrasado num já adiantado e consolidado processo de modernização excludente.

Ao olhar para a mesma cidade, nosso autor tinha já diante de si outra cidade, cujos contornos eram tão inéditos quanto borrados e imprecisos, e para a qual as "instruções para a utilização", elaboradas por toda uma tradição literária anterior, haviam se tornado pouco úteis, senão antiquadas. Diante de tal quadro, a tarefa a que se propôs foi a de tentar tecer novamente o fio perdido, o elo, enfim, de ligação e continuidade entre o presente e o passado de um Rio de Janeiro inscrito apenas nos recônditos da memória. É como se ele quisesse evocar, numa espécie de corrida contra o tempo, os deuses próprios de sua cidade, capazes de preservar, como imagem, seu espírito original. [6]

Experiência urbana e cotidiano: o entre-lugar rebeliano

Talvez isso fique mais claro quando analisamos as crônicas escritas por Rebelo já em finais de década de 1960 e início da de 1970, a grande maioria das quais apenas recentemente publicadas em livro.[7] Nelas, Rebelo aponta a todo momento, e com um tom de lamento, para uma fragmentação irreversível da cidade, ou melhor, da sua cidade. Tanto que ele opta por falar dela a partir de cada um seus bairros, dando a impressão ao leitor de que essa seria a única maneira possível de tentar apreendê-la.

Assim, a experiência urbana rebeliana está entrelaçada à sensação de não pertencimento, de esfaçelamento da memória da cidade e, por conseguinte, da coletividade que a envolve.

6 Ítalo Calvino, *Assunto Encerrado: discursos sobre literatura e sociedade*, São Paulo, Companhia das Letras, 2009, p.34.

7 Renato Cordeiro Gomes, *Marques Rebelo: cronista de uma cidade.* São Paulo, Global, 2004.

Mas, diante da ameaça que representava a expansão da urbe, cujo resultado era mais e mais fragmentação e o consequente desequilíbrio entre o sujeito e a cidade, Rebelo sente-se tão só e impotente como o seu personagem *Onofre, o terrível*, descrito em nossa introdução. E, justamente por se sentir só, não é capaz de oferecer resistência ao transporte das pedras que conformam sua própria orientação na cidade.[8] Nada estava a salvo, mas a ele restava apenas lamentar:

> Não adianta reclamar contra a transformação grosseira e desnecessária da fisionomia da cidade - da nossa cidade -, os poderes são surdos pensando que são sábios. Fomos de passo triste para as ruínas como quem visita um morto. Fomos sozinhos.[9]

Sozinho e sem inclinação para o combate ou para a denúncia, Rebelo refugia-se num cotidiano envolto em lirismo, e com isso evita tratar tanto da cidade dos vencedores, encarada como imitação artificial de uma modernização à la Estados Unidos, quanto de seu perverso efeito colateral, as favelas, local dos excluídos. Opta assim por um entre-águas, direcionando seu olhar para um subúrbio imaginado como refúgio, como se o passado lá tivesse feito morada. A partir daí vemos emergir todo um universo de donas de casa e de pequenos funcionários públicos, de famílias simples cujo universo não vai muito além da vizinhança , de modo que o seu contato com o mundo se dá basicamente pelas ondas do rádio, ainda que, ao fundo, a modernização os ameace sem que eles percebam.

Nesse ponto, a literatura rebeliana se faz ímpar, porquanto o autor consegue uma aproximação tal com esse cotidiano suburbano que a sensação que fica para o leitor é a de presenciar as cenas como se o narrador ele mesmo dali se originasse, quando na verdade Rebelo faz parte de uma classe média que gozava de todos os privilégios burgueses de seu tempo.

A paisagem suburbana é quase sempre dispensada em favor dos sujeitos que a preenchem: "A paisagem, como paisagem, não me toca muito. [...] Paisagem é cenário. Tem que ter gente movimentando-se na sua frente. Que importância tem um maravilhoso cenário vazio?".[10] Por isso, quando são descritas podem muito bem servir para qualquer um daqueles bairros, pois o motivo que os marca é quase sempre o da tranquilidade, garantida pela distancia do burburinho da multidão, das buzinas e da fumaça dos automóveis, ou seja, da vida nervosa da metrópole.

O subúrbio rebeliano é idealizado a tal ponto que temos constantemente a impressão de que seus personagens estão em perfeita harmonia com a natureza que os cerca. O relógio, que dita o ritmo da vida moderna nas grandes cidades, atua apenas discretamente em suas rotinas. Seu Martins, por exemplo, tem na esposa seu autêntico despertador: "- Levanta, homem, que já está na hora!". Já Seu Alfredo "é funcionário público, só entra às onze na repartição, de maneira

8 Maurice Halbwachs, *A Memória Coletiva*, São Paulo, Editora Revista dos Tribunais LTDA, 1990.

9 Rebelo, *A guerra está em nós*, Rio de Janeiro: José Olympio, 2009, p. 425.

10 Rebelo, *O Trapicheiro*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2002, p. 489.

que tem tempo de sobra".[11] A maioria, no entanto, orienta-se ainda pelo tempo da natureza, como Seu Azevedo, "vizinho, um bom homem, de tardinha, palito nos dentes e paletó de pijama listrado, vinha com Lúcia e a Ninita, as pequenas, gozar a fresca - digam lá o que disserem, não há como os subúrbios para uma boa fresca! [...]".[12]

Da mesma forma que os bairros, as personagens que os habitam são também genéricos, de modo que sua individualidade é inseparável de suas características e hábitos exteriores, descritos não de forma exaustiva, mas nos detalhes fundamentais, como gírias, lugares que frequentam, modos de vestir, alimentos que consomem, marca do cigarro que fumam, grau de escolaridade, etc. Além de amenos, seus dramas são praticamente os mesmos, e seguem de perto o fluxo biológico da vida, dentre os quais destaca-se o papel ocupado, por um lado, pelo casamento e pela morte. Disso decorre que, enquanto a rua conforma os hábitos na cidade modernizada, a casa o faz nessa pacata cidade suburbana, onde a individualidade das personagens é subsumida pelos laços comunitários que a envolvem, como a vizinhança e, principalmente, a família, o que pode ser notado pela recorrente utilização dos pronomes de tratamento "Seu" e "Dona".

Família essa que praticamente desconhece a rua como espaço de lazer moderno. O único divertimento público de Dona Quinota, por exemplo, empregada e mãe de três filhos, "Élcio, Élcia e Elcina, respectivamente quinze, quatorze e treze anos, o que atesta bem a força do marido e dá ideia o que seria depois de dez anos de casada, se depois de Elcina não tomasse as devidas precauções", era o carnaval, que brincava junto da família e onde gastava as economias do ano inteiro: "Não faz mal. Não fazia não. A vida era aquilo mesmo: três dias - falava; Mas pensava: por ano". O restante dos dias, era só trabalho:

> Não ia à cidade passear, as suas compras eram em regra feitas pelo marido, precisava que a fita fosse muito falada para ela se abalar até o cinema do bairro, onde cochilava a bom cochilar; contavam os domingos em que ia à missa, não fazia visitas, nem recebia.[13]

Assim, as personagens rebelianas vão vivendo a vida: sem choques, revoltas ou impulsos decisivos. E, no entanto, há aquelas que tentam romper com o seu mundo diminuto e ir além. Essas, a meu ver, são as mais fundamentais, pois demonstram bem a maneira com a qual Rebelo lida com a experiência urbana de seu tempo.

A jovem Clarete, moça suburbana, trabalhava em Botafogo numa Cia Telefônica. Saía cedo de casa todos os dias, pois tinha que chegar inapelavelmente às 8:30. Para isso, depois de descer extensa ladeira, apanhava o bonde e nele ia pensando nos namoricos que tivera e nas histórias românticas das fitas do cinema, sem se dar muita conta do que se passava ao seu redor, fossem olhares paqueradores ou mesmo a aproximação de seu destino: "Praia de Botafogo. Meu Deus!

---

11 Rebelo, *Contos Reunidos,* p. 339

12 Ibid., p. 57.

13 Ibid., p. 128.

Pendurou-se nervosamente na campainha, saltou e atravessou a rua sob o olhar perseguidor da rapaziada que ia no bonde".[14] De fato, Clarete sabia aproveitar os momentos de folga para passear na Zona Sul, mas ao fim e ao cabo sua cidade era o bonde, ou melhor, começava no bonde, pois para ele se preparava e em torno dele exercia sua sedução:

> Estudava poses até de esperar o bonde, virando e revirando a sombrinha. Cabelo sempre cortado pela última moda. Duas horas para o arranjo irrepreensível da toalete; não dava, do que ganhava, um tostão à mãe; gastava tudo em vestidos colantes que os seios pequeninos e duros furavam agressivamente, em chapéus e meias de seda, através das quais se desnudavam as suas pernas, irrequietas e sensuais.[15]

O ponto dos bondes, aliás, ocupa um lugar especial nesse imaginário de Rebelo, cujos narradores frequentemente observam-no como um lugar de interseção entre o ir e vir mais ou menos apressado das personagens na cidade que lhe eram conhecidas ou não: "É domingo. O homem, que espera o bonde para a cidade, já foi o meu padeiro"; "Aquele desconhecido é um imprudente saltando do bonde em movimento. Um segundo de incerteza e ele cairia sob as rodas velozes. Alguém choraria num outro canto da cidade ele nem pensa nisso".[16]

O que faz essas personagens deslocarem-se de um lugar para outro não é tanto a sua objetiva necessidade de ir e vir do trabalho, e sim a compreensão fragmentária que Rebelo tinha da cidade. O deslocamento cumpre assim, num outro registro, a função de recusar uma narrativa totalizante, substituída pela experiência urbana fragmentada que lhe é própria, como se cada história, aproximando-se mais da linguagem fotográfica do que da cinematográfica, representasse em si um possível recorte espaço-temporal da cidade a partir da perspectiva do seu autor.[17]

Com efeito, essa ideia de deslocamento não é apenas física. Há também um deslocamento mais fundamental, que passa pela tentativa de fazer parte de um outro mundo, de ascender socialmente. Esse é, em resumo, o drama de Jorge, protagonista de *Oscarina*, assim como o de José, em *Marafa*, e, sobretudo, de Leniza, em *A Estrela Sobe*. Em comum, todas essas personagens tentam, sem saber bem como, se aventurar num mundo do qual não fazem parte. Suburbanos, avançam na escala social sem obter sucesso, mas de tal maneira que não conseguem mais voltar ao seu lugar de origem. Ficam, assim, num entre-lugar, condenados a um desconfortável movimento sem alcançarem refúgio algum, como num pesadelo.

---

14 Ibid., p. 112

15 Ibid., p. 114.

16 Ibid., p. 65-70.

17 Néstor Garcia Canclini, *Imaginarios urbanos*, 4a ed., Buenos Aires, Eudeba, 2010.

Epílogo

A cidade de Rebelo escapa à qualquer legibilidade geométrica ou conceitual para insinuar-se como rastro de espaços, isto é, como um mapa de linhas apagadas, localizável apenas pelos resíduos, e não em percursos completos.[18] Por mais que eles forcem brechas, não há, no limite, uma saída concreta para seus labirintos particulares, mas apenas ranhuras no ramerrão de todo dia, sob o qual estão irremediavelmente submetidos os seus dramas. Por não alcançarem efetivamente um lugar próprio, seus limitados feitos aproximam-se da "tática" de Michel de Certeau, pois insinuam-se no lugar de um outro, sujeito do querer e poder que lhe é exterior, como a nação, a política ou a ciência, o que possibilita a Rebelo ficar a meio-tom dessas temáticas. Sendo a tática, por definição, a "arte do fraco", o que ela ganha está fadado a perder-se, posto que não é capaz de guardar nada para si. Por isso, dependem do tempo e têm de jogar a todo momento com os acontecimentos para transformá-los em "ocasiões" propícias.[19]

Apesar da empatia que lhes dispensa, as personagens de Rebelo são vistas de passagem, submetidas ao tempo e em suas táticas cotidianas, o que os afasta de um heroísmo singular e extraordinário ou antes os deixa próximos de um outro tipo de heroísmo, coletivo, embora não homogêneo, anunciado, ainda de acordo com Certeau, no romance *O homem sem qualidades*, de Robert Musil.[20] E Rebelo, numa de suas anotações d'*O Espelho Partido*, não nos desautoriza a pensar dessa forma:

> Há formas de heroísmo que não compreendo. Admiro, mas não compreendo, às vezes me irritam num jeito de meu pai. Que sabemos de nossas reações? que espelho nos põe nus? Será que a minha pusilanimidade se disfarça em pregas de inconsciente, mas calculada incompreensão?[21]

18 Michel de Certeau, *A Invenção do Cotidiano:1 artes de fazer*, 21a ed, Petrópolis: Vozes, 2014.

19 Ibid., p.47.

20 Ibid., 57.

21 Rebelo, *O Trapicheiro*. p. 35.

UNA RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE SANTIAGO DE CHILE A TRAVÉS DE LOS PRISIONEROS: UNA TRAVESÍA ICONOGRÁFICA, MUSICAL Y AUDIOVISUAL.

NAYIVE ANANÍAS GÓMEZ

Universidad Alberto Hurtado

nayive.ananias@gmail.com

RESUMEN: Como propone Vila (2014), una comprensión narrativa de las prácticas que portan y atribuyen significados incluye, también, manifestaciones performativas en las que no hay intercambio de palabras. Así, son importantes las prácticas vinculadas a la corporalidad y sus expresiones para comprender los fenómenos sociales, como la música.

Tanto la creación, la recepción y la escucha se realizan en un proceso dinámico de intercambio, articulación y elaboración de significados, que permite una apropiación plural de la música y la continua reconstrucción de sus sentidos, en distintas épocas y contextos.

Para ofrecer una lectura del Santiago de Chile de los '80, desde las imágenes y los sonidos, se examinarán las carátulas de *La voz de los '80* (1984) y *Pateando Piedras* (1986) de la banda Los Prisioneros. La segunda tapa contiene una fotografía captada en un vagón del metro Línea 2, que pasa por la comuna de San Miguel (asentamiento de clase media de la capital que, gracias a la gentrificación, se ha convertido en una "nueva Providencia" (Gordillo 2006; González 2006). Este tren subterráneo transita por sectores como el Barrio Franklin, la Gran Avenida y el Callejón Lo Ovalle. Los Prisioneros parecen reivindicar no sólo sus orígenes, sino que también la pertenencia a ese estrato social con el cual relacionamos el título del casete.

Además, se analizarán tres videoclips: "La voz de los '80", "Muevan las industrias" y "Maldito sudaca". Se abordará la intención del conjunto de recurrir a reconocibles imágenes de la metrópoli y a sonidos que generan memoria o que se conectan con las letras (Vernallis 2013). En dichas piezas audiovisuales se aprecian locaciones como la Torre Entel, la Panamericana, la Plaza Italia, una feria libre de Avenida Grecia, el parque de entretenciones Mampato, fábricas abandonadas y las torres de gas de Estación Central.

PALABRAS CLAVE: historia cultural, Los Prisioneros, Santiago de Chile en los '80

En su trabajo de 2014, "Narrative Identities and Popular Music. Linguistic discourses and social practices", Pablo Vila[1] muestra una mutación en el campo de las teorías sociológicas. Desde la década de 1980 la articulación de teorías en torno al fenómeno narrativo se releva como una alternativa a aquéllas que se construyen en función de determinantes estructurales o discursivas. Este nuevo grupo de marcos conceptuales surge de la consideración que la narración no es sólo un tipo de producción cultural (género literario), sino la manera en que los seres humanos nos construimos y, en especial, formamos nuestra identidad. Como señala López Cano, la narrativa se considera, además, como "una forma específica de discurso, un artefacto lingüístico, una categoría epistemológica, una estrategia cognitiva que da coherencia y un sentido particular a ciertos aspectos de la vida de las personas"[2].

Según Vila, esta ampliación de las teorías ofrece nuevas posibilidades en la manera de comprender la música popular y su relación con las identidades de los grupos que las producen y escuchan.

En particular, los nuevos enfoques narrativos se diferencian de las teorías previas, ya que se alejan del carácter homológico[3] que éstas poseían. Tal concepto, aplicado a la música popular, se refiere al supuesto que prácticas musicales (de producción y escucha) y la identidad social de algunos grupos tienden a "reflejarse". Es decir, se determinan de forma "automática", omitiendo el rol que los sujetos (individuales o colectivos) cumplen en esta relación, puesto que existen procesos de orden estructural que anteceden y exceden a los sujetos. El *habitus* (término acuñado por Pierre Bourdieu en 1977) es un ejemplo de este tipo de compresión homológica de la relación entre identidad social y las producciones culturales de los grupos[4].

Ante ello, las teorías narrativas ofrecen una mayor plasticidad para analizar estos fenómenos. A partir de la premisa que la identidad es una construcción narrativa, se dinamiza el proceso de su formación y evolución. Además, estas teorías amplían los modos en que la narrativa se construye, yendo más allá de aspectos lingüísticos, que fueron el foco de atención de teorías estructuralistas bajo el concepto de "discurso". Como propone Vila, una comprensión narrativa de las prácticas que portan y atribuyen significados incluye, también, manifestaciones performativas en las que no hay intercambio de palabras:

---

1 Pablo Vila, "Narrative Identities and Popular Music. Linguistic discourses and social practices", en Pablo Vila (ed.), *Music and Youth Culture in Latin America: Identity Construction Processes from New York to Buenos Aires*. Nueva York: Oxford University Press, 2014, pp. 17-80.

2 Vila, *op. cit.*, p. 18.

3 Vila, *op. cit.*

4 Judith Becker, "Exploring the habitus of listening: anthropological perspectives", en Patrik Juslin y John Sloboda (eds.), *Handbook of Music and Emotion: Theory, Research, Applications*. Oxford: Oxford University Press, 2010, pp. 127-157.

> "No tenemos que confundir 'lingüístico' con 'discursivo', si entendemos el discurso a la Laclau y Mouffe (1987) como aquellas prácticas lingüísticas y no lingüísticas que llevan y confieren un significado a un campo caracterizado por el juego de las relaciones de poder. Sin embargo, si extendemos la definición de discurso a todas las prácticas que llevan y confieren sentido, todas aquellas prácticas vinculadas a la performatividad (Butler) y a la performance (Goffman), con su clara base corporal, son discursos por derecho propio. Estos discursos tienen claras implicaciones identitarias sin necesidad de intercambiar palabras"[5].

De esta forma, empiezan a ser importantes todas aquellas prácticas vinculadas a la corporalidad y sus expresiones para comprender los fenómenos sociales, entre ellos, la música. Al respecto, DeNora formula una relación entre la música y las conductas (desde las cuales podemos pensar que también se construye identidad):

> "La música puede influir en cómo las personas componen sus cuerpos, cómo se comportan, cómo experimentan el paso del tiempo, cómo se sienten —en términos de energía y la emoción— sobre sí mismos, sobre los demás y sobre las situaciones. A este respecto, la música puede implicar y, en algunos casos, provocar modos de conducta asociados. Para estar bajo control, entonces, la banda sonora de la acción social es proporcionar un marco para la organización de la agencia social, un marco para la forma en que la gente percibe (consciente o inconscientemente) posibles vías de conducta. Esta percepción se convierte, a menudo, en la conducta *per se*"[6].

La reconstrucción de significados en la música

Una premisa de las teorías narrativas es que los significados y sentidos con los que se construyen las identidades no son estáticos ni unívocos, sino al contrario, son dinámicos y siempre tienen la posibilidad de ser redefinidos. Por ejemplo, la categoría mujer, como parte de la identidad social de un grupo de seres humanos, posible de ser integrada en las narrativas individuales ("soy mujer"), ha tenido sustanciales transformaciones en las últimas décadas en Occidente. Aunque también preserva múltiples posibilidades de actualización (ser mujer profesional en Santiago de Chile puede ser distinto que ser mujer temporera en una zona rural).

En el caso de la música podemos pensar en una idea similar: los significados en la música no están fijos ni predeterminados, sino que se van construyendo a través de un proceso de negociación o de "batalla de significados", a decir de Pekacz[7].

---

5 Vila, *op. cit.*, p. 18.

6 Tia DeNora, *Music in everyday life*, Nueva York: Cambridge University Press, 2000, p. 17.

7 Jolanta Pekacz, "Memory, History and Meaning: Musical Biography and its Discontents", en *Journal of*

Nunca hay una escucha neutra, no mediada, y una obra con sentido cerrado en sí misma. Desde esta postura, tanto la creación, la recepción y la escucha se realizan en un proceso dinámico de intercambio, articulación, conflicto y construcción de significados, que permite una apropiación plural de la música y la continua reconstrucción de sus sentidos, en distintas épocas y contextos.

Para ilustrar esta característica dinámica que adquiere el fenómeno musical desde esta perspectiva de los significados que proponen las teorías de vertiente narrativa, analizaremos parte del repertorio de la banda nacional Los Prisioneros, conformada por Jorge González (voz y bajo), Claudio Narea (guitarra) y Miguel Tapia (batería).

"La voz de los '80" (1984) interpela a un grupo social en un contexto específico. Esta canción se dirige a jóvenes de principios de esa década, chilenos que han crecido en dictadura y que toman distancia de la generación precedente y de su manera de actuar para transformar la sociedad. Si se quiere, este llamado podría ampliarse a otros jóvenes latinoamericanos, cuyos países atravesaban situaciones sociopolíticas parecidas. Una teoría homológica restringiría este tema a ese grupo en particular, ya que, como expone Vila, "el punto de partida de este enfoque es que, de alguna manera, la música refleja o representa a grupos particulares o a tipos de personas"[8].

Sin embargo, "La voz de los '80" se mantiene vigente, pues no sólo calza con los jóvenes chilenos de esa década, sino que también es resignificada por otros en la actualidad. Más allá de las palabras concretas de la canción, su sentido es polisémico, expresando ideas y sensaciones que escapan a la determinación. El *hook* en el estribillo *ya viene la fuerza* o frases como *seremos fuerza / seremos cambio* son lemas que puede tomar una persona de cualquier generación en un contexto muy diverso. Quienes se sientan partícipes de una vanguardia o una resistencia (política, estética o religiosa) se pueden apropiar —con agencia— de esta canción y resignificarla para que se integre a su relato identitario, a su narración como colectivo.

Cuando se habla de significados existe mayor flexibilidad para comprender los cambios de esta naturaleza en la música. Permite entender por qué hoy "La voz de los '80" sigue siendo un tema con el cual es posible identificarse. Para hacerlo debemos entender por esta acepción no un calce pasivo con un significado único y determinado para la canción (en la que uno se ve reflejado), sino un proceso activo de dotación de sentido, donde ésta se incorpora junto a otros elementos de la narrativa identitaria individual o colectiva, de manera que sea coherente con ella y la enriquezca.

Las imágenes que acompañan las carátulas de los discos también ofrecen ricos significados para las audiencias. En el caso de Los Prisioneros, en la tapa blanco y negro de *La voz de los '80* (1984) apreciamos locaciones populares como La Vega Central, Chucre Manzur y Patronato. Ahí, el conjunto —que cubre un cartel de fiambrería— luce sus instrumentos (guitarra, bajo y tambor de batería) y viste jeans, chalecos con cuello en V y zapatillas North Star.

Musicological Research, *23*, 2004, pp. 39-80.

8 Vila, *op. cit.*, p. 19.

Claudio Narea, en 2009, aseguró: "Era la ropa que teníamos, no había otra intención. De algún modo se vio como rebelde porque no usábamos la ropa de moda, les hacíamos la cruz a los pantalones amasados"[9].

En tanto, *Pateando Piedras* (1986) contiene una imagen captada en un vagón del metro Línea 2, que pasa por la comuna de San Miguel. Este tren subterráneo transita por sectores de clase media baja de Santiago, como el Barrio Franklin, la Gran Avenida y el Callejón Lo Ovalle. Los Prisioneros, aquí, parecen reivindicar no sólo sus orígenes, sino que también la pertenencia a ese grupo social con el cual relacionamos el título de este álbum: jóvenes sin oportunidades laborales o académicas y trabajadores de baja calificación.

Cabe destacar que aquella apelación a San Miguel no es casual, entendiendo que a mediados de la década de 1980 la comuna comenzó a segmentar su extenso territorio. Como explican Gordillo, Mella, Moreno y González:

> "Se dividió San Miguel para crear, por el lado poniente, al otro lado de la Panamericana […] la actual comuna de Pedro Aguirre Cerda; y por el lado oriente la comuna de San Joaquín, cuyo límite con San Miguel es la avenida Santa Rosa. Los dos territorios desprendidos heredaron parte del componente popular de la identidad sanmiguelina. De este modo, San Miguel, sede de asentamientos de clase media creados y ocupados a partir de los años treinta, se ha convertido en una comuna isla, rodeada de otras comunas habitadas mayoritariamente por sectores populares. Fundamental en la historia de San Miguel es el surgimiento de una clase media cuya movilidad social le permitió asentarse en los barrios residenciales de la comuna"[10].

Probablemente, la concepción de Los Prisioneros sobre San Miguel se disipó con el advenimiento del segundo milenio. Como describen los autores antes mencionados, a raíz del proceso de gentrificación, el otrora sector de herederos del proletariado se convirtió en una comuna "que se desliga de su pasado 'poblacional' y emerge como estandarte de un nuevo estilo de vida urbano, la 'nueva Providencia'"[11].

Como hemos observado, ciertos lugares, monumentos e infraestructuras se conectan con sensaciones, emociones y recuerdos que funcionan para diferentes comunidades. Aquello puede relacionarse con una vivencia individual o colectiva, real o imaginada. Un parque, un edificio, un bosque de araucarias o la cordillera se asocian a clases sociales, grupos étnicos o remiten a

---

9 Disponible en http://www.lun.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=2009-09-24&PaginaId=4&bodyid=0 [Fecha de consulta: mayo de 2015].

10 David Gordillo, Alejandra Mella, Marcela Moreno y Paula González, "Referentes de la memoria y construcción de identidad en la comuna de San Miguel", en *Proposiciones*, *35*, Santiago de Chile: Ediciones Sur, 2006, p. 167.

11 Gordillo, *op. cit.*, p. 176.

experiencias de generaciones, aunque siempre son posibles de resignificar. La música popular suele generar vínculos con espacios y memorias[12].

Los videoclips ofrecen experiencias narrativas similares, pues permiten generar o reforzar lazos entre música, letra y locaciones. Esto se refleja, especialmente, en los trabajos audiovisuales de Los Prisioneros. Por ejemplo, en la introducción de "La voz de los '80" (dirigido por Yerko Yankovic), cuando sólo se escucha la batería, aparecen planos panorámicos de lugares de Santiago: blocks (tal vez de San Miguel), la Torre Entel, la Panamericana, ventiladores en un techo, una calle y, de nuevo, la Torre Entel. Cuando comienzan los acordes de guitarra se aprecia, en un ángulo cenital, la Panamericana con autos y micros de la época. La imagen se extiende hasta que canta Jorge González. Cabe resaltar que tal avenida traza una división entre el poniente y el oriente de la capital. En el estribillo (*ya viene la fuerza / la voz de los '80*), el trío toca sus instrumentos (guitarra eléctrica y un tambor de batería) afuera de una fábrica, con estanques y cañerías.

Cuando el vocalista interpreta *en los '80 tu rol es estelar* se distingue una imagen de feria libre, con un hombre llevando zapallos en una carreta. En *tienes la fuerza*, uno trota en un parque (como el Forestal) y en *eres actor principal*, otro saca cebollas. Estas escenas marcan contrastes entre las clases sociales que cohabitan en Santiago de Chile.

Desde *escucha el murmullo* y hasta *qué alegría más triste y falsa*, González, con micrófono en mano, canta en un sector que podría ser Plaza Italia. Por lo general, esta locación se emplea para fraccionar la capital en dos polos simbólicos: el acomodado ("de Plaza Italia para arriba") y el más vulnerable ("de Plaza Italia para abajo"). Luego, aparecen los integrantes con sus instrumentos en el Puente del Arzobispo, que cruza el Río Mapocho (atravesando comunas periféricas, como Pudahuel, Cerro Navia y Quinta Normal).

Asimismo, en "Muevan las industrias" (dirigido por Daniel de la Vega) las imágenes calzan perfecto con la letra. Como indicó Jorge González a la revista *Súper Rock*, en 1987, esta pieza "es algo más o menos literal, que intenta mostrar en buena forma lo que es la canción. Las grabaciones las hicimos en una fábrica abandonada del barrio Franklin y en una industria textil en funcionamiento"[13]. De este modo, en *Están paradas esperando a las manos que decidan hacer andar / La neblina las rodea y las oxida y ya piensan en petrificar* se observa un plano panorámico de la fábrica Santiago S.A. (que después se fragmenta en cuatro cuadros), un hombre que mira fijo a la cámara y levanta una caja de tomates, torres de alta tensión, el interior de una industria y un tractor que pavimenta. En el gancho *Las industrias, muevan las industrias / Las industrias, muevan las industrias* se repite aquella secuencia.

Más adelante, en *Las industrias (que no vuelvan más), muevan las industrias* González, Narea y Tapia operan maquinarias pesadas, vestidos con overoles azules, mientras se yuxtaponen imágenes de

12 Carol Vernallis, *Unruly Media. YouTube, Music Video, and the New Digital Cinema*, Nueva York: Oxford University Press, 2013.

13 *Súper Rock*, 2-23/03/87: 11

archivo en blanco y negro de fábricas humeando. En el puente del sintetizador se ven un partido de fútbol de barrio, una industria (tal vez una termoeléctrica) y una máquina de producción en serie. En el segundo puente se distinguen unos niños en el techo de una casa modesta, personas haciendo una fila para hablar por teléfono público (al parecer, en el centro de Santiago) y las torres de gas ubicadas en la comuna de Estación Central, emblema de la zona surponiente de la metrópoli.

Esta canción, compuesta tras la crisis económica de 1982, revela la incertidumbre de miles de obreros desempleados. Quizás, muchos de ellos se convirtieron en un momento en entes robotizados, tal como plantea la película de Charles Chaplin *Tiempos modernos*. Las imágenes del videoclip refuerzan, entonces, la centralidad del trabajo en la vida urbana y sus dinámicas, como la alienación o la precarización. Este caso no sólo es aplicable a Chile (como reminiscencia histórica de lo ocurrido a inicios de los '80), sino que también a cualquier otra ciudad (semi) industrializada que comparte ese ethos urbano.

Por otro lado, al inicio de "Maldito sudaca" (dirigido por Cristián Galaz) se distingue una calle con una pequeña pared conformada por cubos con la carátula del disco *Beatles for sale* de The Beatles, un tarro de basura con papel de periódicos (que remite a la canción "La cultura de la basura"), un afiche de la primera etapa de Los Prisioneros pegado en un poste y varias cajas en la vereda.

Desde *Maldito sudaca, maldito latino* y hasta *No pongas tus dedos en mi car*, González, Narea y Tapia (vestidos de negro, al estilo rockabilly) se sitúan en algunas esquinas de un barrio popular que parece ser Franklin o Patronato y caminan por lugares sucios. Después, se encuentran en el parque de entretenciones Mampato. En *vil ecuatoriano, cochino latino, vil ecuatoriano* y *no saludes a mi mujer*, la cámara enfoca "de reojo" a un vendedor de algodones de azúcar, quien es moreno y posee rasgos indígenas.

Al final del puente (*la la la*) la locación cambia: ahora la banda se ubica en una feria libre de Avenida Grecia (sector residencial de clase media). Allí se observan comerciantes, dueñas de casa, jóvenes y niños. Luego que González reventara un tomate con la mano en *en mi corazón hay un revólver*, los transeúntes saltan al compás de la canción. Entremedio hay otro puente, en el que Narea toca la guitarra en las tres locaciones mencionadas. Después, los integrantes caminan por la calle descrita al comienzo, pateando, entre risas, cajas y neumáticos.

En *Maldito sudaca, maldito colombiano / maldito latino, maldito paraguayo*, nuevamente la cámara se centra en un hombre moreno. Esa imagen se contradice con la de un ejecutivo de terno y corbata subiendo a su auto rojo, quien se molesta con Los Prisioneros porque colocaron una radio en el capó (esto coincide con *maldito sudaca, maldito latino*).

Este videoclip, que refuerza la idea de la discriminación racial y cultural, muestra la segregación social que parece pertenecer al ethos urbano, tal como la industrialización y la alienación.

Las canciones pop, generalmente, son consideradas como "vehículos de reminiscencia"[14]. El autor sostiene que la música pop grabada también podría generar "un marco cognitivo a través del cual los significados construidos en conjunto se transponen a la memoria individual, resultando en un mezcla intrincada de recuerdo e imaginación, de recuerdos entremezclados con extrapolaciones y mitos"[15].

Mediante la fusión de sonidos, música, letra e imágenes, el videoclip posibilita un "diálogo emocional"[16] entre artistas y audiencias. Por eso, no es de extrañar que en una secuencia la cámara registre locaciones, rostros u objetos para aludir a clases sociales, grupos etarios o minorías sexuales. Aquí hemos atestiguado cómo esta obra audiovisual de Los Prisioneros —cargada de simbolismos locales— permite que el espectador rememore, se identifique y asocie con generaciones, lugares y acontecimientos. Este proceso es parte de una continua dialéctica entre los sujetos y los significados que propone la música, entendida, en un sentido amplio, como sonido, performance, letra e imágenes asociadas. Como sugiere Middleton:

> "No elegimos nuestros gustos musicales libremente; ni éstos reflejan nuestra 'experiencia' de ninguna manera. La participación de los sujetos en los placeres musicales particulares tiene que ser construida; de hecho, tal construcción es parte de la producción de subjetividad. En este proceso, los sujetos —sin embargo, desorientados— tienen un papel que desempeñar (de reconocimiento, acuerdo, rechazo, comparación, modificación); pero es una articulación, no un simplista rol creativo o receptivo. Los sujetos participan en una 'dialéctica interpelativa'"[17].

14 José van Dijck, "Remembering Songs through Telling Stories: Pop Music as a Resource for Memory", en Karin Bijsterveld y José van Dijck (eds.), *Sound Souvenirs. Audio Technologies, Memory and Cultural Practices*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2009.

15 Van Dijck, *op. cit.*, p. 110.

16 Vernallis, *op. cit.*

17 Vila, *op. cit.*, p. 27.

HABITAR LA FORMALIDAD: LA EXPERIENCIA DE LOS REASENTADOS POR OLA INVERNAL, RESIDENTES EN EL MACROPROYECTO CIUDAD VERDE EN SOACHA, COLOMBIA (2011-2015).

JULIÁN ALBERTO CAICEDO MEDINA / MARTHA EUGENIA CHÁVEZ GONZÁLEZ / MARÍA MERCEDES DI VIRGILIO

Universidad de Colima / Universidad de Buenos Aires

jacaiced@gmail.com / mchavezg@ucol.mx / mercedes.divirgilio@gmail.com

RESUMEN: Habitar la ciudad es un proceso social, en el cual las relaciones de estructuración socio espacial están definidas entre lo formal y lo informal como categorías explicativas del proceso que los individuos siguen para asentarse. En ese proceso, en sus dos vertientes, hay una construcción del hábitat, relacionando los valores socio culturales, políticos y económicos del individuo con los elementos de su entorno, cargándolos de significados e incorporándolos en la construcción de una comunidad. La perspectiva que orienta la observación y la interpretación de las narrativas, recogen como marco explicativo los postulados del derecho a la ciudad de Lefebvre[1,2] y Harvey[3,4].

La exploración de las narrativas permite la recuperación y documentación de la experiencia de habitar de la población reasentada por desastres naturales en macro proyectos de interés social nacional -MISN- promovidos por desarrolladores privados en el marco de la política de vivienda social en el año 2011. La ponencia recoge relatos de la población reasentada por la ola invernal, residente en el macroproyecto Ciudad Verde en Soacha, Colombia, revelando los cambios en la condición de habitar en las nuevas tipologías de la vivienda, las prácticas de apropiación del espacio urbano, la manera de relacionarse con la comunidad y la ciudad, la percepción de las relaciones sociales cotidianas con los antiguos y nuevos vecinos y los nuevos significados sobre su forma de habitar, entre otras prácticas propias de asentarse.

PALABRAS CLAVE: Derecho a la vivienda digna, derecho a la ciudad, calidad de vida, reasentamiento, subsidios en especie.

---

1 Henri Lefebvre, *Espacio y Política: El Derecho a La Ciudad II, Historia, Ciencia, Sociedad. Serie Universitaria* (Barcelona: Península, 1976).

2 Henri Lefebvre, *El Derecho a La Ciudad*, 4. Ed. (1e (Barcelona: Editorial Península, 1978).

3 David Harvey, *Urbanismo y Desigualdad Social* (Madrid: Siglo XXI, 1977).

4 David Harvey, 'El Derecho a La Ciudad', *New Left Review*, 2008, 23–39 <http://doi.org/10.1353/lag.2007.0001>.

El marco del derecho a la ciudad y a la vivienda digna

El derecho a la ciudad, entendido éste como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sostenibilidad, democracia, equidad y justicia social,[5] indica que el derecho a la vivienda es parte fundamental de éste, representando la posibilidad de socialización y el soporte físico espacial como la manera de relacionarse y acceder a los servicios urbanos, sustentando las necesidades de alojamiento.

El espacio de la ciudad, tanto física como socialmente, es el lugar donde se aseguran la distribución y disfrute equitativo, universal, justo, democrático y sostenible de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades que se ofrecen en él.[6] Sin embargo, la comprensión del derecho a la ciudad y, por ende la de la vivienda, está ligada a la forma de su gestión y producción, en el sentido de no generar exclusión y permitir la participación en la gobernanza de la ciudad y el acceso a la vivienda.

La vivienda (casa y entorno) involucran estas mismas posibilidades como soporte y demanda de alojamiento de los ciudadanos para satisfacer las necesidades de bienestar social. Los atributos que definen el derecho a la vivienda se relacionan con la definición de las características físicas que soportan la estructura social referida a la condición de habitar plenamente como ciudadano sujeto de derechos, en concordancia con lo propuesto por Lefebvre[7] referido a la comprensión del derecho a la ciudad como demanda de pertenencia a ella, y como posibilidad de auto transformación individual y colectiva como lo expresa Harvey.[8, 9]

El derecho a la vivienda[10] no está limitado a la propiedad, sino que tiene implicaciones más significativas con relación a las potencialidades de desarrollo y el goce de derechos individuales y colectivos. Por lo tanto, el derecho a una vivienda adecuada ha de ser entendido como una puerta de entrada a otros derechos, como una condición que tiene que cumplirse con el fin de garantizar el ejercicio de pertenencia en todos sus aspectos.[11] Anotando que éste debería ser

---

5 Anna Sánchez, 'Del Derecho a La Vivienda Al Derecho a La Ciudad', S/d. Observatori DESC, 2005, 8.

6 Bo Bengtsson, 'Housing as a Social Right: Implications for Welfare State Theory.', *Scandinavian Political Studies*, 24.4 (2001), 255 <http://doi.org/10.1111/1467-9477.00056>.

7 Lefebvre, El Derecho a La Ciudad.

8 David Harvey, Espacios Del Capital: Hacia Una Georafiía Crítica (Madrid: Akal, 2007).

9 David Harvey, Ciudades Rebeldes: Del Derecho de La Ciudad a La Revolución Urbana, 1era. Ed. (Madrid: Ediciones Akal, 2012).

10 Su carácter universal el derecho de todos sin distinción de raza, género, sexualidad, religión, etnia, edad, nacionalidad o cualquier otra característica cultural.

11 Raquel Rolnik, 'Place, Inhabitance and Citizenship : The Right to Housing and the Right to the City in the Contemporary Urban World', *International Journal of Housing Policy*, 14.3 (2014), 37–41 <http://doi.org/10.1080/14616718.2014.936178>.

interpretado en su sentido más amplio como derecho a vivir en la "seguridad y dignidad", y no reducirse únicamente a la "vivienda adecuada", puesto que está inextricablemente ligado a otros derechos humanos fundamentales, entre los que se destacan el derecho al ambiente sano, a la libertad, al trabajo, a la cultura y a la identidad,[12] entre otros.

En consideración de lo anterior, la definición de la vivienda digna en el marco del derecho a la ciudad debe establecer condiciones y atributos que garanticen el cumplimento de los derechos conexos que se han indicado previamente, reconociendo procesos sociales, económicos y culturales de la vida cotidiana, generando así condiciones de dignidad, entendida como el avance acorde a las situaciones socioculturales del individuo en un espacio social y físico libre de restricciones al desarrollo humano individual y colectivo frente a limitaciones o amenazas físicas, ambientales, socioeconómicas y políticas.

Los atributos que posibilitan lo anterior se refieren a las relaciones entre los componentes de la casa propiamente y las relaciones de ésta y su entorno, involucrando así en su análisis a la ciudad por ser ésta, de manera particular en la sociedad contemporánea, el referente físico-espacial del hábitat residencial como acceso a los servicios (salud, educación, trabajo y cultura) que determinan las condiciones de desarrollo y calidad de vida, tanto individual y colectivo, para los habitantes de la ciudad.[13,14]

> "las condiciones de habilitación y provisión de servicios básicos, la urbanización en áreas libres de riesgos, amenazas y contaminación; buena localización y accesibilidad a servicios y equipamientos urbanos necesarios para satisfacer el desarrollo de sus actividades cotidianas, y los beneficios de las condiciones físico espaciales y sociales en el estado de salud y en la promoción de hábitos saludables en el hábitat residencial saludable y adecuado para la población potenciando procesos de desarrollo humano y socioeconómico."[15]

La relación del entorno físico es determinante de los procesos sociales, en especial la formación de ciudadanía y capital social, gracias a los vínculos definidos por las condiciones de proximidad

---

12 John Gledhill, 'El Derecho a Una Vivienda', *Revista de Antropología Social*, 19.1 (2010), 103–29.

13 Edward W. Soja, 'The City and Spatial Justice', *Justice Spatiale | Spatial Justice*, 2009, 1–5.

14 Alfredo Rodríguez and Ana Sugranyes, 'Vivienda Privada de Ciudad', *Revista de Ingeniería*, 2011, 100–107 <http://ojsrevistaing.uniandes.edu.co/ojs/index.php/revista/article/view/154> [accessed 5 September 2014].

15 Ceballos Ramos, Olga Lucía, Amelia Fernández, Milena Rincón, Julián Alberto Caicedo Medina, Román Vega, Jorge Martínez, and others, *Relación Entre Las Condiciones de Habitabilidad Y El Estado de Salud de La Población Colombiana. Una Propuesta Metodológica Para Su Análisis (Investigación Inédita)* (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana y Colciencias, 2011)

en los entornos cercanos y remotos de la vivienda.[16] Las necesidades para habitar la vivienda evidencian las limitaciones para definirla.

El contexto y el universo de estudio

El macroproyecto de vivienda de interés nacional de Ciudad Verde está localizado en el municipio de Soacha, Cundinamarca, limita con la localidad de Bosa al sur Bogotá, D. C., Colombia. El macroproyecto inició su ejecución en 2007, consta de 328 hectáreas en donde se construirán 49.500 viviendas (viviendas de interés social -VIS- y viviendas de interés prioritario -VIP-),[17] para albergar a casi 200.000 personas (ver Gráfico 1**¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**). Las características de la urbanización de Ciudad Verde consideran 9 Kms de ciclorutas, redes subterráneas de electricidad y comunicaciones, estación de bombeo de aguas lluvias, amplias vías de acceso, 57 hectáreas de parques y zonas verdes, y prevé el suelo para la construcción de servicios dotacionales, como colegios públicos y privados, servicios de atención a la primera infancia y rehabilitación, la sede de una universidad privada, un hospital privado de tercer nivel y 4 centros comerciales, entre otros servicios.[18]

Dentro del macroproyecto se encuentran los conjuntos cerrados Acanto I y Acanto II, con torres de apartamentos, destinados a reasentar a familias afectadas por la ola invernal 2009-2010 que perdieron sus viviendas en Soacha y Bogotá. El Gobierno Nacional, la alcaldía de Soacha y la Gobernación de Cundinamarca contribuyeron con 768 cupos por un valor de $13.390 millones de pesos para reasentar a los hogares afectados, que se localizaban en barrios abiertos de origen informal. Estos conjuntos se ubican en la zona oriental y colindan con la localidad de Bosa (Bogotá) y la laguna de pondaje de aguas lluvias.

16 Edward L. Glaeser and Bruce Sacerdote, 'The Social Consequences of Housing', *Journal of Housing Economics*, 9.1–2 (2000), 1–23 <http://doi.org/10.1006/jhec.2000.0262>."given" : "Bruce", "non-dropping-particle" : "", "parse-names" : false, "suffix" : "" }], "container-title" : "Journal of Housing Economics", "id" : "ITEM-1", "issue" : "1-2", "issued" : { "date-parts" : [["2000", "3"]] }, "page" : "1-23", "title" : "The Social Consequences of Housing", "type" : "article-journal", "volume" : "9" }, "uris" : ["http://www.mendeley.com/documents/?uuid=7bb0dbcb-988e-4365-a6de-6daef6c9c2f6"] }], "mendeley" : { "formattedCitation" : "Edward L. Glaeser and Bruce Sacerdote, \u2018The Social Consequences of Housing\u2019, Journal of Housing Economics, 9.1\u20132 (2000

17 VIS, vivienda de un valor hasta 135 salarios mínimos legales mensual, VIP vivienda social de hasta 70 SMLM. El monto del SMLM para el año 2016 asciende a $689.454 pesos colombianos equivalentes a $ 232.68 dólares estadounidenses

18 Amarilo S.A., 'Cartilla Ciudad Verde' (Bogotá, 2014), p. 11 <http://www.amarilo.com.co/assets/Cartilla-ciudadverde-espanol.pdf> [accessed 20 November 2015].

La perspectiva sobre la condición de habitar de los pobladores reasentados en Acanto I y II sobre el derecho a la vivienda digna

Gastos soportables

> …A nosotros nos reconocieron, lo primero porque nosotros habíamos pagado un impuesto y eso nos acreditaba que nosotros aportábamos al municipio y por eso nos tuvieron en cuenta, más que todo. Igual allá nosotros teníamos, pero no había escritura ni nada, pero entonces a nosotros nos pidieron certificado para ver si nosotros pagábamos (C-54. Vendedora de minutos, propietaria de vivienda).

La capacidad de ahorro de los hogares, en este caso está estrechamente ligado a la cantidad de miembros económicamente productivos en cada hogar y su vinculación laboral, la valoración socioeconómica de su situación de pobreza y vulnerabilidad. Entre los gastos regulares que primero las familias dejan de realizar están la administración, la recreación y el vestuario, y entre los que presentan recortes están la alimentación, el consumo de los principales servicios públicos (teléfono, televisión por cable, internet y el transporte). Los servicios, como la electricidad, el gas y el acueducto, tienden a ser los más cuidados en cuanto a su regularidad del servicio.

La limitación de los ingresos percibidos por las familias restringe las posibilidades de adecuaciones y mantenimiento de las viviendas, las cuales se encuentran en diferentes estadios de transformación desde las que mantienen el mismo estado con el que fueron entregadas (en obra gris, un baño con terminaciones básicas de áreas húmedas, equipamiento sanitario y puerta, cocina con mesón y protección de áreas húmedas); en algún estadio intermedio con mejoras en cocina, baños, pisos y acabados en muros, hasta totalmente terminadas con acabados similares a los de los apartamentos de las salas de ventas.

Disponibilidad de servicios

La disponibilidad de servicios públicos y urbanos es uno de los atractivos de la vivienda formal en el macroproyecto. Sin embargo, la estratificación socioeconómica utilizada, para distribuir subsidios en la tarifa de éstos, se convierte en un desafío al bienestar que dichos servicios ofrecen a las familias. Así es que la tarifa del estrato 3 de Soacha es significativamente superior a la misma en la jurisdicción de Bogotá.

Los residentes reconocen que la oferta de servicios urbanos es mejor en el macroproyecto y confirman que éste ofrece mejores condiciones a los diferentes grupos etarios. Sin embargo, este nuevo hábitat residencial trae consigo la formalización de gastos regulares y periódicos de los servicios públicos e introduce otros según la tipología de la vivienda, que tienen un costo para su acceso y mantenimiento**.** De otro lado, el abastecimiento en negocios formales también representa un aumento en el costo de los alimentos y evidencia la limitación de la oferta de estos productos. Sin embargo, esta situación es atendida por las ventas informales localizadas en el espacio público.

> Obvio, aquí (en Ciudad Verde) es mejor. Porque muchas personas que nosotros conocemos en el barrio que vinieron para acá. ¿Qué pasaba? Que ellos tenían casas de dos o tres a cuatro pisos y ellos vivían de sus arriendos para que de un día para otro les dijeran hay que desocupar acá, entonces ellos vivían económicamente de sus arriendos, aquí no se puede hacer eso. No hay como arrendar no hay como decir arriendo y cojo algo. ¡No se puede! (C-54. Vendedora de minutos, propietaria de vivienda).

Los cambios de localización de la vivienda, de un asentamiento informal autogestionado a uno formal, confirman diferentes formas de desarrollo y condiciones de subsistencia económica. La posibilidad de obtener renta de la propiedad es una alternativa de la flexibilidad que permiten los primeros. Esta situación no puede replicarse en los desarrollos formales que tienen una mayor rigidez y no permite la generación de más espacio que el recibido.

> La diferencia de aquí son los servicios. A lo cual allá pagábamos muy poco, aquí toca administración y más gastos. Claro, porque allá (donde vivía antes) por lo menos el agua era más barata. Por ejemplo, el agua, acá pagamos $50.000 pesos, pero allá pagábamos menos, los servicios eran más económicos. Aquí el agua es más costosita que donde estábamos, la administración, que no contaba con eso, así sucesivamente… (JL-58. Cuidador de carros, propietario de vivienda).

El tránsito de la informalidad a la formalidad habitacional no se manifiesta únicamente con las mejoras físicas del hábitat residencial, sino que implican la adopción de hábitos, consensos y costos económicos que se deben aceptar por dicha mejora, como el pago de servicios públicos, la cuota de administración, entre otras; que si bien brindan derechos también demandan deberes.

Asequibilidad económica

Los apartados anteriores ponen en evidencia la importancia de la vinculación a una actividad laboral para percibir un ingreso. En este sentido, se debe reconocer la vulnerabilidad que tienen los hogares ante la pérdida de su fuente de ingreso sea formal o informal.

Dentro de este grupo se pueden identificar algunas familias reasentadas que desarrollan actividades por su cuenta, como trabajos de mecánica automotriz, venta de comidas ambulantes y ventas de cigarrillos y dulces, entre otras actividades informales con un ingreso variable. Además, en este grupo se destacan hogares conformados por adultos mayores, con dificultades en su estado de salud que les impide realizar su actividad económica permanentemente, afectando su bienestar al no poder cumplir con las responsabilidades económicas para estar al día con los pagos de servicios públicos y las demás necesidades cotidianas.

Las familias entrevistadas reconocen el alto costo que les representa el mantenimiento de la conexión a los servicios públicos, sin contar con la cobertura de otras necesidades cotidianas como alimentación y transporte de cada uno de los miembros del hogar, por solo mencionar

algunas. La posibilidad de mantener una fuente de ingresos constante para los miembros de las familias que aportan al mantenimiento de la vivienda, les permite la adecuación de las viviendas a estados similares a los apartamentos de la sala de ventas.

Seguridad de la tenencia

> Llegamos acá por una reubicación de ola invernal, por eso nos trajeron acá. Nos dieron el subsidio de arriendo y un subsidio que daban por el lote. Dos subsidios más: uno por Caja compensación y el otro fue del municipio. No nos tocó pagar la vivienda (JL-58. Cuidador de carros, propietario de vivienda).

La transición desde la posesión de una vivienda a la propiedad implica un ascenso en su condición económica, la apertura a nuevas posibilidades financieras a través de las garantías que puede ofrecer la propiedad, pero también implica una serie de nuevas responsabilidades para mantener la vivienda y evitar su pérdida o el corte de servicios públicos.

> Pues que en algún momento seremos estrato tres y nos tocaría pagar… porque en algún momento nos va a tocar pagar acá. Tenemos que ser conscientes que algún día podemos ser estrato tres y uno se asusta. … nos tocará trabajar sin quitar nada a nadie para poder pagar acá. Trabajar en lo que salga. Mirar a ver qué se hace para sostener la casa. Así toque vender helados o dulces afuera, pero toca sostener esto algún día. Desde que Dios nos tenga con salud (C-54. Vendedora de minutos, propietaria de vivienda).

La mantención de acceso a los servicios públicos y gastos de administración es una preocupación generalizada entre los residentes, propietarios y arrendatarios, que afecta su bienestar y les impone una preocupación para conservar su fuente de ingresos. Para la población reasentada esta situación es más intensa, ya que cuentan en su mayoría con trabajos informales y precarios, y están considerados en estrato 1 para los subsidios de servicios públicos y serán reclasificados al estrato 3, como el resto propietarios y residentes de Ciudad Verde. Cabe reconocer que, el mantenimiento al día con las cuotas es una prioridad reconocida como parte del acceso al bienestar que les ofrece su vivienda, el conjunto y la ciudadela.

> …Hoy en día la necesidad más grande es el empleo, es como corriente en todas partes. Hay harto, harto desempleo… Lo más árido de aquí, es eso el desempleo. La mayor parte de aquí de la gente trabaja en construcción y en vigilancia. Es el trabajo más común de acá y está duro para ellos. Ayer hubo unas convocatorias y fue muchísima gente de acá, lo hicieron allá en Miraflores Yo le pongo alrededor de unas 100 personas sin empleo y estamos hablando de más o menos unos 348 apartamentos en este conjunto. (I-64. Mecánico, Propietario de vivienda)

Adecuación cultural

Las viviendas en Ciudad Verde son entregadas en obra gris en su interior, muros estructurales en materiales y redes a la vista, baño con acabados básicos, muebles fijos y recubrimiento cerámico en el área de la ducha, el segundo baño solo con los puntos hidráulicos y sanitarios, cocina con acabados básicos en mesón y recubrimiento cerámico en la salpicadera y habitaciones con muros en material a la vista y piso en afinado.

Las viviendas son entregadas con lo mínimo, en el caso de los hombres cabeza de familia, y sin pareja, las prioridades para la transformación de la vivienda se orientan-al bienestar personal, recociendo el interés de mejorar su espacio privado y dejar para lo último otros con mayor impacto en la definición y goce de la calidad de vida de la familia como la cocina y el baño.

Por otro lado, las valoraciones físico-espaciales de las familias para determinar el grado de pobreza y ponderar la asistencia pública se convierten en una limitación a las mejoras físicas de la vivienda, ya que las familias consideran que hacer una modificación, los clasifican con mejores condiciones socio económicas y los excluye de recibir los subsidios en salud, educación y bienestar que antes tenían.

> Nosotros, vivimos cinco acá. El apartamento tiene tres cuartos, un baño, una cocina, una sala y un comedor. En la pieza grande duerme mi hijo, mi nuera y mi nieta chiquita. En el otro yo; y en otro cuarto pequeño mi nieto con una bebé de 17 meses. Está bebecita. Entonces la niña duerme en el cuarto de ellos. Nosotros llevamos tres años viviendo acá y mi hijo trabaja y echó la baldosa del apartamento, le metimos dos puertas a los cuartos, así como ve. En mi caso me gustaría si me llegara una ayuda arreglaría la cocina, arreglaría mi baño, arreglaría mis paredes y arreglaría la puerta del otro cuarto (C-54. Vendedora de minutos, propietaria de vivienda).

Para otras familias con presencia de mujeres, como esposas y madres, hay mayor conciencia de transformar los espacios de la cocina y el baño como proyectos urgentes según se tengan los recursos necesarios o se reciba alguna ayuda. Cabe reconocer que se han resuelto aspectos como la dotación de puertas en las habitaciones para independizar y lograr mayor privacidad.

> En lo personal, en lo mío porque yo trabajaba y yo dependo de mi trabajo, de ahí saqué para arreglar mi apartamento. Le hice todo: pañete, pisos, todo. En la cocina le puse el enchape, el mesón, acá (al salón) ya le coloqué esto, el estuco y el piso. En los baños igual, las alcobas igual y los closets (A-53, Empleada doméstica, propietaria de vivienda),

La disponibilidad de un ingreso alto en el hogar generado por varios miembros posibilita el desarrollo de adecuaciones según el gusto y necesidad de la familia.

> La mayoría de los apartamentos la gente los tiene casi como los entregaron. Los apartamentos los entregaron muy chamboncitos... Porque le pusieron una mezcla así por

> encima y eso empezó a levantarse. Algunos que yo he entrado y mirado. Y mucho reguero de cemento (A-53, Empleada doméstica, propietaria de vivienda).

La calidad de la obra gris en la que entregan los apartamentos es una queja a la que se suma el estado limitado que ofrece esa condición para habitarlos. Pero, para muchas familias por las limitaciones en su ingreso y los costos de su supervivencia cotidiana no les permiten realizar intervenciones.

Privacidad

La preocupación de las familias en el sentido de la privacidad se orienta a mejorarla en las habitaciones, ya que según se ha mencionado las condiciones en las que se entregan los apartamentos, haciendo que las actividades de los miembros de la familia queden expuestas antes los otros miembros, afectando los espacios de intimidad de las parejas, el aislamiento voluntario; exponiéndose a agresiones físicas y sexuales.

El otro aspecto a considerar sobre la privacidad, es la relación entre los miembros de la familia y los vecinos, reflexionando sobre el resguardo de la intimidad de la vida cotidiana interna y la relación con el exterior. En ese sentido, la tipología de la vivienda, el conjunto y los apartamentos, la organización de las circulaciones horizontales y verticales y las condiciones materiales de la vivienda, los muros delgados, evidencian los conflictos producidos por la proximidad con el otro.

> …los muros muy delgados, que se pasa el ruido de los vecinos. Uno llama a la persona decentemente para decirle deje dormir, para que no martillen a media noche o a la madrugada. Aunque uno se acostumbra a todo. Acá la señora del segundo piso deja caer cosas a la madrugada y es una molestadera, pero no me gusta pelear (C-54. Vendedora de minutos, propietaria de vivienda).

Las formas de convivencia de los residentes están moderadas por la proximidad determinada por la tipología de la vivienda, los conjuntos multifamiliares. Sin embargo, esta situación tiende a mejorar con el tiempo y a la participación en actividades comunes del conjunto en las cuales se establecen vínculos de confianza entre los residentes.

El manejo de los conflictos al interior de las familias es una preocupación que puede afectar el estatus público de los miembros de la familia misma frente a los demás residentes del condominio. Esta situación ha sido considerada por el promotor del proyecto que implementó el Programa de Acompañamiento Social, el cual incluye talleres de resolución de conflictos, talleres sobre la ley de arrendamiento y propiedad horizontal, entre otros temas.

Hábitos Saludables

En cuanto la disponibilidad de espacios para el desarrollo de actividades físicas y deportivas, el conjunto y el entorno del mismo en la ciudadela presentan condiciones adecuadas, de ciclo rutas, senderos peatonales en las zonas verdes, canchas deportivas como espacio público; para el desarrollo de actividades deportivas y sociales. Sin embargo, la disponibilidad y acceso no son garantía de su uso y apropiación por lo residentes, aunque reconocen el bienestar que las actividades deportivas y sociales ofrecen.

> Aquí tenemos muchas zonas verdes y canchas y no los usamos, al menos en mi caso. No sé. Por eso yo le digo, yo vivía en San Carlos y me quedaba el Parque El Tunal y me quedaba lejos y yo si iba cada ocho días al parque. Pero aquí que yo tengo las partes donde puedo hacer ejercicio, no lo hago, no lo sé. A-53, Empleada doméstica, propietaria de vivienda).

La falta de motivación para el desarrollo de actividades deportivas, lúdicas y sociales en el espacio público está determinada además por la animación y vitalidad que se ofrece en él en el caso de los niños y adolescentes se encuentra un uso intensivo de las zonas verdes y canchas deportivas de la ciudadela por la presencia de las escuelas deportivas promovidas por la Secretaría del Deporte del municipio de Soacha en el tiempo libre. Cabe reconocer que en el horario escolar las instalaciones deportivas son utilizadas por los colegios presentes en el macro proyecto.

Hacinamiento de usos

> …no ha habido suficiente para arreglar apenas estamos pues con el negocio que no hace mucho que comenzó prácticamente. Nos entregaron y ya llevamos como dos o tres meses con la cuestión de los forros y todo desde que nos entregaron, y no se ha podido meterle plata. Con ganas sí. Nos tocó sacrificar espacio para nosotros. Espacio. Claro, teníamos lo que es las máquinas y otras cosas que estaban en el segundo piso en la otra casa y nosotros vivíamos en el primero. Aquí nos tocó renunciar a la sala para tener el taller de forros (G-47, microempresaria, propietaria de la vivienda).

Para el desarrollo actividades económicas las familias deben remplazar espacios en la vivienda, el salón se convierte en un taller restringiendo el uso de la vivienda según su diseño. Sumado al tamaño de los apartamentos, la rigidez de su diseño tampoco posibilita la adaptación a las necesidades económicas, como espacios productivos o de almacenamiento. Además, La composición de la familia y el tamaño del apartamento es una característica que afecta a las relaciones sociales manifestándose en las dificultades de alojamiento para visitas y amigos.

Reflexiones finales

Las condiciones que deben dotar la vivienda en términos de satisfacer las necesidades de habitar exigen una comprensión del concepto de vivienda digna, bajo el cual se deben materializar atributos que propicien su pleno goce como derecho a la ciudad en el macroproyecto. En ese sentido, el reconocimiento de las necesidades habitar deben ser atendidas por la política habitacional, desde la comprensión de la diversidad cultural y de las formas de habitar de la población objetivo, para implementar soluciones integrales que las logren cobijar e incluir las diferentes expresiones de los requerimientos de alojamiento de manera amplia con el fin de dar cumplimiento al mandato constitucional de garantizar el goce pleno del derecho a la vivienda digna.

La aproximación desde la percepción de los residentes refleja la diversidad de matices que tiene la condición cotidiana de habitar de las familias de bajos ingresos la cual contrasta con respuesta universal de la política habitacional que desconoce las diferencias y necesidades de la población que atiende. La relevancia de los imaginarios construidos por los residentes denota las limitaciones de esta única respuesta institucional que mantiene la construcción de una solución habitacional rígida que desconoce la composición de las familias, sus necesidades económicas y culturares, así como las características sociales y culturales diversas que requieren atención particular para garantizar el pleno goce del derecho a la vivienda digna en términos de la condición de habitar la ciudad.

DEL SENTIDO EN LAS PEATONALES: MEMORIA, VITALIDAD Y OTRAS CUALIDADES.

LAURA RODRÍGUEZ N.

Instituto de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Artes, Universidad Austral de Chile.

lrodrigueztitulo@gmail.com

RESUMEN: Los paseos peatonales son calles exclusivas del dominio de los de a pie, pero no de cualquier ciudadano, más bien han sido diseñadas para el transeúnte consumidor, ese es el beneficiario de las políticas públicas artífices de aquellos canales de transito moderno. La sociedad aspira y promueve que el peatón, camine y consuma. Las peatonales ochenteras, como el Paseo Ahumada en Santiago, son la representación de ese Chile resultante al final de la dictadura y robustecido durante la democracia, el Chile aspiracional que deseaba dejar las generaciones de marginalidad en el pasado y entrar en esta nueva clase emergente. Los paseos Barros Arana de Concepción y Uno Sur de Talca, son de la misma índole. Pero al margen de la vitalidad –principio de diseño urbano- presente en estos paseos, existen aún más elementos definitorios de la localización, morfología y muy singularmente de su permanencia en el tiempo. ¿Es solo el consumo de bienes lo que los mantiene vitales o existen otros principios de diseño urbano involucrados en el lugar? Este trabajo establece que existe una explicación más amplia que el solo consumo de bienes y servicios para atraer a la población. El consumo que traspasa la sociedad moderna chilena, no abarca el conjunto de factores involucrados al momento de establecer si un paseo peatonal es una experiencia satisfactoria, porque en última instancia es una experiencia la peculiaridad de su permanencia. Es entonces cuando los lugares como estos tienen sentido y fortalecen el sentido de pertenencia de la ciudadanía. Y si bien pueden no constituirse como la imagen de la ciudad, ya que este proceso requiere de otros elementos, (Rodríguez: 2015)[1] sin duda su singularidad se constituye en una cadena de significados que vinculan a la comunidad con un territorio.

1 Rodríguez, L. (2015) “Identity and Urban Design: the path to meaningfulness in the city of Concepción”. Focus Journal of the City and Regional Planning Department, Cal Poly 12, 19-26.

OLHARES SENSÍVEIS PARA AS CIDADES DO BRASIL: ENCONTROS VISUAIS E ESCRITOS DE SIMONE DE BEAUVOIR E ALICE BRILL.

THAINÃ TEIXEIRA CARDINALLI

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH/UNICAMP)

thainacardinalli@gmail.com

RESUMEN: A proposta dessa comunicação é dialogar os relatos escritos e visuais de duas estrangeiras, Simone de Beauvoir (1908-1986) e Alice Brill (1920-2013), que estiveram no Brasil em meados do século XX. Enquanto a escritora e intelectual francesa veio ao país, na companhia de Jean-Paul Sartre, por dois meses, Brill, pintora e fotógrafa judia de origem alemã, chega ao Brasil (1934) aos quatorze anos e permanece aqui o resto da sua vida. Ambas as autoras nunca se encontraram nos seus países de origem nem no Brasil, no entanto, seus registros fotográficos e escritos das cidades e lugares por onde percorreram (Salvador, Ouro Preto, São Paulo, Rio de Janeiro, por exemplo) se assemelham e se sobrepõem na maneira de representar o espaço urbano bem como as populações e costumes locais. São representações que revelam determinadas formas de entradas para visualizar e interpretar as paisagens e cidades nacionais. Dessa forma, cabe explorar nessa comunicação quais representações e/ou imaginários comuns dos cenários urbanos nacionais atravessam os registros de Alice Brill e Simone de Beauvoir, assim como problematizar em que medida os intelectuais, que as acolheram no Brasil – no caso de Beauvoir, o casal Jorge e Zélia Amado, e no de Alice os pintores do Grupo Santa Helena bem como arquitetos e artistas plásticos influentes no país -, auxiliaram na composição dos seus olhares.

PALABRAS CLAVES: cidades brasileiras, Simone de Beauvoir, Alice Brill, autobiografia, fotografía.

Acompanhar as produções visuais e escritas de duas mulheres estrangeiras, exige, primeiramente, o entendimento das especificidades que circundam a vinda delas ao Brasil bem como das intencionalidades das suas obras, seja os relatos autobiográficos de Simone de Beauvoir, seja os registros fotográficos de Alice Brill. Ao contrário da fotógrafa alemã, que morou grande parte da sua vida no Brasil, a filósofa e escritora francesa permaneceu no país por dois meses, após uma curta estadia em Cuba. Em agosto de 1960, inicia-se a viagem de Simone de Beauvoir, cujas motivações eram a participação de Jean-Paul Sartre, seu companheiro, no 1º Congresso Brasileiro de Crítica e História Literária em Recife e a divulgação da campanha revolucionária de Cuba e da propaganda de libertação da Argélia do Estado francês.[1] Durante sua estadia, conheceu algumas das principais cidades brasileiras, tais quais, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Ouro Preto, Brasília, Fortaleza, Belém e Manaus, na companhia, principalmente, do casal Jorge e Zélia Amado, seus anfitriões no país. Além de apresentarem ao casal francês as diversas regiões do Brasil, suas comidas típicas, atividades econômicas e personalidades locais, incentivaram o contato deles com os seus colegas e amigos próximos. Dentre eles, estão os nomes das irmãs Lúcia e Cristina, que guiaram Sartre e Beauvoir pelas cidades do Nordeste, o de Vivaldo da Costa Lima, professor de etnografia, que os acompanhou nos terreiros de Salvador, o de Oscar Niemeyer, que os recebeu na sua casa no Rio de Janeiro e lhes ofereceu uma visita guiada à Brasília, e por fim, o de Josué de Castro, médico e cientista social. As palestras de Sartre possibilitaram ainda a aproximação do casal francês de intelectuais importantes no cenário nacional: Sérgio Buarque de Holanda, Ariano Suassuna, o pintor Di Cavalcanti, Fernando Henrique Cardoso e Júlio de Mesquita Filho, diretor do jornal *O Estado de São Paulo*, que os hospedou na sua fazenda em Araraquara.

O breve percurso pelas cidades brasileiras assim como os convívios e passeios realizados ao longo dos dois meses de viagem encontram-se narrados no terceiro volume da autobiografia de Beauvoir, *A força das coisas* (1963), que recobre o período de 1945 a 1963. Neste intenso relato de quase vinte anos da sua vida, Simone conta sobre as experiências afetivas, os engajamentos políticos, os problemas pessoais e profissionais enfrentados e, por fim, a vinda ao Brasil. Suas descrições do país ocupam quase setenta páginas, onde alterna comentários dos lugares em que se hospedou com impressões das comidas, dos mercados visitados, das paisagens naturais e das fazendas descobertas. Simone se atenta, do mesmo modo, para a população negra e sua condição precária de vida, seja a dos trabalhadores explorados nas fazendas do interior do Nordeste, seja daqueles que habitavam as favelas e os subúrbios das grandes cidades.

Os contrastes sociais do território brasileiro também aparecem nas fotografias de Alice Brill, que dedicou parte do seu trabalho a registrar cenas cotidianas das capitais, São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, e paisagens do interior de Minas Gerais e do norte do Paraná. A fotógrafa alemã, diferentemente de Beauvoir, viveu no país desde os seus quatorze anos. Chegou ao Brasil em 1934 na companhia do pai, Erich Brill, com o intuito de escapar das perseguições nazistas.

1 Luís A. C Romano, *A passagem de Sartre e Simone de Beauvoir pelo Brasil em 1960*. Tese defendida no Instituto de Estudos da Linguagem (IEL – Unicamp), Campinas-SP, 2000, pp. 89-90.

Nos primeiros seis meses da sua estadia, morou no Rio de Janeiro com o pai, onde costumavam pintar as paisagens da cidade.[2] Em seguida, muda-se para São Paulo para morar junto da mãe, Marte Brill, escritora e jornalista, e acaba por se aproximar dos pintores do Grupo Santa Helena[3], Paulo Rossi Osir, Mario Zanini e Raphael Galvez. Seus trabalhos artísticos assumem uma nova linguagem com as lentes fotográficas, recurso apreendido na viagem de estudos aos Estados Unidos (1946-1948), onde realizou cursos de história da arte, fotografia, escultura e técnicas de pintura. Ao retornar ao Brasil, Alice inicia suas atividades como fotógrafa.[4] Assim, além da produção de retratos de famílias paulistas e fotorreportagens, tornou-se colaboradora da revista *Habitat*, que trata dos seguintes eixos temáticos, arquitetura, artes plásticas, literatura e teatro.[5]

Suas fotografias dispersas em catálogos, livros e periódicos procuram representar paisagens urbanas, cenas cotidianas e indivíduos integrados aos seus espaços para o público nacional e, principalmente, internacional. Numa das primeiras saídas à campo, em 1948, lhe foi solicitado fotografar a expedição ao centro-oeste brasileiro organizada pela Fundação Brasil Central (FBC). Esta campanha tinha como objetivo apresentar à comitiva parlamentar, chefiada pelo deputado Café Filho, as atividades desta instituição nas cidades de Aragarças (GO) e Xavantina (MT), no Parque Indígena do Xingu e na Ilha do Bananal, onde se localizavam os índios Carajás. Parte das fotografias de Alice tiradas nesta ocasião encontra-se nos primeiros números da revista *Habitat* e, conforme revela Daniela Alarcon, havia, do mesmo modo, a intenção que elas circulassem fora do país. O interesse de que suas fotografias alcançassem o público estrangeiro também atravessa

---

2 Maria Izabel Branco Ribeiro, "Alice Brill no MAB", en *Alice Brill: alicerces da forma: retrospectiva*, São Paulo: FAAP, 2007, p. 10.

3 O nome "Grupo Santa Helena" foi atribuído pelo crítico de arte e literato Sérgio Milliet aos pintores, que a partir da década de 1930, se reuniam nos ateliês de Francisco Rebolo e Mario Zanini, em São Paulo. Grande parte dos seus frequentadores era pintores de origem italiana, como Alfredo Volpi, Clovis Graciano, Fúlvio Penacchi e Aldo Bonadei.

4 Lembro que, concomitantemente, à atuação de Alice como fotógrafa, entre as décadas de 1950 e 1960, outros imigrantes de descendência alemã e/ou judaica, dedicaram-se à fotografia no Brasil, são eles, Peter Scheier (1908-1979), Hildegard Rosenthal (1913-1990), Curt Schulze (1917-1985), Hans Gunter Flieg (1923) e Fredi Kleeman (1927-1974). Maria Coelho, no livro *Imagens da Nação: brasileiros na fotodocumentação de 1940 até o final do século XX*, Belo Horizonte: Editora UFMG, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Edusp, 2012, destaca também a produção de livros fotográficos, cujos registros mostram paisagens nacionais assim como práticas culturais da população brasileira, elaborados, principalmente, por estrangeiros de origem francesa: *Mergulho na Aventura* (1950) e *Flagrantes do Brasil* (1950) de Jean Manzon, e *Brésil* (1952), que reúne as fotos de Marcel Gautherot, Pierre Verger e Antoine Bon. Em relação aos fotógrafos brasileiros, a autora atenta-se para as obras de José Medeiros, *Candomblé* (1957), e de Flávio Damm, *Bahia de Todos os Santos* (1960) e *Bahia Boa Terra Bahia* (1965).

5 Sobre a revista *Habitat* no período de direção do casal de arquitetos italianos, Lina Bo Bardi e Pietro M. Bardi (1950-1954), sugiro a consulta do trabalho: Fabiana Terenzi Stuchi, *Revista **Habitat**: um olhar moderno sobre os anos 50 em São Paulo*. Dissertação de mestrado defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU/USP), São Paulo, 2006.

a produção das imagens das minas de carvão do norte do Paraná. Seus registros do interior da mina e das "condições de trabalho insalubres" seriam publicados nos Estados Unidos por intermédio do fotografo Gregg Toland, responsável pela fotografia dos filmes *As vinhas da Ira* e *Cidadão Kane*; no entanto, as negociações cessam com a sua morte prematura, em 1948.[6]

A fotógrafa alemã possui, ainda, registros imagéticos das cidades de São Paulo, tiradas, principalmente, na ocasião das comemorações do 4º Centenário (1954), do Rio de Janeiro e de Salvador que integraram a coleção *Isto é a Bahia!* (1954), *Isto é São Paulo!* (1956) e *Isto é o Rio de Janeiro!* (1963). Cabe lembrar que Alice, com o auxílio de Pietro Bardi, publicou algumas das imagens de São Paulo assim como da Bahia e da expedição da FBC no livro *The Arts in Brazil* (1956), como também divulgou suas fotografias nas obras, *Brazil: Portrait of a great country* (1959), *Profile of New Brazilian Art* (1970) e *Em torno da fotografia no Brasil* (1987).

Os percursos que trouxeram Beauvoir e Brill ao Brasil tanto quanto as intencionalidades de suas obras revelam experiências distintas nos deslocamentos pelo território brasileiro. Mulheres, portanto, que nunca se encontraram e ainda possuem origens, profissões, formações e trajetórias pessoais diversas. Ora, se ambas as intelectuais, a princípio, não compartilham de pontos em comum, como, então, relacionar suas produções visuais e escritas? Parto de duas propostas conceituais para estabelecer o diálogo entre elas e, sobretudo, refletir sobre a elaboração das suas imagens das cidades brasileiras: as discussões de gênero e o "lugar de estrangeiro".

Pensar no conceito de gênero para acompanhar os relatos destas mulheres estrangeiras implica em aceita-lo como uma categoria analítica. Sua incorporação nas teorias acadêmicas, conforme discorre a historiadora Joan Scott (1995), se relaciona com os estudos das feministas contemporâneas, que ao investigarem as tramas sociais, abriram novas possibilidades interpretativas: a criação da categoria "gênero" "para reivindicar um certo terreno de definição, para sublinhar a incapacidade das teorias existentes [e] para explicar as persistentes desigualdades entre as mulheres e os homens".[7] Trabalhar com esta categoria analítica pressupõe a concordância com a existência de diferenciações entre os sexos construídas ao longo da história e vinculadas às relações de poder, que se apropriam do gênero para materializar, articular e dar visibilidade as desigualdades sexuais. Conforme reitera a autora norte-americana, esta categoria não anula a possibilidade de agência dos indivíduos, seja na construção de "uma identidade, uma vida, um conjunto de relações", seja na resistência e reinterpretação dos processos sociais.[8]

Se tal categoria analítica implica no reconhecimento da diferenciação histórica entre os sexos, pretendo problematizar de que maneira os lugares sociais de Simone de Beauvoir e Alice Brill norteiam suas formas de registrar os locais descobertos nas viagens; e por outro lado, almejo

---

6 Daniela Fernandes Alarcon, *Diário Íntimo: as fotografias de Alice Brill.* Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Jornalismo da Universidade de São Paulo, São Paulo 2008.

7 Joan Wallach Scoot, "Gênero: uma categoria útil da análise histórica", en *Educação & Realidade*, vol. 20, nº 2, Porto Alegre, jul./dez. 1995, p.85.

8 Scoot, *op. cit.*, p. 86.

interrogar se suas representações as singularizam pessoal ou profissionalmente, ou as colocam em estreito diálogo com as referências visuais, culturais e políticas do seu período histórico, ou dos seus correspondentes no Brasil. As discussões de gênero suscitam um primeiro caminho investigativo para avançar na leitura das imagens de ambas as autoras e, principalmente, na elaboração do diálogo entre as suas produções. No entanto, proponho mais um aparato conceitual para tencionar estas relações, a condição de estrangeiro.

Recupero esta noção em Georg Simmel no "Excursus sur l'étranger", texto que compõe a coletânea *Sociologia. Étude sur les formes de socialisation* (1908). O termo "étranger" que segundo o dicionário Michaelis (2011) pode ser traduzido para o português por meio dos sinônimos, "estrangeiro", "estranho" ou "forasteiro", é entendido pelo sociólogo alemão como uma forma sociológica, ou melhor, uma categoria social presente nas relações dos indivíduos ou grupos sociais. Dessa forma, compreende que o "étranger" não se restringe às delimitações espaciais, ao contrário, é aquele indivíduo "qui vient un jour et reste le lendemain".[9] Portanto, a "étrangeté" (condição de estrangeiro) não pertence somente aos viajantes, aparece, do mesmo modo, dentro do núcleo das relações sociais, conforme exemplifica no comportamento de casais inicialmente apaixonados, mas que a partir de um determinado momento começam a se distanciar e a serem estranhos um ao outro. O "étranger", nas suas reflexões, simboliza o "Outro", o indivíduo diferente do "eu" ou ainda o sujeito que se encontra no limiar entre dentro e fora das inter-relações sociais.

Este indivíduo "estanho", "estrangeiro" representava na história política, como pontua Simmel, o comerciante, aquele que vende fora do seu círculo social, logo não possui ligações de parentesco, vizinhança e profissionais com seus compradores.[10] A ausência de relações orgânicas faz com que se atribua ao "étranger" a característica de "homem objetivo" pois ele está, teoricamente, distante do que ocorre com os outros indivíduos e, portanto, apto a compreender, opinar ou julgar suas ações. Contudo, afirma que a objetividade não exclui a participação do "étranger", ou seja, seus referencias, pressupostos e percepções continuam a operar nas relações com os indivíduos ou grupos sociais.[11] A objetividade assim como a liberdade são, ao seu ver, formas positivas de ação dos seres humanos.

As reflexões de Simmel me permitem repensar o lugar de Simone de Beauvoir e Alice Brill como estrangeiras, especialmente, quando me atento para seus diálogos com os intelectuais e habitantes locais que ora as orientam a observar os lugares visitados ora as recolocam na sua posição de "étranger(es)"; movimentos percebidos, igualmente, nos seus relatos visuais e escritos, os quais registram, recortam e montam imagens do território e da população do Brasil para o público nacional bem como internacional. São representações imagéticas das cidades

9 Georg Simmel, "Excursus sur l'étranger", en Georg Simmel, *Sociologie. Études sur les formes de la socialisation*, Paris : Presses Universitaires de France, 1999, p. 683.

10 Simmel, *op. cit.,* p. 663-664.

11 Simmel, *op. cit.,* p. 665.

brasileiras que entrepõem olhares e sensibilidades do estrangeiro e do residente, do "forasteiro" e do habitante, do "eu" e do "Outro"; percepções que almejo acompanhar neste trabalho por meio das descrições de Beauvoir e das fotografias de Brill das cidades de Salvador e do Rio de Janeiro.

Um breve percurso pelas narrativas de Simone de Beauvoir e Alice Brill

Conforme a filósofa francesa narra na sua autobiografia, a viagem à Salvador durou uma semana, na qual esteve acompanhada do casal Jorge e Zélia Amado, das irmãs Lúcia e Cristina, e do etnólogo Vivaldo. Suas primeiras impressões da cidade se constituem em torno de descrições dos mercados que conheceu; lembra que visitou, ao lado do porto, o "mercado coberto", que além de vender "couros, tecidos, roupas de baixo, latarias", "objetos de arte popular" e peças religiosas, comercializava inúmeros produtos alimentícios: "roletes de cana-de-açúcar descascada, que são mastigados e cuspidos depois de se chupar o suco, bolos de coco, bolinhos de feijão (...) bananas e outras frutas".[12] Dos mercados dispostos pela área central da cidade, Simone segue em direção aos bairros carentes da periferia de Salvador, que lhe chamavam a atenção por serem espalhados pelas colinas, cercados por bananeiras e pipas das crianças.[13] Nestas regiões situava-se também os terreiros de candomblé, parada obrigatória da visita guiada de Jorge Amado. Recorda-se que a intelectualidade local se interessava por estas cerimônias religiosas. Assim, Vivaldo e Amado lhe conduzem aos "subúrbios da Bahia, até casas longínquas, onde rufavam tambores" e lhe convidam para assistir os cultos junto aos seguidores compostos, principalmente, por mulheres negras, e aos convidados, dentre os quais destaca a presença do etnólogo francês Pierre Verger.[14]

Ao longo do seu relato da cidade baiana, Beauvoir se atenta para a importância dos cultos religiosos, de modo que dedica algumas páginas à descrição da organização do candomblé: o trabalho das mulheres nos terreiros, os adereços utilizados e os "transes" mediúnicos, a partir dos quais estabelece relações com os problemas raciais enfrentados pelos negros na sociedade brasileira. Questões sociais e culturais presenciadas no espaço urbano e rural são, igualmente, comentados pela intelectual francesa, que confessa encontrar nas narrativas literárias de Jorge Amado contrastes e conflitos sociais assim como referências políticas e econômicas do estado da Bahia. Não ao acaso, durante sua permanência em Salvador, o anfitrião e literato baiano lhe guia por determinadas cidades do estado, cujos setores econômicos, políticos e/ou culturais transpareciam o prestígio da Bahia no cenário nacional. São elas, Itabuna, onde conhece uma fazenda voltada para a produção de castanha de cacau, Ilhéus, cidade também direcionada para o cultivo de cacau e cujo porto em construção impressiona a hóspede francesa; Feira de Santana,

12 Simone de Beauvoir, *A força das coisas*, Trad. Maria Helena Franco Martins, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1995, p. 450.

13 Beauvoir, *op. cit.*, p. 451.

14 Beauvoir, *op. cit.*, pp. 452-453.

na qual percorre os mercados e feiras locais, e por fim, Cachoeira, cidade produtora de fumo.[15] Apesar destas visitas terem como propósito o enaltecimento da produção local, Simone não perde a oportunidade de criticar a situação precária dos trabalhadores do campo e as jornadas de trabalho impostas às mulheres na elaboração do fumo em Cachoeira.

As fotografias de Alice Brill, por sua vez, vão ao encontro das descrições de Beauvoir ao ensaiar captar os aspectos cotidianos da capital baiana. Suas fotografias registram indivíduos comuns, particularmente negros, que através das suas lentes aparentam habitar uma cidade tranquila, movida pelos comércios ambulantes e pelas tradições culturais, como a "puxada de xaréu", atividade pesqueira dos escravos recém-libertos preservada até os dias atuais. Estes aspectos tornam-se evidentes no conjunto de fotos a seguir:

Cabe ressaltar que a primeira e a última fotografia de Brill foram publicadas na coleção *Isto é a Bahia!* (1960). Além da Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, a coleção também reuniu imagens de "minas colonial", do Rio Grande do Sul, da Amazônia, do Brasil e das suas igrejas, paisagens e costumes. Sua proposta, como identifica Alarcon, era "articular essas diferentes temporalidades [registradas nas diversas fotografias, que compunham os livros], construindo uma imagem de país simultaneamente moderno e pitoresco, que se dirige tanto aos moradores das grandes cidades brasileiras quanto aos estrangeiros em seu duplo fascínio pelo exotismo e pelas possibilidades econômicas oriundas da maior inserção do Brasil no mercado internacional".[16] Dessa forma, os prefácios dos livros vinham escritos em português, inglês, francês, italiano e alemão, e as legendas em português e inglês. Nestas inscrições constavam informações gerais dos lugares, tais quais, eventos históricos, bases econômicas, gráficos populacionais e transformações urbanas e/ou rurais sofridas no decorrer dos séculos. As fotografias dispostas na sequência dos prefácios tinham, então, a intenção de complementar e, sobretudo, ilustrar os dados estatísticos e os fatos históricos e culturais relatados.

O livro, *Isto é o Rio de Janeiro: 105 Flagrantes da Capital,* exemplifica, do mesmo modo, a organização da coleção. Suas fotografias somadas aos textos escritos construíam, mas também recuperavam imagens da cidade do Rio de Janeiro para o público nacional e internacional. Assim, as setes fotos de Alice Brill selecionadas para integrar esta obra, contribuíam para a criação imagética de uma cidade que, de acordo com o prefácio: confluía a beleza urbana e natural (praias, montanhas, mar e floresta); tinha edificações da época colonial e palácios imperiais, ao mesmo tempo em que concentrava "as mais audazes experiências de arquitetura moderna", como, o Ministério da Educação, o Instituto de Resseguros e a Associação Brasileira de Imprensa;[17]e agregava polos comerciais, universidades, jornais e atividades culturais.

Tais formas de representar a capital carioca se assemelham aos relatos de Simone de Beauvoir. Acompanhada, novamente, pelos seus anfitriões, Jorge e Zélia Amado, permanece por quase

15 Beauvoir, *op. cit*., pp. 456-458.

16 Alarcon, *op. cit.*, p. 209.

17 *Isto é o Rio de Janeiro: 105 Flagrantes da Capital*, 2ª ed., São Paulo: Edições Melhoramentos, s/d, p. 4.

um mês no Rio de Janeiro. Começa sua narrativa pela hospedagem no bairro de Copacabana, "que more junto a uma rocha cortada por algumas ruas",[18] e em seguida discorre sobre o entrelaçamento da natureza na cidade; comentários, aliás, que aparecem ao longo de toda a sua descrição, conforme pode-se observar neste trecho: "por quase toda a cidade do Rio há morros e pães de açúcar que interceptam suas ruas (…) esses montes são cobertos de vegetação, e a floresta invade a cidade, sitiada também pelo oceano" e completa "nenhuma outra cidade pertence tão integralmente à natureza".[19] Seus recortes das paisagens do Rio de Janeiro lhe conduzem pelos diversos espaços urbanos, como o centro da cidade, onde recorda-se dos passeios pela avenida Rio Branco repleta de "transeuntes nas calçadas, ruas atravancadas, lojas, quiosques, cartazes, bares abertos para a rua";[20] ou ainda, o trajeto do bonde que lhe possibilita conhecer "os edifícios construídos pelos jovens arquitetos brasileiros: o Museu de Arte Moderna e o conjunto habitacional de Afonso Reidy, os edifícios de Rino Levy, os de Niemeyer e de Costa, ambos alunos de Le Corbusier, com quem construíram o Ministérios da Educação"[21]. Nesta viagem à cidade carioca, lhe foi sugerido, igualmente, a visita às favelas, aos seus olhos, marcadas pela "miséria, sujeira e doenças" e habitadas, predominantemente, por negros; e por fim, a rápida excursão pelo conjunto da Tijuca, Petrópolis e Ilha de Paquetá.

Os relatos de Simone de Beauvoir e de Alice Brill me trazem formas específicas de recortar o cenário visitado bem como de remonta-lo para o reconhecimento do público. São sensibilidades e formas de olhar, observar e registrar os espaços descobertos que ora as colocam em estreito diálogo com as representações dos seus correspondentes no Brasil e com as imagens visuais, literárias e estéticas produzidas no país tanto quanto no estrangeiro; por outro lado, suas construções imagéticas carregam as preocupações pessoais e profissionais de cada autora. Apesar das imagens da fotógrafa alemã serem divulgadas em obras cuja preocupação é a exaltação do Brasil e das suas cidades e regiões, Brill procura recortar cenas urbanas que evidenciem descompassos sociais, particularidades do cotidiano e o ritmo do trabalho. Beauvoir, por sua vez, viaja ao Brasil na companhia de Jean-Paul Sartre, que dentre as suas motivações para visitar o país encontrava-se a intenção de promover a propaganda socialista. Logo, o olhar da filósofa francesa volta-se também para a observação da condição precária de vida dos trabalhadores urbanos e rurais, das desigualdades sociais das capitais nacionais e, sobretudo, da situação das mulheres nos centros urbanos.

---

18 Beauvoir, *op. cit.*, p.460.

19 *Ibid*.

20 Beauvoir, *op. cit.*, pp.460-61.

21 Beauvoir, *op. cit.*, p.461.

LA CALLE COMO SÍMBOLO COTIDIANO DE LA CONDICIÓN TRANSEÚNTE-IMAGINARIA DEL HOMBRE.

NELSON RICARDO VERGARA MUÑOZ

Universidad de Los Lagos

nvergara@ulagos.cl / nvergar@gmail.com

RESUMEN No parece haber duda de que la calle, en su condición simbólica, señala radical y expresamente la transitoriedad del hombre, y por eso está situada en la vivencia de los límites de su vida cotidiana. En este contexto, la interpretación habitual se ha inclinado a relevar su consistencia esencialmente espacial, según la cual, la calle es una manifestación del espacio. Entonces, apertura y comunicación son rasgos topográficos que condicionan la emergencia y persistencia de metáforas con que se expresa la calle en su historia, situación que se ha llevado hoy día al extremo de la representación. Sin embargo, y sin cuestionar la relevancia de esta inclinación teórica espacial, la ponencia quiere proponer una alternativa que instala el acento en la dimensión imaginario-temporal de la vida cotidiana. Así, el sentido y el valor que atribuimos a las poéticas y narrativas de la vida urbana descansa, a nuestro juicio, en la revaloración actual de un imaginario social que se afianza en la dimensión esencial del tiempo, con lo que la calle reaviva su condición histórico-social expresada en la categoría de historicidad. En suma, nuestra hipótesis afirma que si la transitoriedad revela la condición simbólica más profunda de la calle, entonces la calle es una expresión del tiempo.

PALABRAS CLAVE: cotidianidad, transitoriedad, transeúnte, sentido del tiempo.

Introducción

En toda obra sociohistóricamente significativa, debe ser posible encontrar una decisión sobre los problemas fundamentales de su época, una toma de posición que revele los alcances de sus certezas, de sus dudas y controversias esenciales, sobre todo si se inserta en situaciones de crisis como las que atravesamos desde hace algún tiempo en todas las manifestaciones de la cultura. Según Ortega[1], el pensamiento es en este respecto uno de los rasgos más señeros en orden a mostrar tanto los contenidos como la profundidad de estos cambios y por ello queremos referirnos a lo que con relación a nuestro tema podemos encontrar en este ámbito específico.

Entonces, lo que el pensamiento actual nos pone en evidencia es que la calle revela muy particularmente la polémica entre lo que Foucault llamaba los partidarios del tiempo y del espacio[2], polémica que en nuestra realidad, si atendemos a notorias orientaciones[3], tiende a favorecer a la condición espacial.

Desde aquí, pareciera no caber duda de que la calle es una expresión del espacio, un fragmento espacial que define la condición humana en tanto ser *corporal* situado en circunstancias muy concretas, empíricamente establecidas como el *aquí* en que la existencia se hace vida humana. Somos siempre en algún lugar, de un sitio, paisaje o territorio determinado, que en cierto modo nos ata a un espacio incanjeable: éste en el que cada vez estamos. No somos, por tanto, seres ubicuos, sino seres localizados.

Pero este espacio en que estamos cada vez, no lo ocupamos, es decir no lo vivimos, del mismo modo. En algunos de ellos estamos, pero *pasando* por él, no quedándonos en él. Y este es el caso particular de la calle y de todo espacio que cumpa la misma función, por la cual no somos sino pasajeros, *transeúntes.* Por eso, a este espacio lo simbolizamos siempre, de manera que dé cuenta de las experiencias y expectativas sociohistóricas que, personal o colectivamente, nos identifican como seres *de paso*. Pasar, transitar, circular, no quedarse o permanecer es lo que define nuestro modo de estar en la calle.

Sin embargo, esta dimensión espacial tan presente en nuestro tiempo como la condición humana por excelencia, no es un descubrimiento subitáneo, una intuición del momento, sino que resulta de un proceso histórico en que el sentido del espacio está actualmente reemplazando al sentido del tiempo en todas las referencias importantes como las mencionadas en la nota anterior, y quizás en cierto modo destituyéndolo[4]. Sin embargo, nosotros queremos acercar reflexiones que

---

1 José Ortega y Gasset, *El tema de nuestro tiempo*, Madrid: Revist de Occidente, en Alianza Editorial, 1981, pp. 75-89

2 "Espacios Diferentes", en Estética, Etica y hermenéutica, Obras esenciales Volumen III, Buenos Aires: Paidós, 1999, pp. 431-441

3 Por ejemplo, los puntos de vista de Michel Maffesoli, Edward Soja, Boaventura de Sousa Santos, entre otros

4 Cornelius Castoriadis, *Sujeto y verdad en el mundo histórico social. La creación humana I*, Buenos Aires: F.C..E., 2004, p. 16

permiten cuestionar la radicalidad de esta tesis espacial, desde una perspectiva que sostiene que la calle es hoy día también expresión del tiempo, y quizás más significativamente temporal que espacial. Para esto revisamos una obra que, a nuestro juicio, se mueve entre ambas coordenadas pero que creemos, a partir de una lectura muy libre de sus páginas, que finalmente se inclina por la tesis temporal. Esta es nuestra conjetura. La obra comentada es la escrita por nuestro filósofo Humberto Giannini, quien nos ha dejado una herencia inconfundible y profundamente germinal en su teoría general de la cotidianidad.

La calle como espacio

Contextualizando nuestro tema, lo primero que debemos decir entonces es que en lo esencial esta ponencia reconoce origen en el apartado número 6, *La Calle*, del capítulo I de su obra fundamental, *La "reflexión" cotidiana*[5]. El subtítulo de esta obra es *Hacia una arqueología de la experiencia*, lo que desde ya señala el camino, la ruta, de sus reflexiones, desde lo más externo y evidente por lo superficial, a lo más íntimo y profundo que en ellas se dibuja y despliega como el ámbito de sus símbolos y metáforas fundamentales.

En una primera aproximación, el filósofo parece inclinarse por la dimensión espacial. Entonces, nos dice que la calle es primariamente un medio de *circulación* que demarca la ruta que se sigue día a día y que en rigor cumple la función de *unir* los dos extremos de la experiencia cotidiana: el domicilio y el trabajo. En este sentido, a su juicio, "la calle es el medio primario, elemental de la comunicación cotidiana"[6], donde comunicación tiene este aspecto material de *conectar* esos dos espacios y, en rigor, todos los espacios que están entre estos dos y que resultan subsidiarios de la calle.[7]

Pero este sentido que identifica la calle como comunicación, tiene connotaciones que van más allá de la mera conexión y por eso resulta conveniente advertirlas. En efecto, la calle es el medio que comunica, uniendo, los extremos de la ruta. Pero lo es de un modo muy determinado: en ella se revela más que nada su condición de realidad *abierta*, no enmarcada ni cerrada sobre sus actores y sus quehaceres programados. Ambas dimensiones, comunicación y apertura, no se siguen una de la otra ni se dan en forma independiente, sino que se dan al mismo tiempo y se remiten una a la otra condicionándose mutuamente.

Entonces nos dice Giannini que la calle es, de muchas maneras, comunicativa. En ningún caso revela un modo der único, singular sino que se pluraliza también en esta función. Esto es, comunica de muchos modos. Por ejemplo, además de unir dos puntos del espacio (o eventualmente desunirlos), es comunicativa también en el sentido de hacer presente, de mostrar allí "lo que

5 Humberto Giannini, *La "reflexión " cotidiana*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 2004

6 Op.cit. p.37

7 En rigor, corresponde a lo que conocemos como *espacios públicos*

a los transeúntes pudiera detener e interesar"[8], incluida "la evanescente opinión pública con sus múltiples rostros"[9]. Pero, significativo es también que, en esta función comunicativa, ella se constituya como un lugar de encuentros ocasionales, favorables a la convivencia, así como también de desencuentros y conflictos, que definen una actitud determinada en el seno de la vida en común: la esencial apertura hacia los otros y hacia lo que los otros significan en nuestras vidas, digamos al sentido de los otros, que muchas veces nos es un misterio. De ahí la esencial peligrosidad y la incertidumbre que provocan las calles.

Pero hemos dicho que la condición fundamental de la calle tiene, por otro lado, la particularidad de la apertura. La calle no se cierra sobre sí misma sino que se abre a otras dimensiones que podrían transformar su condición de superficie comunicativa y atraernos hacia profundidades que desconocemos. Por esto dice H. Giannini que esta expresión "abierto" nos aproxima a lo más literal de su sentido: esto es, a "lo que puede llevar a muchos lugares diversos de los extremos que conforman el trayecto consabido, fijo, de la rutina"[10] para transformarse en *límite* de lo cotidiano y, consecuentemente, en "permanente tentación de romper con las normas, con los itinerarios de una vida programada"[11], revelando con fuerza esa atracción a profundidades desconocidas e inquietantes.

De este modo, entonces, "la calle es, por una parte, medio expedito de comunicación espacial; [y] por otra, territorio abierto en el que el transeúnte, yendo por lo suyo, en cualquier momento puede detenerse, distraerse, atrasarse, desviarse, extraviarse, seguir, dejarse seguir, ofrecer, ofrecerse"[12]. Entonces la calle, dice Giannini, se convierte en algo así como un lenguaje que se dice a sí mismo y que en alguno de sus juegos, "puede sumergiros en su propio significado, abierto hacia adentro"[13].

Esta apertura puede, claro está, tocarnos de otra manera: en cierto modo nos hace posible ser en la indiferencia, en el anonimato que hace de nosotros un ser "indiferentemente igual a todos los demás"[14], y que en medio de ese flujo humano, "en la libre circulación callejera"[15] nos permite desprendernos de la responsabilidad, del cuidado, del ser que somos para nosotros en el domicilio, o del ser que somos en tanto personajes que ejecutan tarea para los otros en el trabajo. Desprendernos, dice el filósofo, liberarnos, "dejarme llevar por el encanto de las cosas, sorprenderme en un caminar sin rumbo [...]; abiertos a los azares del encuentro [...] sin trámites razonadores, sin jerarquías ni distinciones; que repentinamente nos revele nuestra condición

8 Giannini, op. cit. p.37
9 Giannini, op. cit. p. 27
10 Giannini, op. cit. p. 38
11 Giannini, op. cit. pp. 38-39
12 Giannini, op. cit.p.39
13 Giannini, op. cit.p.39
14 Giannini, op. cit.p.39
15 Giannini, op. cit.p.39

de humanidad imprevisible en nuestra relación con los otros; expuesta a los otros en nuestra transitoriedad"[16].

Envuelta en una normatividad más bien negativa, diciendo lo que no hay que hacer para mantener la condición de transeúnte anónimo, la calle es entonces, como hemos dicho, el límite de lo cotidiano, límite en que se manifestará con propiedad ese subsuelo que justifica la tarea *arqueológica* anunciada. Por esto el filósofo insiste en el sentido de abierto de la calle, abierto en definitiva a lo que pueda *pasarnos* en cualquier momento y quebrar provisoriamente o completamente el círculo inesencial pero férreo del *presente continuo de la rutina*: como a Saulo en el camino de Damasco, o como a Samsa en la infame metamorfosis.

Entonces, afirma Giannini "el paso por la calle corresponde a una suerte de purificación simbólica de nuestra individualidad modalizada, calculada por la especialización en el trabajo y cultivada por la separatividad domiciliaria"[17]. Pues bien, esto es precisamente un punto clave en que, a nuestro juicio, la condición humana escapa a la espacialidad y nos introduce en una dimensión temporal, concretamente sociohistórica[18], que puede ser la memoria o la imaginación.

La calle como tiempo

Nos acercamos entonces a esta posibilidad de resituar el tiempo como signo de la ecuación espaciotemporal, y proponemos leer ahora los argumentos que en H. Giannini aludían a la espacialidad, como si fuesen señales temporales. Con otras palabras, conjeturamos que si el espacio es una instancia de comprensión, lo es porque revela la temporalidad que lo está condicionando. O dicho de otro modo, que lo que leemos en el espacio cotidiano es siempre, explícita o veladamente, el tiempo cotidiano. Por esto queremos afirmar que todo quehacer humano, desde la materialidad de un instrumento o una construcción a la inmaterialidad de una palabra o una imagen, revelan su historia, su vida, su tiempo.

Pero, para circunscribir la argumentación a los límites sugeridos para esta presentación, nos referiremos solamente al contexto de tres coordenadas básicas que están estudiadas en la sección topográfica y que dan como resultado tres categorías fundamentales de la teoría de la cotidianidad: la rutina, la transgresión y la condición *pasajera* de la vida cotidiana, señalada ésta última con el ambiguo término del *pasar*, término que nos parece ser la clave definitoria de la temporalización que estamos indagando, ya que, a nuestro juicio, enmarca a las dos primeras categorías, dándoles el sentido sociohistórico que tienen.

16 Giannini, op.cit.p. 40

17 Giannini, op.cit.p. 40

18 Cornelius Castoriadis, *Los Dominios del Hombre*, Barcelona: Gedisa, 2005, pp. 64-77

Pues bien, ¿qué nos dice H. Giannini al respecto?

No nos parece casual que la primera determinación de la cotidianidad lleve al filósofo a "descubrir" el tema en el contexto de quienes viven la vida cotidiana. Entonces nos recuerda que normalmente, cuando a un ser humano común se le interroga como a boca de jarro por qué entiende él por cotidianidad, la respuesta más habitual suele ser que cotidianidad "es lo que *pasa* todos los días"[19], donde el pasar pareciera no tener mayor trascendencia. Por esto agrega que a la frase señalada se le suma la idea de que es lo que pasa cuando no pasa nada, nada nuevo quiere decir[20].

Entonces estamos ya desde el comienzo situados a partir de esta referencia pasajera de lo cotidiano, de modo que lo que sigue consistirá en develar de qué maneras esenciales, en cualesquiera de las estaciones espaciales que el filósofo nos pone a la vista, sea el domicilio, el trabajo o la calle, pasa lo que pasa todos los días.

Dos son los modos globales de *pasarnos* las cosas, dice H. Giannini, y consecuentemente, de pasar nosotros entramados en y con ellas. La forma de la necesaria reiteración, reforzamiento, y habitualidad que permite dar continuidad y seguridad a la vida cotidiana, figura que refiere con la categoría de *rutina,* condición que nos pone a salvo de sorpresas incontrolables y nos permite seguir siendo el que somos, en conformidad a planes y programas de vida que nos vamos creando o que vamos aceptando como oferta colectiva. Pero entonces la rutina es la forma de situarnos en un presente constante y en cierto modo inmodificable que nos sostiene. La rutina dice Giannini es siempre un entramado de normas que permiten la llegada normal y regular a nuestro destino. Pero fundamentalmente, la rutina es "una suerte de absorción de la trascendencia del futuro"[21] en una existencia que no se abisma en los abismos del tiempo, en cuanto nivela todas sus dimensiones y simplemente "es lo que viene de ser...y espera ser lo que proyecta en un futuro sin distancia ..., en un tiempo continuo, pegado a la actualidad y movido por la norma"[22]. Domicilio y trabajo afirma Giannini, cada cual a su modo, son los espacios privilegiados constituidos por esa temporalidad quieta o casi quiera que permite *esperar* lo que debe acontecer en la forma prevista, por el proyecto familiar o laboral. En ambos casos se trata de estar atento a cerrar el paso a lo imprevisible, a lo que pudiera cambiar la tranquilidad necesaria a esos programas de vida. Temporalmente entonces, la rutina domina los espacios desde la perspectiva del presente, la actualidad, el ahora mismo. Y no es arbitrario entender que esperar refiere también al tiempo, como lo prueb la esperanza, la expectativa, la incertidumbre, o, por otro lado, la desilusión, la desesperación, la decepción, etc. Aunque muy relajada, la calle tiene también una normatividad que las sitúa en un cierto marco rutinario, a un presente continuo, por lo menos superficialmente.

---

19 Giannini, op. cit., p.28

20 Giannini, op. cit., p. 29

21 Giannini, op. cit., p. 42

22 Giannini, op. cit., p. 42

Pero lo esencial de la calle parece estar en la segunda categoría cotidiana que permite entender las necesidades de rupturas, de transformación y proyección a futuros efectivos o soñados, y que Giannini nombra con el celebrado término de *transgresión*[23].

En rigor la transgresión cotidiana se emplea "con referencia al tiempo inconclusivamente continuo de la rutina y de las normas que la hacen rodar"[24] y no necesariamente tiene a su juicio una connotación negativa, reprobable, sino que más bien lo contrario. Entonces afirma que la "idea corriente de transgresión se comprende a partir de un proyecto individual de ser... que viola las normas de una comunidad y los derechos de sus integrantes. En cambio el punto clave de nuestro tratamiento es que aquí más bien se examinan modos de transgresión que significan una especie de rescate del tiempo –y de unos seres-- perdidos o dispersos en la línea sin regreso de la rutina."[25]

Y en un texto clave dice: "rescate de un tiempo que potencia lo que vuelve a tocar, de un tiempo íntegro; rescate ontológico de lo sumido en la "objetividad"; rescate en fin de una experiencia fragmentada, dispersa en el tiempo el quehacer"[26], como podrían ser los tiempos rutinarios del domicilio y del trabajo, sobre todo del trabajo. Rescate por tanto de la integridad que se enajena en el trabajo, que se hace particular en el domicilio, o que se anonada en la calle.

Según esto, entonces, tanto rutina como transgresión nos sitúan en un espacio que tiene su sentido profundo en la dimensión del tiempo. Pero más que ningún espacio, es temporal lo que acontece o puede acontecer en la calle, símbolo de las posibilidades más ciertas de la transgresión y del abismarse en los abismos de tiempo. Y de por qué la calle, en esta metáfora de esencial transitoriedad, nos parece ser el símbolo de la condición transeúnte-imaginaria del hombre, nos resulta accesible a partir de la tercera categoría que mencionamos más arriba: lo cotidiano como *pasar,* que en lo fundamental es siempre un *pasarnos.*

Reiteremos entonces que Giannini ha aludido a lo cotidiano como lo que pasa todos los días. Habría ahora que indagar, dice, cuál es el modo de *pasar* que caracteriza o mejor representa esta vida pasajera de lo cotidiano, tanto en sus dimensiones rutinarias (lo que pasa como siempre) o transgresora (lo que de pronto irrumpe y quiebra la estructura de la rutina). Por esto sostiene que el término *pasar* notoriamente es ambiguo: por un lado *pasa l*o que repentinamente se instala en medio de la vida, lo que irrumpe como novedad, esto es la transgresión y, por otra parte significa lo fluyente, lo que en su transitoriedad no deja huellas; al menos visibles, esto es, la rutina. Entonces, que ambas condiciones afecten a todos los espacios es un hecho que puede constatarse. Sin embargo, podemos decir que domicilio y trabajo parecen ser los dominios preferidos de la rutina, en tanto que esos espacios, a su manera, cierran las posibilidades de sorpresas incontrolables provenientes de la transgresión que en ellos tiende a volverse negativa. Lo mismo con respecto a las normas más relajadas y sin embargo visibles de la calle.

---

23 P. Ricoeur, Prefacio a *La "re-flexión" cotidiana*, edición citada, pp. XI a XV

24 Giannini, op. cit., p 45

25 Giannini, op. cit., p. 46

26 Giannini, op. cit., p. 46

Pero es un hecho constatable también que la transgresión tiene su mayor posibilidad en los espacios abiertos de los mundos callejeros. Por eso, pregunta el filósofo, ¿qué símbolo más apropiado del pasar que la calle por donde transitamos todos los días?¿No es ella el topos privilegiado del pasar, del acontecer cotidiano?

"Tomemos, pues, la calle como un punto provisorio de referencia. Esta calle por la que yo –como tantos otros—voy y vengo todos los días: en la que todos los días, a una hora consabida, *vuelven* a repartirse los periódicos, a barrerse las veredas, a levantarse las cortinas de las tiendas, a instalarse los vendedores callejeros, a pasar el recolector municipal, etc."[27] referencias que nos hablan de lo continuo cotidiano. Pero también la calle nos remite a lo que hemos llamado límite de lo cotidiano, límite que se revela particularmente en la tentación de romper con las normas y los hábitos. Entonces, dice Giannini que la calle es, al mismo tiempo que un medio expedito de comunicación espacial, un medio que con el andar de los siglos será el medio propio de la libertad, libertad de desplazamiento, libertad de expresión pública, libertad de encuentros, "las que serán conquistas no sólo ganadas en la calle, sino además, ganadas esencialmente para ella."[28], en vistas de un futuro de acuerdo a como lo dibuja la imaginación y la memoria de habitantes y transeúntes. Por esto concluye Giannini que la calle, más que cualquier otra dimensión de lo cotidiano, "es el símbolo de aquél caminar en novedad de vida del que después hablará San Pablo"[29]. Y significativo es también, muy significativo, que en la calle se celebren las fiestas colectivas que no solamente nos ponen en contacto con el pasado, sino que se abren también a lo que puede venir y sobrevenir, al cruzar el límite que separa lo consabido de lo que hay que saber, lo habitual de lo soñado, y en este sentido, el límite que es un desafío a la trascendencia, un llamado a la aventura de la creación. Fundamentalmente, sin embargo, abierto al futuro en la rememoración del pasado.[30]

---

27 Giannini, op. cit., p. 28

28 Giannini, op. cit., p. 38

29 Giannini, op. cit., p. 41

30 José Ortega y Gasset, Anejo "Máscaras", en *Idea del teatro*, Madrid: Revista de Occidente, Colección El Arquero, 1966, pp.67-105

MESA Nº 19

Vivienda social, ciudad e identidades de clase en Argentina y Brasil 1930-1960. Una mirada historiográfica

COORDINADORES

ROSA ABOY

rosaboy@gmail.com

Universidad de Buenos Aires

ANA PAULA KOURY

apkoury@gmail.com

Universidade São Judas Tadeu/ Fulbright Visiting Professor The City College of New York

ADENSAR E RENTABILIZAR: O ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO DA VALORIZAÇÃO FUNDIÁRIA NOS CONJUNTOS RESIDENCIAIS DOS IAPS EM SÃO PAULO.

CAMILA FERRARI

Instituto de Arquitetura e Urbanismo-USP

camila.ferrari@usp.br

RESUMO: Entre as décadas de 1930 e 1960, a previdência social brasileira, fundamentada nos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs), foi a grande responsável pela produção habitacional destinada aos trabalhadores. Esta atuação se dava através da aplicação dos fundos previdenciários na aquisição de terrenos e, a partir daí, na promoção de habitação voltada especialmente à locação. A produção habitacional dos IAPs, como vários estudos vêm mostrando, se destaca pela escolha tipológica do edifício verticalizado isolado e do conjunto de blocos multifamiliares associados a equipamentos e serviços comunitários. Na cidade de São Paulo a partir da década de 1940 a promoção de edifícios isolados e conjuntos de blocos com densidade populacional elevada é proposta e/ou realizada pelos Institutos em locais com potencial valorização fundiária como a área central e áreas próximas a bairros residenciais de alto padrão. Este é o caso dos conjuntos residenciais da Várzea do Carmo, Japurá, Cidade Jardim e Nove de Julho, entre outros. Neste texto abordamos projetos com mais de 300 unidades habitacionais desenvolvidos em áreas valorizadas de São Paulo, a partir de documentos como processos de aprovação junto à Prefeitura de São Paulo, apontamentos dos autores dos projetos e dados referentes à atuação da previdência social, delineando o debate em torno da inversão dos fundos previdenciários no setor imobiliário. Apontamos que a verticalização, até então desconsiderada como modo de morar para os trabalhadores em São Paulo, e a associação da moradia com serviços oferecidos não apenas aos moradores, mas à população em geral, como forma de gerar rentabilidade, representavam não apenas ganho social para os trabalhadores que ali viveriam, como também ganho financeiro para os próprios Institutos, enfrentando a questão da valorização fundiária.

PALAVRA-CHAVE: Institutos de Aposentadoria e Pensões, previdência social, conjuntos residenciais, São Paulo, valorização imobiliária

Um olhar sobre o processo de urbanização paulistano

O aumento populacional da cidade de São Paulo a partir de 1870, quando se torna o núcleo da economia cafeeira, é acompanhado por um processo de urbanização e a cidade que até então apresentava uma área urbanizada muito semelhante a dos tempos coloniais se expande sobre as regiões contíguas. Uma tendência de ocupação caracterizaria São Paulo nas décadas seguintes: a abertura de loteamentos isolados, separados da cidade existente por áreas ainda não loteadas.

Embora o centro já se distinguisse por uma urbanização compacta e edificada, a densidade construtiva era bastante pequena tanto ao seu redor quanto nos novos loteamentos, o que demonstra que a cidade ocupava uma área maior do que seria necessário e funcionalmente conveniente. Duas razões principais parecem explicar tal circunstância: por um lado o desprezo pelas áreas de várzea e terrenos baixos, que inclusive serviam como limitadores entre certas ocupações; por outro lado, o crescimento extremamente rápido da cidade, que produzira um processo de especulação imobiliária calcado na certeza da capitalização em função do próprio crescimento urbano.

A especulação imobiliária já se manifestava no final do século XIX, quando os capitais passaram a migrar das ações em empresas ferroviárias e propriedades rurais para os prédios e terrenos da capital. "Chega-se à conclusão que o papel da iniciativa individual deve ter sido, senão o fator preponderante, pelo menos um dos principais a explicar a localização de vários loteamentos isolados".[1]

Desde o início do século XX

> o trabalho da construção produzia cada vez mais um valor excedente, que se constituía, de um lado, pela terra capitalizada (proveniente dos aumentos de preços dos imóveis, [...] quer por alterações na estrutura urbana, quer pelo seu significado como reserva de valor), e de outro, pela exploração do trabalho de construção (cada vez mais um fator barato, abundante e enfraquecido). Tornava-se questão fundamental na produção imobiliária a propriedade privada da terra. [...] e mudava-se o aspecto da propriedade da terra – de elemento de produção para o de base – na determinação da renda da terra, que, de fundiária, passava a imobiliária.[2]

A especulação imobiliária segue desenfreada na década de 1930 e se agrava com relação aos períodos anteriores: um elevado número de terrenos localizados em áreas já urbanizadas é

---

1 Juergen Langenbuch, *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*, Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1971, p.85.

2 Paulo C. X. Pereira, *Espaço, Técnica e Construção: o desenvolvimento das técnicas construtivas e a urbanização do morar em São Paulo*, São Paulo: Nobel, 1988, pp.153-154.

desviado de sua função como espaço a ser ocupado, sendo artificialmente valorizados. A falta de lotes disponíveis, uma vez desviados para a especulação, ou o seu alto custo, tem pelo menos duas consequências diretas: boa parte dos novos moradores é obrigada a se deslocar para áreas mais afastadas e aqueles que desejam permanecer no centro devem encontrar formas de multiplicar o solo urbano.[3]

A expansão da área edificada sobre os núcleos periféricos ocorre como processo contínuo, que rapidamente absorve as ocupações mais próximas, enquanto novos núcleos se estabelecem, sendo em breve também incorporados à área edificada. Associada aos terrenos mais caros – mais bem localizados e servidos de infraestrutura – aparece a verticalização, "resultado da multiplicação do solo urbano"[4].

É possível destacar assim alguns aspectos do processo de urbanização paulistano desde as últimas décadas do século XIX até a década de 1940, quando estas ações chegam a seu ápice: 1) a tendência ao espraiamento da área urbana através da abertura de loteamentos isolados, cuja importância reside na implementação de infraestrutura que ao passar por outras áreas ainda não urbanizadas agrega a elas valor; 2) a manutenção de terrenos vazios em meio a áreas altamente urbanizadas, à espera de valorização e/ou capitalização; 3) o crescimento posterior a estes dois aspectos baseado em três processos principais: a compactação da área edificada especialmente a partir da verticalização, a ocupação de áreas vazias em meio a áreas já urbanizadas e a expansão periférica.

Sobre a previdência social e sua atuação na produção habitacional

A partir de 1930 o presidente Getúlio Vargas dispensaria aos trabalhadores uma atenção inexistente nos governos anteriores em face da reorganização estatal, cuja legitimidade dependia também das classes populares. Dentre as primeiras disposições de Vargas nesse sentido está a definição das organizações que representariam os trabalhadores através de uma estrutura legal: os sindicatos, os tribunais trabalhistas e o sistema previdenciário, reorganizado pela concepção dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs).

Os IAPs são instituídos a partir de 1933 e a expansão do atendimento previdenciário se faria grupo a grupo de trabalhadores cuja profissão fosse oficialmente reconhecida, sendo o IAPM (Marítimos) o primeiro Instituto organizado. Seriam criados em 1934 o IAPC (Comerciários) e o IAPB (Bancários), em 1936 o IAPI (Industriários), e em 1938 o IPASE (Instituto de Pensões e Assistência dos Servidores do Estado) e o IAPETC (Empregados em Transportes e Cargas).

3 Langenbuch, op cit.

4 Nadia Somekh, *(Des)verticalização de São Paulo*, Dissertação (Mestrado) - FAU-USP, São Paulo, 1987, p.8.

Os benefícios assegurados aos trabalhadores pelos IAPs eram quatro: a) aposentadoria; b) pensão em caso de morte; c) assistência médica e hospitalar; e d) socorros farmacêuticos[5]. Na prática os benefícios variavam entre as categorias, e dentro delas geograficamente, com notável privilégio da capital federal e da cidade de São Paulo, onde se concentrava a maior parte dos trabalhadores sindicalizados. A fonte da receita de cada Instituto provinha de: a) contribuições dos associados ativos e aposentados; b) contribuição das empresas; c) contribuição do Estado; d) joias; e) doações; e f) rendimentos produzidos pela aplicação do patrimônio do Instituto. Os recursos disponíveis deveriam ser aplicados: a) na aquisição de títulos da dívida pública federal; b) na aquisição ou construção de casas para os associados; c) na aquisição de prédios para instalação dos serviços do Instituto e seus departamentos; e d) em empréstimos aos associados[6].

Embora desde 1930 fosse possível e legal a aplicação de recursos previdenciários em habitação, o Decreto n°1.749 de 1937 buscou criar condições para uma atuação mais vigorosa dos IAPs no setor imobiliário. A atuação dos Institutos dividiu-se então em três modalidades: Planos A, B e C, que variavam de acordo com o público a que se destinava e o tipo de serviço concedido, conforme se lê na Portaria SCM366 de maio de 1940 do então Ministro do Trabalho Waldemar Falcão[7]: "Plano A - arrendamentos ou venda de habitações, em conjuntos residenciais adquiridos ou construídos por iniciativa do Instituto; Plano B - financiamento para aquisição ou construção de habitações por iniciativa dos associados; Plano C - operações imobiliárias diversas".

Nos casos de locação, o assegurado pagava, além do aluguel, juros sobre o valor do imóvel, seguros diversos, impostos e taxas. Os financiamentos para os associados eram garantidos, por exemplo, para compra de terreno e/ou casa, para construção de casas e de conjuntos residenciais, e eram realizados mediante o pagamento de uma prestação mensal e demais seguros e impostos semelhantes aos casos de locação. Entre as "operações imobiliárias diversas" do Plano C estavam quaisquer operações que o Instituto julgasse conveniente realizar objetivando a capitalização de suas reservas, consistindo em "aquisição de terrenos e construção de edifícios, por iniciativa direta do Instituto, para instalação dos seus serviços ou locação a terceiros"[8]. Nabil Bonduki[9] identifica uma quarta modalidade, o Plano D, que compreendemos como parte de um processo de divisão do Plano C inicial em duas funções distintas, assim o Plano C realizaria financiamentos e empréstimos, a não associados inclusive, para construções, desenvolvimento de indústrias e hipotecas, objetivando uma elevada remuneração de suas reservas, e o Plano D faria operações imobiliárias diversas para formação de patrimônio imobiliário.

---

5 Decreto n°22.872/1933. *Esclarece a organização do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos*.

6 Ibid.

7 "O Problema da aquisição da casa própria pelos bancários", en *Folha Bancária,* São Paulo, jun. 1940, p.8.

8 Ibid.

9 Nabil G. Bonduki. *Os pioneiros da habitação social no Brasil: cem anos de construção de política pública no Brasil.* São Paulo: UNESP: SESC, 2014.

Pelo exposto é possível compreender como a produção habitacional se definia como modalidade de aplicação dos fundos previdenciários, garantindo-se a capitalização de recursos nos diferentes planos de atuação no setor imobiliário. Nas burocracias atuariais dos IAPs havia quem considerasse pouco proveitosa a aplicação dos recursos em moradias, uma vez que era necessário despender recursos com as construções. No entanto, a inversão imobiliária era considerada uma atividade segura de capitalização e a locação dos imóveis garantia também bom retorno aos fundos, de modo que se mantinha a ação de revertê-los aos próprios trabalhadores através da habitação. Essa ambiguidade persistiria durante toda a existência dos IAPs.

O enfrentamento da valorização imobiliária nos projetos habitacionais

No início da década de 1940 os IAPs já atuavam de forma significativa na construção de grandes conjuntos residenciais. Até então "inexistia a própria ideia de conjunto habitacional"[10], o que demonstra a inovação trazida pelos Institutos, bem como pelos profissionais envolvidos, ao propor projetos com centenas de unidades habitacionais e que contavam não apenas com moradias, mas também equipamentos e serviços, inovando ainda ao construir edifícios residenciais verticalizados.

Cada IAP apresentou um padrão diferenciado de produção habitacional que se relacionava a fatores como as condições socioeconômicas dos associados e, consequentemente, a arrecadação de cada Instituto, a atuação dos sindicatos de cada categoria e a consolidação de políticas próprias a cada escritório de projeto. Outro fator era a questão do custo da terra urbana, relevante quando se considera não apenas a localização dos conjuntos nas cidades, como também as tipologias utilizadas.

Apresentavam-se basicamente três tipologias habitacionais: o edifício vertical isolado, os conjuntos de blocos multifamiliares e os conjuntos de residências unifamiliares. Ocupando muitas vezes enormes glebas que se distinguiam do entorno pelo desenho urbano qualificado, os conjuntos constantemente associavam as moradias a equipamentos comunitários e espaços livres. Também os edifícios residenciais dispunham de equipamentos e serviços aos moradores.

A racionalidade dos projetos, tanto arquitetônicos quanto urbanísticos, e a padronização, tanto das unidades, quanto dos elementos construtivos, acompanharam a concepção de parte dos projetos, destacando-se em São Paulo os conjuntos residenciais Japurá, Várzea do Carmo e Mooca (IAPI), Nove de Julho e Santo Antônio (IAPB), e Cidade Jardim (IAPC). Revelam-se conjuntos formados por blocos de quatro pavimentos implantados em grandes glebas remanescentes em regiões já urbanizadas ou em regiões periféricas, com equipamentos e serviços coletivos, áreas verdes comuns e sem divisão da terra em lotes, o que os segregava do entorno com traçado tradicional. Os edifícios isolados foram implantados em regiões de ocupação consolidada,

10 Nabil G. Bonduki. *Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria.* São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998. p.163.

apresentam mais de dez pavimentos e compreendem também diversos serviços e equipamentos nos próprios edifícios. Olhar para alguns destes projetos ajuda a compreender como a questão da valorização imobiliária era enfrentada (ou garantida) através da produção habitacional nos terrenos adquiridos pelos Institutos.

O Edifício Japurá seria construído junto à região central em terreno então ocupado por construções encortiçadas na década de 1930. O novo sistema viário implementado pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia incluiu como parte do anel viário central a construção do Viaduto Jacareí em uma das faces do terreno e, conforme se verificou nos Processos Administrativos do Conjunto Japurá, o projeto contou com o apoio da Prefeitura, interessada em promover a renovação daquela área.

O alto valor imobiliário do terreno, dada a sua localização central, e o objetivo de rentabilidade do investimento, garantindo o retorno dos recursos aplicados pelo IAPI, direcionaram o partido do projeto para a verticalização, a proposição de serviços comunitários e o máximo adensamento possível do terreno[11]. O arquiteto Eduardo Kneese de Mello chegou assim à elaboração de um conjunto de dois edifícios, um mais baixo junto ao alinhamento e outro mais alto, recuado quase 18m, totalizando 310 unidades residenciais. O edifício menor abrigava no térreo salas comerciais voltadas para a rua e no pavimento superior apartamentos tipo quitinete. O edifício principal foi concebido como uma grande lâmina de 14 pavimentos, cujas unidades foram projetadas como apartamentos duplex, o que reduzia a área destinada à circulação e possibilitava a parada dos elevadores a cada dois pavimentos, implicando em grande economia do custo de execução.

Condições e soluções similares se apresentam no Conjunto da Várzea do Carmo. A grande área que abrigaria o conjunto era valorizada por melhorias da várzea do rio Tamanduateí, pela construção do Parque D. Pedro II, pela proximidade com o Centro Histórico, pela garantia de acessibilidade conferida pelo sistema de bondes e ônibus. Na análise do "Alvará de Construção" do projeto encontram-se comentários indicando que a área possuía alto valor imobiliário[12]. Contudo, o terreno ficava também muito próximo dos bairros operários que se estabeleceram a Leste do Tamanduateí, como Brás e Mooca, e era ainda assolado pelas enchentes do rio, o que tendia a desvalorizá-lo aos olhos de compradores. O arquiteto Attílio Corrêa Lima ao apresentar o projeto aborda a questão da valorização da área:

A localização dos terrenos na Avenida do Estado e a natureza dos bairros circunvizinhos conferem aos terrenos um valor elevado, sem que o local perca o caráter industrial. Com estes característicos não se prestava o local para um bairro residencial de categoria elevada. Por outro lado, a localização da residência estritamente operária não era aconselhável em face da valorização extrema do local.[13]

---

11 Aline N. Regino; Rafael A.C. Perrone, "Eduardo Augusto Kneese de Mello: sua contribuição para habitação coletiva em São Paulo" In: Revista Risco. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU/ EESC- USP, [São Carlos], n.9, 2009. pp.56-97.

12 Processo Administrativo n.62.631 de 11 de agosto de 1944, *Expedição de Alvará de Construção*.

13 Attílio Corrêa Lima, et al. "Conjunto Residencial da Várzea do Carmo I.A.P.I. S. Paulo" en *Revista Municipal de Engenharia PDF*. Vol. X, n.4, nov. 1942, pp.3-5.

A solução foi dar ao lugar um caráter de uso misto, que congregava ao mesmo tempo habitação, comércios e serviços variados, que permitissem a utilização da área não apenas pelos próprios moradores, mas pela população em geral. O conjunto teria um total de 4.038 unidades de habitação e densidade de 1.250 hab./ha, e contaria com equipamentos e serviços diversos dentre os quais cinema, clube, restaurante popular, hotel e até mesmo uma estação rodoviária. A diminuição do custo das unidades era sugerida pela padronização dos elementos construtivos e elevação da densidade populacional, conseguida através da verticalização. Assim foram previstos dois tipos principais de edifícios residenciais, o primeiro com 4 pavimentos e o segundo com 12 (térreo em pilotis + 11 pavimentos), prevendo-se economia do custo de produção ao dispensar no primeiro o uso de elevadores e propor no segundo a parada a cada três pavimentos.

Apesar do uso industrial característico do bairro da Mooca, a existência do Hipódromo do Jockey Clube Paulistano e a facilidade de acesso à área central em função deste teria sido fator de valorização da região mais próxima ao equipamento. O Conjunto Residencial da Mooca seria construído em um terreno remanescente a Sudeste do Hipódromo. A solução do projeto propôs o adensamento populacional e assim foram construídos 576 apartamentos em blocos com quatro ou cinco pavimentos, diferenciando o conjunto do entorno ocupado essencialmente por galpões fabris e vilas operárias. O projeto se baseava ainda na padronização a partir da proposição de um módulo com dois apartamentos por pavimento. A associação de duas ou mais unidades do módulo compunha os blocos, de modo que estes variavam em comprimento.

O terreno onde seria construído o Conjunto Cidade Jardim se localizava em uma região privilegiada: o vetor Sudoeste era então um dos mais potencialmente valorizados de São Paulo devido à implantação dos bairros-jardins da Companhia City e à inauguração em 1941 da nova unidade do Jockey Clube Paulistano a Oeste do rio Pinheiros. A acessibilidade da região seria garantida pela Marginal do rio Pinheiros, em projeto, e sua ligação com vias radiais como a Av. Nove de Julho, que facilitavam o acesso ao centro da cidade. O terreno ficava justamente no ponto de encontro da Marginal com a Avenida Cidade Jardim, que conectava os bairros da City dos dois lados do rio.

Embora o desenho do conjunto fosse bastante simples, baseado na implantação dos edifícios em uma grande área acessada através de uma via de contorno, a proposta era sofisticada e procurava garantir à população moradora certa autossuficiência. Assim foram agregados equipamentos variados, como conjunto educacional e social, complexo hospitalar, centro comercial e áreas de recreação, que foram dispostos em função das máximas distâncias a serem percorridas pelos moradores[14]. Assim como o Conjunto Várzea do Carmo, portanto, o Cidade Jardim se configurava como uma centralidade local.

A maior parte do conjunto foi ocupada pela disposição de casas assobradas em fileiras de seis unidades, módulo padronizado que atendia a critérios econômicos em função da redução do custo de construção, totalizando 466 unidades. Foram propostas ainda duas outras tipologias:

14 Regino; Perrone, op cit.

blocos de três pavimentos, com salas comerciais no térreo e apartamentos tipo duplex nos pavimentos superiores – mais uma vez sugerindo economia com espaços de circulação –, e um edifício multifamiliar com 11 pavimentos e um total de 572 apartamentos, o que promoveu o aumento da densidade populacional do projeto.

O Conjunto Nove de Julho seria construído em um terreno remanescente entre os bairros-jardins da Companhia City, região, como já mencionamos, entre as mais valorizadas da cidade, embora estes bairros permanecessem pouco ocupados até a década de 1940. A abertura da Avenida Nove de Julho, que cruzava a região (e o terreno) conectando-a a Marginal Pinheiros como parte das obras do Plano de Avenidas, conferiria maior valorização à região.

A divisão do terreno sugeriu a implantação de edifícios verticais independentes, buscando-se o melhor aproveitamento possível. Assim se construíram três edifícios de doze pavimentos, totalizando 473 apartamentos. A busca pela sustentabilidade e rentabilidade do projeto mais uma vez sugeriu a implantação de serviços variados como centro social para recreação, cursos e atendimento médico-odontológico, lavanderia e centro comercial, voltados aos moradores e à comunidade do entorno.

O caso do Conjunto Santo Antonio merece referência, pois a área onde foi implantado na zona Norte de São Paulo era na época da construção, já na década de 1960, ainda pouco ocupada. Esta era, porém uma região onde muitas famílias possuíam chácaras para utilização aos finais de semana devido ao clima aprazível beneficiado pela proximidade com o Horto Florestal. O próprio IAPB mantinha no local um grêmio recreativo e um sanatório para restabelecimento dos associados doentes. O projeto contava originalmente com 41 edifícios habitacionais (984 unidades), porém foi construído um número maior de blocos, 53 ao todo, resultando em 1.272 unidades, o que garantiu elevada densidade populacional. Foi proposto um módulo-tipo com quatro pavimentos e duas unidades por andar, uma com 60 e outra com 70m^2, servidas por uma caixa de escadas centralizada embutida no corpo do prédio[15]. Os módulos foram agrupados três a três, compondo lâminas de aspecto longilíneo que se dispuseram sobre uma grande área verde.

Nos projetos apresentados percebem-se questões como a padronização das unidades e elementos construtivos, a verticalização, o adensamento populacional, a racionalidade no uso de elementos como o elevador, o piloti, o apartamento duplex e ainda a proposição de equipamentos coletivos que pudessem rentabilizar os conjuntos. Estas eram formas de ao mesmo tempo enfrentar e garantir a valorização imobiliária: porque era necessário enfrentar o alto custo da terra urbana ao ocupá-la com habitação acessível aos trabalhadores e, ao mesmo tempo, garantir que o recurso investido na terra urbana retornasse ampliado aos fundos previdenciários.

15 Nabil G. Bonduki; Ana Paula Koury (orgs.), *Os pioneiros da habitação social no Brasil: inventário da produção pública no Brasil entre 1930 e 1964*, São Paulo: UNESP: SESC, 2014.

Considerações finais sobre a produção habitacional dos IAPs em São Paulo

A partir da década de 1940 os IAPs podem ser interpretados como atores do desenvolvimento urbano e suburbano paulistano através da construção de grandes conjuntos residenciais. Na região central, já consolidada, destaca-se a construção do Edifício Japurá, que ocupa local de prestígio junto ao anel viário central. Em meio a áreas já urbanizadas alguns projetos preencheram espaços vazios em terrenos baixos, porém potencialmente valorizados por sua localização, sendo casos expressivos os conjuntos da Várzea do Carmo e Cidade Jardim, instalados respectivamente junto à Avenida do Estado e à Marginal Pinheiros. A alguns projetos couberam ocupações quase que pioneiras na região periférica, cabendo destacar pelas dimensões de área urbanizada o conjunto Santo Antônio, construído pelos bancários no Mandaqui.

A pesquisa sobre a localização dos projetos habitacionais dos IAPs no espaço urbano de São Paulo vem revelando, assim, que a escolha dos sítios onde seriam construídos os projetos habitacionais procurava seguir lógica semelhante à de investidores privados atuantes no processo de urbanização paulistano, promovendo verticalização e adensamento nos terrenos mais valorizados, especialmente no centro, ocupação de áreas ainda não loteadas entre áreas já urbanizadas e espraiamento das periferias.

Os terrenos adquiridos pelos Institutos prestavam-se à inversão de seus recursos, e, portanto, sempre que possível, apresentavam potencial valorização imobiliária. A promoção habitacional, porém, aparece na atuação dos IAPs também como resposta às pressões das diversas categorias e seus sindicatos por melhores condições sociais para os trabalhadores.

Reconhecendo as implicações de realizar um projeto habitacional para os IAPs, Corrêa Lima esclarece os princípios norteadores do projeto para a Várzea do Carmo: a função social da habitação e a capitalização dos recursos aplicados. Assim dois objetivos principais norteavam a proposta: (1) a compatibilidade entre os salários dos futuros moradores e o custo das habitações, sem que estas deixassem de ser higiênicas e confortáveis; e (2) a rentabilidade do empreendimento, de modo a garantir retorno aos recursos aplicados pelo IAPI, que por sua vez podia ser atingida através do adensamento populacional, da racionalização dos elementos e processos construtivos e da associação do uso residencial popular a outros usos[16]. É possível afirmar que estas implicações e objetivos norteavam todos os projetos habitacionais dos IAPs, de modo a atingir ao mesmo tempo os objetivos sociais e econômicos da produção habitacional realizada através dos fundos de previdência.

16 Lima, op cit.

MULHERES 'DESPUDORADAS', HOMENS 'CRIMINOSOS': A CASA IRASCÍVEL.

CAROLINA GOMES DOMINGUES

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP)

carolinagdomingues@gmail.com

RESUMEN: No Brasil, durante as décadas de 1930 e 1940, a problemática relativa ao alojamento dos trabalhadores pobres urbanos adquiriu centralidade no discurso elaborado pelo presidente Getúlio Vargas. O Primeiro Congresso da Habitação, realizado em São Paulo em 1931, e a Jornada da Habitação Econômica, realizada na mesma cidade em 1942, dedicaram-se a debater o tema a partir de múltiplos enfoques técnicos e profissionais. O traço comum a todos eles foi o da reiterada condenação e estigmatização dos cortiços, encarados como meio propício à disseminação tanto de 'moléstias físicas' quanto de 'deficiências morais'.

PALABRAS CLAVE: Cortiços, Pobreza Urbana, Moradia operária, Varguismo, Construção da nação.

O segundo quartel do século XX traria importantes transformações no que diz respeito ao trato destinado pelo poder público à questão da 'moradia social' ou da 'moradia adequada ao trabalhador', na cidade de São Paulo. O período registra a transição entre o arranjo sobretudo repressivo do Estado liberal oligárquico e a política de produção direta de moradia pelo Estado nacional desenvolvimentista. Se, durante a Primeira República, o Estado limitava-se a regulamentar leis que ofereciam isenções e incentivos aos particulares que construíssem habitações populares, na era Vargas o Estado assume responsabilidade pela construção de moradias, elaborando uma ação planejada de construção habitacional.

Assim, ao longo da década de 20 seria lentamente forjado um novo consenso a respeito do papel do Estado perante a problemática habitacional. A gradativa ruína do modelo liberal e privatista da República Velha – "vítima da voracidade de sua criatura, uma cidade que chegava, em 1920, aos 600 mil habitantes, densa e concentrada como um barril de pólvora prestes a explodir" [1] -, gestava uma controvérsia publicamente discutida a respeito de qual deveria ser o campo de atuação do Estado frente ao inquietante quadro de déficit habitacional[2].

A despeito das disputas e controvérsias, até 1930 os partidários da não- intervenção estatal conseguiram manter erguidos os estreitos limites estabelecidos como seu 'campo legítimo' de ação. Depois da Revolução que conduziu Getúlio Vargas à presidência, porém, esses limites caem por terra. Amplia-se, pouco a pouco, o leque dos setores sociais que apoiavam com ênfase a intervenção pública no processo de produção habitacional [3]. Nas reportagens e debates da época, vai se tornando generalizada a crítica ao modelo do mercado de alugueis até então produzido pela iniciativa privada, cujo resultado mais visível eram os núcleos de habitação

---

1 Raquel Rolnik, *A cidade e a lei: legislação, territórios e política urbanística na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 2013, p. 149.

2 Citamos, a título de exemplo, trecho do relatório elaborado em 1927 a pedido do então prefeito Sr. Pires do Rio: "A ação do poder público tem sido até hoje motivo de sérias divergências, principalmente em matéria de habitações populares. Uma corrente pronuncia-se a favor. Outra, manifesta-se contra. A que se manifesta contra, diz: a ação direta do poder público paralisaria a iniciativa privada. Com essa paralização teria o poder público um encargo pesadíssimo acima de suas forças e obrigações. (...) A história da intervenção direta do poder público, afirmam os seus inimigos, é a história lamentável de continuados desastres. Os partidários da intervenção do poder público respondem: a construção de habitações operárias é precisamente um problema de ordem pública. Não se trata de uma mera obra de filantropia e muito menos de uma obra de aventura financeira e social. Quando o poder público intervém (...) procura evitar as especulações excessivas, os perigos da miséria e da fome, os perigos da falta de higiene, da falta de conforto das classes trabalhadoras". "*A quanto monta a deficiência de alojamentos em São Paulo*", In: *Revista do Arquivo Histórico Municipal*, São Paulo: Secretaria de Cultura, 1942, p. 332.

3 De acordo com Nabil Bonduki, *Origens de habitação social no Brasil*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, pp. 78 e ss., que apresenta discursos favoráveis à intervenção do Estado na produção de moradias oriundos de todo o espectro ideológico – de representantes da Fiesp aos comunistas, passando pelos ministros de Vargas.

coletiva. Conquista ampla adesão a opinião de que era preciso uma intervenção direta do Estado com o objetivo de difundir a casa própria.

Houve uma mudança significativa: se antes "a questão central era a salubridade da moradia, independentemente do seu estatuto de propriedade", a partir de 1930, "a salubridade e a eliminação das formas coletivas de morar continuavam sendo um objetivo meritório mas, de maneira geral, alcançável em consequência da difusão da casa própria" [4]. Houve, dessa maneira, uma inflexão importante nas razões e justificativas que orientavam a ação e o discurso do poder público no sentido de eliminar os cortiços e outras formas de habitação congêneres.

Alerta: a crítica às formas de moradia coletiva atravessou incólume todo o período: o cortiço foi continuamente varrido do centro de São Paulo, condenado tanto pelo autoritarismo sanitário da Primeira República e sua legislação de base higienista quanto pela política habitacional do nacional desenvolvimentismo. A inflexão refere-se tão somente às justificativas que declaradamente pautaram, em cada período, o duradouro processo de remoção, estigmatização e criminalização dessa forma coletiva de morar, habitada pelos homens e mulheres que compunham a parcela mais empobrecida da população da cidade.

Parece-nos o caso de justificativas moventes, que atualizam um mesmo movimento mais amplo, na esteira do 'progresso' e do 'desenvolvimento' da cidade. Durante todo o período que se estende desde a década final do século XIX até os anos 1920, período do primeiro ciclo de modernização – modernização burguesa - da cidade, a reprovação e o repúdio às habitações coletivas fundavam-se sobretudo no medo da contaminação, da transmissão de doenças e disseminação de epidemias. A partir de algum momento na década de 20, como condição e resultado do processo de modernização industrial em que entrava São Paulo, a justificativa de combate aos cortiços assume, paulatinamente, um tom mais 'civilizatório' e 'educativo': era necessário, então, forjar a disciplina e o senso de responsabilidade naqueles homens e mulheres; era necessário fazer deles operosos trabalhadores e trabalhadoras.

Foi com esse objetivo que o governo Vargas passou a acenar-lhes com a casa própria como alternativa habitacional exemplar. Na medida em que a conquista da casa própria seria um objetivo capaz de recompensar os longos anos de sacrifícios e a extenuante jornada de trabalho – inclusive atribuindo sentido a ela -, acreditava-se que o operário 'agitador' e 'subversivo' daria lugar ao abnegado trabalhador, deixando de ser uma ameaça à ordem política. Em posição diametralmente oposta à desse 'homem novo' que o Regime pretendia criar aparecia de forma inconteste a figura do morador do cortiço, "condenado a ser revoltado, pronto para embarcar em aventuras esquerdistas para desestabilizar a ordem política e social" [5]. Desse modo, a difusão da propriedade privada, além de garantir a estabilidade da ordem política, contribuiria para o objetivo de 'educar' e 'civilizar' o trabalhador.

---

4 Bonduki, *Op. cit.*, p. 86.

5 Ambas as citações são de Bonduki, *Op. cit.*, p. 84.

Esse componente 'civilizatório' atribuído à casa unifamiliar, salubre e exemplar mobilizava, via de regra, o repertório característico das teorias raciais, de tal modo que assumia contornos diretamente relacionados à tarefa de 'elevação moral da raça' [6]. Os ideais eugênicos ligados aos princípios da produtividade e do trabalho justificaram os inúmeros estudos realizados e as soluções propostas em prol da habitação sã e higiênica, bem como da proteção da infância pobre e operária na primeira metade do século XX. É nesse contexto que, em maio de 1931, durante a sessão inaugural do Primeiro Congresso de Habitação - evento promovido pelo Instituto de Engenharia de São Paulo -, o engenheiro Alexandre de Albuquerque aponta como a habitação deveria ser pensada como forma de 'desenvolver a raça':

> A casa econômica não resolve só o caso particular dos seus habitantes. A questão deve ser encarada sob o ponto de vista social. Dela depende também o desenvolvimento da raça. Da vida promíscua em cortiços sai um corso de pervertidos, de delinquentes, cortejados por moléstias terríveis. A casa individual, rodeada de ar e de luz, simpática e convidativa ao repouso, é a célula *mater* das raças fortes. (...) Evitar a vida em promiscuidade é problema social de grande importância; com a sua solução melhora-se a raça, e dá-se combate aos grandes flagelos da humanidade: alcoolismo e tuberculose. É fácil descrever o que se vê em muitas destas casas de três peças: a promiscuidade excita os hábitos de pouca limpeza, grandes e pequenos a eles se habituam, e transportam-nos para as oficinas e escolas. De volta destas, as crianças fogem para a rua, seu asilo predileto, e os homens para as 'vendas', adquirindo aí doenças físicas e morais, e odiando a sociedade. As moças, na promiscuidade em que vivem, perdem o senso da dignidade e do pudor. E tudo isto quando as crianças conseguem vencer, enfraquecidas com as doenças que pululam em meio tão propício.[7]

Entre todos os trabalhos apresentados no Primeiro Congresso, o discurso deste Sr. Engenheiro chama a atenção por enumerar sem qualquer pudor o "cortejo de males" cultivados nas habitações coletivas. A maior parte dos vinte e quatro trabalhos do Congresso dedicou-se a analisar aspectos técnicos referentes à atividade construtiva: soluções de iluminações elétricas,

---

6 Assim, "os poderes públicos e agentes sociais como engenheiros, médicos higienistas e educadores preocupavam-se com questões morais e com o aperfeiçoamento físico da 'raça', julgando ser a habitação coletiva e deficiente do proletariado em São Paulo um obstáculo ao desenvolvimento econômico, à estabilidade política, ao 'saneamento racial'. (...) Embora os tons dos discursos dos poderes estabelecidos e dos técnicos tenham variado ao sabor das correntes hegemônicas de pensamento, com ênfase decidida na eugenia e no aprimoramento racial/nacional durante as décadas de 1920 e 1930, houve uma constante atenção com o reerguimento físico e moral da classe operária, que cumpria disciplinar e regenerar para o trabalho e para uma aceitação sem conflitos da ordem urbano-industrial que, em São Paulo, tinha peso social crescente". Maria Auxiliadora Dias Guzzo, "A Habitação Popular em São Paulo (1890-1940)", en *Revista do Arquivo Histórico Municipal*, São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 2014, pg. 73

7 (Alexandre de Albuquerque, "Conferência sobre Códigos Municipais de Obras", In: *Primeiro Congresso de Habitação*. São Paulo: Publicação Oficial, 1931, pp. 22 e ss.)

propostas de padronização dos tijolos nacionais, apresentação de blocos de cimento, críticas às normas técnicas para habitações. Todas as reflexões estavam orientadas - ao menos em teoria - pelo objetivo de reduzir os custos da construção de habitações populares e pautavam-se pelas discussões acerca da "habitação mínima" [8]. A fala inaugural do citado engenheiro, porém, chama a atenção por explicitar os conteúdos de cunho político e moral que embasavam as discutidas 'soluções técnicas', que autorizariam o acesso dos trabalhadores a uma casa unifamiliar e 'decente'.

A concepção habitacional da família burguesa a ser construída não tolerava a existência de "uma multiplicidade de agenciamentos familiares, de redes de compadrio, de estratégias produtivas, de arrimos de sobrevivência, de astúcia ao potencializar a utilização do espaço ao máximo", em arranjos que possibilitassem "extrair da posição subalterna (...) a dignidade do viver" [9]. A família nucleada burguesa – composta por pai, mãe e filhos – deveria reafirmar constantemente a ruptura entre o público e o privado. Essa seria a medida de habitação moralmente aceita. O amontoamento da família em cubículos, resultado de altos alugueis e pouco dinheiro, seria considerado 'promiscuidade'.

Assim, fora dos meios trabalhadores e operários, a habitação popular era vista como ambiente desastroso para as mulheres e para a infância, como formadora de péssimos hábitos que prejudicavam a disciplina nas escolas e o trabalho nas fábricas e oficinas – era indefinível o número de 'males' gestados nos cortiços. É nesse mesmíssimo diapasão que, dez anos mais tarde, um outro Sr. Engenheiro reproduziria com notável similaridade o discurso do Dr. Albuquerque. As palavras de Bruno Rudolfer, engenheiro chefe da Subdivisão de Documentação Social e Estatísticas Municipais da Prefeitura de São Paulo durante o final da década de 1930 e início da de 40, soam como uma repetição, em cores um pouco menos vivas, dos ensinamentos de seu veterano:

> O problema da habitação afeta direta ou indiretamente todos os membros da comunidade. Afeta diretamente aqueles que estão a sofrer os efeitos da má habitação, no seu habitar. Indiretamente aqueles que, não vivendo nelas, sofrem em virtude das desvantagens decorrentes das habitações indesejáveis como lugares de maior delinquência, de controle social deficiente, de promiscuidade perigosa para os bons cânones da moral, de desorganização da família, de focos de moléstia e de endemias que representam; das práticas de má ordem que induzem.[10]

---

8 O tema já havia sido abordado pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) de 1929 e 1930, bem como pelo Congresso Panamericano de Arquitetura de 1930. Incluía, entre outras, questões como a área mínima necessária para uma habitação salubre, o barateamento, a padronização e a racionalização dos materiais e processos construtivos. Ver, a esse respeito, entre outros, Kenneth Frampton, *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Martins Editora, 2015.

9 A citação é de ROLNIK, *Op. Cit*., pp. 80-1.

10 (Bruno Rudolfer, "O problema social da habitação", In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, ano VII, vol. LXXXII, 1942, p. 30)

Os efeitos nocivos da 'má habitação' são reafirmados, ponto por ponto. Seu discurso registra, porém, uma diferença importante quanto à maneira de resolver o problema: a palestra de Rudolfer, intitulada *O Problema Social da Habitação*, assinalava algumas "considerações fundamentais" a respeito da "solução do problema". Destarte, prossegue o engenheiro:

> Se a solução do problema depende da cooperação das classes interessadas – o que realmente se dá – esta cooperação será tanto mais necessária quanto maior a distância entre o desejável e o real. Pois é evidente que, então, é preciso assegurar-se, por uma doutrinação eficiente e contínua, daqueles que vivem no real, a aproximação e mesmo o atingir dos padrões desejáveis. Essa doutrinação é, sem dúvida, de tal forma, que o desejável dos que vem melhor a solução, se torna também o desejável dos que vivem a pior.[11]

A novidade não reside no chamado à 'cooperação de classes', menos ainda na arrogância com que aqueles que 'vem melhor' estabelecem 'padrões desejáveis' para os que 'vivem pior'. Reside – esta a importante diferença – na centralidade conferida à educação e doutrinação dos habitantes das 'más habitações'.

A palestra do Sr. Bruno Rudolfer compõe os trabalhos que foram apresentados durante a Jornada da Habitação Econômica. O evento, realizado em São Paulo em setembro de 1941, foi organizado pelo Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT) e reuniu uma gama variada de profissionais, levando os contornos do debate para além dos estreitos campos profissionais de engenheiros e arquitetos. Criado em 1931, o IDORT defendia a necessidade da máxima racionalização do trabalho e, para isso, a organização racional em todos os quesitos da vida – daí o interesse em promover uma Jornada da Habitação Econômica. Dessa forma, muitos dos trabalhos apresentados na Jornada refletiram explicitamente sobre o ambiente normatizador da habitação. Uma das maiores preocupações do IDORT era a "qualidade da produção nas indústrias (...). Por isso o enfoque voltado para o espaço privado do trabalhador e sua família; e mais ainda para aquele operário que satisfeito com seu meio teria comportamentos considerados virtuosos"[12].

As palestras da Jornada evidenciam que já não bastava apenas a intervenção edificante da engenharia e da arquitetura para a 'civilização' e o 'desenvolvimento' da 'raça' e da 'nação'. A questão do acesso dos trabalhadores e trabalhadoras à habitações 'salubres' deixa de ser encarado como um problema basicamente econômico, e passa a ser percebido como matéria também de sociólogos, educadores e assistentes sociais, responsáveis, a partir de então, por ensinar o 'moderno jeito de morar' a esses indivíduos. Com a palavra, Oscar Egídio de Araújo, técnico de estatística do Departamento de Cultura de São Paulo:

---

11 (Rudolfer, *Op. Cit.*, p. 31)

12 Rafaela Cristina Martins. *Concepções Habitacionais em São Paulo*. Campinas: UNICAMP (Dissertação de Mestrado), 2013, p. 17.

> O que dissemos deixa transparecer certo comodismo quanto ao morador do cortiço, o qual, aliado à ignorância, cria uma mentalidade específica que deve ser combatida por todos os meios possíveis. O mais eficiente desses meios é a educação em sentido lato, a educação sob todos os aspectos possíveis – filmes, rádio, palestras escolhidas em lugares apropriados – capazes de demonstrar que só há vantagens medíveis, presentes e futuras, na troca do pátio da habitação coletiva pelo quintalzinho na zona rural, onde uma horta e um galinheiro poderão erigir-se em renda para a família. O problema do cortiço é mais um problema educativo do que financeiro e como tal deve ser encarado, para os meios profiláticos tentados na sua extirpação alcançarem os resultados desejados.[13]

O trecho, escolhido entre muitos outros de semelhante conteúdo, identifica pobreza à ignorância para afirmar que é a partir das duas que se constrói uma 'mentalidade específica do morador do cortiço', a ser intransigentemente combatida. A 'educação' seria o meio mais eficaz na batalha para transformar essa mentalidade, o único meio capaz de fazer do 'Jeca' o valoroso trabalhador-*self-made-man*, 'civilizado' e cosmopolita. A arma mais poderosa, nessa cruzada civilizatória:

> Logo de início, mostrou-nos o Dr. Roberto Simonsen que o problema da habitação econômica deve correr 'pari-passu' com o da elevação do padrão média de vida do nosso povo. Mas padrão de vida é coisa que não se pode impor a ninguém. Cada qual tem o padrão de vida de que é capaz. Se pegarmos um desses caboclos desdentados que pitam o cigarro de palha sentados no calcanhar e cuspindo de esguicho à porta da cabana e o instalarmos numa poltrona *maple*, e no *living-room* elegante de um palacete do Jardim América, ele por certo se sentirá contrafeito e deslocado, com saudades do seu rancho e dos seus hábitos. A melhoria do padrão de vida tem de ser procurada pelo próprio indivíduo, logo que sinta necessidade de melhorar. E essa necessidade se incute pela educação, criando no indivíduo a ambição e o hábito da higiene e do conforto. O problema da habitação se transforma, assim, em um problema de educação (...). Num país como o nosso, em que o homem se encontra nas mais diversas idades da civilização, desde a da pedra lascada até a do maior requinte moderno, com escala por toda a gama dos estágios intermediários, essa ação educadora é de importância inestimável, pois desse desnível é que nascem todos os nossos maiores problemas.[14]

---

13 (Oscar Egídio Araújo, "O papel da habitação e do salário no nível de vida da família operária", In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, ano VII, vol. LXXXII, 1942, p. 66)

14 (Ricardo Capote Valente, "Encerramento da Jornada", In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, ano VII, vol. LXXXII, 1942, p. 324)

Nas palestras da Jornada da Habitação Econômica é contumaz a crítica às circunstâncias 'dissipadoras da moral da família' encontradas nos cortiços. A citação é longa, mas valiosa em cada linha:

> No seio da família aprende o homem, desde criança, e continua a aprender quando adulto, a abafar em si os movimentos do egoísmo; adquire o espírito do sacrifício, de amor ao trabalho, de dedicação, de lealdade, de solidariedade social; ali se aprende a polir as arestas do caráter, a crescer em virtudes, a corrigir os próprios defeitos e a tolerar os alheios; a sobrepor o bem geral aos interesses particulares, embora legítimos.
>
> Destas causas perturbadoras da moral da família, fiquemos com a habitação, cujas más condições podem por muitos modos prejudicá-la. Outros trabalhos apresentados a este certame já tem colocado sob nossos olhos os porões, os cortiços, as habitações coletivas. Conheceis portanto qual é o mal responsável pelos inúmeros efeitos que passaremos em revista a seguir.
>
> Uma sala ou duas, sem higiene e sem conforto, mal arejada e mal ensolada, onde se cozinha, come e dorme, como reunir a família para as refeições e as palestras em comum? Para o pai e os filhos do sexo masculino há o recurso da rua; para a mãe e as mulheres, a vizinhança, os enredos, os disque-disques; para as crianças, o pátio do cortiço, com todos os seus perigos tanto de ordem física como moral.
>
> Observando o cortejo dos malefícios da habitação precária para a moral da família, vamos encontrar o grande inimigo do pudor e do recato feminino. Convém que a vida da mulher derive numa atmosfera de discrição e respeito que só se obtém na habitação individual. No cortiço e em outras moradias semelhantes, desde o amanhecer até o cessar tardio do movimento de inquilinos, está a mulher a vista de todos, sujeita à promiscuidade, desde o tanque comum até as demais instalações. Essa frequentação diária com indivíduos de outro sexo, estanhos à família, vai aos poucos despudorando a mulher pela impossibilidade de deixar esta de ser vista a todo instante e com qualquer traje.
>
> O caráter do homem sofre, por outro lado, grandes perversões em face das dificuldades da vida de que a casa anti-higiênica e sem conforto é um constante lembrete. Após um dia de trabalho extenuante exercido sem a necessária e compensatória alimentação e uma caminhada longa ou uma viagem em circunstâncias pouco cômodas, o operário que não encontra em casa um ambiente que lhe propicie o necessário descanso físico e mental torna-se um revoltado contra uma ordem de coisas que o escraviza a um trabalho mal remunerado. (...)

> Como impedir, em meio a tamanha miséria moral, a avalanche de crimes de toda ordem, de brigas, de roubos, de perversões e de abusos sexuais, da malandragem e das orgias que o samba tanto embala emprestando o encanto da música à propagação da imoralidade?[15]

Como se vê, os cortiços não eram encarados apenas como 'foco' de moléstias nocivas ao organismo dos indivíduos: comprometeriam também a saúde do organismo familiar. Representavam um perigo para a própria ordem e moral burguesas. Os homens se tornariam 'revoltados'; as mulheres, 'despudoradas'.

Ao se condenar a 'destruição do pudor e do recato feminino', era condenada a maneira de trabalhar e de se relacionar entre si e com a cidade de mulheres que tinham por único 'pecado' a necessidade de prover o próprio sustento e o de seus familiares, ocupando-se em serviços que – apesar de exclusivamente realizados por elas, estas 'mulheres despudoradas e maliciosas' - eram muito solicitados pelos habitantes da cidade, sobretudo pelos endinheirados. Mulheres que cozinhavam e lavavam. Mulheres que limpavam, engomavam e passavam. Mulheres 'barulhentas', de 'pouca vergonha', que 'falavam palavrões' e 'brigavam como homens'.

Em muitos outros discursos da Jornada, manifesta-se o propósito de desqualificar e marginalizar modos de trabalho e comportamento que fugiam à delimitação rígida dos espaços. Se para a maior parte das trabalhadoras e trabalhadores pobres, a rua e o espaço doméstico eram lugares de produção, para o poder público essa realidade era considerada inconveniente, vexatória e desmoralizante. Prova disso era, como já dissemos, a concepção do habitat 'legal' formulado naquele momento, que baseada na ideia de 'lar' ou casa como espaço destinado exclusivamente para pai, mãe e filhos, e estritamente reservada para seu comer, dormir e coabitar, relegava ao campo da ilegalidade urbanística os arranjos que divergissem desse modelo estabelecido. Somente pela constituição de um 'lar' a família poderia desempenhar seu papel edificante.

A modernização da cidade era acompanhada pela intenção de especializar os espaços e ao mesmo tempo estabelecer uma divisão entre os 'trabalhadores' e os que não eram encarados como tal: os indivíduos 'perigosos'. Existia o propósito de desqualificar e marginalizar modos de vida e de comportamento que fugissem à delimitação dos espaços, à constituição de um mercado de trabalho especializado e ao controle mais direto do patronato.

---

15 (Francisco de Paula Ferreira, "A habitação e a moral", In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, ano VII, vol. LXXXII, 1942, pp. 172 e ss.)

É fora de dúvida que resolvido o problema da habitação, teremos contribuído, indiretamente, para a diminuição da criminalidade. Porque haverá uma maior estabilidade social e individual, haverá um fortalecimento dos elos familiares e consequentemente a não dispersão dos membros de uma comunidade doméstica, que tão tristes resultados acarretam; porque haverá para todos – com a casa própria – a possibilidade de edificar sobre essa base material, a grandeza e a dignidade de uma família e com ela a da sociedade e da pátria.[16]

16 (Aldo Sinisgali, "A habitação como fator da delinquência", In: *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, ano VII, vol. LXXXII, 1942, p. 173)

CIDADE E POLÍTICA HABITACIONAL NOS ANOS DE VARGAS Y DE PERÓN.

ANA PAULA KOURY

Universidade São Judas Tadeu /Fulbright Visiting Professor The City College of New York

apkoury@gmail.com

RESUMEN: Este trabalho é resultado da pesquisa "Formación e investigación comparada entre Argentina y Brasil. La vivienda social en las políticas públicas de Vargas y de Perón" coordenado por Rosa Aboy (Argentina) e Ana Paula Koury (Brasil) e inclui pesquisadores argentinos e brasileiros. A pesquisa foi financiada pela Secretaria de Políticas Universitárias do Ministério da Educação da Argentina no projeto proposto por Rosa Aboy junto à Universidade de Buenos Aires. Trata da historiografia de habitação nos períodos de Getúlio Vargas (1930-45/ 1951-54) e Juan Perón (1946-1955) a ser apresentado em duas partes. Uma parte aborda o tema dos estudos comparados procurando identificar parâmetros para uma história da habitação comparada, e apresenta um balanço da literatura sobre habitação no Brasil procurando identificar a interpretação dos autores sobre a ação do estado na condução da política habitacional. A outra parte trata especificamente da revisão da literatura produzida na Argentina procurando identificar a abrangência dos trabalhos. O balanço da literatura específica dividido em duas partes, nos permite comparar a história da habitação produzida nos dois países. No caso brasileiro, apesar da grande quantidade de estudos sobre o tema e da diversidade dos casos analisados as conclusões tendem a afirmar o modelo de "Estado de compromisso" alcançado através de uma "política populista". No caso argentino, a literatura possui maior diversidade de referenciais teóricos e metodológicos que permite produzir um debate com maior variedade de posições, entretanto os casos são mais recortados regionalmente afastando a possibilidade de verificação de uma política de alcance nacional. Colidindo um conjunto de autores fundamentais para a história da habitação na Argentina e no Brasil procuramos estabelecer diretrizes que permitam ao projeto em andamento colocar à prova estas premissas, procurando contribuir, através da história da habitação com a desmontagem dos preconceitos sobre a formação incompleta do sistema social latino americano

PALABRAS CLAVE: Política Habitacional, América Latina, Varguismo, Peronismo, Habitação Social.**a:**

Política habitacional em perspectiva comparada: os mandatos de Getúlio Vargas (1930-45) e Juan Perón (1946-55)

As comparações entre Brasil e Argentina nos períodos da presidência de Getúlio Vargas (1930-45/ 1951-54) e Juan Domigo Perón (1946-1955) tem sido objeto de muitos trabalhos que, apesar do tema em comum, apresentam perspectivas analíticas divergentes[1]. Os autores argumentam orientados pelos debates em seus campos disciplinares e a diferença entre as abordagens nos permite indagar sobre a construção de uma história comparada no campo da habitação.

Os autores colocam à prova a validade de processos supra-nacionais na América Latina, comparando períodos políticos aparentemente semelhantes e sincrônicos na história dos dois países. Entre eles, o fenômeno do populismo que serviu para designar os governos de Perón e Vargas e que tem sido uma importante matriz teórica para explicar as políticas habitacionais ligadas à ampliação dos direitos sociais dos trabalhadores no Brasil e na Argentina.

Os trabalhos sobre o populismo no Brasil[2] e na América Latina[3] foram produzidos entre meados da década de sessenta e setenta. Esses trabalhos procuravam explicar a especificidade do atraso latino americano através de uma funcionalidade entre o atraso econômico e a não formação de um sistema de classes. A forma social fragmentada ou a ausência de um sistema consolidado de classes, segundo os autores, levaria à ascensão de líderes caudilhos, definindo assim a cultura política que unia as bases sociais aos seus dirigentes na América Latina. Assim como o atraso, também a cultura política do populismo não era um fenômeno social explicado nacionalmente.[4]

Ao contrário das interpretações supra nacionais próprias às teorias sobre o atraso e o populismo na América Latina, os estudos comparados procuram colocar a prova as generalizações "latino americanas"através de estudos nacionais comparados. É o caso de trabalhos mais recentes e especificamente daqueles que nos interessam por comparar os governos de Perón e Vargas.

---

1 Fernando Devoto e Boris Fausto, *Brasil e Argentina: um ensaio de história comparada (1850-2002)*, São Paulo: Editora 34, 2004. Monica Sol Glik, *Ordem e Progresso, Civilização e Babárie. Perón, Vargas e Positivismo. (Argentina-Brasil, 1930-1955)*, Percursos, V. 7 n. 2 (2006) pp. 1-15. Disponível em http://www.periodicos.udesc.br/index.php/percursos/article/view/1524/1286- acesso em 30/09/2016) e Pedro Dutra Fonseca. P. C. e Andre F. Haines, *Desenvolvimentismo e política econômica um cotejo entre Vargas e Perón*, Campinas: Economia e Sociedade, v.21, no. especial , dez. 2012 pp. 1043-1074.

2 Octavio Ianni, *La formación del Estado populista en América Latina*, México: Era, 1975 e Francisco Weffort, *O populismo na política brasileira*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

3 Gino Germani, Torcuato S. di Tella y Octavio Ianni, *Populismo y contradicciones de clase en Latinoamérica*, México: Era, 1973.

4 Bartra propõe uma revisão das teorias sobre democracia e populismo na América Latina produzidos naquela época à luz dos desafios políticos atuais na América Latina. Roger Bartra, *Democracia e Populismo na América Latina*, Mexico: Letras Libres, 2008. Disponível em http://www.letraslibres.com/mexico-espana/populismo-y-democracia-en-america-latina (Data de consulta 30/09/2016).

Devoto e Fausto (2004) através da história social contribuem aos estudos comparados entre os dois países. Procuram detalhar as supostas semelhanças entre Brasil e Argentina abrindo uma perspectiva de análise histórica complexa e verossímil que conjuga processos comuns e especificidades nacionais. Procurando olhar através do "rótulo amplo e impreciso do populismo", os autores ressaltam as grandes diferenças entre os governos de Vargas e Perón, sem contudo olvidar a influência recíproca entre os dois estadistas e o desafio em fazer frente à um processo histórico semelhante de acelerada urbanização e industrialização nos dois países.

> "Mas se o populismo define também um estilo de fazer política que conota certa desordem administrativa, por causa de seu plebeísmo e da promoção de novas elites políticas em substituição às tradicionais, o peronismo se encaixa melhor nessa parte da definição. Observando outro aspecto importante do populismo, qual seja, sua definição não apenas de um estilo político, mas da centralidade de algum ou de alguns atores sociais ou institucionais, constatamos que no getulismo estado-novista esse ator foi o Estado, enquanto em seu segundo período é difícil identificar algum. No peronismo, o ator hegemônico sempre foram os trabalhadores. Ambos os movimentos coincidiam nas bandeiras nacionalistas, mais do que antiimperialistas, e em sua vocação industrialista. Uma diferença relevante estava na forte hostilidade do peronismo contra o setor agrário, a "oligarquia", seu inimigo declarado na retórica e na prática do "estatuto do peão", enquanto o getulismo nunca hostilizou a elite rural brasileira.
>
> Os dois movimentos se influenciaram mutuamente, embora o tema tenha sido pouco estudado. Na Argentina, o grupo à frente da Secretaria de Trabalho e Previdência tinha entre suas fontes de inspiração o exemplo fornecido pelo Estado Novo. Mais tarde as características do justicialismo influenciaram a ala esquerda do getulismo e o PTB de modo geral. Contudo no momento em que Getúlio e Perón coincidiram na Presidência de seus respectivos países, as relações foram menos intensas do que se poderia esperar."[5]

Os trabalhos comparados de Glik[6] (2006) e Fonseca e Haines[7] (2012) embora apresentem conclusões e desenvolvimentos muito diferentes, ambos apoiaram-se na análise discursiva das mensagens presidenciais de Vargas e Perón, contribuindo à partir de uma outra perspectiva metodológica para a história comparada e para a interpretação das políticas sociais e econômicas caracterizadas como populismos e levadas à cabo por Perón e Vargas em seus contextos nacionais.

Fonseca e Haines, enfatizam a diferença entre os governos de Perón e Vargas e procuram afirmar que o conceito de populismo aplica-se ao primeiro caso, mas não ao segundo. Explicam que através da análise discursiva das mensagens presidenciais de ambos os estadistas é possível

5 Devoto e Fausto, *op. cit.*, pp. 330-331.

6 Glik, *op. cit.*

7 Fonseca e Haines, *op. cit.*

notar, desde o início do governo de Vargas uma intenção política com foco em um projeto de industrialização ao qual a questão social esteve submetida. Esta centralidade do projeto econômico presente nos discursos de Vargas e ausente nos discursos de Perón permitiria associar Perón, mas não Vargas ao populismo latino americano. Segundo os autores o salto da modernização industrial na Argentina havia sido dado anteriormente ao governo de Perón, cuja plataforma política principal se constituía na redistribuição de renda e na defesa dos direitos sociais das classes trabalhadoras e dos excluídos sociais.

Glik, questiona de modo mais amplo a definição de populismo difundida pela sociologia política brasileira dos anos 70. Segundo a autora, esta interpretação com pressuposto na ausência de uma força social de classe organizada, não reconheceria a legitimidade das massas urbanas. A autora procura demonstrar que os discursos de Perón e Vargas , apresentam uma grande permeabilidade aos anseios populares das massas com quem dialogam. Esta maleabilidade do discurso em contato com as massas urbanas seria não apenas uma instrumentalização das massas urbanas pelo líderes caudilhos, mas ao contrário, para a autora conferia, em diferentes circunstâncias nacionais na Argentina e no Brasil, a legitimidade do processo político.

> "O tema dos populismos tem resultado bastante fértil no âmbito da produção intelectual brasileira, e a própria noção do termo já suscitou uma diversidade de opiniões.(...). Esta perspectiva teórica da sociologia apresenta alguns problemas. Em primeiro lugar, porque corresponde a uma visão estruturalista que encerra o problema dentro de uma dimensão apenas econômica.(...). Depois, porque a própria definição de "massa" se apóia em um pressuposto de homogeneidade cultural do qual este trabalho prefere se afastar. Por fim, porque essa idéia de "passividade" nos sugere que o exame se afirme numa pretensa superioridade de classe, capacitada para a liderança (...). Poderia se acrescentar, ainda, que esse tipo de classificação imobilizadora das classes populares não tem se mostrado muito útil para o avanço das discussões."[8]

A principal abordagem crítica ao populismo colidindo a teoria social com a análise histórica foi produzida contemporaneamente à própria teoria por Michel Conniff[9]. O autor ainda na década de setenta, estudou a trajetória política de Pedro Ernesto no Rio de Janeiro, demonstrando uma relação social legítima entre o governante, a estrutura institucional do Partido Autonomista e as classes populares urbanas no Rio de Janeiro. O trabalho pioneiro de Conniff procura estabelecer em bases históricas as políticas públicas na vigência do chamado populismo.

A História da Habitação no Brasil

8 Glic, *op. cit.* p.3.

9 Michel L. Coniff, *Política Urbana no Brasil: A ascensão do populismo 1925-1945*, Rio de Janeiro: Relume -Damará, 2006 (1a. ed. 1981).

Muito se escreveu sobre o tema da habitação no Brasil, mas poucos trabalhos realizaram um balanço abrangente da literatura como o que foi apresentado por Valadares e Figueiredo (1981) em artigo intitulado "Habitação no Brasil: uma introdução à literatura recente"[10]. Os autores dividem a produção bibliográfica em sete temas: favela; a ação governamental no campo da habitação; periferia: loteamento e autoconstrução; moradia e trabalho; uso do solo; movimentos sociais urbanos ligados à habitação; analises gerais. A organização sugerida pelos autores permite um diagnóstico setorial dos temas ligados à habitação, e expressam a produção de uma literatura engajada com problema da habitação dentro do quadro histórico ainda fortemente impactado pela rápida urbanização do país.

Um balanço sistemático das teses e dissertações produzidas no país entre 2006 e 2010 foi publicado recentemente Abreu, Metello e Yuba (2015) intitulado "Habitação de interesse social no Brasil: Caracterização da produção acadêmica dos programas de pós-graduação de 2006 a 2010"[11]. O trabalho apresenta uma medição da produção acadêmica entre 1978 e 2010 constatando um pico entre 2006 e 2010. Entre 2005 e 2006 o acréscimo no número de trabalhos foi de cerca de 68%. Os temas usados para a classificar os trabalhos sugerem uma grande ampliação das abordagens. Os autores determinaram 16 temas; acessibilidade; conforto ambiental e eficiência energética; desempenho e patologia; economia; gestão; habitação rural; história; mobiliário; patrimônio histórico e reabilitação; planejamento urbano; política pública; projeto de arquitetura; saneamento ambiental; sociabilidade; sustentabilidade; tecnologia da informação; tecnologia e sistemas construtivos. A maioria dos trabalhos (61%) foram produzidos nos programas da Universidade de São Paulo e a quase totalidade deles (91%) na área de Arquitetura e Urbanismo. O trabalho conclui que apesar do grande número de produções e da variedade de temas os trabalhos concentram-se na área de políticas públicas (47%) e revela uma produção de significativos 14% dos trabalhos na área de História da habitação.

A história da habitação como um problema específico dentro do campo dos estudos sobre habitação no Brasil, ganhou importância mais recentemente. Os trabalhos produzidos entre as décadas de oitenta e noventa do século XX procuraram explicar historicamente os graves desafios da sociedade urbana brasileira, entre eles, principalmente, a falta de um padrão básico de moradia urbana para o conjunto da população urbanizada.

Os trabalhos na área da história da habitação em sua maioria adotam para a história da habitação a periodização da história política e social brasileira: Primeira República (1889-1930), Era Vargas (1930-1945), Período Democrático (1946-1964) e Regime militar (1964-1985) e as conclusões, via de regra, confirmam as análises dos autores mais importantes da história política e social

10 Lícia Prado Valladares e Ademir Figueiredo, *Habitação no Brasil: uma introdução à literatura recente*, Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais - BIB n. 11 1o. semestre de 1981, pp. 25 - 49.

11 ABREU, Mariana Garcia de, METELLO, Humberto da Silva e YUBA, Andrea Naguissa. Habitação de interesse social no Brasil: Caracterização da produção acadêmica dos programas de pós-graduação de 2006 a 2010. Arquitextos (São Paulo). Vitruvius. ano 15 março de 2015.

brasileira. Entre elas, o liberalismo "selvagem" das elites brasileiras expressas pelo "rentismo"; a modernização conservadora realizada pelo estado centralizador e populista do período Vargas que, ao controlar a política social através da reformas dos sistemas de previdência impede o desenvolvimento de um processo autônomo de organização social que estaria em andamento com a industrialização brasileira; e por fim, o retorno da modernização conservadora garantida pelo golpe militar e a implantação de um padrão capitalista periférico modernizador e ao mesmo tempo intensamente espoliador que se estabilizou ancorado em uma política habitacional instrumental realizada pelo Banco Nacional de Habitação para carrear o apoio político dos setores médios da sociedade brasileira, intensificando do ponto de vista da urbanização um padrão espacial altamente segregador.

Os trabalhos produzidos dentro dos marcos da ciência política brasileira, pela fecundidade dos caminhos que apontaram constituíram as narrativas generativas para a história da habitação e da cidade e frequentemente eles tem sido mais citados e reproduzidos do que contestados ou questionados em sua matriz metodológica. Passados quase trinta anos a literatura permanece insuspeita protegida pela virtude de suas causas finais, a defesa da autonomia social, dos processos revolucionários, da inclusão social e econômica. A proposta deste trabalho em curso é promover uma revisão da literatura fundamental com o objetivo de avaliar a validade dos trabalhos dentro de um novo presente histórico.

O higienismo social e a modernização urbana

Um primeiro conjunto significativo de trabalhos que tem pautado as narrativas da história da habitação e da cidade, dedica-se aos processos de exclusão social e segregação espacial implantados com a remoção de cortiços e favelas em áreas que foram objeto das intervenções de caráter sanitário. A ação frequentemente conjugada de medicina social e engenharia sanitária promoveu os grandes projetos urbanos que ao mesmo tempo modernizaram e sanearam as grandes cidades brasileiras na virada do século. O processo conhecido como higienismo foi brilhantemente descrito e fartamente documentado por Benchimol (1992), no caso da modernização da cidade do Rio de Janeiro por Pereira Passos logo no início do século XX.

Com uma análise muito semelhante trabalho de Outtes[12] (1994) expande o modelo comparando as grandes cidades brasileiras Rio de Janeiro, São Paulo e Recife e as grandes cidades argentinas, Buenos Aires e Rosario. Outtes procurou identificar as semelhanças do Urbanismo Sanitário com viés moral e disciplinador que se espalhou junto com a institucionalização da prática profissional em ambas as nações no entre guerras. O urbanismo seria, para Outtes, a técnica que permitiria controlar o corpo social e disciplinar a pobreza incluindo-a na ordem de um capitalismo urbano -industrial altamente segregador em formação na Argentina e no Brasil.

12 Joel Outtes, *Disciplinning the society through the city: town planning genesis in Brazil and Argentina (1905-1945)*, Boulletin of Latin American Research, v22 I2, 2003, pp. 137-247. A tese inicial é de 1994.

A matriz analítica das ciências sociais brasileira ganhou um novo contorno sob o regime militar cuja centralização e autoritarismo veio acompanhado de um terror generalizado promovido pela perseguição política e violação dos direitos humanos principalmente voltado aos dirigentes dos movimentos sociais e aos ativistas políticos.

Foucault visitou o Brasil várias vezes durante a década de setenta. Ele deu palestras em São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro. Entre os temas abordou a criminalidade, a urbanização e a saúde pública. Foucault apoiou o protesto dos estudantes na Universidade de São Paulo em 1975, quando interrompeu suas aulas manifestando seu compromisso com a resistência de esquerda ao regime militar. No ano seguinte, o famoso autor também visitou outras grandes cidades no norte e região nordeste do Brasil[13]. A sua interpretação perspicaz do sistema total de institucionalização de poder, do qual a modernização urbana e as políticas públicas eram uma parte correram o país do sudeste, ao norte e nordeste.

As suas análises inspirariam um conjunto de grandes historiadores brasileiros que escreveram sobre as políticas urbanas e, posteriormente tornaram-se uma importante vertente de interpretação das primeiras políticas de habitação e intervenção urbana no Brasil, pelo menos àquelas que foram escritas na virada da década de 1980. São desta data os trabalhos de Singer, Campos, e Oliveira, *Prevenir e curar: o controle social através dos serviços de saúde*[14] (1978) e de Sevcenko, *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes* (1983)[15].

Fortemente reforçada pelo discurso foucaultiano das instituições totais , Benchimol[16] e Outtes[17] darão origem a um conjunto de trabalhos que questionam o tecnicismo atrelado às intervenções do Estado e às políticas públicas. Originados nesta matriz de análise um conjunto inaugural de novos trabalhos que realizariam a revisão crítica do movimento moderno na questão da habitação. A política habitacional, associada à modernização urbana completaria a matriz disciplinadora dos hábitos sociais de uma população rural cuja cultura representaria um entrave à formação urbana capitalista que emergia do Brasil Industrial[18].

---

13 Heliana de Barros C. Rodrigues, '*Um Foucault desconhecido? Viagem ao Norte-Nordeste brasileiro em tempos (ainda) sombrios*', História Oral v. 15 n.2 , 2012, pp. 141-158.

14 Paul Singer, Oswaldo Campos e Elisabeth Oliveira, *Prevenir e curar: o controle social através dos serviços de saúde*, Rio de Janeiro: Forense, 1978.

15 Nicolau Sevcenko, *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*, São Paulo: Brasiliense, 1983.

16 Jaime Larry Benchimol, *Pereira Passos: um Haussman tropical*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1992.

17 Outtes, *op. cit.*

18 Marisa Varanda T Carpintero, *A construção de um sonho. Os engenheiros-arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil*, Campinas: Editora da Unicamp, 1997, José Tavares Correa de Lira, *Mocambo e Cidade: regionalismo na arquitetura e ordenação do espaço habitado*, Tese de doutorado, São Paulo: FAU-USP , 1996, Telma de Barros Correia, Pedra: plano e cotidiano operário no sertão, Campinas: Papirus, 1998 e Telma

Teorias e Histórias das políticas habitacionais no Brasil

Durante os anos setenta alguns trabalhos dedicaram-se a documentar a ação do Estado no campo da habitação e da reforma urbana com o objetivo relatar e de propor novos encaminhamentos para a política habitacional e urbana em andamento no país. Os trabalhos majoritariamente dedicaram-se à avaliação crítica do BNH criado em 1964 principalmente tendo em vista a grande oportunidade de intervenção no desenvolvimento das grandes cidades brasileiras representado pela sua criação[19]. Entretanto apenas nas décadas seguintes que o tema da ação do Estado seria tratado do ponto de vista histórico, isto é como uma história das políticas de intervenção no setor da habitação e da cidade[20]. No final da década de 1990, na sequencia dos trabalhos sobre história da política habitacional no Brasil, Bonduki publica o livro Origens da Habitação Social no Brasil (1997)[21]. A inovação do trabalho está em relacionar a história da política habitacional com o debate historiográfico da arquitetura e do urbanismo no Brasil. Levantando um conjunto significativo de conjuntos habitacionais modernos que foram implementados pela ação do Estado no setor da previdência social, Bonduki apresenta as provas de que a arquitetura moderna brasileira inseria-se em um projeto de desenvolvimento nacional engajado com o tema social.

Em outras palavras, Bonduki comprova que a arquitetura moderna brasileira afirma-se exatamente neste processo de modernização do país sob grande influência das políticas sociais e do espírito modernizador que caracterizam o varguismo. Deste modo, o marco historiográfico da arquitetura moderna brasileira, o edifício - sede do Ministério da Educação e Saúde inaugurado em 1943, objeto de um polêmico concurso em 1936 é seguido de um ciclo de conjuntos operários modernos seriam construídos e inaugurados entre 1938 e 1943. A documentação dos conjuntos habitacionais rebateria as críticas difundidas pelos observadores internacionais, principalmente

---

de Barros Correia, A construção do habitat moderno no Brasil – 1870-1950, São Carlos: RiMa, São Paulo: FAPESP, 2004.

19 Berenice Guimarães Vasconcelos de Souza. *O BNH e a política de governo*, Belo Horizonte: Dissertação (Mestrado) UFMG , 1974; Luis Aureliano Gama de Andrade, *Política Urbana no Brasil: o paradigma, a organização e a política*, Estudos Cebrap, no. 18, 1976, pp. 119-48; João Ricardo Serran, *O IAB e a política habitacional brasileira*, Brasília: IAB, 1976 e Gabriel Bolaffi, *A casa das ilusões perdidas: aspectos socioeconômicos do plano nacional de habitação*, São Paulo: Brasiliense, Caderno CEBRAP, n. 27, 1977.

20 Sérgio de Azevedo, Luis Aureliano Gama de Andrade, *Habitação e poder da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional da Habitação*, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982; Alfredo Britto, , A. P. Guimarães e João Ricardo Serran, *Habitação popular: inventário da ação governamental*. São Paulo: FINEP, Projeto, 1985; Marcus Andre de Mello, *Política de habitação e populismo: a Fundação da Casa Popular 1946-1964*, RUA- Revista de Arquitetura e Urbanismo, v. 3, 1990, pp. 39-62.

21 Nabil Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria*, São Paulo: FAPESP/Estação Liberdade, 1998.

Max Bill[22] e Siegfrid Giedion[23] e também contesta a hipótese de que Vargas não havia adotado a arquitetura moderna como representação de seu projeto nacional.

No campo da análise histórica da política habitacional brasileira a inovação do trabalho de Bonduki foi associar a lei de congelamento de aluguéis implementada por Vargas no início da década de 1940 e a redução dos investimentos em habitação pelo setor privado. O que, segundo o autor, resultou no inverso que era desejado, isto é piorou a oferta de moradia nos centros urbanos em franca expansão. Outra relação importante desenvolvida por Bonduki foi associar a política habitacional do período varguista ao aumento da informalidade e à formação das periferias urbanas. Uma análise que foi bastante enfatizada através de robustos relatórios e indicadores sociais pela assessoria econômica do segundo governo Vargas como apontamos em pesquisas recentes sobre o segundo governo Vargas[24].

Suas conclusões gerais no campo da historiografia da política habitacional brasileira afirma o que é o consenso entre os autores. Isto é os limites da reforma social estiveram determinados, por um lado pela necessidade do apoio das massas e por outro pela necessidade do apoio das elites. O populismo seria a fórmula política que permitiria articular os dois setores sociais perpetuando uma política social seletiva por um lado e por outro permitindo a instrumentalização do estado pelos setores dominantes. Esta seria em última instância para a grande maioria dos autores a funcionalidade do fracasso da política habitacional.

Portanto podemos concluir da obra de Bonduki que a política social varguista foi suficientemente bem sucedida para validar a afirmação de um amplo projeto de reforma social dentro do qual o moderno brasileiro afirmou-se, entretanto a mesma política quando confrontada aos objetivos de universalização da política habitacional e do acesso à moradia urbana digna fracassaram.

A pesquisa em andamento "Formación e investigación comparada: Buenos Aires y San Pablo en las políticas habitacionales del peronismo y el varguismo (1930-1955)" em sua fase de revisão bibliográfica procura justamente resolver o "pendulo bondukiano" entre modernidade e modernização.

---

22 Em palestra na Universidade de São Paulo em 1953 o proeminente designer professor da Escola de Uhlm criticou a renomada arquitetura brasileira à propósito de uma visita ao Edifício California de Niemeyer e Carlos Lemos. Considerada por ele uma arquitetura mais fotogênica do que empenhada socialmente. Excertos de Palestra de Max Bil Fau usp 1953 in Alberto Xavier (org.). *Depoimento de uma Geração*, São Paulo: CossacNaify, 2003 (1a. Edição 1987), pp. 158 -163.

23 Sigfried Giedion, *O Brasil e a arquitetura contemporânea*, prefácio à primeira edição do Livro *Modern Architecture in Brazil* de Henrique E Mindlin, Rio de Janeiro/Amsterdã: Reinhold, 1956.

24 Alexandre de Freitas Barbosa (Coord.), *Rômulo Almeida e as Bases Econômicas e Institucionais para o Desenvolvimento da Nação*, Relatório de pesquisa Programa Cátedras IPEA/CAPES para o Desenvolvimento, 2012 e Ana Paula Koury, *Rômulo Almeida e a política habitacional brasileira,* Anais do X Encontro de Economia Bahiana, Salvador: 2014.

Revisitar a literatura em uma perspectiva comparada procurando compreender a produção de relações histórias entre a burocracia estatal varguista e o seu público, as reinvindicações da classe operária e a sua constituição através de um sistema de identidade promovido pelas políticas sociais e ao mesmo tempo a produção do capitalismo industrial de base urbana comum na Argentina e no Brasil.

MESA Nº 20

A Cidade e as Arquitecturas da Cultura

COORDINADORES

JOSÉ ANTÓNIO BANDEIRINHA
jabandeirinha@uc.pt
Universidade de Coimbra

ANTONI RAMON GRAELS
antoni.ramon@upc.edu
Universidad Politécnica de Cataluña

SABER E PODER: UMA ESCOLA QUE QUERIA SER CIDADE.

RUI ARISTIDES

Universidade de Coimbra

ruiaristides@gmail.com

RESUMEN: Para melhor compreender como um projeto de arquitetura articula um saber sobre a cidade e de como este se articula em poder, proponho interpretar o projeto de um edifício escolar em Portugal, de 1960, com o seu contexto alargado. O projeto em causa é a escola primária da Quinta do Cedro, concebida pelo arquiteto Fernando Távora, com Augusto Amaral e Alberto Neves, entre 1957 e 1958 para a cidade de Vila Nova de Gaia. E surgiu de um plano nacional de construção escolar, iniciado em 1940 e promovido pela ditadura encabeçada por Oliveira Salazar.

Para identificar a passagem de saber em poder sobre a cidade, no projeto, proponho capturar o seu processo através de três elementos: a urbanística educada aos autores do projeto; o processo de planeamento urbano no qual se veio a integrar; a estratégia e objectivos da política de obras públicas que lhe deu origem.

Isto implicará perceber que conhecimentos de urbanismo estavam presentes, que contributo urbano se esperava do projeto para V.N. de Gaia, e como este praticou a política de construção escolar da ditadura. Desta forma tentarei capturar como um saber acerca da cidade se articulou com os seus possíveis campos de poder sobre esta.

Numa altura em que vários arquitetos procuravam reescrever os compromissos da disciplina de arquitetura, revendo criticamente o legado modernista, Távora escreveu que esta escola praticava os princípios para "um novo caminho na Arquitectura Portuguesa." Dado isto, as questões que debaterei são as seguintes: será que nestes princípios de projeto encontramos uma forma de pensamento acerca da organização de cidades? De que é feito esse pensamento sobre a cidade? Como se articula em poder sobre a cidade através do projeto de arquitetura?

PALABRAS CLAVE: saber, projeto, urbanismo, cidade, poder

Introdução

Nesta apresentação proponho discutir como a velha máxima "saber é poder" se pode interpretar para o exerício de projecto. Para tal, tentarei interpretar a articulação entre um grupo de saberes sobre a cidade, uma proposta arquitectónica e um governo do saber nacional. Pretendo analisar como o projecto de uma escola em Gaia, pelo arquitecto Fernando Távora, articulou uma ideia de cidade, com uma visão arquitectónica do país e uma gestão do saber nacional.

Primeiro falarei da escola de arquitectura do Porto no pós-guerra e a formação da sua pedagogia urbanistica, o que nos levará a uma breve história das fundações teóricas da disciplina de planeamento urbano em Portugal. Em segundo, falarei do projecto de Távora e sua participação no desenvolvimento urbano de Vila Nova de Gaia. Em terceiro, descreverei a estratégia educativa da ditadura de Salazar e as políticas espaciais mobilizadas para o seu efeito. Por fim, discutirei como estes elementos foram ou não articulados no desenho da escola em Gaia e de como esta traduziu uma gestão do saber em poder sócio-espacial.

Lógica urbana

No pós-guerra e no cumprimento do plano Marshall, o estado Português criou a profissão do urbanista e legislou as disciplinas que criariam urbanistas portugueses.[1] Um conjunto específico de princípios e instituições urbanas teve um papel preponderante na formação deste poder urbano. Especificamente um conjunto de agentes franceses, como os urbanistas Alfred Agache e Étienne de Gröer,[2] e o *Institute d'Urbanisme* de Paris.[3] Estes trouxeram uma doutrina urbana de formação anterior à *Carta da Atenas* e evoluindo criticamente relativamente a esta. Nesta dourtina, monumentos públicos, praças históricas, espaços verdes e uma linguagem "nativa" de arquitectura, projectavam a história e cultura de um sítio.

---

1 Em 1945 o Ministério das Obras Públicas produziu a figura do arquitecto-urbanista e regulamentou a sua pedagogia nas escolas de arquitectura de Lisboa e Porto. Os urbanistas franceses Etienne de Groer e Alfred Agache, já se encontrando a trabalhar em planos urbanos em Portugal, como o de Lisboa, foram tornados figuras centrais na formação do urbanismo português e renovação urbana ambicionada pelo estado.

2 Ambos foram figuras centrais na formação das primeiras práticas urbanisticas profissionais em Portugal (Marat-Mendes and Oliveira 2013). A de Gröer em específico foi concedida uma voz ampla através da *Direcção Geral dos Serviços de Urbanização* (DGSU), uma corporação pública desenhada no pós-guerra para supervisionar a implementação de planos urbanos, (Gröer 1946).

3 Mas também um conjunto de arquitectos-urbanistas italianos, como Giovanni Muzio e Marcello Piacentini que, no entanto, também traduziam ideias e propostas originalmente provenientes de Paris. Para uma lista dos vários urbanistas activos em Portugal no imediato pós-guerra ver Marat-Mendes e Oliveira (2013), para as afinidades entre urbanistas franceses e italianos ver Fuller (2007).

Na fonte desta formulação do urbano residiam as ideias, métodos e estratégias de Henri Prost, Agache e do *Musée Social*.[4] Esta organização tinha por objectivo produzir políticas e modelos sócio-espaciais para a paz social na era da máquina e da indústria (Rabinow 1995). Juntamente com inovações técnicas e ciêntificas, cultura, tradição e continuidade histórica articulavam elementos centrais para a obtenção de uma pacificação das relações urbanas de trabalho. Prost e Agache foram talvez os primeiros a articular esta noção de paz social numa doutrina urbana.[5]

A ideia central desta doutrina era a de que as exigências técnicas modernas[6] deviam enformar-se a partir de apreciações profundas da história e cultura do meio urbano. Para o restabelecer de uma harmonia urbana, em primeiro lugar estavam os bairros, os parques, os monumentos e as arquitecturas tradicionais ou históricas, como mediadores de valores colectivos que pacificavam a própria história moderna. A construção da eficácia técnica da cidade deveria avançar paralelamente à sua renovação e reificação cultural.

À medida que a urbanistas franceses como de **Gröer**[7] era dada uma voz coordenadora na formação do urbanismo em Portugal, mais falava Paris na construção de um planeamento urbano português. Quando em 1945 o estado criou os cursos para formar urbanistas – *urbanologia* e *projectos e obras de urbanização* – os professores convidados foram tradutores desta relação entre Paris e Lisboa, e entre as políticas urbanas capacitadas pelo plano Marshall e um modernismo comprometido com a pacificação cultural da sociedade moderna.[8]

Esta configuração de agentes e conhecimentos produziu uma visão especifíca do poder e missão do urbana da arquitectura. Assim nos informa o trabalho escolar do arquitecto João Andresen

---

4 Formada por patrões da indústria, chefes de polícia, políticos e reformadores, esta organização parapolítica criada na passagem do século XIX para o XX em Paris, funcionava à semelhança de um actual *think-tank* relacionado com o estudo de problemas urbanos, conflitos laborais e condições de vida dos trabalhores.

5 Como, por exemplo, em Anvers na Bélgica ou na Costa do Sol em Lisboa, respectivamente, para descrições detalhadas destes projectos ver (Rabinow 1995).

6 Redes infraestruturais de saneamento, eletricidade e transporte, planeamento económico, funcionalização a sectorização, a eficácia industrial da construção.

7 Aluno e colaborador de Agache.

8 Este foi especialmente o caso no Porto. O arquitecto-urbanista David Moreira da Silva, educado na escola do Porto, nas belas artes de Paris e no *Instituto de Urbanismo* da mesma cidade, foi contratado em 1945 para coordenar a cadeira de *projectos e obras de urbanização*, o que fará até 1961. Don José Fonseca Llamedo, arquitecto espanhol que liderou o *Instituto Nacional de la Vivienda* no pós-guerra, coordenou a cadeira de urbanologia, mas apenas até 1946. Após a sua saída, o assistente de Moreira da Silva, António Brito e Cunha passou a coordenar a cadeira de *urbanologia*. Etienne de Gröer e César Cort, colega de Llamedo, foram convidados para coordenar as duas cadeiras nas belas artes de Lisboa, o que acabam por não fazer devido às suas ocupadas agendas. A coordenação das cadeiras passará então para o arquitecto Paulino Montez que tinha trabalhado com Agache no plano para a Costa do Sol. Tanto Cort como Llamedo, embora de forma distinta, partilham uma visão culturalista da cidade produzida pelos urbanistas franceses. Llamedo envolvendo-se com uma visão falangista do problema habitacional através do seu trabalho no *Instituto Nacional de la Vivienda*, ver (Díaz 2003; Ordovás 2013).

(1920-67) para o ano lectivo de 1945/46, mais tarde tornando-se professor de *projectos e obras de urbanização*. O exercício consistia em projectar um jardim-escola na cidade de Matosinhos, reflectindo as prioridades e propostas do seu plano urbano. O projecto desenvolvido foi escrito como promovendo "(…) uma obra de renôvo e sanidade." Andresen proponha demolições para a criação de situações mais sanitárias e eficientes, mas também mais estéticamente edificantes.[9] Parte destas demolições davam lugar a espaços verdes, instrumentos centrais para activar o espírito de "rênovo" desejado. A ideia de que a criança melhor cresceria em contacto com a natureza vertia para o desenho de bairros adjacentes.[10] O jardim-escola de Andresen proponha um diálogo directo e eficaz com a cidade a acontecer, articulava a sala de aula e a cidade ao mesmo efeito de renovação e a uma mesma atitude de intervenção:

"É preciso ensinar a descobrir já aqui a verdade – é preciso então que Ela apareça. Um ambiente e uma arquitectura que cumpra essa função. Funcionalismo, sim, aquêle funcionalismo, que seja uma expressão verdadeira, que irradie vida e luz. É preciso não envelhecer as almas novas.

A arquitectura deve estar aqui como uma grande fôrça educadora. Não precisa para isso de ser infantil – verdadeira, sim."[11]

Se esta afirmação ligava Andresen a uma vontade de verdade modernista,[12] por outro lado também articulava uma doutrina urbana em que o edíficio prefigurava a cidade e esta um conjunto de relações "verdadeiras" entre função, cultura e natureza.[13] Este jardim-escola queria ensinar a cidade de Matosinhos.

---

9 "(...) expropriações e demolições previstas nesta memória têm como finalidade a abertura de artérias (...), mas que por uma questão de ordem psicológica, higiénica e estética, mais demolições seriam ainda de aconselhar, (...)."

10 "(...) é bom princípio de ordem económica, moral e física que cada proprietário ou inquilino tenha à sua disposição um pequeno jardim e terreno cultivável privativo."

11 Estas frases são precedidas por: "O céu, o Sol, a Água, as plantas, as pedras, os animais e a própria Humanidade – Tudo isto precisa de aparecer no seu bom e verdadeiro aspecto, com o seu melhor e mais puro significado."

12 Por verdade modernista entenda-se a metafísica materialista articulada na pureza dos materiais, na ideia de uma relação directa com a natureza, na prática de desenho enquanto ferramenta racional, baseada em estudos científicos como as análises económicas, infraestruturais e morfológicas requeridas dos alunos de *urbanologia*.

13 Especificamente neste trabalho escolar: a abertura de uma nova avenida, a distribuição de habitações consoante classe, a criação de espaços verdes e a linguagem arquitectónica do proposto eram concebidas por Andresen como uma eficaz harmonia que, para além do mais, era projectada como moralmente edificante pela sua articulação de uma condição de verdade ambiental.

Uma escola "especial"

Fernando Távora (1923-2005), colega de Andresen, activo na escola e no Porto,[14] construiu com outros da sua geração uma ideia crítica do fazer moderno. Activo nos CIAMs, apresentou o *Plano de uma Comunidade Agrícola* onde combinava ferramentas modernistas de planeamento e arquitectura com uma apreensão cultural do território e suas formas de vida (Bandeirinha 2012; Mota 2014).[15] Em 1955, num grupo alargado, estudou a arquitectura vernacular de Portugal na procura de uma "génese" arquitectónica (1961). Participando no plano regional do Porto, falou da necessidade de respeitar o "verdadeiro carácter" do espírito "*portuense*" (Távora 1954). Para Távora, ser e fazer moderno pressuponha um diálogo de mútua apropriação entre o modernismo e a experiência do país em si: não se podia ser moderno sem se ser português.

Em 1957, a câmara de Vila Nova de Gaia convida-o para conceber o "projecto especial"[16] de uma escola do seu progama de construção escolar, desenhado pela ditadura.[17] O projecto devia obedecer condicionantes especificas provenientes deste programa.[18] O terreno era um lote

14 Em 1945 começou a desenvolver projectos de arquitectura com o seu irmão engenheiro, Bernardo Ferrão Távora. Em 1948 entrou como técnico para os serviços de urbanização da câmara municipal do Porto. Saiu destes em 1954, abrindo o seu gabinete de arquitectura onde antes a câmara tinha o gabinete de estudo do plano de urbanização, uma unidade técnica dentro dos serviços de urbanização, dedicada a estudar o plano regional do Porto e seu plano director municipal, sob coordenação do engenheiro Antão Almeida Garrett. Em 1950 volta à escola de arquitectura como assistente, onde lecionará até ao final da sua carreira.

15 Em 1951 no CIAM VIII em Hoddesdon, com o arquitecto Alfredo Viana de Lima e no primeiro curso de Verão do CIAM em Veneza o ano seguinte. Em 1953 e 1956 volta aos CIAMs com Viana de Lima, no de 1956 também com João Andresen e Octávio Lixa Filgueiras, entre outros colegas do Porto.

16 Correspondência entre presidente da CMG, João de Brito e Cunha, familiar do professor de *urbanologia* Brito e Cunha, e a DOCEP, Dezembro de 1957, arquivo histórica da CMG. A escola viria a servir a freguesia de Mafamude, que na altura registava cerca de "1.000 habitações," e as vizinhas zonas de "Laborim, Santo Ovídio e Raza," ver ante-projecto entregue em Janeiro de 1958.

17 Nomeadamente promovido pela *Delegação para as Obras de Construção de Escolas Primárias*. Esta delegação funcionava no interior da *Direcção Geral dos Edíficios e Monumentos Nacionais* (DGEMN), o que por sua vez estava agregado ao *Ministério das Obras Públicas*. Sobre o *Plano dos Centenários* e seu programa de construção escolar falaremos mais à frente. A câmara que até 1940 tinha apenas conseguido construir 34 salas de aula, era suposta construir 60 até 1958, parte da urgência derivando do ritmo de crescimento da cidade. Em 1958 propostas privadas de construção apresentadas à câmara rondavam as várias centenas, processos particulares de licenciamente para o ano de 1958 - Arquivo Histórico da CMG.

18 Relativas à dimensão das salas de aulas, disposição programática e orçamento de obra: devia ter 16 salas de aulas, igualmente distribuídas por género, cantina, duas salas de professores, dois recreios cobertos, recreios ao ar livre, cozinha e instalações sanitárias; as entradas de alunos e professores, bem como de mulheres e homens deviam ser independentes; e as salas de aula seguiam medidas modelo (6,00x8,00 m. ou o equivalente na altura a 42 alunos). Relativamente à construção, dada a envergadura do programa escolar do *Plano dos Centenários* e o do seu contido orçamento, a escola devia ser conseguida com baixos custos e materiais baratos. Além destes condicionantes, as salas de aula deviam também ser orientadas para o quadrante Nascente-Sul.

urbano rectangular com quase um hectare de área, entre vários arruamentos e habitações de baixa e média densidade.[19]

Em Dezembro de 1957, numa planta e alçado em esquiso, Távora desenhou o projecto como viria a ficar. Parte do terreno, densamente arborizado, foi aproveitado para fazer um jardim público, dividou o lote entre o edíficio da escola e o jardim. As salas de aula foram agrupadas em dois pisos, 4 por piso e viradas a Sul. Pontuadas na extremidade por recreios cobertos. Salas de aulas (8 por género) e recreio formavam um módulo em L, repetido para ambos os géneros. Cada um abria para um recreio ao ar livre, com ligação directa ao jardim público.[20] A ligar os dois pavilhões de aulas, desenhou-se um corpo central rectangular onde cozinha, cantina, sala de professores e sanitários eram albergados.[21] Este corpo, perpendicular à rua de entrada, demarcava-se em planta a alçado. Foi imbuído de "intenções mais amplas." Comentando o desperdício espacial de cantinas divididas por género, observadas noutras escolas, foi escrito como o "centro" da escola, não apenas onde alunos de ambos os géneros se podiam reunir, mas também onde a escola se encontraria com a cidade envolvente.[22]

No ante-projecto entregue à câmara em finais de Janeiro 1958, este esquisso manteve-se integral, salvo algumas correções a nível de telhados, desenho topográfico e janelas. Integral tanto em planta, alçado e corte, bem como na sua ideia de materialidade, "utilizando materiais e processos de construção económicos." Granito, madeira, cal, xisto e um ou outro elemento em betão foi a experiência corpórea idealizada para a escola, traduzindo o interior rural minhoto para o centro de uma urbe em crescimento.[23]

---

19 Habitação colectiva de três pisos e habitações unifamiliares.

20 "As salas de aula, com as dimensões regulamentares, abrem-se francamente sobre os recreios ao ar livre, tndo sido tomadas as necessárias precauções para as suas boa iluminação e boa ventilação. Enquanto que as salas ao nível do terreno terão o seu tecto horizontal, as salas do piso superior terão o seu tecto inclinado aproveitando-se assim (como aliás sucede nas restantes peças) todo o volume construído." *in* "Memória Descritiva," *Ante-projecto da Escola do Cedro*, 1958, CMG: 8.

21 Os Ls eram articulados ao corpo central da cantina pelas áreas de recreio coberto, ligando-se o corpo para o género feminino (a Sul) através de uma escada e corredor, e o masculino (a Norte) através do recreio coberto.

22 "(...) como que o centro da Escola, isto é, não apenas o local onde os alunos tomam as suas refeições, mas igualmente o local onde os alunos podem realizar, em conjunto, todas aquelas manifestações que traduzam uma intensa vida escolas (...) manifestações que podendo ultrapassar o âmbito restrito da Escola interessem igualmente os pais ou, num circulo mais vasto, as pessoas ou entidades ligadas à zona em que o edifício se situa." Para cumprir com a norma de separar os géneros Távora e colaboradores sugeriam no ante-projecto: "Na solução que popomos pode manter-se a utilização separada do refeitório por ambos os sexos (basta para tanto organizar as refeições em dois turnos) e ao mesmo tempo pode a sala aproveitar-se para múltiplos fins como já foi dito acima." *in* "Memória Descritiva," *Ante-projecto da Escola do Cedro*, 1958, CMG: 6-7.

23 Com maior detalhe: fundações, paredes portantes e exteriores seriam de granito e as interiores em tijolo. Betão só seria usado em padieiras, lajes de pavimentos e escadas. A estrutura da cobertura seria em madeira aparente e coberta a telha. As paredes seriam rebocadas e pintadas a cal, salvo as padieiras e perfis

Esta experiência espacial, segundo Távora e colaboradores, realizava um "caminho" próprio:

"Além dos condicionantes já referidos julgou o Autor do presente Ante-projecto que o edifício da Escola deveria afirmar-se não só por uma grande simplicidade de concepção como também por uma notável economia de materiais e processos de construção, princípios básicos para encontrar um caminho novo na Arquitectura Portuguesa, bem diferente dos caminhos "modernista" e "passadista" em que ela actualmente se debate."[24]

Na mesma altura em que Távora entregava estas palavras, a câmara contratava-o como consultor no seu gabinete de urbanização. A realização deste "projecto especial" e consultadoria urbana misturaram-se. Em 1958, os serviços da câmara corriam atrás do desenvolvimento urbano privado. À medida que novos bairros eram talhados e construídos, os técnicos camarários requisitam levantamentos topográficos, produzidos muitas vezes após o facto. Devido a vários factores, nomeadamente condicionantes económicos e administrativos, a actividade de planeamente consistia principalmente na atempada realização de infraestruturas básicas.[25] O plano de urbanização para Gaia estava condicionado ao plano regulador da região do Porto, o que limitava a sua estratégia, desenvolvimento e activação.[26] Neste plano regulador a cidade de Gaia era lida como uma cidade de desenvolvimento suburbano relativamente ao Porto, o que implicava que as suas prioridades foram definidas em torno de habitação e infraestruturas básicas. Por outro lado, o imaginário organicista e corporativista na base do plano forçava a ler Gaia com um "carácter" ligado à ruralidade.[27]

Isto colocou a câmara de Gaia em posições desconfortáveis nas suas possibilidades urbanas, por vezes resultando em confrontos com a administração do Porto.[28] Para Távora, que tinha

---

de betão que seriam deixados aparentes. Os revestimentos de piso congregavam uma palette regional e moderna: xisto para zonas públicas mais expostas; mosaico hidraúlico para zonas funcionais interiores, marmorite para as escadas; tacos de madeira para as salas de aula, cantina e salas de professores. Bem como a caixilharia que seria toda em madeira aparente, de envernizada para os caixilhos exteriores e de pinho envernizado para os interiores. Ver *in* "Memória Descritiva," *Ante-projecto da Escola do Cedro*, 1958, CMG.

24 "Memória Descritiva," *Ante-projecto da Escola do Cedro*, 1958, CMG: 5.

25 Como saneamente e água canalizada, bem como pavimentação de estradas. Em acta camarária de 11 de Setembro de 1957, a realização parcial da rede de esgotos é celebrada como grande vitória e razão atrativa para futuros investimentos, nomeadamente industriais, com os quais o Presidente parecia especialmente preocupado.

26 Em desenvolvimento desde a década de 1940 e coordenado pelo engenheiro Antão de Almeida Garrett (Lôbo 1995; Marat-Mendes and Oliveira 2013).

27 Antão Almeida Garrett escreveu o vasto território abrangendo desde Vila do Conde a Espinho, como uma rede de auto-delimitadas unidades orgânicas, como aldeias e suas tradições numa visão antropológica clássica. A sua visão do correcto crescimento urbano da região urbana do Porto envolvia pensar estes variados territórios à luz de uma contida aldeia senhorial, a câmara do Porto e seus serviços urbanos deviam proceder à (…) arrumação do seu grande e velho solar, (…)" (Garrett 1952: 25), sendo a cidade do Porto a casa do senhor e todas as cidades e terras circundantes as habitações e oficinas dos seus governados.

28 Por exemplo, na mesma acta de 11 de Setembro de 1957, o presidente da câmara de Gaia firmava: "A vila,

trabalhado nos serviços urbanos do Porto e tido um papel activo na promoção do seu plano regulador, esta situação não era pacífica. Urbanismo e arquitectura articulavam a missão edificante de ordenar física e moralmente o crescimento urbano. Para que o o Porto se torna-se uma "grande e bela escultura,"(Távora 1954) exigia-se a harmonia das suas partes, e entre as modernas condições de vida e o "carácter" da terra. O nome "especial" dado ao projecto pela câmara,[29] pelo lado de Távora e seus colaboradores, era também o qualificativo para um projecto de "caminho diferente" que queria organizar um bairro, fazer o seu jardim, construir o seu centro e, no processo de erigir uma escola, dar escala, densidade e linguagem a uma possível harmonia urbana. Também esta escola quis educar uma cidade

Fazer portugueses espacialmente letrados

A ditadura de Salazar cedo se apercebeu das dimensões políticas da alfabetização geral iniciada pelos republicanos.[30] Tomando para si a missão de reformular o colectivo português pela letra, a ditadura pega por onde observavam que a República tinha falhado: número de escolas e programa pedagógico. Parte do aparelho da ditadura forçava uma prática doutrinal de nação, religião e família, inspirada nos fascistas italianos (Mattoso 1993; Torgal 2009). Foi a partir desta prioridade doutrinária que efectuaram uma reorganização da educação nacional que passava também por ser uma remoralização dos portugueses. A partir de 1928 lançou-se um modelo pedagógico assente na limpeza moral da escola e sociedade.[31]

pela sua situação e vizinhança com o Porto, tem legítimas exigências de salubrização e aformosamento; e perfeitamente natural o desejo de se ver transformado num centro urbano com a categoria que lhe advém da sua grande população e da categoria social de grande parte dos seus habitantes. Não há aparentemente justificação para que na margem Sul do rio Douro não se disponha das mesmas comodidades e das mesmas facilidades de vida que se encontram além-ponte."

29 Derivava do facto de ter sido uma encomenda externa à DOCEP.

30 Em parte porque um rol significativo dos seus agentes de poder provinham de fileiras republicanas e liberais, nomeadamente de camadas técnicas e administrativas do governo republicano. No entanto, Salazar escreveria "Ou refazemos a vida, refazendo a educação, ou não fazemos nada de verdadeiramente útil," a escola era para ele "a sagrada oficina das almas," citado (citado em Mónica 1973; ver também Mónica 1978 e mais recente Pereira 2013)

31 Nomeadamente através de dois decretos estruturais: o Decreto nº 16 077, de 26 de Outubro de 1928 que aprovava os programas para o ensino primário elementar e as instruções para a execução dos referidos programas, e o Decreto-lei nº 27 279, de 24 de Novembro de 1936, que estabelecia as bases em que deve assentar o ensino primário. O ministro da instrução pública Carneiro Pacheco foi um agente estruturante deste processo de reorganização dos efeitos da alfabetização. Especialmente concernante ao desenho das prioridades pedagógicas da escola primária, ética do professor e aluno, e no desenho dos manuais que viriam a ser utilizados durante toda a ditadura, com poucas alterações (Monteiro 2008).

Além das preces à família, Deus, nação e governante, comuns às ditaduras mediterrânicas, os manuais únicos para a primária praticavam um imaginário espacial específico.[32] A pedagogia era ilustrada em figurinos "tradicionais," como o pescador da Nazaré, o campesino alentejano ou o agricultural das Beiras e Minho. Situações-problema escolares performavam uma ruralidade onde se enaltecia uma relação pura com a natureza, o trabalho, os amigos, família, Deus e estado.[33] Os manuais eram prenhes de pequenas casas e aldeias, telhados de telha, pedra e cal, no meio de brilhantes campos. As imagens de cidade eram normalmente de monumentos históricos, partes medievais ou imagens distantes.[34] A ideia era manter um "espírito" fundamental e português.[35] Nos quadros pedagógicos "As lições de Salazar" colocados senão em todas, então na maioria das salas de aula em Portugal, encontramos a resolução mais eficaz deste projecto.

Esta espacialidade de conteúdos era acompanhada de um programa de construção escolar designado *Plano dos Centenários* (Costa 2009).[36] A ideia era criar escolas à escala, tanto física como

32 As matérias de base eram as seguintes: português, matemática, história, ciências, religião moral e geografia. Apesar de o decreto-lei de 1928 reconhecer latitude na aplicação das matérias reforçava o seguinte: "Disciplinar consciências, formando o carácter, é uma das mais formosas obras da escola primária. (...) O nosso alvo predilecto é contribuit, por meio de programas simplificados, para a grande tarefa da extinção do analfabetismo nacional." (2211) Assim, as cadeiras nucleares incluiam, consoante o ano e o género, lições em economia doméstica, higiene, comportamentos públicos, entre outras formas directas de disciplina. Aqui também entrava centralmente a religião moral: "Parece claramente demonstrada a intíma ligação existente entre a Educação Cívica e a Moral." (2224)

33 Segundo o decreto-lei 27:279 de 1936, isto vinha substituir o "(...) estéril enciclopedismo racionalista, fatal para a saúde moral e física da criança (...)," pelo "(...) ideal prático e cristão de ensinar bem a ler, escrever e contar, e a exercer as virtudes morais e um vivo amor a Portugal." (1510)

34 Bem como em publicações de tempos livres (Mendes 2010) e outras (Torgal and Homem 1982).

35 Em 1952 Salazar diria à jornalista Christine Garnier: "(…) uma actividade económica mais intensa, os progressos técnicos, as mais profundas reformas sociais deixam intactas as qualidades do nosso povo se, por meio de cuidados atentos, nós sabemos manter os corações puros e os pensamentos sãos. Por isso, nós colocamos o espírito acima de tudo." (Garnier 1952: 221).

36 Este plano foi o culminar de uma campanha de obras públicas numa celebração em 1940, pensada, desenhada e construída pela ditadura para ser uma festa à nação, a sua expressão mais eloquente foi a *Exposição do Mundo Português* em 1940 (Mattoso 1993; Nobre 2010). Assim designado por ter sido pensado para convergir no terceiro centenário da restauração da independência de 1640. Inicialmente o plano não envolvia a construção de escolas, no entanto, a prioridade dado a este processo através do ministério das obras públicas confluiu a construção de escolas com o programa da celebração do centenário. Na concretização das obras públicas e especificamente na resolução do problema de falta de escolas, o ministro da instrução pública (1928) e mais tarde ministro das obras públicas (1932-36 e 1938-43), o engenheiro Duarte José Pacheco foi instrumental. Enquanto ministro da instrução pública em 1928 reconhecia o problema da "promiscuidade condenável e perigosa acumulação" do existente parque escolar, ver Decreto-lei 16:014 de 1928: 2059.

moralmente, desse Portugal paisano produzido nos manuais.[37] Em 1936 uma espécie espacial[38] é desenvolvida pelos arquitectos Raul Lino e Rogério de Azevedo. Dentro do espírito sensível à escala da "aconchegante terra pequenina" e economicamente contido, desenharam vários tipos de escola correspondendo a diferentes regiões. A construção era simples e barata, com uso de materiais locais acessíveis, os quais também eram usados para melhor adaptar as escolas às diferentes ecologias.[39] Tradição e ecologia material eram traduzida como processo racional. Apesar das sucessivas alterações, o modelo manteve a ideia da escola enquanto objecto-em-si, pequeno e efizaz monumento à educação nacional.[40] Bem como o diálogo regionalista e racionalista, com as suas componentes económicas, ambientais e ideológicas. Remoralização e eficácia técnica andaram juntas (Aníbal 2003)

Conclusões

Na articulação da prática de arquitectura com a de urbanismo, fazendo a primeira prefigurar a segunda, articulou-se também um princípio de educação nacional com uma visão da cidade portuguesa. Mais do que os tipos arquitectónicos de Lino e Azevedo, formulados enquanto um diálogo intenso com os meios mas pequenos monumentos auto-referenciáveis. A escola do Cedro era "especial" também porque se fazia de ligações a problemas urbanos. A cidade que da sua materialidade minhota e racionalista se queria fazer emanar era a visão de uma harmonia urbana entre conforto moderno e um "caractér" português, ordenado e reificante, "verdadeiro" com o tempo modernista e o português. A gestão espacial do saber português, moralista, regional e racionalista, feito à escala "aconchegada da terra pequenina," recebeu aqui uma vocação urbana talvez inesperada. A instrução nacional do ser português trocou armas com uma proposta de arquitectura. Mais que a sua relevância para a discussão dos caminhos do modernismo pós-1953, creio ser este o "especial" a reter e o poder sócio-espacial da escola do Cedro. Enquanto as escolas do *Centenário* eram principalmente pequenos e efizazes monumentos à educação nacional, esta também o era para uma possível harmonia urbana portuguesa, na qual forças modernas e entidades históricas econtravam a sua diplomacia.

---

37 "(...) o posto escolar será a escola aconchegada da terra pequenina, onde outra maior se tornaria desproporcionada, ao mesmo tempo que, pelo desperdício, inimiga da restante terra portuguesa." Decreto-lei 27:279: 1510. À partida dois princípios hegemónicos estão na origem do programa escolar: a adaptação a uma cultura regional, simples e austera; e a racionalização da produtividade, uma austeridade produtiva, que também derivada da tónica de austeridade fiscal e controlo de contas lançada por Salazar com a incepção da política-económica da ditadura.

38 Relativamente à ideia de espécie espacial ver a reelaboração de Aureli (2011: 82) relativamente ao conceito de espécie de Virno (1994).

39 Os materiais a usar por eles definidos eram os seguintes: tipo Minho (Tijolo); tipo Alto Minho (Granito); tipo Douro (Granito); tipo Beira Alta (Granito); tipo Beira Litoral (Cantarias); tipo Trás-os-Montes (Xisto); tipo Estremadura (Cantaria); tipo Alentejo e Algarve (Tijolo); tipo Algarve.

40 Invariávelmente, as escolas do *Centenário* eram objectos que se queriam salientes e distintos na paisagem, fosse esta urbana ou rural.

A ESCOLA COMO CIDADE E A CIDADE COMO ESCOLA. A TRANSFORMAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS ESCOLARES E DO ESPAÇO URBANO.

GONÇALO CANTO MONIZ / CAROLINA FERREIRA

Departamento de Arquitectura da FCT e Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra / Centro de Estudos Sociais, Departamento de Arquitectura, Universidade de Coimbra

gcmoniz@gmail.com; carolina.darq@gmail.com

RESUMEN: A cidade do Portuguesa tem vindo a sofrer um problema de desertificação desde os anos 80 do século XX, com o crescimento das periferias. As escolas, construídas ao longo da primeira metade do século XX para fazer face ao crescente aumento populacional provocado pela industrialização, começaram também a perder alunos e a perder a sua capacidade de agregar a comunidade envolvente.

Esta comunicação pretende analisar o impacto que a intervenção recente em equipamentos escolares construídos em diferentes momentos do século XX tem na reabilitação do espaço urbano. De facto, se a escola desempenhou um papel central na consolidação dos novos espaços urbanos, podemos também considerar que a sua reabilitação terá consequências na regeneração dos tecidos urbanos e sociais.

Nesta comunicação serão colocados em confronto projectos recentes de reabilitação de escolas secundarias, promovidos pelo Estado no âmbito do programa Parque Escolar (2007-2011), e projectos académicos desenvolvidos por estudantes de arquitectura, na Universidade de Coimbra. Deste modo, identificam-se um conjunto de temas que problematizam a relação da escola com a cidade – o limite urbano, os espaços escolares de carácter público, os espaços públicos como espaços de aprendizagem, os espaços de aprendizagem informal, etc.

Considera-se assim que a escola deve transformar-se num espaço de aprendizagem comunitário, integrando a sua história pedagógica, arquitectónica e social. Assim, esta comunicação irá também caracterizar as relações entre os arquitectos e a comunidade escolar, procurando reflectir sobre a importância do envolvimento das comunidade escolares na reabilitação dos equipamentos escolares modernos. Assim, recorre-se à perspectiva humanista de Leon Battista Alberti e aos escritos de Herman Hertzberger, para concluir que a Escola é uma pequena Cidade e que a Cidade é uma grande Escola.

PALABRAS CLAVE: Escola; Cidade; Arquitectura Escolar; Espaços de Aprendizagem

Pensar a escola na sua relação com a cidade é o objectivo a que nos propomos nesta comunicação. Por um lado, porque a escola "é um espaço de expressão ideológica e social, o que permite integrar, de um modo directo e transparente, o discurso político e a identidade cultural de uma sociedade"[1]. Nesta perspectiva, a escola tem um potencial transformador da cidade e da comunidade, porque reflecte um modo de organização social de um determinado território e o seu projecto político. Por outro lado, tanto a escola com a cidade são espaços de aprendizagem, onde as competências, habilidades, comportamentos e valores sociais e individuais são adquiridos ou modificados. Neste sentido, a arquitectura tem uma importante função e responsabilidade educadora na forma como desenha e concebe os espaços facilitadores dessa aprendizagem.

Com o intuito de perceber os problemas e orientar propostas para a transformação das relações entre a escola e a cidade, esta comunicação irá estruturar-se em quatro partes: primeiro, será analisada a construção e transformação dos equipamentos escolares em relação com o espaço urbano, em Portugal, durante o regime ditatorial do Estado Novo até ao regime democrático (1926-1974); em segundo lugar será problematizada a situação actual da escola e da cidade em Portugal; depois, serão comentadas algumas perspectivas sobre a escola entendida como cidade e vice-versa; no final, serão apresentadas alguns projectos desenvolvidos pelos alunos de arquitectura da Universidade de Coimbra e pelo Programa de Modernização das Escolas Secundárias, promovido pela empresa pública Parque Escolar.

1. Construção e transformação dos limites da Escola com a Cidade

A rede pública de equipamentos escolares portuguesa, com as suas escolas para o ensino primário, secundário e superior, foi caracterizando o espaço urbano, configurando ruas, praças, avenidas e bairros, ao longo do século XX. Orientou ou consolidou, deste modo, o crescimento urbano em novas áreas de expansão e foi um dos pilares para a construção de um sistema público e democrático e a base do desenvolvimento igualitário da sociedade. Para fazer frente ao crescimento da população escolar e urbana, a partir dos anos 1960, foi necessário a construção de cada vez mais edifícios escolares.

Actualmente, essa rede conforma e organiza o território português, juntamente com outros equipamentos públicos destinados, por exemplo, à saúde e à justiça. As escolas primárias foram construídas em maior número e espalhadas por maior área territorial, a fim de servir a maioria da população e combater o analfabetismo do país. Desde a Primeira República (1910-1926) tiveram por base projetos-tipo normalizados.[2] As escolas do ensino secundário, como os liceus e as escolas técnicas, foram inicialmente implementadas nas zonas centrais da cidade e

1 Gonçalo Canto Moniz, "Espaços de prendizagem: construção e transformação da escola moderna", in Actas VIII Congresso DOCOMOMO Ibérico, 2015, p.123 o pp.123-136.

2 Filomena Beja, Muitos anos de Escolas, Lisboa: Ministério da Educação e Cultura. Direcção Geral dos Equipamentos Educativos, 1987.

posteriormente integradas em áreas de expansão urbana, através dos planos de urbanização. Já os equipamentos de ensino superior, como as universidades e politécnicos, expandiram-se utilizando, tanto o modelo de polo urbano, como o de campus ou de cidade univarsitária.[3]

A cidade e a sociedade moderna desenvolveram-se neste quadro de conquistas sociais, segundo as diversas políticas e reformas ocorridas durante o período do Estado Novo (1933-1974). O Estado pôs em prática as suas políticas sociais, alimentando uma identidade nacional unificada e centralizada. Deste modo, a expansão urbana foi organizada através de Planos Gerais de Urbanização que tinham como base os novos equipamentos públicos.[4] Os planos urbanos eram desenhados segundos sistemas de grandes quarteirões, praças e avenidas, com o intuito de relacionar os programas públicos (como a educação , o desporto, a saúde, a justiça) na estrutura da cidade. Além disso, era reservada uma área envolvente de protecção para estes equipamentos, acentuando o seu carácter monumental e construindo a imagem da identidade nacional de promoção do Estado.[5]

Os equipamentos escolares foram, assim, uma ferramenta no planeamento da cidade, como é exemplo a zona escolar do Calhabé em Coimbra, proposta pelo urbanista Étienne de Gröer, em 1947 e resenhada por Antão Almeida Garrett em 1956.[6] Neste plano é a praça que organiza em eixo, o Liceu Feminino e o Estádio Municipal, completado mais tarde com uma escola técnica, de um lado, e o Magistério Primário e escola primária anexa, do outro.

Também o Anteplano de Urbanização de Águeda, de 1959, elaborado por Miguel Resende colocou a Escola Industrial e Comercial num extremo de uma avenida, onde depois de 1970, Pedro Ramalho clarificou o novo perfil de rua com a implantação da Câmara Municipal e a Praça do Município no extremo oposto ao da Escola.[7] Simbolicamente desenhou-se um sistema onde a educação e o poder municipal representam dois pólos ligados pela avenida.

Tanto a praça como a avenida vêm a assumir um papel fundamental para a integração da escola na vida urbana. Além de promoverem caminhos de ligação, conseguem agregar um conjunto de serviços e apoios que possibilitam a vivência dos espaços envolventes da escola.

Nos dois casos é evidente que a rede de infraestruturas e serviços públicos continuam a

---

3 Madalena Cunha Matos, As Cidades e os Campis: Contributo para o estudo dos territórios universitários em Portugal, Tese de Doutoramento, 2000.

4 Gonçalo Canto Moniz, Arquitectura e instrução: o projecto moderno do liceu: 1836-1936, Coimbra: EDARQ (Debaixo da telha), 2007.

5 AA.VV., Urbanism under Dictatorship: A European Perspective, Marald Bondenschat, Piero Sassi, Max Wech Guerra (eds.), Birkhause, 2015.

6 Mabely Moreira, Escola e Cidade: Zona Escolar do Calhabé, (Tese de Mestrado), Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

7 Ana Luísa Pimenta, Cidade à Margem. Reaproximar Águeda ao rio, (Tese de Mestrado), Coimbra: Universidade de Coimbra, 2011.

caracterizar a cidade contemporânea e a ser um dos principais factores de identidade herdados da construção da cidade moderna.[8]

Contudo, a ocupação do quarteirão urbano pelos edifícios escolares teve uma grande transformação durante este período, alterando também a forma de relação da escola com a cidade. Até às reformas do Estado Novo, os edifícios escolares ocupavam quase a totalidade do quarteirão, definindo os seus limites. Evoluíram do modelo de edifício compacto e único dos colégios antigos. A partir dos planos e reformas iniciadas no final dos anos 30 do século XX, a construção dos edifícios escolares partem de programas-tipo normalizados para serem implementados rapidamente por todo o país.

Gradualmente, o edifício único e compacto tende a repartir-se por blocos distintos. No caso dos programas-tipo de liceu e escola técnica de 1938 e 1947 respectivamente, existia sempre um bloco principal para salas de aulas, serviços administrativos e biblioteca; outro para laboratórios e/ou oficinas e ainda outro para refeitório, ginásio/salão de festas, com acesso pelo exterior, abrindo o programa escolar à restante comunidade.

Os complexos escolares tenderam a afastar-se dos limites do quarteirão em tipologias pavilhonares e a abandonar a hierarquização programática dos espaços arquitectónicos. Esta nova tipologia, com projetos-tipo dos anos 60 e 80, reflectia o pensamento de um novo modelo educativo, que reagia à rigidez e monumentalidade das escolas dos anos 40. Propunha uma área de recreio aberto, livre de limites e formas rígidas, encorajando a liberdade dos alunos e promovendo espaços e escolas mais democráticas.

Estas escolas pavilhonares foram construídas massivamente, nas periferias das cidades, fora dos limites urbanos, onde o valor dos terrenos era menos elevado. Deste modo, perderam-se as relações urbanas que colocavam a escola na vida da cidade, como nos planos urbanos anteriores. A escola distanciou-se da cidade e o pensamento nacionalista deu lugar ao pragmatismo das soluções rápidas, económicas para construir massivamente.

Depois de 1974, o regime democrático continuou a expansão da rede escolar com a construção de escolas pavilhonares (dos ensinos primário e secundário) e de novos complexos universitários e politécnicos. Esta expansão aconpanhou o processo de periferização da cidade e de esvaziamento do centro que marcou a cidade portuguesa nas ultimas décadas do século XX[9].

Actualmente, a população escolar está a diminuir e as cidades em processo de contracção e reorganização do existente. De facto, desde os anos 80 do século XX até agora, as escolas

8 Stefano Munarin, Maria Chiara Tosi, "Welfare Space. On the Role of Welfare State Policies in the Construction of the Contemporary City", in The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism, The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism, Amsterdam/Delft, 2009, pp.371-379.

9 Álvaro Domingues, Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal, Argumentum, 2005.

construídas nas zonas periféricas foramacompanhando o crescimento urbano da cidade, integrando um tecido heterogéneo de áreas rurais, urbanas e comerciais e, intersectadas por vias de tráfego rodoviário sem carácter de rua urbana.

Hoje, as consequências deste planeamento são visíveis ao nível da organização territorial: um tecido segregado, com áreas dispersas, de difícil relacionamento entre elas.[10] Por outro lado, a cidade portuguesa tem vindo a sofrer um problema de desertificação, com o crescimento das periferias. As escolas, construídas ao longo da primeira metade do século XX para fazer face ao crescente aumento populacional provocado pela industrialização, começaram também a perder alunos e a perder a sua capacidade de agregar a comunidade envolvente.

2. Da crise da educação à crise da cidade.

Actualmente, a imagem das escolas de ensino primário e secundário ficou presa à ideia de um quarteirão gradeado, que controla as dinâmicas das relações da cidade com a comunidade. Apesar de todas as conquistas democráticas, os espaços escolares ainda se revelam como dispositivos disciplinares, demasiado hierárquicos, que constroem relações de poder desiguais[11] e dificultam a participação e o livre acesso, promovendo a dependência, o medo, a passividade e a apatia.[12] A formalidade dos espaços de ensino e aprendizagem contribuem para este quadro, assim como a falta de envolvimento, participação e integração das comunidades escolares e urbanas.

Este debate remonta ao período da Primeira República, impulsionado pelas ideias liberais. As questões do ensino foram levantadas, alterando a ideia de uma educação apenas para o clero e para a aristocracia.

> "O principal ideal liberal de educação é que a escola não deve estar a serviço de nenhuma classe, de nenhum privilégio de herança ou dinheiro, de nenhum credo religioso ou político. A escola deve estar ao serviço do indivíduo, em revelar e desenvolver em cada um, suas aptidões, talentos e vocação. A vocação é a realização individual para a construção do progresso geral".[13]

Neste modelo liberal, as pessoas progridem pela sua própria experiência e iniciativa, adquirindo a capacidade de investigar, descobrir, criar, inovar e desafiar. Desta maneira, formam-se pessoas

10 *Ibid.*

11 Michel Foucault, Vigiar e punir: nascimento da prisão, 5ª ediação. Petrópolis, Editora Vozes, 1987.

12 Noam Chomsky, "The Death of American Universities", 2014. Disponível em http://www.jacobinmag.com/2014/03/the-death-of-american-universities [Data de consulta: 28 de agosto de 2016]

13 Luiz António Cunha, Educação e desenvolvimento social no Brasil, 5, Rio de Janeiro: Francisco Alves S.A, 1980, p.34.

mais confiantes, independentes e participativas, em espaços onde professores, alunos e membros externos da comunidade escolar podem interagir. Em vez de controladas, as relações devem ser fomentadas e orientadas, porque nelas reside a capacidade de aprendizagem e crescimento humano e social.

Os edifícios escolares e os modelos educativos actuais revelam-se, assim, cada vez mais desadequados às exigências e espectativas da sociedade contemporânea. Esta desadequação resulta, em muito, do distanciamento da escola com a cidade e vice-versa. A escola está desligada da vida urbana contemporânea. Por este motivo, a crise da educação é também a crise da cidade, porque pensar a educação é sobretudo pensar na forma como nos relacionamos. Assim, a renovação do espaço escolar deve refletir o caminho para a transformação e reorganização da sociedade, porque , como refere o pedagogo americano John Dewey, "we never educate directly, but indirectly by means of environment"[14]. De facto, Dewey defendeu, ainda em 1899, que a escola deveria ter uma relação estreita com a comunidade e propos, através de dois diagramas, que os espaços de aprendizagem deveriam promover as relações com a natureza, com a casa, com a industria e com a universidade[15]. As suas ideias tiveram um impacto efectivo nos pedagogos portugueses do início do século XX, como António Sérgio, que liderou nos anos 10 e 20 o debate sobre a escola reublicana e democrática, que ainda hoje continua por cumprir.

Na cidade contemporânea, o quadro de referência deixou de ser a construção de uma identidade nacional. Deste modo, os programas públicos (como a educação, a justiça, a saúde) que antes orientaram e consolidaram o desenho e o crescimento urbano das cidades, são agora englobados nas novas dinâmicas que alimentam a vida urbana contemporânea. Impulsionado pelos efeitos da globalização e pelas novas tecnologias de informação e comunicação (como a internet), o espaço adquiriu novas características. Entender e promover as relações das pessoas com o espaço pode ser, assim, o desafio para lidar com a transformação da escola e da cidade moderna.

O recente Programa de Modernização das Escolas Secundárias, iniciado em 2007 e suportado por políticas e fundos Europeus, retomou o debate sobre o futuro da educação e a cidade no contexto português. Criou uma oportunidade de reflexão sobre a concepção arquitectónica dos espaços de ensino/aprendizagem procurando, simultaneamente, dar forma à actualização de processos e métodos pedagógicos da escola pública e à reorganização urbana. Criou também a oportunidade de pensar esta relação a partir do projecto de arquitectura, ensaiando possibilidades e cenários que possam responder positivamente às necessidades educativas futuras. Este programa contribuiu ainda, para repensar o papel dos equipamentos escolares na cidade. Além de recuperar e modernizar os edifícios, um dos seus objectivos foi abrir a escola à comunidade, recentrando-a nos meios urbanos. Ainda assim, continuamos a perguntar: Que escola e que cidade queremos para o futuro?

---

14 John Dewey, Democracy and education: an introduction to the philosophy of education, New York: The Macmilan Company, 1944, p.19.

15 John Dewey, School and Society, New York: The Macmilan, 1900

Nesta indefinição, cabe à arquitectura continuar a ensaiar novos cenários na renovação dos equipamentos escolares que acompanhem o debate sobre os novos modelo educativos no caminho para uma transformação e reorganização da sociedade. Desenvolver uma ideia de escola é, por isso, um importante passo para desenhar a cidade e a sociedade do futuro.

3. A escola como cidade e a cidade como escola

A transformação da escola e dos seus equipamentos tem o potencial de reabilitar e dinamizar as cidades na redefinição dos seus envolventes urbanos. Neste sentido, a ideia de a escola ser entendida como uma cidade, proposta por Herman Hertzberger[16], orienta o debate a novas concepções de escola. De facto, a escola entendida como uma sistema de ruas, pátios, praças e casas, permite-nos perspectivar a importância dos espaços de aprendizagem informal no processo educativo, relacionando a arquitectura com a sociedade. Esta ideia retoma o discurso Albertiano em que "a cidade é uma casa em ponto grande e, inversamente, a casa é uma cidade em ponto pequeno"[17]. Neste sentido, a distinção entre espaços (fechados e abertos; públicos e privados, individuais e colectivos) é essencial para criar uma estrutura onde os estudantes e as pessoas em geral possam integrar a sua individualidade numa comunidade heterogénea.

Esta ideia retoma a tradição do planeamento urbano do século XIX, onde a escola, juntamente com outros equipamentos públicos, estruturaram o desenho do espaço urbano e onde o espaço público, com praças, avenidas e ruas, integraram a escola na vida urbana.

A formalidade actual dos espaços de ensino e aprendizagem, centra a concepção dos edifícios escolares na sala de aula em relações fechadas, hierárquicas e unidireccionais entre professor/aluno e escola/cidade. O espaço torna-se excessivamente controlado e limitado, contribuindo para a falta de envolvimento e integração das comunidades escolares e urbanas.

Para tentar encontrar soluções que contrariem esta tendência não comunitária da escola, Hertzberger desenvolveu um conceito tipológico de "Rua de Aprendizagem"[18], onde as áreas funcionais do complexo escolar possam ser articuladas segundo uma rua urbana. Os espaços informais tornam-se, assim, espaços com uma forte natureza pedagógica, entendida como uma extensão dos espaços formais, promovendo uma educação mais democrática, humanista e responsável, onde a aprendizagem individual é substituída pelo trabalho colectivo com uma atitude dialogante.

16 Herman Hertzberger, "Space and Learning", in Lessons in Architecture, 3, Roterdão, 010 Plublishers, 2008.

17 Leon Battista Alberti, Da Arte Edificatória. Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Krüger, tradução de Espírito Santo. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, cap.IX, 2011, p.157.

18 Conceito de "rua de aprendizagem" Herman Hertzberger, "Space and Learning", in Lessons in Architecture, 3, Roterdão, 010 Plublishers, 2008.

4. A Escola da Quinta das Flores e o Conservatório de Música de Coimbra

Um exemplo de reabilitação urbana a partir da transformação da escola está presente no processo de modernização da Escola da Quinta das Flores, em Coimbra. Esta escola, de tipologia pavilhonar, foi construída, já depois do regime do Estado Novo, numa zona periférica da cidade de Coimbra, absorvendo a expansão do tecido urbano até à actualidade.

O projecto transforma a tipologia pavilhonar a partir da construção de um edifício que, além de consolidar a frente da rua, agrega os pavilhões antigos. Este projecto vem contrariar as ideias democráticas dos projetos-tipo dos anos 60 e 80 - de área aberta, livre de limites, com um sistema disperso de pavilhões afastados do limite do quarteirão urbano - e retoma a hierarquia volumétrica dos projetos-tipo, dos anos 40, para as escolas técnicas, onde o edifício principal construía a frente da rua.

Este novo edifício da escola alberga o ensino integrado da música e da dança nos pisos superiores e a biblioteca, refeitório, bar e sala de espectáculos no piso térreo. Deste modo, o edifício do Conservatório complementa o programa escolar com um equipamento aberto para a cidade. Através do programa da sala de espectáculos, alarga o tempo de utilização do edifício e abre o piso térreo ao público em geral, promovendo a relação com o espaço público e com a comunidade exterior.

O sistema "open-space" e a transparência do piso térreo são características arquitectónicas deste edifício que fomentam formas de relação e aprendizagem informais da comunidade escolar. Além disso, estabelece uma relação franca com a rua e o passeio públicos. Propõe, desta forma, uma solução alternativa ao limite gradeado da maior parte das escolas.

Se a Escola da Quinta das Flores foi, em tempos, um limite periférico desagregado do espaço urbano, o Conservatório é hoje uma estrutura de dinamização que, pelo seu carácter social e cultural, contribui para a construção de novas centralidades e identidades de Coimbra[19]

5. Investigar pelo projecto de arquitecura: novos cenários para a escola e para a cidade.

No meio académico, este tema tem também sido desenvolvido pelos alunos de arquitectura da Universidade de Coimbra. Neste sentido, foi proposto a elaboração de um projecto de arquitectura para reabilitar escolas, baseado na reinvenção do programa educativo e na articulação do edifício escolar com a cidade.

Os exercícios foram desenvolvidos em duas escolas diferentes. No ano lectivo de 2013/2014 o exercício centrou-se na transformação de uma escola pavilhonar, construída nos anos 80

19 Carolina Ferreira; Gonçalo Canto Moniz, "Conservatório de Música de Coimbra e escola do Vale das Flores. Espaços de aprendizagem com o espaço urbano", in 700+25 Arquitectura na Universidade, Catálogo da Bienal de Arte de Coimbra. Coimbra: Norprint – a casa do livro, 2016, pp. 345-351.

do século XX, na cidade de Coimbra, a escola secundária da Casa Branca. No ano lectivo de 2015/2016, o mesmo trabalho foi desenvolvido numa zona central da cidade do Porto, na escola primária da Rua do Sol, construída nos anos 50 do século XX.

Nos dois casos, as propostas testaram soluções para a articular a escola com a cidade por meio de percursos, praças, avenidas e galerias para diluir as fronteiras e os limites rígidos em oposição aos actuais gradeamentos. Deste modo, encontraram pontos estratégicos onde o percurso do espaço público penetrasse no recinto escolar e vice-versa. As propostas desenvolveram esquemas e desenhos onde a intersecção do espaço público (cidade) e privado (escola) seja combinada de maneiras diferentes: ou se cruzam, ou se intersectam sem se cruzar, ou se separam completamente. Desta maneira as estruturas urbanas, como a avenida, a rua ou a praça, foram recriadas tornando-se também espaços de aprendizagem informal.

Nalguns exemplos, apresentados nas figuras abaixo, o limite da escola é desenhado com uma galeria de distribuição que simultaneamente constrói a vedação da escola e organiza os pátios interiores. Noutros casos, o perímetro da escola não é encerrado, mas antes aberto para a cidade por meio de percursos que, em certos momentos, edificam o programa da escola. Estes percursos geram uma malha de composição urbana, ligando internamente os pavilhões existentes e estes às zonas envolventes.

As propostas criticaram também a concepção da escola baseada na sala de aula, nos espaços formais de aprendizagem e na ideia do espaço controlado e delimitado. Neste sentido, as soluções contrariam o uso de paredes como um dispositivo de controlo e exploram elementos mais permeáveis como os grandes envidraçados, os espaços interiores abertos, flexíveis e adaptáveis a diferentes usos.

A nível programático, foi possível integrar equipamentos partilhados pela escola e pela comunidade, entendendo deste modo a escola não só como um centro educativo, mas também como um centro cívico. No programa escolar é, assim, possível misturar actividades de uso público, como as bibliotecas, livrarias, salas de espetáculo, pavilhões desportivos, oficinas, galerias de arte, entre outras. As possibilidades de reinvenção programática são infinitas, possibilitando deste modo a dinamização da vida das cidades.

A recriação tipológica dos espaços da escola, desenvolvida pelos alunos de arquitectura, mostrou o potencial transformador da escola na estrutura urbana e na vida cidade, no caminho para uma escola mais comunitária, inclusiva e adaptável à necessidade da sociedade contemporânea.

Referências Bibliográficas

AA.VV., *Urbanism under Dictatorship: A European Perspective*, Marald Bondenschat, Piero Sassi, Max Wech Guerra (eds.), Birkhause, 2015.

Álvaro Domingues, *Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal*, Argumentum, 2005.

Ana Luísa Pimenta, *Cidade à Margem. Reaproximar Águeda ao rio*, (Tese de Mestrado), Coimbra: Universidade de Coimbra, 2011.

Carolina Ferreira; Gonçalo Canto Moniz, "Conservatório de Música de Coimbra e escola do Vale das Flores. Espaços de aprendizagem com o espaço urbano", in *700+25 Arquitectura na Universidade*, Catálogo da Bienal de Arte de Coimbra. Coimbra: Norprint – a casa do livro, 2016, pp. 345-351.

Filomena Beja, *Muitos anos de Escolas*, Lisboa: Ministério da Educação e Cultura. Direcção Geral dos Equipamentos Educativos, 1987.

Gonçalo Canto Moniz, "A Construção do programa Liceal: Arquitectura, Política e Ensino", in *Arquitectura 21*, 4, 2009, pp. 28-36.

Gonçalo Canto Moniz, "Espaços de prendizagem: construção e transformação da escola moderna", in *Actas VIII Congresso DOCOMOMO Ibérico*, 2015, pp.123-136.

Gonçalo Canto Moniz, "Intervenção sobre o Espaço Liceal Moderno: Problemas, Estratégias e Respostas", in *Anuário do Património (1)*, 2012, pp. 172–179.

Gonçalo Canto Moniz, *Arquitectura e instrução: o projecto moderno do liceu: 1836-1936,* Coimbra: EDARQ (Debaixo da telha), 2007.

Gonçalo Canto Moniz, Carolina Ferreira, "The school as a city and a city as a school: Future architectural scenarios for the school", *Lernumgebungen. Erziehungswissenschaftliche Perspektiven auf Schulgebaude und Klassenzimmer*, Berlim & Toronto: Verlag Barbara Budrich, 2016, pp.125-137.

Herman Hertzberger, "Space and Learning", in *Lessons in Architecture*, 3, Roterdão, 010 Plublishers, 2008.

John Dewey, *Democracy and education: an introduction to the philosophy of education*, New York: The Macmilan Company, 1944.

Leon Battista Alberti, *Da Arte Edificatória.* Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Krüger, tradução de Espírito Santo. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, cap.IX, 2011.

Luísa Veloso, Joana S. Marques, Alexandra Duarte, "Changing education through learning

spaces: impacts of the Portuguese school buildings´renovation programme", in *Cambridge Journal of Education*, 44(3), 2014, pp. 401-423.

Luiz António Cunha, Educação e desenvolvimento social no Brasil, 5, Rio de Janeiro: Francisco Alves S.A, 1980.

Mabely Moreira, *Escola e Cidade: Zona Escolar do Calhabé,* (Tese de Mestrado), Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

Madalena Cunha Matos, *As Cidades e os Campis: Contributo para o estudo dos territórios universitários em Portugal*, Tese de Doutoramento, 2000.

Michel Foucault, *Vigiar e punir: nascimento da prisão*, 5ª ediação. Petrópolis, Editora Vozes, 1987.

Noam Chomsky, "The Death of American Universities", 2014. Disponível em http://www.jacobinmag.com/2014/03/the-death-of-american-universities [Data de consulta: 28 de agosto de 2016]

Sofia Oliveira, *Escolas –Tipo. O processo de produção escolar de 1958 a 1968*, (Tese de Mestrado), Coimbra: Universidade de Coimbra, 2010.

Stefano Munarin, Maria Chiara Tosi, "Welfare Space. On the Role of Welfare State Policies in the Construction of the Contemporary City", in The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism, The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism, Amsterdam/Delft, 2009, pp.371-379.

PARQUE IBIRAPUERA: LUGAR DE LAZER, CULTURA E PODER.

FERNANDA ARAUJO CURI

Doutoranda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo– FAUUSP

fernandacuri@gmail.com

RESUMO: Celebrado recentemente como um dos dez melhores parques do mundo, o Parque Ibirapuera é um símbolo de São Paulo. Projetado como o palco dos eventos comemorativos dos quatrocentos anos da cidade, foi inaugurado em 1954 para simbolizar a ascensão da capital ao mundo moderno e industrializado. Nascido com a vocação para integrar natureza, cultura, ciência, indústria e lazer, a história do parque, seus edifícios e arredores é marcada por disputas, incertezas e apropriações casuísticas que permanecem vorazes nos dias de hoje.

Partindo da constatação preliminar de que o parque, assim como o seu conjunto arquitetônico projetado por Oscar Niemeyer e equipe, foi fragmentado funcionalmente em diversas "ilhas" ao longo do tempo, procura-se compreendê-lo como um espaço altamente dinâmico e disputado por diferentes agentes sociais, em práticas que muitas vezes ameaçam sua espacialidade e seu caráter coletivo.

Uma vez que esse é um território que concentra algumas das mais importantes instituições culturais e científicas do país, é emblemático que sua área pública tenha sido drasticamente diminuída e que seus edifícios fossem apropriados por órgãos burocráticos por mais de meio século. O parque foi envolto por grandes avenidas e entrecortado por grandes equipamentos urbanos —como hospitais, institutos científicos, clubes privados, sede legislativa, sede de departamento de trânsito e zonas militares. Apelidado de "Brasília Paulistana" na década de 1960 o Ibirapuera como entidade cultural e ambiental foi sobrepujado como instrumento de acomodações e permutas políticas.

O Parque Ibirapuera, o mais frequentado entre os parques da cidade de São Paulo, é percebido recorrentemente como um lugar de lazer e como tal foi incluído recentemente na lista dos "dez melhores parques urbanos" do mundo pelo jornal britânico *The Guardian*.[1] Nas últimas décadas, contudo, o Ibirapuera consolidou-se também como um lugar de cultura. Atualmente, ele abriga algumas das mais importantes instituições culturais do país, como o Museu de Arte Moderna de São Paulo–MAM-SP, a Fundação Bienal de São Paulo, o Museu Afro Brasil, o Auditório Ibirapuera e o Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo–MAC-USP.

A vocação cultural do Ibirapuera era algo almejado desde que fora concebido como o palco primordial para a realização dos eventos comemorativos do IV Centenário de São Paulo, em 1954. Esforço coligado das autoridades estaduais e municipais em configurar uma nova centralidade simbólica da cidade, o Parque Ibirapuera continha uma inédita associação entre áreas verdes e um conjunto de edifícios em concreto projetados por Oscar Niemeyer, já então o mais célebre arquiteto brasileiro no país e no exterior, além de diversos pavilhões provisórios dos quais apenas um subsiste até hoje.

É, assim, o conjunto arquitetônico de Niemeyer o que o define e o faz um marco na arquitetura moderna na cidade e no Brasil. Essa é uma das obras mais significativas do arquiteto em São Paulo, sua expressão máxima pós Pampulha (1943), e a mais importante antes de Brasília (1960). Como afirmou Carlos Lemos, colaborador da equipe de Niemeyer, "a partir daquele momento houve a aceitação definitiva da arquitetura moderna no país. As pessoas se referiam a ela como 'Estilo Bienal'. Depois da criação do Ibirapuera, nenhuma outra obra pública ignorou o moderno na arquitetura."[2]

Nos anos de 1954 e 1955 foram realizadas em seus pavilhões diversas exposições culturais e feiras industriais mas, como também rememorou Lemos, não havia propriamente um plano para o pós-festa: "Foi um exercício de criatividade, porque não sabíamos direito para que serviriam os prédios que estávamos erguendo, de que maneira eles seriam ocupados, por quantas pessoas, etc. Haveria a feira internacional do 4º Centenário, mas, e depois?"[3]

O "depois" também preocupava membros da Comissão do IV Centenário e outros agentes interessados em sediar suas instituições culturais no parque. Durante os festejos foram redigidos inúmeros relatórios e sugestões[4] para o aproveitamento das instalações do parque e áreas de seu entorno, cujos limites eram ainda incertos na época. Certamente, já era perceptível naquele momento o potencial daquele parque e suas edificações para a realização de grandes eventos posteriores, como feiras e exposições, o que gerou propostas de ocupação pós 1954.

---

1 Rowan Moore, The 10 best parks, theguardian.com, 07/08/2015.

2 Carlos Lemos, In: Luiz Caversan, Ibirapuera consolidou o moderno na arquitetura, Folha de S. Paulo, 23/09/2003.

3 Ibid.

4 Planos de ação: Lembrete sobre a destinação do Parque Ibirapuera 1955 / Sugestões para o aproveitamento dos edifícios e respectivas instalações do Parque Ibirapuera, 1955 / Exposição de motivos para a criação do Centro do Ibirapuera, 1955. Arquivo Histórico Wanda Svevo/Fundação Bienal de São Paulo

Uma dessas propostas[5], acompanhada de mapa e formulada por membros da Comissão, embora não assinada, sugeria uma divisão do parque em duas zonas principais separadas pelo lago. A primeira denominada "Feira de São Paulo" funcionaria como um centro internacional para exposições industriais. Era decerto uma ideia de continuidade da grande feira industrial realizada durante o IV Centenário, que previa a transformação de São Paulo em um entreposto de trocas comerciais entre as nações. Num dos extremos do parque, a ideia era substituir o Viveiro Manequinho Lopes (utilizado pela Prefeitura como criadouro de espécimes para o ajardinamento da cidade) por um "Parque de Diversões". Do outro lado do lago, nos edifícios de Niemeyer interligados pela grande marquise, seria instalado um "Centro Cultural Artístico", no qual propunha-se agrupar diversas entidades desprovidas de sede própria, entre elas "as Bienais de São Paulo, o Museu Histórico, Museu da Ciência, Museu de Arte, Museu de Arte Moderna, Museu de Cinema, Museu do Folclore, Pinacoteca do Estado, e outros". Eram muitas entidades para um só parque, e faltaria construir o Auditório. Nas imediações do lago menor e do Ginásio e Velódromo, uma grande área denominava-se "Jardins".

Essa proposta chegou a ser apresentada a vereadores e deputados que levaram a discussão sobre o destino do parque à Câmara Municipal no mês de março de 1955. "O que será feito do Ibirapuera após o mês de maio do corrente ano?"—lançava em debate o vereador Valério Giuli:

> Uma vez terminada a grande exposição que lá se encontra, em virtude da concorrência para instalar ali este ou aquele serviço público, militar ou civil, seria bem possível que alguém pense em ocupar momentaneamente um daqueles edifícios. E então estará desvirtuada completamente a finalidade do parque, que foi planejado e recebeu seus edifícios para exposições industriais, comerciais e culturais. Entregar qualquer daqueles edifícios isoladamente, ou de dois em dois, a qualquer órgão, para uma utilização momentânea, é correr o risco de São Paulo ver-se para sempre privado de um dos logradouros mais belos que existem em todo o Brasil.[6]

Em setembro daquele ano o crítico de arte Luís Martins escrevia em sua coluna do jornal *O Estado de S. Paulo* sobre "O Destino do Ibirapuera", sintetizando o impasse. Tal qual o discurso do vereador, o texto de Martins apresentava-se como uma verdadeira premonição do que viria acontecer logo em seguida:

> As obras suntuárias do IV Centenário podem ter sido —e pessoalmente cremos que foram— um erro e um desperdício. Mas, se erro foi, trata-se de um fato consumado e irreparável. Se é verdade que as verbas consumidas na construção de palácios destinados a um fim que, pela sua própria natureza, só poderia ser efêmero, teriam sem dúvida melhor aplicação na execução de serviços de utilidade pública que o estado deplorável da capital

5 Relatório "Centro de Ibirapuera–Exposição de Motivos". s/d. Arquivo Histórico Wanda Svevo/ Fundação Bienal de São Paulo

6 Valério Giuli, Diário Oficial do Estado de São Paulo, 08/05/1955.

> reclama com urgência e em vão (como já foi muitas vezes alegado) —pelo menos ganhou a Cidade um conjunto arquitetônico de grande beleza que, numa terra em que houvesse senso comum, só poderia ser racionalmente aproveitado como um centro de cultura e arte— que não temos [...]Construídos com um destino especifico, com todos os requisitos técnicos e com todos os pormenores estéticos especialmente aplicáveis à sua finalidade funcional, os pavilhões do Ibirapuera, destinados a servir de palcos de exposições artísticas, industriais e culturais, só poderão ter uma utilidade prática se continuarem a ser o que são —apenas perdendo o seu aspecto transitório para se transformarem numa organização de caráter permanente. [...]Os vereadores já não quiseram instalar a sua Câmara na Biblioteca Municipal? Certamente vão querer também agora uma lasquinha do Ibirapuera.[7]

As premonições se confirmaram em seguida: durante sua curta gestão, o prefeito Lino de Matos resolveu adiantar-se aos rumores de que o governo do estado tomaria conta dos edifícios do parque e transferiu o seu gabinete, em janeiro de 1956, ocupando o Palácio das Nações (atual sede do Museu Afro Brasil) —função que seria mantida ali por quase quarenta anos. A instalação da prefeitura marcou o início da ocupação das sedes administrativas no Ibirapuera provocando uma série de protestos de artistas, intelectuais e representantes das entidades culturais que fariam parte do conjecturado "Centro Cultural Artístico".

A disputa pela ocupação cultural do Ibirapuera colocou-se diretamente em confronto contra a sua ocupação como sede do poder. No Palácio das Nações, além do gabinete do Prefeito, já estavam instaladas diversas secretarias municipais, como a de Higiene, Educação e Cultura, Obras, Negócios Internos e Jurídicos, e ainda chegaria a das Finanças. Com a instalação definitiva das repartições públicas municipais, e devido a impossibilidade de se constituir a "Fundação Ibirapuera" —como passaram a se organizar os que defendiam seu destino cultural— seus primeiros anos de vida foram marcados pelo abandono e deterioração. Embora chegasse a ser alicerçada por leis municipais e estaduais,[8] tal Fundação nunca chegou a se constituir de fato.

Contudo, algumas instituições culturais haviam conseguido seu 'lugar ao sol' no Ibirapuera, como o Museu do Folclore e o Museu da Aeronáutica, que mesmo sendo uma mescla pouco usual, dividiram o espaço do pavilhão parabólico (e lá ficaram até finais da década de 1990, quando o edifício foi reformado e passou a ser apelidado de Oca após a Mostra do Redescobrimento no ano 2000). A instalação dos museus do Folclore e da Aeronáutica em 1959 deveu-se, certamente, ao apoio do ex-presidente da Comissão do IV Centenário e grande responsável pela construção do Ibirapuera, Francisco Matarazzo Sobrinho, o Ciccillo. O capitão da indústria e mecenas das artes já havia transferido no ano anterior o seu Museu de Arte Moderna do centro da cidade para o Pavilhão das Indústrias no Ibirapuera, onde realizava a sua Bienal desde 1957 (e onde é realizada até hoje).

---

7 Luís Martins. O destino do Ibirapuera. O Estado de S. Paulo 09/09/1955

8 Lei nº 3682 (31/12/1956) e Lei nº 5123 (20/03/1957)

Em 1958 também tomava forma a zona da "Feira de São Paulo", com a I Feira Nacional da Indústria têxtil—FENIT, promovida pelo publicitário Alcântara Machado, que passou a ocupar o enorme Pavilhão Internacional —de caráter provisório mas remanescente no parque desde os festejos[9]. Durante toda a década de 1960 a FENIT e outras grandes feiras, como o Salão do Automóvel, foram realizadas ali. Em 1970 foram transferidas para o Anhembi —o que tirou parte da centralidade do Ibirapuera, que começou a desvincular-se da atribuição de "feira" e "grande centro de exposições" que era sua exclusividade na capital paulista desde o IV Centenário.

O ano de 1959 foi repleto de reportagens-denúncia sobre o estado deplorável em que o Parque se encontrava: o custoso "elefante branco" ficara "sem alimento"[10]. As eternas desavenças entre Prefeitura e Estado, acentuadas pelas delongas do vai e vem das leis, haviam impossibilitado a liberação dos recursos financeiros para o uso dos edifícios: "Cinco anos passados da inauguração e praticamente só restam ruínas, numa visão melancólica do desprezo e da falta de senso público dos nossos homens de governo".[11]

As manchetes dos mais diversos jornais não escondiam a desolação: "Ibirapuera: Meio bilhão no completo abandono: as avenidas esburacadas, os edifícios racham, ameaçando cair aos pedaços, o mato invade tudo, o aspecto é desolador";[12] "Ibirapuera em estado deplorável";[13] "Ibirapuera, monumento em ruínas";[14] "Desintegra-se um conjunto que foi orgulho de São Paulo"[15].

Pari passu às dinâmicas de disputa e abandono dos pavilhões do parque, acentuava-se também a partilha dos terrenos em suas imediações, em grande parte propriedade estatual, entre outras já ocupadas por particulares. Em 1956, o governador Jânio Quadros decretara a transferência de parte da área da Secretaria da Agricultura para a Secretaria da Saúde para sediar o Instituto de Cardiologia do Estado–Dante Pazzanese[16]. No mesmo ano o governador promulgara também a Lei 3093 de 11 de agosto, doando outra área do Ibirapuera ao Centro Acadêmico XI de Agosto da Faculdade de Direito da USP, instituição pela qual se diplomara. Paradoxalmente, o mesmo governador, naquele mesmo ano de 1956, também assinara a lei que instituía a malograda "Fundação Ibirapuera", a qual deveria zelar pelo patrimônio público que ele próprio loteava.

Nessa partilha atabalhoada e sem qualquer planejamento, o único dos edifícios que já tinha nascido predestinado a ser de uso administrativo e sede da Secretaria de Agricultura do Estado, o chamado Palácio da Agricultura, também foi cedido por permutas políticas ao departamento de trânsito estadual–Detran pelo sucessor de Jânio Quadros, Carvalho Pinto, em 1959. Este

---

9 Esse pavilhão, que se localizava onde hoje é a Praça da Paz, foi desmontado em 1972

10 Ana Matilde Chaves, Ibirapuera: Meio Bilhão no Completo Abandono. Crítica de São Paulo, 7/01/1959

11 Ibirapuera condenado à destruição: só reforma total salvará o parque, Última Hora, 21/05/1959.

12 Ana Matilde Chaves, Ibirapuera: Meio Bilhão no Completo Abandono. Crítica de São Paulo, 7/01/1959

13 Ibirapuera em estado deplorável. A Gazeta, 08/01/1959

14 Ibirapuera, monumento em ruínas. Última Hora. 17/03/1959.

15 Desintegra-se um conjunto que foi orgulho de São Paulo, Folha da Manhã, 01/02/1959.

16 Decreto nº 25.515 de 23/02/1956.

mesmo governador decretou, no ano seguinte, a transferência de uma área de aprox. 30.000 m^2 para a construção do novo prédio da Assembleia Legislativa. Os vereadores não haviam conseguido a sua fração do Ibirapuera como preconizara Martins, mas os deputados sim.

Essas disputas pelo uso dos pavilhões e lotes do Ibirapuera aconteciam simultaneamente à construção de Brasília entre 1956 e 1960 —obra do mesmo arquiteto que havia construído o parque paulistano entre 1952 e 1954. Logo após a inauguração da capital federal em 1960, o Parque Ibirapuera já era chamado de "Brasília paulistana,"[17] já que, naquele momento começava a se consolidar ali a sede de poder da capital paulista. As formas utilizadas no Ibirapuera por Niemeyer remetem a outras semelhantes na nova capital federal (como entre as cúpulas da Oca e do Senado Federal, e o uso de volumes prismáticos e pilotis em vários edifícios), o que emprestava força simbólica simultânea às duas criações do arquiteto carioca. A "Brasília paulistana" tornava-se, assim, cada vez mais plausível e legitimável aos gestores políticos paulistas, optando cada vez mais por se instalar na congênere local da nova capital nacional e superando os debates em torno do destino cultural e do zelo pela natureza.

O jornal *A Gazeta*, em abril de 1961, trazia a notícia de que o Ibirapuera seria recuperado, anunciando com entusiasmo: "A 'Brasília Paulistana' poderá ressurgir, em esplendor, graças a atual administração pública".

> O Parque Ibirapuera, em certo sentido, pode ser comparado a Brasília. A mesma relação que a nova Capital Federal tem para com a União, deveria ter o Ibirapuera para com o Município: centralização do poder governamental a irradiar o bem-estar à comuna. Quando em 1954, no IV Centenário da Fundação da Cidade, concretizou-se o esboço geral das edificações do Parque, também mais ou menos em ritmo de toque-de-caixa, esperava-se dessa pomposa inauguração brilhante futuro para as administrações municipais, aura de progresso intensivo para a metrópole, fora de todo o ramerrão até então atualizado. As esperanças eram muitas depositadas no dispêndio nababesco das construções realizadas.

A semelhança com Brasília, para além da arquitetura e da concentração dos órgãos de poder, se dá sobretudo por outro fator: o divórcio que a cidade, por meio do Plano de Lúcio Costa, estabeleceu com as formas tradicionais de vida urbana, negando esquinas, a mistura tradicional entre comércio e habitação, priorizando grandes avenidas e a "cidade para automóveis". Paulo Garcez Marins trata do tema de modo certeiro:

> Massificada entre iguais, Brasília podia assim prosseguir como uma transformação viável e irônica da sociedade brasileira. Calçadas sem movimento, sem botequins, prédios suspensos por pilotis, amplos gramados, massas arbóreas que intimizavam as superquadras de moradores semelhantes, sem misérias, sem casas velhas, sem morros, sem várzea, sem mangue. As cidades-satélites, que envolveriam a nova capital nas décadas

17 Recuperação do Parque Ibirapuera. A Gazeta, 25/04/1961

> seguintes, permaneceram todavia, como lembrança de que nem a ilusão de remover as elites, em lugar de favelas e mocambos, poderia forjar uma separação de espaços que apagasse a realidade brasileira.[18]

Esse divórcio levado à sua máxima potência em Brasília ocorreu de forma correlata no Ibirapuera, visto que com o paulatino afastamento de seu entorno, a primazia do automóvel e das *parkways,* erigia-se uma espécie de "biombo social" excluindo "todos os que não possuíam rodas próprias".[19] Tal dissenso entre a cidade e o Parque foi exponencialmente acentuado após o golpe Militar de 1964, quando as notícias sobre o Ibirapuera minguaram nos periódicos. Nos meios de comunicação nesse período não cabiam denúncias sobre o seu estado de conservação, nem mesmo a questão do uso dos pavilhões; apenas as grandes feiras continuavam sendo anunciadas. No final de 1967 o jornal *O Estado de S. Paulo* voltaria a divulgar o estado de abandono do parque:

> (...) o Ibirapuera representa hoje um ponto negativo na administração municipal, isto é, não passa de um logradouro vulgar, feio, sujo e responsável pelo mau cheiro que domina as imediações. Não estamos divulgando nenhuma novidade. De há muito o paulistano vem sentindo o descaso. Além disso, as imundícies transportadas permanentemente pelos córregos do Sapateiro e Caaguassú, que drenam esgotos da Vila Mariana e Vila Clementino, e que com eles abastecem os lagos, são focos permanentes de contaminação, reveladores de que o prefeito, que se vem notabilizando pela abertura de avenidas e de viadutos, não é capaz de resolver o problema que se refere à própria sede da Municipalidade (...).[20]

Faria Lima, o prefeito em questão, concluiu a Avenida 23 de Maio prevista no Plano de Avenidas de Prestes Maia, cujas obras e traçado fizeram com que o Ibirapuera perdesse uma área considerável. Recorreremos a uma imagem satélite de 1958 (Fig. 3) que mostra como o parque e seu entorno se configuravam naquela época, uma década antes das intervenções de 1968, ainda com limites bastante tênues. A esta imagem sobrepomos, em vermelho, o limite da área do parque atual.

A imagem surpreende pela visível redução do Ibirapuera e revela o loteamento da grande área anteriormente destinada aos "Jardins" (Fig.1). O pequeno lago —que criava com o outro lago do parque um lugar privilegiado para o primeiro símbolo idealizado para a região, ainda na década de 1920, o Monumento às Bandeiras de Vitor Brecheret— seria aterrado, para que em seu lugar

---

18 Paulo César Garcez Marins, Habitação e vizinhança - limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCENKO, Nicolau (org.); NOVAIS, Fernando A. (dir.). (Org.). História da vida privada no Brasil, v. 3 (Da Belle Époque à Era do Rádio). São Paulo: Companhia das Letras, 1998, v. 3, p. 131-214. (p.211).

19 Marshall Berman, Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1987 (p.283)

20 Remodelação do Ibirapuera, O Estado de S. Paulo, 22/10/1967.

fosse construído o edifício da Assembleia Legislativa, inaugurado no aniversário da cidade em 25 de janeiro de 1968, resultado de um concurso de 1961.

Impressiona, sobretudo, a enorme área 'potencialmente pública' e 'potencialmente verde' (mancha verde) que se perdeu com o desmembramento sucessivo dos terrenos do entorno, amplamente facilitado pelo conjunto de avenidas. Dado o crescimento exponencial da população e, consequentemente, do número de automóveis nas ruas, essas avenidas tornaram-se ao longo do tempo verdadeiros obstáculos ao deslocamento e circulação de pedestres, segregando cada vez mais os seus lotes cercados. Seguindo a tradição das *parkways* norte-americanas, o complexo de avenidas do Ibirapuera veio firmar o privilégio para a circulação de carros, que passara a orientar o (des-) planejamento urbano em São Paulo desde a década de 1930.

As grandes avenidas garantiam a rápida circulação de automóveis —e também sua chegada ao Ibirapuera— ao mesmo tempo em que delimitavam com precisão a ruptura entre o parque os bairros lindeiros. A grande barreira viária da Avenida 23 de Maio não apenas desintegrou parque e seu entorno a Leste, mas segregou também parte da obra de Niemeyer: o antigo Palácio da Agricultura, ocupado pelo Detran e já bastante desfigurado, ficou isolado do outro lado da avenida ligado ao parque apenas por uma passarela de pedestres, sobre o que hoje já são 18 pistas de carro. Outra enorme área verde (aprox. 80.000 m^2) também ficou ilhada com o Obelisco (Monumento e Mausoléu ao Soldado Constitucionalista de 1932), que outrora se integrava mais facilmente à entrada principal do parque (Fig. 4).

A abertura do corredor Norte–Sul, com o eixo viário compreendido pelas avenidas 23 de Maio e Rubem Berta seguramente deu ao Ibirapuera uma notabilidade urbana que ele não tinha antes. Agora era visto de longe, com o Obelisco centralizado na nova avenida. Com as suas *parkways*, claramente inspiradas nas nova-iorquinas, especialmente as do bairro do Queens, que também levam ao aeroporto, o Ibirapuera era definitivamente o lugar da modernidade e rendia homenagem a um de seus maiores símbolos, o automóvel —não apenas com as avenidas mas também com a presença do próprio Detran. Além disso, centralizava o poder do Estado em todas as suas esferas: o executivo municipal, o legislativo estadual, e o militar. A Brasília paulistana firmava-se, e ainda mais sob a Ditadura pós 1964.

A zona militar existente nessas imediações, em torno do Conjunto Esportivo, inclui o Comando Militar do Sudeste, a 2ª Divisão de Exército e o Círculo Militar. Essa área, que engloba atualmente quase 20% da área do parque (aprox. 200.000 m^2), já havia sido parcialmente negociada entre o Estado e a União décadas antes do parque existir. A partir da revolução de 1932, o exército passou a ocupar grandes áreas que pertenciam ao governo do estado e com o início das obras do parque, em janeiro de 1953, foi transferido um quartel militar do Rio de Janeiro para o Ibirapuera, em parte do terreno onde em 1968 seria inaugurado o Conjunto Esportivo, ao lado do Ginásio de 1957 —e uma outra área que seria deixada, estrategicamente talvez, para a construção da Assembleia Legislativa. O clube poliesportivo Círculo Militar garantiu o seu pedaço do território, nos tais "Jardins" da proposta de 1955, ainda em 1957 (embora a cessão oficial pela prefeitura só tenha ocorrido em 1987). Também em 1968 a presença militar é definitivamente acentuada, com a implantação do Quartel General do II Exército. É importante lembrar que nas imediações

da zona militar do Ibirapuera encontra-se o edifício do Doi-Codi, um dos principais centros de tortura do regime militar e palco de morte de dezenas de presos políticos, entre eles o jornalista Vladimir Herzog, e de retenções, como a da ex-presidente da República Dilma Rousseff em 1970.

É indispensável perceber como as apropriações e práticas urbanas que se impuseram nos anos 60 e 70 no Ibirapuera ainda reverberam nos dias de hoje por toda a cidade, do problema dos automóveis, passando pela poluição das águas e pela apropriação de terrenos e edifícios públicos. O Ibirapuera, como um grande arquipélago público dividido em ilhas particulares, evidencia os paradoxos desta urbe e das escolhas que favorecem sobretudo os interesses privados de uma minoria. Entende-se como 'interesse privado' também a ideia do 'público' como 'propriedade do estado', cujo estabelecimento no Parque sacrificou muitas vezes a própria área verde fruível por todos.

Como vimos, a dimensão do poder foi sobreposta às dimensões de lazer e cultura no Ibirapuera. E assim este espaço público foi diminuindo na mesma proporção em que foram aumentando as expectativas simbólicas depositadas nele desde o IV Centenário. Uma vez que esse é um parque que concentra algumas das mais importantes instituições culturais do país, é emblemático que seus edifícios, alvos de intensas apropriações públicas e privadas, fossem ocupados por órgãos burocráticos durante mais de meio século (lembrando que a prefeitura saiu do Parque apenas em 1992, na gestão Luísa Erundina, transferida para o Palácio das Indústrias do Parque D. Pedro II; e o Detran, derradeiro, saiu em 2009, dando lugar ao MAC-USP). É também sintomático que, mais de seis décadas após a sua inauguração, ainda existam pavilhões no parque sem uso definido, edifícios e terrenos abandonados ou ociosos e nenhum esforço de ampliação de sua área verde por meio de desapropriações.

Neste sentido, o Parque Ibirapuera é tanto um signo quanto um sintoma de uma esfera pública que é definida pela sua coexistência com interesses privados, e geralmente enfraquecida por eles. Um projeto moderno que permanece inacabado na contemporaneidade, pivô simbólico e metafórico de uma urbanidade que traçou para a cidade a possibilidade de uma utopia moderna, que não se concretizou.

SANTA EFIGÊNIA PÓS- NOVA LUZ: MEMÓRIA, ESPAÇO PÚBLICO E ATIVISMO SOCIAL

HERTA FRANCO

Pesquisadora autônoma

hfnajm@uol.com.br

RESUMEN: Este trabalho visa analisar a atuação de grupos de ativistas da região de Santa Efigênia, em São Paulo. São grupos de teatro, artistas ligados à música e artes visuais que, com o apoio do Governo Municipal, têm trabalhado com a moradores, frequentadores e dependentes químicos para fortalecer o exercício da cidadania e do respeito aos Direitos Humanos, apoiados no ideário da valorização do espaço público através das artes. Dedicam-se ainda ao resgate das memórias da região, marcadas pela boemia e pela indústria cultural, particularmente pelo cinema, todos ameaçados pela implementação do projeto Nova Luz, suspenso em janeiro de 2012. Considerado higienista e promotor de gentrificação, este projeto começou ser articulado em 2005, e pretendia promover o adensamento da região estimulando a instalação de novas residências e grandes empresas de tecnologia como estratégia de requalificação da área, considerada decadente por suas edificações antigas, habitações precárias e pela frequência de dependentes químicos. Beneficiada por excelentes condições de mobilidade (metrô, trem metropolitano, ônibus), a região tornou-se ainda mais atraente para o grande capital imobiliário, dada a implementação de equipamentos culturais de grande porte instalados em edifícios monumentais. Estes edifícios, construídos no final do séc. XIX e início do XX, foram tombados e reformados de modo a integrar o "Pólo Luz Cultural". Contando com a iniciativa privada na concepção, reforma e administração, estes equipamentos se tornaram exemplares da conciliação da preservação do patrimônio atrelado à indústria cultural, fomentando a atividade turística com o objetivo de promover sua "revitalização", conforme os pressupostos do Planejamento Estratégico.

Assim, através deste trabalho pretende-se apresentar outras formas de atuação em áreas urbanas antigas que, também vinculadas às atividades ditas culturais, se distanciam do modelo global difundido nas décadas de 90 e 2000, apoiado na "imagem" e no "espetáculo".

A conversão da região da Luz/Santa Efigênia/Campos Elíseos em um dos principais pólos culturais da cidade é um processo que tem se consolidado nos últimos 40 anos. Várias etapas marcaram este período, entre elas, a patrimonialização dos edifícios monumentais; a conversão destes em equipamentos culturais; o projeto para a construção do Complexo Cultural Luz e seu cancelamento; e, mais recentemente, a atuação da iniciativa privada na construção e gestão de novos espaços culturais. Em todas estas fases pretendia-se requalificar a área atraindo grupos mais abastados e estimular o desenvolvimento econômico. Tal processo, fundamentado nos postulados do planejamento estratégico e em diversas experiências internacionais, seria complementado pelo projeto Nova Luz, proposto em 2005. O projeto era uma concessão urbanística e tinha por objetivo aumentar a densidade demográfica da região, atraindo novos moradores e empresas do terciário que seriam beneficiadas pela oferta privilegiada de sistemas de transporte de escala metropolitana.

Apresentado publicamente em 2011, o projeto foi suspenso em 2013 após meses de intensa mobilização pois foi concebido sem a participação de um Conselho Gestor de ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) composto pela população em geral e por representantes de movimentos sociais[1]. Supondo a valorização fundiária, e sem propor soluções efetivas para moradores (cerca de 10.000 pessoas), trabalhadores e empresários da região, o projeto foi identificado como indutor de gentrificação, e atraiu a oposição de diversos grupos sociais dispersos até então. Moradores de habitaçãoes precárias (cortiços, ocupações e em situação de rua) ou não, comerciantes e frequentadores se mobilizaram formando uma frente para pressionar o poder público e a imprensa e barrar o projeto.

Este também foi criticado por desconsiderar as especificidades locais tais como o intenso comércio de rua especializado, a hotelaria, as referências e as memórias do bairro, propondo soluções projetuais inspiradas em soluções internacionais como forma de legitimação. Sendo um bairro estigmatizado pelo afluxo de dependentes químicos (que deu origem a expressão Cracolândia), pela boemia e pela prostituição, o projeto parecia negar o existente- o nome do bairro, a paisagem, a história, os habitantes- e propor a demolição e a construção do "novo".

Tendo em vista a viabilização do projeto foram flexibilizadas as regras de preservação do patrimônio edificado dos cerca de 90 edifícios listados no processo de tombamento aberto em 1986. Desta lista apenas 3 mantiveram a indicação de preservação integral, cabendo aos outros a manutenção das fachadas e/ou volumetria de modo a manter a "harmonia" e a coerência do entorno dos edifícios monumentais ecléticos transformados em "âncoras culturais" na região. Este conjunto fazia parte do complexo ferroviário construído no auge da economía cafeeira, e foram fundamentais para a modernização da cidade e para o Estado de São Paulo. Os tombamentos, ocorridos nos anos 80 e 90, denotam o reconhecimento destes bens culturais

1 GATTI. Simone. *Entre a permanência e o deslocamento.* ZEIS 3 como instrumento para a manutenção da população de baixa renda em áreas centrais. O caso da ZEIS 3 C 016 (Sé) inserida no perímetro do Projeto Nova Luz. São Paulo; Doutorado FAU-USP, 2015.

como patrimônio edificado, em um momento em que se dava revisão crítica dos pressupostos do modernismo funcionalista e a valorização da estética do Ecletismo. Já nos anos 2000 deu-se a conversão dos mesmo em "âncoras culturais", de modo a atribuir-lhes usos que incrementassem atividades econômicas, particularmente as ligadas aos negócios imobiliários- no entorno. Para tanto deu-se a implementação/reforma de dois museus (Pinacoteca do Estado-reforma-1998 e Museu da Língua Portuguesa-2006), a criação de um memorial (Memorial da Resistência-2009), criação de uma sala de concertos (Sala São Paulo-1999), um centro cultural (Centro Cultural Porto Seguro-2016) e de um equipamento cultural multiuso (SESC Bom Retiro-2011). O relativo fracasso das tentativas de atrair investidores para a área só com as atividades culturais, criou o ensejo para o projeto Nova Luz em 2005.

Desde a suspensão do projeto percebe-se o surgimento de grupos e coletivos que também ligados à atividades culturais, têm articulado ações voltadas para a população local, enfatizando em seus trabalhos questões como as múltiplas memórias da região; a visibilidade e a inclusão social; e a ocupação e valorização do espaço público. São grupos formados por artistas visuais, atores, músicos que, através de editais de fomento ou convênios com a municipalidade, têm atuado no território de modo a criar vínculos com a população local, estimulando a sociabilidade e mapeando seus hábitos, valores e memórias de modo a neutralizar o estigma da "Cracolândia".

Dentre os diversos grupos ativos na área vamos nos deter em 2 deles: o grupo de teatro Cia Pessoal do Faroeste e o coletivo Casa Rodante. Esta escolha se justifica pela relativa perenidade dos grupos, pelo intenso envolvimento com o território, e, sobretudo, por tratarem da articulação entre memória/cultura e cidade em seus trabalhos. Diversos autores já se debruçaram sobre o tema elucidando como tem se dado a "instrumentalização da cultura"[2] nas intervenções urbanas orientadas pelos princípios do planejamento estratégico. Nesta chave de interpretação a cultura é abordada como elemento capaz de promover a valorização fundiária, dada a acentuada estetização da cidade, e a neutralização de conflitos sociais[3], e como tal tem como desdobramento processos de gentrificação [4] em extensas áreas urbanas, particularmente as antigas regiões centrais ou industriais.

Aquí, contudo, nos interessa compreender como outros atores sociais têm articulado a relação memória/cultura e cidade, procurando identificar outras formas de ação cultural em uma área urbana estigmatizada. Assim, pretendemos verificar o potencial político destas ações que se colocam como promotoras de inclusão social e de questionamento de ações gentrificadoras. Neste sentido interessa-nos analisar as ações dos grupos observando 4 tópicos, sendo eles:

---

2 KARA-JOSÉ, Beatriz. *Políticas culturais e negócios urbanos:* a instrumentalização da cultura na revalorização do centro de São Paulo (1975-2000)**.** São Paulo: Annablume, 2007

3 DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Madrid, Los libros de la Catarata, 2007

4 ZUKIN, Sharon. *The cultures of cities***.** Cambridge/Oxford, Blackwell Publishers, 1995

atuação no espaço público e no território; a atenção dada as questões relativas a memória e a história; quem é o público-alvo destes grupos; e qual relação estabelecem com o Estado. Tal abordagem nos permitirá analisar o modo como atuam enquanto fenômenos culturais urbanos em si mesmos, mas também por se diferenciarem das ações culturais empreendidas no âmbito do planejamento estratégico, particularmente as realizadas nos grandes equipamentos culturais existentes na região.

Teatro e a cidade: Cia Pessoal do Faroeste

Diversos autores têm se dedicado a crítica ao urbanismo neoliberal e ao papel que este atribui à cultura, críticas estas já bem difundidas no meio acadêmico e fora dele, servindo como estímulo para grupos e coletivos de artistas refletirem sobre outras formas de pensar a cultura e a cidade. Mais ainda, pensar a cultura como uma possibilidade de emancipação, de cidadania e de inclusão social. Este é sentido do trabalho da Cia Pessoal do Faroeste, que existe há 17 anos. Instalada desde 2012 em um edifício de arquitetura eclética protegido pelo CONDEPHAAT (Conselho Estadual de Defesa do Patrimônio Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo) localizado na rua do Triunfo, e pelo CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Artístico da Cidade de São Paulo) como patrimônio imaterial, a Cia faz incursões em questões sociais presentes no Centro da cidade. Particularmente se debruçam sobre os problemas decorrentes de sua crise, a partir dos anos 70, e os que foram ocasionados pelo chamado "retorno ao centro", cujos desdobramentos ainda estão em curso. Assim, sua dramaturgia tem proposto reflexões sobre temas como a precariedade habitacional, os movimentos (i)migratórios, a prostituição, o racismo, o higienismo social, a violência, entre outros, totalizando 17 peças, 5 vídeos, alguns prêmios e diversos editais de fomento.

O grupo realiza o que se poderia identificar como um "teatro engajado" na medida em que entendem "a arte como uma forma efetiva de militância", e o teatro como meio efetivo de formação do cidadão"[5]. Deste modo pretendem atuar como agentes de cultura e cidadania em uma região cuja maioria não tem acesso a expressões culturais e artísticas, apesar da proximidade com o pólo cultural da Luz. A Cia tem a ambição de se tornar o ponto de encontro desta população, envolvendo-a em seus espetáculos dentro da sede, mas também na rua. Diversas atividades tais como performances, espetáculos, desfiles de carnaval foram realizados de modo a enfatizar a relação cidadania, direito à cidade e espaço público em uma região marcada pela violência e pela exclusão.

A Cia também é responsável pela gestão do Ateliê Amarelinho, situado em edifício contíguo ao da sede, e que reúne coletivos de diversas linguagens artísticas com o intuito de criar "um ambiente de estudo, reflexão, formação de platéia e discussão de políticas públicas"[6]. Dentre as

5 www.pessoaldofaroeste.com.br/misso--objetivo--, disponível em 01/09/2016.

6 *Zine Boca*. Cia Pessoal do Faroeste n.1, São Paulo, 2016, p.1.

ações conjuntas cabe destacar a Cartografia Afetiva do Quadrilátero do Pecado, realizada no 1. Semestre de 2016. Este trabalho surgiu da constatação de que apenas 1% do público habitual do teatro era composto por moradores do entorno. Para reverter este quadro o levantamento proposto pretendeu conhecer melhor quem é o morador da região, e atraí-lo formando platéia, sensibilizando-o para o pertencimento e para a criação de vínculos com o lugar. Para tanto foram formados grupos que se distribuíram pelas ruas localizadas dentro do perímetro das avenidas Rio Branco, Duque de Caxias e Casper Líbero, e ruas Gal. Couto de Magalhães e Mauá, que delimitam o chamado Quadrilátero do Pecado. Cada imóvel foi abordado para a aplicação de questionários e a realização de pequenas performances nas ruas envolvendo artistas e moradores. Com o projeto pretendeu-se ainda levantar histórias e personagens da região para futuras montagens.

Dos trabalhos anteriores cabe destacar a peça "Homem não entra" livremente inspirada em um episódio ocorrido em 1953, quando se deu o fim do confinamento do meretrício no bairro do Bom Retiro. A "zona" foi criada em 1940 pelo interventor Adhemar de Barros, e estava instalada nos arredores da rua Itaboca, mantendo cerca de 1000 prostitutas sob rígido controle da policía e dos agentes de saúde pública. Com o fim do confinamento decretado pelo prefeito Jânio Quadros, as prostitutas voltaram a circular pelas ruas de Santa Efigênia, o que explica a expressão "Quadrilátero do Pecado", onde elas já circulavam antes de 1940. A peça, centrada na personagem Brigite, uma das prostitutas afetadas pelo evento, sugere a anterioridade dos problemas sociais existentes na atualidade, propondo uma reflexão sobre as origens das ações públicas pautadas pelo higienismo social. Passado e presente se mesclam durante o espetáculo porém, no final, fica mais evidente quando público e platéia são induzidos a participar da última cena na rua, na esquina da Triunfo com Gal. Osório.

Outro trabalho que reflete o posicionamento do grupo com relação as memórias da região é o "Cine Camaleão, A Boca do Lixo" que trata da indústria cinematográfica existente na área entre os anos 60 e 80 do século XX. Sediadas na rua do Triunfo em função da proximidade com as estações rodoviária e ferroviária, produtoras e distribuidoras de filmes realizavam produções baratas e de grande aceitação do público, chegando a totalizar cerca de 40% da produção nacional em alguns anos da década de 70. Com a crise do cinema brasileiro nos anos 80 este pólo se desarticulou, restando poucas empresas do setor na área atualmente.

Somado ao trabalho de levantamento e registros de memórias da Boca, a sede da Cia tornou-se também um ponto de encontro de profissionais de cinema que atuaram na Boca. Atores, atrizes, diretores e técnicos se reúnem ainda hoje para articular novas produções na expectativa de uma retomada da Boca do Lixo.

Curioso lembrar que, apesar de seus antecedentes na região, nenhum dos equipamentos culturais criados ali nos últimos 40 anos se dedica a esta arte, mesmo considerando a importância da cinematografia realizada na Boca, sua variedade e abrangência, ou mesmo a produtividade desta "indústria". Percebe-se que, no intento de criar o novo pólo cultural da cidade, o Governo do Estado privilegiou manifestações artísticas que estivessem associadas a um alto padrão de consumo cultural, apostando na música de concerto, nas artes visuais e dança (projeto

interrompido), pretendendo atrair outros públicos e criar uma nova imagen para o entorno. Houve sim um esforço para equiparar estes equipamentos aos congéneres internacionais, de modo a permitir que a Pinacoteca, por exemplo, passasse a ser incluída no circuito de exposições internacionais, assim como a Sala São Paulo e a OSESP (Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo) ao estabelecerem intercâmbios com as principais orquestras do mundo.

Neste sentido a Cia Pessoal do Faroeste se distancia das ações adotadas pelo poder público ao pautar suas ações na valorização do existente, no resgate de memórias capazes de tornar visíveis atores sociais excluídos. Porém, a pesar de optarem por um posicionamento distinto do adotado pelo Estado, a cia tem encontrado respaldo público para continuar suas atividades, já que depende dele para se manter. Com bilheteria diminuta, a Cia se custeia com festas e eventos, mas, principalmente com editais de fomento dos governos estaduais e municipais. O que permite certa liberdade de criação, mas pouca estabilidade em médio prazo.

Afetos, território e cidadania: Casa Rodante

Esta mesma instabilidade é vivenciada pelo Coletivo Casa da Lapa, que conduz o projeto Casa Rodante em parceria com a Secretaria de Direitos Humanos e Cidadania de São Paulo, através de um convênio com o Programa de Braços Abertos. Iniciado como um projeto-piloto, o trabalho da Casa Rodante, assim como a Cia do Faroeste, está a mercê das variações do Poder Executivo, o que dificulta também o planejamento a longo prazo e a análise dos resultados obtidos, mesmo já tendo sido estabelecido um convênio com a referida Secretaria.

O projeto da Casa Rodante é uma iniciativa artística e social que mescla o urbanismo tático, permacultura, cinema, literatura na região de Campos Elíseos, contígua a Santa Efigênia. As ações são conduzidas por um grupo de 12 profissionais, entre eles, artistas, psicólogos, antropólogos, fotógrafos e músicos, e estão centradas na "casa rodante", uma caminhonete adaptada com uma cobertura onde se guarda o material utilizado na programação, tais como mesas, cadeiras, equipamentos de som e cinema, brinquedos e livros, o necessário para atrair as pessoas (usuários ou não) que circulam nas ruas em torno do "fluxo", espaço aberto onde se dá o consumo, convívio e moradia dos dependentes químicos. Estão situados, então, em um espaço de fronteira entre usuários e moradores, sendo esta escolha uma tentativa de criar pontes entre os vários atores sociais envolvidos, criando condições para a formação de laços de vizinhança.

Os trabalhos são inspirados na imagen da "casa", do lar, a intimidade, o acolhimento, mas são realizados nas ruas do bairro, na tentiva de estreitar vínculos e criar espaços de afetividade em uma área marcada pela violência e pelo abandono. Cientes das causas e dos efeitos dos processos de gentrificação, os integrantes do coletivo evitam qualquer forma de estetização e/ou glamourização das atividades realizadas, que envolvem saraus, confecção de cartazes (lambe-lambe), exibição de filmes e debates, permacultura, grafites, confecção e manutenção de mobiliário urbano e fotografía, trabalhos estes que têm periodicidade semanal. Nestas atividades os frequentadores ora assistem, ora conduzem o processo a partir do conhecimento adquirido

nas vivências junto com a Casa Rodante, ou mesmo de experiências anteriores à vida no fluxo. Assim, muitos cantores, agricultores urbanos, grafiteiros, marceneiros se "revelam" mostrando suas habilidades durante os saraus e mutirões culturais realizados pela Casa, habilidades estas muitas vezes abandonadas ou esquecidas em função da dependência química.

Atentos para a transitoriedade das atividades, do programa e dos próprios frequentadores, o coletivo realiza o registro de histórias dos frequentadores que são transformadas em poemas pela artista Laura Guimarães, e são colados nos postes formando micro roteiros com relatos pessoais espalhados pelo território. Vê-se aí uma estratégia de aproximação, de registro, de identificação, e de personalização dos frequentadores, normalmente relegados ao anonimato. Neste sentido também o fotógrafo Zeca Caldeira cria um estúdio a céu aberto no qual moradores e transeuntes têm suas fotografías ampliadas em grandes formatos para envolver os edifícios dos arredores, gesto que confere visibilidade a esta população que vive sob constante ameaça de remoções.

Estas atividades problematizam as questões ligadas as memórias e histórias pessoais entre habitantes de áreas estigmatizadas, levando a discussão também para o âmbito da arte contemporânea. Aquí, por um caminho distinto do adotado pela Cia do Faroeste, o registro das memórias e histórias são pessoais, e politiza o ato na medida em expõe e denuncia as estratégias de remoção forçadas adotadas nos processos de gentrificação.

As ações realizadas pela Casa Rodante estão baseadas nos pressupostos das políticas de redução de danos. Trata-se de um conjunto de práticas que visam atenuar os danos físicos, sociais e econômicos decorrentes do uso de drogas lícitas e ilícitas. É uma política reconhecida pelo Ministério da Saúde no Brasil e em outros países que valoriza o tratamento, a proteção e o cuidado para com o dependente químico, sem necessariamente haver uma imediata e obrigatória suspensão do uso das substâncias psicoativas[7]. Para tanto o programa fornece moradia, trabalho e acompanhamento psicológico para dependentes químicos cadastrados na região. Este tipo de tratamento se diferencia de outros serviços existentes na área, entre eles os muitos oferecidos por entidades religiosas e o programa Recomeço, gerido pelo Governo do Estado que oferece tratamentos baseados em internação compulsória.

Estes programas são o desdobramento das inúmeras e polêmicas ações realizadas pela Polícia MiIitar no território. Começaram com incursões que se acentuaram a partir de 2005, no âmbito do projeto Nova Luz mas que, dada a ineficiência das prisões e do uso da violência, passaram a ter acompanhamento de profissionais da saúde. Com o passar dos anos e o amadurecimento dos profissionais envolvidos, surgiram os programas Braços Abertos (ao qual está ligada a Casa Rodante) e Recomeço, como resultado das inúmeras tentativas dos governos municipal e estadual de resolver os conflitos e a degradação física, social e ambiental ocorridos na região nos

7 ANDRADE, T.E.M. "Redução de danos, um novo paradigma?" In: *Entre riscos e danos, uma nova estratégia de atenção ao uso de drogas.* Ministério da Saúde e União Européia. Paris, Editores Scientifiques ACODESS, 2002, p. 83-86.

últimos 40 anos. Neste sentido o Braços Abertos, e particularmente o trabalho da Casa Rodante, diferente dos programas anteriores, apontam outro sentido de atuação na região, difundindo práticas ancoradas no conceito de cidadania, inclusão social e direitos à cidade tanto para dependentes químicos quanto para moradores.

Memórias, resistência e proposição

Hoje o pólo cultural Luz é uma realidade consolidada e bem sucedida em parte de seus propósitos iniciais, sobretudo como pólo de lazer e turismo ao atrair pessoas provenientes de outras regiões da cidade, estados e países, ofertando equipamentos de grande visibilidade midiática para o consumo cultural. Os edifícios monumentais têm seu apelo turístico enfatizado pelo tombamento que legitima a importância histórica, artística e técnica, critérios estes que fundamentam as decisões dos órgãos preservacionistas. No bojo desta operação vê-se também a difusão de aspectos da história da cidade e memórias sociais já bem conhecidas e compartilhadas por setores da elite paulistana, que é a da São Paulo da Primeira República, mitificada na figura do barão de café, visionário e empreendedor. É a São Paulo que se europeiza, incorporando modelos urbanos cosmopolitas e modernizadores, e que se "branqueia" com a chegada dos imigrantes pelas linhas da São Paulo Railway. É essa memória e este aspecto da história da cidade (sem conflitos, linear e que ignora outros aspectos da região) que se perpetua e que se pretende hegemônica nesta iniciativa.

Dos equipamentos instalados na região os mais permeáveis a população do entorno são o Museu da Língua Portuguesa e a Pinacoteca do Estado que dispõem de programação para as escolas da região e para transeuntes. Porém, apesar destes programas, cabe ressaltar que estas instituições ainda têm baixa frequência da população residente o entorno, seja por desconhecimento sobre o funcionamento ou conteúdo apresentado, seja pela "imagem de um espaço aparentemente restrito a alguns"[8]. Destes equipamentos o menos permeável é a Sala São Paulo por oferecer uma programação voltada para um público mais elitizado. Apesar dos programas educativos para a formação de público, estes estão voltados para frequentadores de outras regiões da cidade, e não para o entorno. Os acessos ao edifício também são restritivos, sendo mais usado o do estacionamento, apesar da grande praça diante do edificio cujas portas de acesso estão sempre fechadas.

Assim, lembrando Manuel Delgado[9], podemos deduzir que o conceito de cultura que norteou estes ações é decorrente da idéia de erudição pois pressupõe um conjunto de atividades compartilhadas por grupos privilegiados e que como tal lhes confere distinção ao distanciá-los

8 TALHARI, J., SILVEIRA, L. E PUCCINELLI, B. "Reflexões em torno de práticas culturais na Luz", in *Ponto Urbe*, n.11, São Paulo, Núcleo de Antropologia Urbana- USP, 2012.

9 DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Madrid, Los libros de la Catarata, 2007

da "vulgaridade" e "selvageria"da vida dos comuns. Assim, pressupôs-se que os equipamentos culturais instalados poderiam exorcizar a "bárbarie" existentes através do trabalho do arquiteto, do engenheiro ou do urbanista, cujos projetos seriam, supostamente, capazes de restabelecer a ordem utopicamente desejada. Assim a "culturalização" do planejamento urbano[10]não é apenas uma estratégia de reabilitação da morfologia urbana, mas tem também um fundo moral já que se propõe a sanear, regenerar não só o tecido urbano mas, sobretudo, seus habitantes, penalizando-os e/ ou substituindo-os por grupos mais abastados. No caso de Santa Efigênia pretendia-se fazê-lo também com a aplicação do projeto Nova Luz.

Porém, passados os anos, percebe-se que a lenta consolidação deste pólo teve pouco impacto na transformação do entorno, sobretudo do ponto de vista social, abrindo espaços para experimentações sociais e urbanas que se distanciam do modelo que se propõe hegemônico no trato da cultura na cidade neoliberal. Vemos, no âmbito da municipalidade, ensaios de novas possibilidades de vivências e significados na região, que apesar frágeis e pontuais, indicam o reconhecimento do pré-existente em suas dimensões físicas, sociais, culturais e econômicas como um pressuposto de ação. E por isso as memórias individuais e coletivas têm destaque nas ações da Cia Pessoal do Faroeste e da Casa Rodante, uma vez que estas memórias ainda estão presentes na atualidade, condicionando as relações sociais e a produção dos espaços. Rememorar torna-se um ato de resistência e de proposição de outros arranjos sociais e espaciais possíveis para uma área estigmatizada.

10 VAZ, Lilian Fesler. "A "culturalização" do planejamento e da cidade. Novos modelos?", in *Cadernos PPG-AU/FAUFBA*, n. 2, Salvador, 2004.

Bibliografia

ANDRADE, T.E.M. "Redução de danos, um novo paradigma?" in *Entre riscos e danos, uma nova estratégia de atenção ao uso de drogas*. Ministério da Saúde e União Européia, Paris, Editores Scientifiques ACODESS, 2002,p. 83-86.

ARANTES, Otília. *Berlim e Barcelona:* duas imagens estratégicas. São Paulo, Anna Blume, 2012

DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona".* Madrid, Los libros de la Catarata, 2007

FEATHERSTONE, Mike. *Cultura de consumo e pós-modernismo***.** São Paulo, Livros Studio Nobel, 1995.

GATTI. Simone. *Entre a permanência e o deslocamento*. ZEIS 3 como instrumento para a manutenção da população de baixa renda em áreas centrais. O caso da ZEIS 3 C 016 (Sé) inserida no perímetro do Projeto Nova Luz. São Paulo, Doutorado FAU-USP, 2015.

KARA-JOSÉ, Beatriz. *Políticas culturais e negócios urbanos:* a instrumentalização da cultura na revalorização do centro de São Paulo (1975-2000)**.** São Paulo, Annablume, 2007

Núcleo de Ação Educativa da Pinacoteca do Estado. *Pesquisa sobre público de entorno, expectativas e percepções em relação à Pinacoteca***.** São Paulo, 2007.

*Pesquisa de Público de Entorno, Expectativas e Percepções em Relação à Pinacoteca***.** Programa Descubra a Orquestra. Produzido pela fundação OSESP com patrocínio da Votorantim, São Paulo, 2008.

TALHARI, J., SILVEIRA, L. E PUCCINELLI, B. "*Reflexões em* torno *de práticas culturais na Luz"* in *Ponto Urbe, n.11.* São Paulo, Núcleo de Antropologia Urbana- USP, 2012.

VAZ, Lilian Fesler. "A "culturalização" do planejamento e da cidade. Novos modelos?" in *Cadernos PPG-AU/FAUFBA*, n.2, Salvador, PPG-AU/FAUFBA, 2004.

Zine Boca. Cia Pessoal do Faroeste, n.1, São Paulo, 2016, p1.

ZUKIN, Sharon. *The cultures of cities***.** Cambridge/Oxford, Blackwell Publishers, 1995

www.pessoaldofaroeste.com.br/misso--objetivo--, disponível em 01/09/2016.

CIUDADES DEL TEATRO: MILÁN, BARCELONA, PARÍS, BERLÍN, NUEVA YORK.

ANTONI RAMÓN GRAELLS / JUAN IGNACIO PRIETO LÓPEZ

Universitat Politècnica de Catalunya / Universidade da Coruña.

antoni.ramon@upc.edu / jprietolopez@udc.es

RESUMEN: El concepto de *Città del Teatro* fue enunciado por el director italiano Giorgio Strehler en los años sesenta, cuando dirigía el Piccolo Teatro de Milán. Ciudad del teatro hacía referencia a la síntesis de arte, técnica, formación cultura y dramática, arquitectura y urbanismo. En un plano material, este concepto se refería a la creación de una serie de equipamientos que actuando de manera conjunta pudiesen materializar esta síntesis.

Inicialmente se consideraron diversas localizaciones que fueron descartándose hasta llegar a la ubicación definitiva en el quartiere Garibaldi, donde se encontraba el deteriorado Teatro Fossati inaugurado en 1859, que se reestructuró y aprovechando la demolición del Istituto Tecnico Schiapparelli se planteó la construcción de un nuevo Piccolo Teatro.

La Città del Teatro se articuló en torno a dos propuestas teatrales diferentes y complementarias: un espacio para la investigación y la experimentación en el que se deberían adoptar diferentes tipologías espaciales que permitiesen la mayor flexibilidad posible y otro a la italiana de mayor capacidad y dotado de la técnica contemporánea. Sin embargo, esta formulación no hacía referencia únicamente al funcionamiento interno del teatro, sino que buscaba tener una incidencia urbana y hacer que la ciudad participase de la creación teatral.

Strehler había planteado la construcción de sedes complementarias en París, Madrid y Bonn. Sin embargo, la repercusión más evidente del concepto fue la materializada por Lluís Pasqual, discípulo de Strehler, en la Ciutat del Teatre de Barcelona que engloba el Mercat de les Flors, el Institut del Teatre y el Teatre Lliure, aunque también se puede notar en otros complejos teatrales como la Cartoucherie del Bois de Vincennes en París, el Lincoln Center de Nueva York o la Schaubühne de Berlín.

PALABRAS CLAVE: Ciudad, Teatro, Strehler, Urbano,

1. Genealogía de un concepto

En los años ochenta del siglo XX, el concepto *Città del Teatro* materializaba una aspiración del director italiano Giorgio Strehler. La idea: *Ciudad del Teatro*, gestada ya en los sesenta, cuando Strehler dirigía el Piccolo Teatro de Milán, hacía referencia a una síntesis, utilizando las palabras del propio Strehler, de arte, técnica, formación cultural y dramática, arquitectura y urbanismo. En un plano material la noción asumía un significado mucho más concreto, el de concebir una estrategia de implantación en la ciudad de Milán de una serie de equipamientos, que actuando de manera conjunta pudiesen materializar esta idea y aumentasen la presencia ciudadana de la compañía.

En el escrito "Una città per un teatro d'Europa", explicando el proyecto de la nueva sede del Piccolo, Strehler manifestaba: "Es por eso que he pensado en algo más que un teatro que hace un espectáculo noche tras noche, he pensado –con ese tanto por ciento de sueño y utopía que siempre hay en cualquier gesto concreto de la vida cotidiana- en una Città del Teatro en el corazón de Milán. La he pensado para Milán, pero también para Europa"[1]. Bajo esta capa "utópica", por el lenguaje usado, la propuesta urbana de Strehler tenía un "topos" bien definido, y tal como comprobaremos pretendía ser terriblemente pragmática y realista.

2. El *Lincoln Center for Performing Arts* como antecedente

Cuando a mediados de los años cincuenta se comenzó a discutir sobre la construcción de un nuevo centro de artes escénicas en Manhattan, filántropos, empresarios, políticos y el mundo del arte y de la enseñanza lo vieron como una oportunidad de ampliar la oferta de ocio cultural y, en definitiva, la audiencia. Se trataba del proyecto de un equipamiento cultural sin par en la época, que sin pretenderlo, y sin que haya sido así interpretado por la historiografía teatral, se convirtió, a nuestro parecer, en un real antecedente del concepto enunciado por Strehler y en un modelo repetidamente citado y reproducido.

En realidad el origen del proyecto del Lincoln Center se remontaba a 1930, cuando Charles Spofford, miembro de la Metropolitan Opera Board of Directors, propuso la construcción de un complejo en el que convergieran la New York Philharmonic y la Metropolitan Opera Philharmonic en lugar de un nuevo espacio teatral que se uniese a los existentes en Broadway.

Sin embargo, el proyecto no hubiera sido posible sin el apoyo del constructor Robert Moses, promotor del Lincoln Square Urban Renewal Project, enmarcado dentro del programa del gobierno federal de renovación urbana, tras la Segunda Guerra Mundial. Su plan afectaba a dieciocho manzanas del vecindario conocido como San Juan Hill o Lincoln Square, habitado

1 Giorgio Strehler, "Milano, una città per un Teatro d´Europa" en Giorgio Strehler et al., *Théâtre en Europe*, París: Edicion BEBA, 1986, p. 194.

mayoritariamente por afroamericanos y portorriqueños: el barrio de *West side story*. El conjunto de la operación urbana preveía construir un gran complejo cultural, cuatro mil apartamentos, dos escuelas públicas, un centro comercial, rascacielos para hoteles y oficinas, conformando el mayor proyecto de renovación urbanística desarrollado en el país.

El otro artífice de la construcción del complejo fue John D. Rockefeller III, que lideró la recaudación de fondos públicos y privados. Para él se unían las necesidades específicas de la sociedad de posguerra de los EEUU con la creación de un legado cultural propio: "Lo que realmente me cautivó fue la necesidad real de crear un nuevo centro y mi profundo sentimiento de que debo pensar más seriamente en mis responsabilidades como ciudadano de Nueva York."[2]

El concepto inicial del proyecto fue ampliado con una escuela de música, biblioteca y museo, y se pensó en Wallace Kirkman Harrison para liderar el diseño del plan director y seleccionar a los arquitectos que afrontarían el diseño del complejo. Harrison tenía todas las cualidades precisas para liderar un proyecto de esta envergadura al haber participado en el equipo de diseño del Rockefeller Center, haber dirigido el proyecto del complejo de las Naciones Unidas inaugurado en 1952, y ser consejero de la familia Rockefeller.

Sin embargo Harrison descartó actuar como director, agotado tras la dura experiencia que supuso el proyecto de las Naciones Unidas, y propuso formar una comisión que contaría con los mejores arquitectos del momento, que formarían un equipo de trabajo cuya misión inicial sería elaborar el plan director para el complejo. Para ello propuso a su amigo y socio Max Abramovitz, Alvar Aalto, Sven Markelius, Marcel Breuer, Ieoh Ming Pei, Henry R. Shepley, Edward Durrel Stone, Pietro Belluschi y al estudio Skidmore, Owings & Merril. A esta lista se unirían posteriormente Philip Johnson y Hugh Ferriss por iniciativa de los Rockefeller y expertos en teatro como el arquitecto Walter Unruh, el director de escena Herbert Graf, los ingenieros acústicos Hugh Bagenal, Richard Bold y Richard Newman, el consultor escénico George Izenour y finalmente Stuart Constable, colaborador de la oficina de Robert Moses.

El equipo se reunió durante dos semanas de trabajo intenso en el estudio de Max Abramovitz en Nueva York. Las propuestas fueron muy diversas e inicialmente se movían entre los que proponían la creación de un edificio único introspectivo abierto a una plaza interior aislada del bullicio de la ciudad, y los que proponían una ordenación de volúmenes sobre una plataforma abierta a las calles del entorno.

Entre los primeros se citaba como referente la Piazza San Marco de Venecia, y se movían entre el diseño clásico y simétrico en torno a una plaza central de Belluschi y Shepley o las propuestas más radicales y modernas de Alvar Aalto, Saarinen, Breuer y Bunshaft de la firma S.O.M. Frente a estas propuestas podríamos situar la ordenación de volúmenes propuesta por Markelius sobre un pódium atravesado por una vía en dirección norte-sur, o la de Harrison y Abramovitz, con una serie de edificios en torno a una gran plaza cuadrada de mayor tamaño, propuesta que

2 Ralph G. Martin, *Lincoln Center for the Performing Arts*, New Jersey: Prentice-Hall Inc., 1971, p. 14.

finalmente fue seleccionada como base para la elaboración del complejo[3] y cuyo modelo de referencia inicialmente era la monumental columnata de San Pedro del Vaticano, como puede apreciarse en los fantásticos dibujos de Ferris.

La selección final de arquitectos que se harían cargo de cada uno de los edificios se realizó en 1958. Inicialmente se descartó la participación de Alvar Alto, Sven Markelius y Marcel Breuer, y se asignaron los proyectos a arquitectos americanos. También se descartó a Shepley por su lenguaje excesivamente clásico y conservador. Así, el comité director del Lincoln, siguiendo los consejos de Harrison, le asignó a él mismo el diseño de la Metropolitan Opera House, a su socio Max Abramovitz diseñaría el Philharmonic Hall, a Gordon Bunshaft, la Biblioteca y Museo, a Eero Saarinen el Repertory Theater, a Philip Johnson el New York State Theater y a Pietro Belluschi la Juilliard School. Así se conformó un equipo de arquitectos de origen muy diverso, pero que parecían dispuestos a realizar un proyecto con un carácter unitario, pues, como afirmó Philip Johnson, "nosotros seis teníamos ideas diferentes, pero todos estábamos del mismo lado. Todos habíamos sido educados en el ámbito del Movimiento Moderno y en ese momento todos tratábamos de ir más allá del puritanismo del Estilo Internacional mediante el uso de formas más ricas"[4].

El proceso de diseño de cada uno de los edificios fue intenso. Sobre el del Metropolitan Harrison comentaba que "probamos innumerables formas para la ópera. Circular, cuadrada, en forma de cuña y muchas otras. Pero, invariablemente, volvíamos al modelo de ópera clásica renacentista"[5]. Y así fue, pues durante tres años se dibujaron diferentes propuestas hasta llegar a conformar el teatro de ópera con mayor capacidad del mundo, alcanzando las 3.800 localidades, y una escena dotada del mayor equipamiento técnico de la época. En el exterior el edificio cierra la perspectiva de la plaza central con un espacio porticado rematado por una arquería monumental tras la que se abre un gran vestíbulo con una sinuosa escalera flanqueada por murales de Marc Chagall y grandes lámparas austríacas.

A ambos lados del Metropolitan se encuentran el Philharmonic Hall[6] y el New York State Theater[7]. El Philharmonic Hall, sede de la Orquesta Filarmónica de Nueva York y con capacidad para más de 2.700 espectadores y proyectado por Max Abramovitz utiliza una estructura similar a la del Metropolitan, con un espacio porticado escultórico tras el que se abre un amplio hall de

---

3 Robert A. M. Stern, Thomas Mellins y David Fishman, (1997), *New York 1960. Architecture and Urbanism between the Second World War and the Bicentennial*, Londres: Evergreen, 1997, pp. 680-682.

4 Julia L. Foulkes, "The other West Side Story: Urbanization and the Arts meet at Lincoln Center", en Astrid Böger y Christof Decker (eds.), *Amerikastudien/American Studies*, Heidelberg: Universitätsverlag Winter Heidedlberg, 2007, p. 232.

5 Martin, op. cit., p. 129.

6 También cambió su nombre a Avery Fischer Hall y después a David Geffen Hall.

7 Posteriormente cambió su nombre a David H. Koch Theater, nombre que conserva hoy en día.

escala monumental dando lugar a un "edificio vidriado y abierto día y noche"[8]. El New York State Theater, sede del New York City Ballet dirigido por George Balanchine, fue diseñado por Philip Johnson, y tiene un aforo similar al Philharmonic Hall, con una sala en forma de herradura y cinco niveles de palcos. Exteriormente guarda cierta relación con los edificios colindantes, si bien Johnson optó por un espacio porticado exterior más austero y simple y una relación menor con la plaza para generar un vestíbulo con un mayor grado de intimidad.

Junto a estos tres edificios se situó el Repertory Theater[9] con capacidad para 1.200 espectadores y diseñado por Eero Saarinen, que falleció antes de finalizar la obra de este edificio. La austeridad formal de su arquitectura, sacando partido de la lámina de agua situada frente a su fachada y la escultura de Henry Moore dispuesta en ella, le hace especialmente elegante en el conjunto del Lincoln Center. A su lado y cubierta parcialmente por su voladizo y adosada al inmenso volumen del Metropolitan, se encuentra The Library and Museum of the Performing Arts[10], obra de Gordon Bunschaft. Con un discreto volumen de fachada metálica y vidrio, una escultura de Alexander Calder marca el acceso al edificio. Finalmente, la Juilliard School, completaba el programa del Lincoln Center con un centro de formación. El proyecto, de Pietro Belluschi, Eduardo Catalano y Helge Westermann, contenía múltiples aulas de formación y cuatro auditorios, y tras múltiples deliberaciones se ubicó fuera del perímetro original del Lincoln Center, frente al Philharmonic Hall y en contacto con la avenida Broadway.

Tras el acto inaugural de las obras, presidido por el presidente de los Estados Unidos Dwight Esisenhower el 14 de Mayo de 1959, se fueron inaugurando los edificios entre 1962 y 1969, cuando se abrió la Juilliard School y se dio por rematado el complejo cultural más grande realizado hasta ese momento en Occidente. La frase de Rockefeller "las artes no son para una minoría privilegiada, sino para todos" [11] grabada en una placa en el Lincoln Center sintetizando el espíritu del proyecto, contrasta con el resultado final: una arquitectura monumental que desplazó a los anteriores habitantes del barrio, con viviendas y un programa elitista, y una visión más internacional que local. Pero para el hilo argumental de este escrito interesa destacar que antes de la creación del concepto "Ciudad del Teatro", el Lincoln Center creó una en el corazón de Nueva York.

3. El proyecto de la *Città del Teatro* de Milán

Tal como afirmábamos al inicio del texto, en 1986 Giorgio Strehler inventó un concepto: *Città del Teatro*, pero las cosas, a menudo, anteceden a las palabras. Si Nueva York había precedido a Milán, en la cronología del Piccolo Teatro d'Arte la idea de aquella *Città* había tenido su génesis

8 Martin, op. cit., p. 34.

9 Actualmente Vivian Beaumont Theater

10 New York Public Library fo the Performing Arts, Dorothy and Lewis B. Cullman Center actualmente.

11 Foulkes, op. cit., pp. 246-247.

en 1964, cuando Giorgio Strehler y Paolo Grassi publicaron un artículo titulado "Un teatro nuovo per un nuovo teatro" en el que mostraban la necesidad de contar con una nueva sede que superase las limitaciones de la de via Rovello y permitiese acoger un programa multifuncional más ambicioso.

La búsqueda de un nuevo emplazamiento se limitó al sector central de la ciudad y, tras largas gestiones, el área asignada por la Amministrazione Civica fue una parcela en las inmediaciones del Parco Sempione, entre el piazzale Marengo y el corso Garibaldi, en la que se encontraba el abandonado Teatro Fossati y el Istituto Tecnico Schiaparelli.

El proyecto de la *Città del Teatro* fue asignado al arquitecto Marco Zanuso, que junto a Ernesto Natan Rogers en 1952 había sido el autor de la reforma de la sala de via Rovello. Se trataba de un conjunto de proyectos arquitectónicos: la nueva sede del Piccolo Teatro, la intervención sobre la estructura abandonada del Teatro Fossati, que debían generar un espacio urbano que actuaría como punto de encuentro ciudadano que "podría llevar el nombre de un hombre de teatro que tanto ha trabajado en la ciudad para una vida cultural y que ha fundado y dirigido el Piccolo Teatro: Paolo Grassi",[12] recién fallecido en 1981.

La reforma del Fossati, rebautizado como Teatro Studio, se diseñó como un dispositivo teatral para 500 espectadores distribuidos en la platea y cuatro niveles de galerías y configurable en función de las necesidades de la puesta en escena. Las obras comenzaron en 1979 y continuaron hasta 1986, en el que se abrió el Teatro Studio y la Escuela de Teatro que desde entonces se encuentra en ese edificio.

El proyecto y construcción de la nueva sede del Piccolo Teatro fue bastante más larga y accidentada. Frente al carácter experimental y transformable del Teatro Studio, el nuevo teatro se concibió partiendo de una estructura a la italiana frente a la que se disponía una platea y una galería superior siguiendo la traza de medio octógono, buscando un teatro que redujese al mínimo la distancia entre la escena y los 1200 espectadores del teatro.

Ambos teatros quedarían conectados interiormente por un pasadizo técnico y exteriormente por un espacio urbano proyectado por Strehler y Zanuso, que no llegó a completarse. Las obras de los nuevos locales empezaron el año 1991 y la construcción fue larga y accidentada, viéndose salpicada por la polémica acerca del uso indebido de fondos públicos. El edificio, con un cierto carácter monumental desde el exterior, se inauguró en enero de 1998, un mes después de la muerte de Giorgio Strehler, el 25 de diciembre de 1997.

Así, la *Città del Teatro* engloba dos propuestas diferentes y complementarias: un espacio para la investigación y la experimentación, y otro a la italiana con mayor capacidad y concebido desde la máxima eficiencia funcional. Sin embargo, esta formulación no hacía referencia únicamente al funcionamiento interno del teatro, sino que buscaba tener una incidencia urbana y hacer que la ciudad participase de la creación teatral.

---

12 Strehler, op. cit., pp. 183-190.

4. La *Ciutat del Teatre* de Barcelona

Aspirando a que el germen plantado en Milán floreciera en otras ciudades, Giorgio Strehler proponía la construcción de sedes complementarias en París, Madrid y Bonn. Sin embargo, la repercusión más evidente del concepto fue la materializada por Lluís Pasqual, discípulo de Strehler, en la *Ciutat del Teatre* de Barcelona. La idea generadora del proyecto se apoyaba en dos funciones básicas que constituían el nuevo ente: la formación, en manos del Institut del Teatre con su biblioteca, museo y centro de documentación, y la producción y exhibición en las del Mercat de les Flors y del Teatre Lliure.

Más allá del vínculo personal de Giorgio Strehler con Lluís Pasqual las afinidades entre el proyecto artístico del Piccolo Teatro d'Arte y el Teatre Lliure resultan evidentes. Refiriéndonos al contexto político-social, ambos nacen en una situación de cambio: el Piccolo, en 1947 tras la muerte del dictador Benito Mussolini y la caída del régimen fascista; el Lliure, en 1977, dos años después de la muerte de Francisco Franco y en el inicio de la transición política. También se ubican en ciudades que sin ser capitales de los respectivos estados, poseen un notable dinamismo económico y detentan una voluntad de capitalidad.

La filiación del Teatre Lliure respecto al Piccolo se comprueba con la lectura en paralelo de sus manifiestos fundacionales. El manifiesto italiano titulado *¿Por qué un Piccolo Teatro?*[13], que apareció en el programa de la temporada de 1947, propone una estructura teatral estable, autónoma e independiente, que rechaza las acciones teatrales de masas y la propaganda, para ofrecer "espectáculos de alta calidad artística y precios reducidos al máximo" pero sin intentar hacer un "teatro experimental ni teatro minoritario, reservado a una serie de iniciados, sino un 'teatro de arte para todos'"[14].

También, como en Milán, la búsqueda de ubicación para la nueva sede del Teatre Lliure vino trazada por una deriva errática por Barcelona, que en una primera etapa condujo a la plaza de toros de las Arenas, prácticamente en desuso a mediados de los años ochenta. Tras abandonarse el proyecto de reconversión del edificio, ciertamente demasiado ambicioso y complejo, y plantearse algunas ubicaciones alternativas en unos almacenes portuarios y en diversos espacios industriales de Barcelona, en 1990 el Teatre Lliure llegó a la única nave que restaba libre en el antiguo Palacio de la Agricultura de la Exposición Internacional de 1929 en Montjuïc.

El nuevo Lliure de Montjuïc hace suyos los planteamientos de la sala transformable de la cooperativa La Lleialtat en la había iniciado su actividad la compañía, ya que a pesar de situarse en un edificio histórico existente, intentó mantener ese carácter transformable e incrementar el aforo y modernizar la maquinaria escénica. Las directrices del proyecto, que incluía dos espacios teatrales, la Sala Fabià Puigserver, transformable, con capacidad para 736 espectadores, y el

13 El manifiesto apareció en el programa de la temporada 1947 del Piccolo Teatro publicado en Odette Aslan (ed.), *Strehler. Les voies de la création théâtrale*, París: Éditions du CNRS, 1989, p.28.

14 Asland, op. cit., p. 25.

Espai Lliure para 172, las había marcado Fabià Puigserver, el director de escena, escenógrafo, sastre y alma mater del Lliure, que confió la responsabilidad técnica de la ejecución al arquitecto Manuel Núñez Yanowski.

Sin ser tan penosas como las del Piccolo, las peripecias de la construcción de la nueva sede también se dilataron en el tiempo. Así, aunque en 1990 el alcalde Maragall entregó las llaves del antiguo Palacio de la Agricultura a la Fundación Teatre Lliure, la primera piedra del nuevo teatro no se colocó hasta 1995 y la inauguración se celebró el 22 de noviembre del 2001. Puigserver, como Strehler, tampoco pudo llegar a ver la inauguración del nuevo teatro.

4. La Cartoucherie en el Bois de Vincennes de Paris

Los proyectos de Milán, Barcelona y Nueva York tenían un cariz artístico, sí, pero institucional. Conformaban un proyecto unitario que se confronta con la ciudad de hecho, construida en el tiempo, delas antiguas naves de la Cartoucherie del Bois de Vincennes de Paris. A ella llegó el Théâtre du Soleil después de actuar en el Circo Medrano, donde hubieran deseado instalarse, pero que fue derruido, de representar en fábricas ocupadas en Mayo del 68, y de ensayar, conducido por el azar, en las Salinas de Arc-et-Senans del arquitecto ilustrado Claude-Nicolas Ledoux.

Con el tiempo transcurrido, el descubrimiento de la Cartoucherie parece predestinado, como si el lugar se hubiera hecho a la medida del grupo. Peter Brook ha explicado a menudo que el lugar no precede a una actividad, sino que, al contrario, es su consecuencia: "Il faut qu'il y ait une activité qui cherche un théâtre et non pas un théâtre qui cherche une activité".[15] El territorio de la Cartoucherie no es un barrio, no se sitúa en la ciudad realmente existente, es un *espacio otro* que constituye su propio carácter. Una verdadera ciudad del teatro en la frontera de la ciudad. La Cartoucherie crea un ámbito liberado de la vida cotidiana. Al cruzar la puerta de entrada del recinto la impresión de acceder a un espacio y tiempo *otros* emerge.

En el artículo "L'abri ou l'édifice", Antoine Vitez supo captar muy bien la condición antitética que puede asumir la arquitectura de los teatros, bien de edificio "perfecto instrumento técnico",[16] más o menos monumental, signo elocuente que busca distinguirse, bien de refugio que abriga la actividad teatral. La distinción tiene su importancia. En el refugio podemos inventarnos espacios de ocio, mientras que el edificio impone de entrada una puesta en escena".[17] No es casual que el texto apareciera en el número monográfico dedicado a "Les lieux du spectacle",

15 Georges Banu (ed.). *Brook. Les voies de la création théâtrale.* vol. 13. Paris: Éditions du CNRS, 1985, p. 36.

16 Antoine Vitez, "L'abri ou l'édifice", *L'architecture d'aujourd'hui*, n. 199, París: L´Architecture d´Aujourd´hui, 1978, p. 24. Una traducción castellana del texto se encuentra en: www.espaciosescenicos.org/filter/arch/El-refugio-o-el-edificio-Antoine-Vitez

17 Id.

que Christian Dupavillon preparó para la revista *L'architecture d'aujourd'hui.* Dupavillon, amigo y colaborador de Jack Lang, el futuro ministro de Cultura, el año 1970 había jugado un papel clave en la entrada del Théâtre du Soleil a la Cartoucherie.

Las naves de la Cartoucherie ofrecían el refugio buscado por una compañía, el Soleil, que como ya hemos observado quería situarse al margen del teatro a la italiana. Desde sus inicios, el grupo había rehuido los teatros. Las naves ofrecían el *lugar justo*,[18] preparado para acoger cualquier propuesta escénica, configuraban un espacio vacío, aunque no neutro. "On transforme ce lieu chaque fois, mais on ne démarre jamais de zéro. On ne détruit pa tout pour recommencer (…) Un jour, pour *Le Caravansérial*, on a coupé le plateau au bulldozer, et on s'est rendu compte qu'il y avait la strate des *Atrides*, dessous l'*Indiade*, dessous *Sihanouk*, etc. C'était très émouvant".[19] El tratamiento del lugar teatral del Soleil rehúye la *black box*, la tabula rasa.

Un refugio y no un monumento, un abrigo. Unos espacios no solamente de representación y de creación, sino también de acogida. He aquí lo que convierte a la Cartoucherie del Bois de Vincennes en una real ciudad del teatro. Un lugar de encuentro donde, sin confundirse, Arte y Vida se aproximan. Un lugar real donde todo es posible, y donde diferentes grupos se han ido instalando, abriendo espacios escénicos: el Aquarium, la Tempête, l'Epée de Bois, el Chaudron. Una ciudad viva.

5. Modelos de implantación

El concepto *Città del Teatro* hace referencia a una síntesis de arte, técnica, formación cultura y dramática, arquitectura y urbanismo, planteando una arquitectura del acontecimiento, más que una verdadera unidad urbana y arquitectónica. Una arquitectura entendida como organización de la actividad, tal como lo describía Rem Koolhaas a principios del siglo XXI, como marco en el acontecen actos, más allá de la propia arquitectura. Una arquitectura que emana de unas estrategias de proyecto, que en el caso de un teatro deberían facilitar y provocar nuevas maneras de usar los espacios y generar nuevos significados artísticos y sociales. Un planteamiento que supondría entender la *Città del Teatro* como "centro de encuentro a nivel ciudadano, provincial, regional y europeo"[20]. Los ejemplos de Nueva York, Milán, Barcelona y París muestran unos principios que podrían ser aplicados a otras experiencias.

---

18 El concepto "lieu just", de filiación brookiana, es utilizado por Jean-Guy Lecat, durante años director técnico de las Bouffes du Nord, y explorador de los lugares donde poner en escena las obras de la compañía de Peter Brook. La experiencia de Lecat se compila en: Andrew Todd y Jean- Guy Lecat, *El círculo abierto. Los entornos teatrales de Peter Brook.* Barcelona: Alba, 2003.

19 Ariane Mnouchkine, *Construire pour le temps d'un regard: Guy-Claude François scénographe.* Nantes: Fage, 2009, p.82.

20 Strehler, op. cit., pp. 183-190.

RÉPLICAS AL "EFECTO BILBAO": LA NUEVA GENERACIÓN GLOBAL

JORDI OLIVERAS SAMITIER / MILA NIKOLIĆ

Universidad Politécnica de Catalunya (Barcelona Tech) / Universidad "Union - Nikola Tesla"

jordi.oliveras@upc.edu / mila.nikolic@gmail.com

RESUMEN: El "efecto Bilbao" ha sido uno de los conceptos más utilizadas y uno de los fenómenos más discutidos en la historia urbana de las últimas dos décadas. Esta ponencia cuestiona qué ha representado para las disciplinas de la arquitectura y del urbanismo y para el sistema de infraestructuras culturales, la proliferación, las réplicas del efecto, imitado innumerables veces en otras ciudades deseosas de un éxito similar,

Analizamos aquellas estrategias urbanas que utilizan edificios de museos como desencadenantes y catalizadores de crecimiento o regeneración física, funcional o simbólica, enfocándonos hacia los casos de barrios de nueva creación (la Isla Saadiyat, Abu Dabi, el West Kowloon de Hong Kong, Nuevo Polanco, México DF) y los que diseminan la industria cultural en estudios de artistas, galerías y museos para dinamizar centros urbanos o recalificar antiguas zonas industriales y portuarias (Wynwood, Design District y Museum Park, Miami, el West Bund, Shanghái), examinando sus peculiaridades y matices, intenciones y contextos, la validez general del modelo y las causas de los resultados diversos. Las barreras sagradas entre los museos y negocio, si existían, han caído, y así prestamos una atención especial al proceso de desarrollo de mega-proyectos culturales y su búsqueda de un modelo satisfactorio aun contando con muy diversos actores implicados.

Demostramos que el contenido, el contenedor y su entorno no pierden la importancia en la oferta cultural y turística y en el proyecto educativo de nueva generación global de proyectos culturales, pero que las expectativas se mueven de un edificio aislado hacia a un conjunto, de la arquitectura al urbanismo, de una función a la sinergia, del "efecto Bilbao" al efecto clúster, de la regeneración urbana a la reposición global.

PALABRAS CLAVE: museo, arte urbano, cultura urbana, regeneración urbana, nuevas estrategias urbanas

Introducción: Efecto Bilbao o edificio como marca de ciudad

Jean Baudrillard se refirió en 1978 al "efecto Beaubourg" para señalar la analogía que existía entre el innovador edificio del Centro Georges Pompidou y la destrucción de la cultura a la que el centro pretendía responder. Si bien su crítica, más que arquitectónica, era sociológica y cultural, con el paso del tiempo se han podido apreciar los efectos que el centro y el conjunto de operaciones de reforma urbana relacionados con él tuvieron para la revitalización del barrio del Marais y para Paris, ampliando así el significado del concepto.

Veinte años después, surgió un nuevo efecto: el "efecto Bilbao". Desde el punto de vista arquitectónico y museístico, es evidente que el Museo Guggenheim de Bilbao de Frank O. Gehry, símbolo de este fenómeno, marcó un antes y un después. Su forma rompedora no era el único "milagro en Bilbao",[1] sino también su organización funcional que contribuyo al desarrollo de la tipología del museo del siglo XXI.

Con la construcción del museo y de otros edificios singulares a su alrededor, con la rehabilitación de los terrenos portuarios circundantes, la nueva infraestructura y la conexión con el tejido del ensanche, la mezcla de actividades culturales, educativas, residenciales y comerciales, la irradiación hacia la ciudad y la Ría del Deusto, y una fuerte estrategia de branding urbano, se contribuyó en conjunto a nuevos estándares de desarrollo urbanístico mundial.

El resultado de la operación fue tan admirado que quiso imitarse en varios lugares, con características distintas, pero siempre manteniendo unos puntos comunes de la estrategia: la construcción de un equipamiento cultural –principalmente, museo de arquitectura excepcional-, como pieza desencadenante de operaciones más amplias de reactivación urbanístico-económica de la ciudad. En dos décadas desde la inauguración del Guggenheim Bilbao, más de veinticinco ciudades de todo el mundo pidieron seriamente un museo de la misma marca. Urbes que quieren o necesitan una regeneración, algunas han intentado contar con un museo de otra franquicia, en otras se emuló la construcción de edificios de autor, altamente significativos. Ahora, siguiendo estos casos podemos referirnos a las réplicas del efecto Bilbao, apreciando los distintos matices que cada caso ofrece. Nos fijaremos en la nueva generación de estas réplicas, intentando descubrir las tendencias que marcan y los cambios que producen. En ellos, se prima el contenido, el contenedor y su entorno sin olvidar la importancia de la oferta cultural y turística ni el proyecto educativo, pero las expectativas se mueven de un edificio a un grupo, de una función a la sinergia, del efecto Bilbao a un efecto extendido en clúster.[2]

Ciudad de México: Simbiosis entre negocios y museos

---

1 Como lo bautizo Herbert Muschamp en su texto antológico. Muschamp, Herbert. "The Miracle in Bilbao", *The New York Times Magazine*, September 7, 1997.

2 Nikolic, Mila: "Ciudad de Museos. Clústeres de museos…"

En México DF, en la zona de Nuevo Polanco, alrededor de la Carso Plaza, se produce una simbiosis entre negocios y museos. El Museo Soumaya (Fernando Romero / FR-EE, 2011), el Museo Júmex (David Chipperfield, 2013), el Teatro Cervantes/Telcel (Ensamble Studio, 2013), el Acuario Imbursa (Romero/FR-EE, 2014) y varios cines reemplazan las fabricas anteriores y se combinan con centros comerciales, edificios de oficinas y apartamentos de las promotoras de Carlos Slim. La simbiosis es tal que la silueta del Museo Soumaya, dedicado a la esposa fallecida del magnate, albergando su colección de arte y proyectado por su yerno como arquitecto, crea el logo de la operación. El Júmex, con la colección de arte contemporáneo de Eugenio López Alonso, heredero del homónimo imperio de zumos, se refiere al pasado del barrio y al museo como nueva fábrica de cultura. El Teatro Cervantes/Telcel está discretamente enterrado entre ellos para liberar el escaso espacio abierto.

Los edificios emblemáticos y los espacios públicos al aire libre llevan nombres de corporaciones y empresas relacionadas con la operación inmobiliaria: SANBORNS, TELMEX, TELCEL, INBURSA y CARSO. Los edificios culturales se conciben como un complemento a las diversas superficies comerciales de la zona, que varían en tamaño y calidad, y van desde tiendas de marcas de prestigio hasta grandes galerías comerciales con restaurantes y galerías de fast food formando un conglomerado de varias manzanas. Los grandes parquings subterráneos actúan como potente imán de vehículos, aumentando así el tráfico y produciendo colapsos en sus accesos.

La alta cultura de los museos ha dejado paso a la cultura e industria del entretenimiento, concepto norteamericano que encubre todos los aspectos del ocio desde el shopping a las artes escénicas, pasando por las exposiciones tanto de arte como de bienes de consumo e influenciando la apariencia de centros comerciales y museos a la par.

Las impresionantes colecciones corporativas de arte contemporáneo se enfrentan aquí con su realidad: las políticas públicas y la inversión privada disfrazan con discursos de competitividad, sostenibilidad y filantropía la privatización de la ciudad, del espacio público y de los museos y los convierten al servicio de la renta.[3]

Miami: Rebranding a través del arte

En Miami pueden verse en actuación las dinámicas urbanas que trasladan y ocupan nuevas áreas. Los antiguos almacenes del barrio de Wynwood en el noreste de Miami se convirtieron en los últimos años en galerías y estudios de artistas donde destacan los muros pintados con grafitis. Les siguieron los bares, restaurantes y tiendas de moda, lo que lo convirtió en un barrio

3 Knight, Christopher: "Review: Museo Jumex in Mexico City is an impressive filter". *Los Angeles Times*, December 1, 2013. Delgadillo, Victor: "Selective modernization of Mexico City and its historic center. Gentrification without displacement?" *Urban Geography*, 2016.

vibrante.

La feria Art Basel fue determinante para impulsar Miami como marca artística. La elección Art Basel Miami Beach en 2002 no fue casual: al igual que Hong Kong fue elegido en 2013 para Asia, Miami es la cabeza de puente para el desembarco de la franquicia en Norte América y nexo con América Latina y sus coleccionistas que descubrieron la inversión en el arte y su poder. La transformación y re-uso de antiguos edificios en Wynwood comenzaron ya en 1987 con la Bakeries Company y su conversión en Bakehouse Art Complex para atelieres de más de sesenta artistas. Le siguieron entidades y espacios de diferentes perfiles, tales como la Rubell Family Collection and Contemporary Arts Foundation (1993) y la Margulies Collection at the WAREhOUSE (1999, exp. 2004), creando "una nueva e independiente forma de institución pública"[4] llamada "modelo Miami", es decir, museos alternativos de coleccionistas particulares, programas de encargos, exposiciones, publicaciones y educación, pero con limitado personal profesional y arquitectura anónima.

Con la nueva promoción de Miami como ciudad de arte llegaron coleccionistas que eran promotores inmobiliarios, el más notable de ellos Tony Goldman, que empezó a comprar propiedades en la zona y convertirlas en espacios compartidos de exposición, eventos, trabajo y servicio de artistas, entre ellos el reconocido Winwood Building y el Light Box. Ha promocionado el parque de murales Wynwood Walls lo que contribuye a la difusión de un barrio donde arte, color y vida se funden con moda y tecnología. Han empezado a surgir lugares nuevos, como Miami Design District del promotor Craig Robins, quien en 2005 lanzó la feria anual Design Miami para reanimar la zona colindante más al norte.

Lo que empezó con un encanto de autenticidad e improvisación, en su tercera fase de desarrollo, ha pasado a ser algo más pensado con edificios de diseño: centros comerciales que mezclan galerías, colecciones e instalaciones de arte con tiendas de lujo. Destacan nuevos fenómenos como el Museum Garage : el garaje común para servir a la creciente zona peatonal, con creaciones artísticas en sus fachadas, y el Instituto de Arte Contemporáneo - ICA Miami con su jardín de esculturas.

Wynwood y el Design District son la parte más en ebullición del nuevo ingrediente artístico de la ciudad, pero todo Miami vive esta transformación. Ahora el arte ofrece otra motivación complementaria a la ciudad que fue asociada a reposo, playa, sol y sexo.

La transformación a través del arte no es más que la parte visible, a la vez que tapadera del verdadero negocio de Miami: el inmobiliario. Nuevos desarrollos con torres de apartamentos y centros comerciales están llevando la ciudad hacia el Oeste y hacia el Norte. La ciudad se extiende y densifica. Ante la presión urbanística y el aumento de precios los artistas están ya trasladándose más al Norte en Little Haití, o marchándose a Orlando. Dentro de un tiempo,

4 Rubell Family Collection: "About the Rubell Family Collection and Contemporary Arts Foundation", https://rfc.museum/about-us. Consultado: septiembre 2016.

puede que la vibrante zona actual se convierta también en objeto de deseo, con lo que se producirá una dinámica continuada de expansión y desplazamiento de actividades.

Shanghái: Salpicar de espacios rehabilitados para el arte la orilla del Huangpu

Inspirado por el South Bank londinense o la New York Museum Mile, Shanghái está creando en los últimos años su West Bund Cultural Coridor, un itinerario en el que el motivo principal son los espacios para el arte. Es una operación que forma parte de un ciclo mucho más global de apertura, modernización, urbanización y cambio de identidad de China. Por la escala, el coste y el ritmo acelerado de tales cambios, el caso de Shanghái nos muestra bien cual está siendo la estrategia dirigida por el gobierno del distrito de Xuhui que ha inducido a coleccionistas e inversores privados a organizar ferias de arte o a depositar colecciones en edificios obsoletos a lo largo del rio Huangpu. La combinación inversores-coleccionistas privados tutelados por la autoridad administrativa que los guía y les sugiere la ocupación de edificios industriales antiguos tiene la intención de crear nuevos espacios relacionados entre sí para potenciar su visita en un cierto itinerario.

Primero fue rehabilitada en 2014 una fábrica de aviones del abandonado Aeropuerto Longhua para transformarla en el West Bund Art Center donde celebrar la feria anual West Bund Art & Design.[5] Siguió el Yuz Museum Shangai del magnate chino-indonesio Budi Tek y su esposa de origen de Shanghái, coleccionistas de arte chino que después de establecer el Museo Yuz Jakarta (2006), y siguiendo las sugerencias gubernamentales, transformaron con éxito un antiguo espacio de hangar apropiado para desplegar la colección de enormes instalaciones artísticas sin límites espaciales, al que añadieron un atrio de cristal (Sou Fujimoto, 2014)..En el extremo opuesto, la Power Station of Art es la sede de la Bienal de Shanghái, un gran espacio para exposiciones regido gubernamentalmente que quisiera ser un icono a la manera de una Tate Modern o un Pompidou. Rehabilitada como Pabellón de Futuro para la World Expo 2010 de Shanghái e inaugurada en 2012 como primer museo estatal de arte contemporáneo en China. En medio, el Long Museum West Bund (Atelier Deshaus, 2014) es una creación de nueva arquitectura que toma como pretexto los restos industriales anteriores. Alberga la colección de arte contemporáneo del matrimonio de nuevos ricos Liu Yigian y Wang Wei, que como los Tek siguieron la recomendación de las autoridades gubernamentales en su estrategia cultural y su lógica de implantación urbana.

Estos puntos básicos atraen el interés de galerías de arte para situarse junto al Yuz y al Long de forma permanente, pero también se crean nuevas expectativas al mantener la feria de arte en clara competición con la Art Basel de Hong Kong. Los efectos de la estrategia ya pueden verse: el West Bund Oil Tank Art Park y el nuevo Shangai DreamWorks Dream Center, para la industria

5 que parece que sustituirá la BolognaFiere Shanghai International Contemporary Art Exhibition (SHContemporary).

de cultura y ocio de nueva generación en edificios rehabilitados de las viejas naves, prolongan el itinerario hacia el sur.

Abu Dabi: Estrategias de capitalidad cultural

El distrito cultural en la Isla Saadiyat es uno de los mega-proyectos concebidos durante el auge del bum de museos en el paso del siglo XX al XXI, cuando Abu Dabi diversificó la economía, atrajo nuevos residentes y turistas, consiguiendo el prestigio de capital cultural de la región con un interés creciente en el mercado del arte, la educación superior y la sociedad del conocimiento. Todavía bajo construcción, esta búsqueda del nuevo modelo cultural del Oriente Medio implica a los arquitectos más famosos y los museos más importantes del mundo. La competición, las expectativas y la inversión son tan grandes que la Tourism Development & Investment Company (TDIC, 2006) de la Abu Dhabi Tourism Authority decidió contar no con uno, sino con cinco iconos arquitectónicos y culturales: cuatro museos y un teatro con respectivos cinco Premios Pritzker, como arquitectos.

Los planes y proyectos revelados en 2006-07 mostraban un imponente litoral de museos, donde se alineaban el Guggenheim Abu Dhabi proyectado por Frank Gehry, el Louvre Abu Dhabi de Jean Nouvel, el Centro de Artes Dramáticas de Zaha Hadid y el Museo marítimo de Tadao Ando en una imagen de prestigio, cultura y bienestar proyectada al mundo. En 2010 Foster+Partners[6] ganó el concurso para el Sheikh Zayed National Museum que desde entonces se ha convertido en el centro identitario y simbólico del clúster y del emirato. De los optimistas planes para la realización simultánea de las piezas claves del proyecto, con la inauguración prevista para 2013, llegamos a la actualidad con el Louvre en una fase avanzada de construcción y las últimas noticias de que sus puertas abrirán en 2017. El Sheikh Zayed National Museum y el Guggenheim están apenas empezados, tanto por la complejidad intrínseca de los edificios, como por la crisis de Dubái. Otros iconos ya no se mencionan, pero tampoco desaparecen de los esquemas. Los plazos se están extendiendo, ahora con la vista puesta en la Expo mundial 2020.

El proyecto causó mucha atención, esperanzas, escepticismo y controversias, poniéndose en cuestión casi todo, desde su escala, contenido y alcance hasta los juegos de poder, retribuciones diplomáticas, explotación de herencia cultural e importación de modelos extranjeros, e incluso derechos humanos y las condiciones laborales en su realización. También se abrió la pregunta de la competición y capitalidad interior. En sus preparaciones para la economía post-petrolea y en la construcción de propias identidades urbanas y nacionales, Sharjah fue el primero para virar hacia la cultura, seguido de cerca por Dubái y Doha.[7]

---

6 ya activo en el emirato con la urbanización de Masdar City y la construcción del Mercado central

7 Sharjah: Sharjah Art Museum, Sharjah Art Foundation y Biennial (desde 1993), Sharjah March Meeting; Dubái: Sikka Art Fair y Art Dubai; Doha: la sucursal del Global Art Forum de Art Dubai's en Mathaf Arab Museum of Modern Art (2012), Alriwaq Exhibition Hall, Katara Cultural Village, para mencionar los principales actores y eventos.

Hong Kong: Edificios para la cultura y espacios libres para equilibrar una población densa

Extendiéndose a lo largo de 40 hectáreas de terreno ganado al mar, el distrito cultural de West Kowloon es uno de los proyectos culturales más grandes, más esperados y más polémicos. Tanto el proyecto, mezcla de arte, educación y espacio abierto, como su historia de casi 20 años muestran las tendencias más actuales en el planeamiento cultural abarcando muchas dificultades y dilemas, elevados costes, y retrasos.

La construcción del Centro Cultural de Hong Kong en el lugar de la antigua estación de Kowloon, seguido por los museos nacionales de arte, ciencia, historia y espacio, marcó el comienzo de la transformación de la orilla del Puerto Victoria en un espacio cultural en los años 80. A pesar de ello, las encuestas y números de visita mostraban un mayor interés de la población para las ciencias y la insatisfacción de los turistas con la oferta cultural.

Debido a la situación económica, el gobierno quería independizar el proyecto financieramente, así que en 2003 convoca otro concurso para propuestas de promotores privados, vinculando el desarrollo inmobiliario del vecino Lincoln Square con la construcción, programación y gestión del clúster. A partir de este momento empiezan las quejas de inversores pequeños incapaces de competir bajo tales condiciones, los debates públicos sobre la necesidad de un programa tan ambicioso y el coste de su realización, y las protestas contra la posibilidad de control de un solo promotor privado sobre el clúster y su programa cultural, turístico y educativo, llevando a la creación de las West Kowloon Cultural District Authority y una década de retraso, una serie de foros, encuestas y consultas con la ciudadanía y el segundo concurso urbanístico fallido.

El plan general del distrito mantiene las grandes expectativas, reforzadas con la instalación de las ferias Fine Art Asia en 2006 y Art Basel Hong Kong en 2016. Prevé incorporar al parque, disminuido a 14 Ha. lejos del ruido y el frenesí urbano, diecisiete edificios para la cultura y educación y espacios al aire libre como plataformas para conciertos y otras actuaciones sin límites durante una década. Empezando con un simple paseo provisional, el Teatro de bambú de West Kowloon (William Lim, 2012) y la Feria del año nuevo, aquí también los eventos y espacios efímeros ayudan a introducir el área en la vida cotidiana de los habitantes de HK.

Las dudas, sin embargo, permanecen. ¿Porque se ha optado al final por un proyecto tan conservador? ¿Será esto un verdadero centro de comunidad y creación o un centro de ocio de lujo con el arte como mercancía? ¿Porque han dimitido tantos directores ejecutivos? Estas son solamente algunas de las preguntas que el WKCD abre en el debate actual sobre la regeneración y gestión cultural impulsadas por el mercado.

Conclusiones

Los gestores urbanos aprendieron de la Fundación Guggenheim, así como de la variedad de **entidades** culturales implicadas: estatales, corporativas, particulares; de financiación pública, privada o mixta. Destacan nuevos tipos alternativos como el "modelo Miami", presente también

en otros lugares del mundo, -de Berlín y Basilea a Belgrado-, donde vemos nuevas exploraciones de la relación museo-residencia, y el nacimiento de nuevas fundaciones y redes privadas en los mercados emergentes de arte (Soumaya, Júmex, Yuz).

En cuanto a **la estrategia urbana**, de apoyo a un conjunto y no a un único museo, todos los casos muestran un paso adelante respecto las típicas expectativas del "efecto Bilbao", confiando en el "efecto clúster", que consideramos como la lección más importante aprendida y que se confirma desde nuestros estudios anteriores.

El edificio ahora pasa a un segundo plano, manteniendo siempre su valor como parte de la oferta cultural y turística del clúster, de su proyecto educativo y estético y, ante todo, se presenta como aspiración hacia un avance en **la arquitectura y el urbanismo**. Los proyectos más ambiciosos y financieramente seguros muestran dos extremos: en Abu Dabi todavía se plantean edificios-estrellas que intentan mover las fronteras tipológicas, mientras en Hong Kong su primer proyecto abandonado oculta la arquitectura de sus instituciones bajo la tierra y vegetación, optando por el espectáculo de urbanismo con la mega-cubierta sobre todo el clúster. Los museos de modelo Miami confirman la importancia de la concentración en sus envoltorios neutros, mientras que los de Shanghái preservan la memoria de la historia industrial, añadiéndole un toque contemporáneo poco pretencioso.

Los casos que analizamos están en ciudades de primera y segunda categoría, pero que cuentan con colecciones y expertos de primera. Pero, ¿qué sucede en otros casos? Un pequeño zoom out nos recuerda que ningún (ab)uso de la infraestructura cultural no le quita su función esencial de educación pública, de orgullo ciudadano, de producción de conocimiento, placer , bienestar y aspiración a ser parte de la vida cotidiana. Esperemos que esto sean experiencias e indicadores para un desarrollo y avance futuro.

CENTRALIDADE, REPRESENTAÇÃO E IDENTIDADE.

ARMANDO RABAÇA

Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra

rabaca@uc.pt

RESUMO: Este texto pretende explorar a relação entre os conceitos de centralidade, representação e identidade, identificando a sua continuidade entre as visões urbanas do final do século XIX e as estratégias urbanas contemporâneas. Esta continuidade ler-se-á através do debate sobre planeamento urbano que teve lugar na Alemanha no final do século XIX e início do século XX e da sua influência nas visões urbanas de Le Corbusier. O objectivo é pôr em evidência a necessidade de conciliar indústria da cultura e identidade cultural nas intervenções de regeneração urbana contemporâneas associadas a programas culturais.

PALAVRAS CHAVE: Centralidade; Representação, Identidade social, Identidade cultural, *Grossform*

A necessidade de intervenções de caráter estruturante nas cidades contemporâneas encontram nos equipamentos culturais um programa privilegiado para as operações de regeneração urbana. Trata-se de criar centralidades, materializadas num edifício ou conjunto de edifícios de índole cultural, bem como de requalificar um sistema de espaços públicos que permita gerar vida urbana, estabelecendo-se em continuidade com o tecido urbano envolvente. Em última instância, trata-se de potenciar a regeneração do tecido e da vida urbana através da associação entre actividades culturais e espaços públicos qualificados.

Casos como o Museu Guggenheim de Bilbau e a regeneração da frente fluvial industrial daquela área da cidade mostram no entanto um objectivo ambivalente. Por um lado, o programa e a requalificação urbana visam a intervenção directa sobre a vida da população, actuando sobre a dimensão identitária e cultural da sociedade. Por outro, procura-se na dimensão icónica da arquitectura, potenciada pela indústria da cultura, a afirmação representativa da cidade no contexto de globalização actual.

Centralidade, representatividade e identidade são conceitos chave destas estratégias urbanas, cuja relação acompanha a história das cidades. A ideia de centro e a sua estreita relação com a forma urbana caracterizaram as cidades ocidentais até ao século XIX, quando a industrialização, mecanização e aumento drástico da população urbana colocaram em causa os modelos tradicionais de cidade. Hoje, o contexto de globalização e da cidade difusa e policêntrica é substancialmente diferente, e a dimensão representativa dos equipamentos culturais associada à indústria da cultura e ao turismo de massas não é necessariamente concordante com a identidade social e cultural da população.

A crise identitária das populações urbanas ocidentais está intimamente associada à drástica alteração dos modelos sociais e urbanos tradicionais. Apesar da fragmentação do tecido urbano da cidade industrial, a que assistimos com particular incidência ao longo do século XX, a ideia de centralidade e da sua relação com a representatividade política e identidade social permaneceu uma questão central nos debates gerados pelos vários intervenientes em torno da resolução dos problemas urbanos. Este texto explora esta continuidade através do debate sobre planeamento urbano que teve lugar na Alemanha no final do século XIX e início do século XX e da sua influência nas visões urbanas de Le Corbusier. O seu objectivo é colocar em evidência a necessidade de conciliar indústria da cultura e identidade social e cultural nas intervenções de regeneração urbanas associadas a programas culturais.

O debate nos países de língua alemã é particularmente pertinente por várias razões. Em 1889, o austríaco Camillo Sitte inaugurava um novo olhar sobre o desenho urbano enquanto produção artística. Impulsionada pelo debate iniciado por Sitte, a Alemanha assumiria um papel de vanguarda na teoria do desenho urbano no início do século XX, associado à tentativa de criar uma capital representativa do império germânico e de, simultaneamente, responder aos problemas da metrópole industrial. Consequências do debate teórico podem encontrar-se no concurso para a Grande Berlim (1908-1910), bem como no significativo conjunto de bairros residenciais para operários desenvolvidos entre esta altura e a década de 20. Todas estas experiências tiveram uma influência significativa no Movimento Moderno em geral e em Le Corbusier em particular,

cuja importância para o debate moderno é desnecessário justificar.[1]

A cidade como unidade funcional e o referente formal do centro

O concurso para a Grande Berlim ilustra a associação histórica entre centro urbano e representação.[2] Um dos objectivos do concurso foi requalificar a cidade enquanto capital representativa do império germânico, da nação e da sua condição de potência tecnológica mundial. Esta representatividade procurava-se na qualidade artística de monumentos arquitectónicos e espaços públicos, manifestada num conjunto de operações no centro da cidade no final do século XIX, como o concurso para a ilha dos museus ou a construção do edifício da ópera. O desenvolvimento de um centro monumental apresentava-se como solução natural, materializado através da torre e do *boulevard* monumental. Tratava-se de criar um capitólio, ou uma acrópole, capaz de aglomerar os edifícios mais significativos, produzindo um efeito monumental de conjunto que Berlim ainda não possuía, como defendia Walter Lehwess num artigo de 1910 no diário *Tägliche Rundschau*.[3]

A principal preocupação dos arquitectos centrava-se na criação de uma estratégia de planeamento urbano para o desenvolvimento da Grande Berlim que garantisse uma solução global unificada para os problemas de tráfego, habitação operária e saúde pública. A ideia de unidade perdia o vínculo à ideia de continuidade do tecido urbano para se focar num princípio programático e infraestrutural de organização urbana capaz de unificar áreas distintas e de integrar áreas verdes de distintas escalas, articulando intervenções em diferentes contextos temporais. A primeira manifestação deste novo entendimento de unidade urbana, inaugurando uma estratégia de gestão urbana que viria a desenvolver-se ao longo do século XX, é a inclusão, no concurso da Grande Berlim, das cidades circundantes de Charlotenburgo, Schöneberg, Rixdorf, Wilmersdorf, Lichtenberg, Spandau e Potsdam, bem como dos pequenos aglomerados dos distritos de Teltow e Nieder-Barnin.[4]

---

1 Sobre a influência do debate alemão em Le Corbusier veja-se Christoph Schnoor, *Le Corbusier, La Construction des Villes, Charles-Edouard Jeanneret's erstes städtebauliches Traktat von 1910/1911*, Zurich: Gta Verlag, 2008; Francesco Passanti, "The Skyscrapers of the Ville Contemporaine", em *Assemblage*, n. 4, Outubro de 1987, pp. 52–65; Passanti, "The Aesthetic Dimension in Le Corbusier's Urban Planning", em Eric Munford, Hashim Sarkis, e Neyran Turan (eds.), *Josep Lluís Sert: The Architect of Urban Design, 1953-1969*, New Haven, London: Yale University Press, 2008, pp. 28–32; Armando Rabaça, "Le Corbusier, the City, and the Modern Utopia of Dwelling", em *Journal of Architecture and Urbanism*, vol. 40, n. 2, 2016, pp. 110–20.

2 Sobre o concurso para a Grande Berlim veja-se Wolfgang Sonne, *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, Munich, Berlin, London, New York: Prestel, 2003, pp. 101–148.

3 Ibid., pp. 110.

4 Sobre este novo entendimento da cidade veja-se Katharina Borsi, "Drawing the Region: Hermann Jansen's vision of Greater Berlin in 1910", em *The Journal of Architecture*, vol. 20, n. 1, 2015, pp. 47–72, a propósito da proposta vencedora de Hermann Jansen. Os resultados do concurso, divulgados em 1910, atribuíram o

Este alargado entendimento de unidade urbana fornece o contexto de políticas urbanas como as que deram origem ao desenvolvimento dos Siedlungen berlinenses e de outras cidades alemãs até finais dos anos 20, predominantemente em áreas periféricas da cidade. Concebidos como unidades semi-autónomas, os Siedlungen propõem uma alternativa à densidade do centro urbano aceitando a heterogeneidade e descontinuidade do tecido urbano construído. Mantêm no entanto o sentido de pertença a uma entidade urbana global. O compromisso entre os modelos ingleses de cidade-jardim e a procura de urbanidade, verificável na cércea dos edifícios ou na definição das principais frentes de rua, revela a aspiração à condição unitária da cidade heterogénea. Concebidos como reação às *Mietkasernen*, os Siedlungen não pretendiam ser manifestações anti-urbanas, mas propostas de qualificação do tecido residencial urbano e das condições de vida na cidade industrial, participando na sua organização geral.

Nesta nova dimensão metropolitana, a ideia de um centro monumental apresentar-se-á não só como entidade representativa mas como potencial elemento unificador da urbe e da forma urbana. Isto é, a unidade funcional da cidade heterogénea passou a ser colocada em termos representativos e formais através da *Grossform*, da forma à escala metropolitana, assegurada pela monumentalização do centro. Exemplo clarificador é-nos dado não só pelas propostas do concurso para a Grande Berlim, como pelas palavras de Peter Behrens, que em 1912, no diário *Berliner Morgenpost,* reclamava o papel que os arranha-céus deviam desempenhar na grande cidade horizontal de Berlim, construindo uma entidade percepcionável como uma imagem arquitectónica.[5]

Esta visão da *Grossform*, materializada na monumentalização do centro, é informada pela cidade histórica. Em *Stadterweiterungsfragen mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart* (1903), Theodor Fischer expressa o seu olhar sobre a cidade enquanto entidade formal a partir de cidades históricas dominadas por estruturas urbanas com carga simbólica, com particular incidência na imagética da cidade medieval. Este permaneceu um tema dominante no seminário de planneamento urbano despoletado pelo concurso para a Grande Berlim (o Seminário de Berlim-Charlotenburgo, criado por Joseph Brix e Felix Genzmer), sendo explorado em termos da relação visual com a paisagem circundante e introduzindo o debate em termos da silhueta da cidade como um objecto unificado na paisagem.[6] A ideia é traduzida no conceito de *Stadtkrone* (cidade-coroa), propagado por Bruno Taut em *Die Städtkrone* (1919): a cidade coroada por um edifício ou conjunto de edifícios dominantes com dimensão simbólica, assegurando a coesão da forma urbana.[7]

---

primeiro lugar a duas propostas, a de Jansen e a de Joseph Brix e Felix Genzmer.

5 Citado em Passanti, "The Skyscrapers", pp. 55.

6 George R. Collins e Christiane Crasemann Collins, *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Publications, 1986, pp. 107-10. O seminário estendeu-se de 1908 a 1920, as intervenções tendo sido amplamente difundidas no periódico *Städtebauliche Vorträge, gehalten im Seminar für Stadtbau an der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin*.

7 Embora tomando a cidade medieval como modelo, *Die Städtkrone* apresenta a "cidade-coroa" como uma

Identidade social e cultural na metrópole industrial

Para além da dimensão representativa e da procura da expressão estética da metrópole industrial através da *Grossform*, a cidade industrial colocava a questão de uma nova identidade social e cultural urbana. No campo da sociologia alemã, e nos círculos intelectuais em geral, a metrópole industrial deveria ser expressão de uma nova forma de sociabilização e de consciência e desígnio colectivo, num discurso associado à identidade nacional.

Em 1887, Ferdinand Tönnies distinguia a vida e as relações sociais das eras industrial e pré-industrial utilizando dois conceitos: *Gemeinschaft* (comunidade), exprimindo uma harmonia cultural e social destruída pela industrialização, e *Gesellschaft* (sociedade), expressando a vida 'mecânica' e abstracta da cidade industrial, em ruptura com o passado 'orgânico', onde não há lugar para um significado original de 'lar' (*Heimat*). O debate estendeu-se desde finais do século XIX às primeiras décadas do século XX por intelectuais como Oswald Spengler, Hermann Hesse, Werner Sombart, Georg Simmel ou Max Weber.

Os problemas sociais e identitários originados pela industrialização e pela acelerada transformação da cidade colocavam em confronto opiniões opostas sobre a possibilidade de criação de uma nova ordem social urbana.[8] As palavras de Hermann Bahr são elucidativas:

> "Talvez a humanidade, exausta, tenha chegado ao seu fim e estes sejam os seus últimos espasmos. Talvez estejamos no limiar, na alvorada de uma nova humanidade, e estas sejam apenas as avalanches da primavera. Estamos a ascender a um estado divino, ou a mergulhar da escuridão, na aniquilação—mas permanecer estacionário é impossível."[9]

Este debate alimentou a cultura arquitectónica moderna, que acreditou na possibilidade de criação de uma nova ordem social urbana através da racionalização da cultura da metrópole industrial. Através da tecnologia, seria possível imbuir a cidade e a arquitectura de uma dimensão significante, tornando a metrópole industrial na *Heimat* da sociedade urbana moderna.

Dois aspectos fundamentais contribuiriam para a definição desta nova *Heimat*, os espaços públicos e a expressão arquitectónica industrial. Os espaços públicos, como os parques ou os espaços colectivos das Siedlungen, estavam associados a ideais democráticos e a reformas sociais. Tratava-se de reestabelecer a relação da vida urbana com a natureza, por um lado, e

---

constante histórica, presente desde os templos da Assíria e do Cambodja, à Acrópole de Atenas, ao aos arranha-céus de Nova Iorque. Os arranha-céus apresentavam-se assim como solução para a expressão estética e representativa da metrópole industrial.

8 Sobre este debate veja-se Francesco Dal Co, "Dwelling and the 'Places' of Modernity", em *Figures of Architecture and Thought. German Architecture Culture 1880-1920,* New York: Rizzoli, 1990, pp. 12–81; Mitchell Schwarzer, *German Architectural Theory and the Search for Modern Identity*, Cambridge and New York: Cambridge University Press, 1995, pp. 146–52.

9 Hermann Bahr, *Die Moderne* (1890), publicado em inglês em Dal Co, *Figures of Architecture*, pp. 288–91.

de gerar espaços de encontro e de expressão colectiva, por outro. A importância dos espaços colectivos ganhara relevância desde *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889), de Camillo Sitte.[10] Para Sitte, a cidade medieval era uma expressão espontânea de uma comunidade orgânica (*Gemeinschaft*) e a praça o lugar de expressão colectiva dessa comunidade, encontrando o seu arquétipo na ágora grega da antiguidade clássica.[11] O intuito da sua análise de praças medievais não era histórico mas operativo. A partir da história seria possível abrir caminho para a concepção artística do desenho urbano moderno e dos seus espaços públicos de manifestação colectiva. Casos como a praça interior da Steglitz Siedlung e a sua articulação com as ruas adjacentes, ou como o espaço em ferradura do Hufeisensiedlung Britz, expressam a procura de um espaço de manifestação colectiva e de centralidade na metrópole multicêntrica, estabelecendo-se simultaneamente como extensão dos espaços públicos urbanos.

O segundo aspecto na tentativa de criação de uma nova *Heimat* encontra-se na expressão arquitectónica industrial. Sitte introduzira o debate sobre a importância dos ritmos das fachadas para a qualidade dos espaços públicos. Associado às teorias da empatia, este debate seria explorado pelas tendências classicistas dos seus seguidores, como Albert E. Brinckman. A confluência dos princípios piturescos de Sitte e do classicismo dos seus seguidores é visível no ritmo das fachadas curvas da propostas de Jansen para o concurso da Grande Berlim.

Mas a ideia de expressão arquitectónica industrial introduziria uma nova vertente neste discurso. Em *Moderne Baukunst* (1907), o crítico de arte Karl Scheffler argumenta que a forma de contrabalançar a constante mudança que caracteriza a vida urbana moderna reside na regularidade do desenho urbano e arquitectónico, propondo uma nova identidade nacional moderna baseada na tecnologia e no utilitarismo.[12] Apenas através da uniformidade e funcionalidade poderia a arquitectura servir e promover uma ordem social unificada, pensamento subjacente ao desenho das Siedlungen dos anos 20. Da mesma forma, apenas através da dimensão significante da tecnologia poderia Berlim tornar-se a capital espiritual e intelectual da Alemanha.[13]

Le Corbusier e o legado alemão

Todas estas questões, desde a centralidade ao organismo urbano unitário, e desde a *Grossform* à representatividade e à identidade de uma nova ordem social assente no facto tecnológico, podem encontrar-se nas visões urbanas de Le Corbusier. Como afirma Alan Colquhoun, entre

10 Para uma tradução inglesa veja-se Camillo Sitte, "City Planning According to Artistic Principles: A Contribution to the Solution of Modern Problems of Architecture and Sculpture Especially with Regard to the City of Vienna", em Collins e Collins, *Camillo Sitte*.

11 Note-se que nos países de língua alemã, a procura de uma cultura artística germânica encontrava na arte medieval um modelo para os desígnios, intuições e identidade nacional do povo germânico.

12 Schwarzer, *German Architectural Theory*, pp. 148–49.

13 Sonne, *Representing the State,* pp. 107.

os arquitectos de vanguarda do século XX, foi Le Corbusier quem tentou conciliar uma cidade socialmente funcional com a representatividade nacional e a expressão cívica de uma nova sociedade.[14]

A continuidade do debate alemão na obra de Le Corbusier é legível na sua primeira grande proposta urbana, a Ville Contemporaine. O plano apresenta um esquema centralizado e hierarquizado: um núcleo monumental de vinte e quatro arranha-céus que emergem num parque, rodeado por um sistema de zonificação funcional compreendendo equipamentos públicos, habitação e indústria (Figs. 7, 8). A monumentalidade do centro garante a coesão formal da cidade: uma silhueta piramidal (a *Grossform*) em confronto com a envolvente natural, constituída por um tecido urbano descontínuo, integrando espaços verdes e construção num esquema ordenado pela circulação viária. O centro—a *citté d'afaires*—garante a representatividade e identidade de uma nova sociedade urbana, exaltando o triunfo da tecnologia e da indústria. É em torno do centro que se gera o principal espaço público de comércio e lazer, de planta quadrangular. O centro cívico, com os edifícios culturais e administrativos, desenvolve-se numa posição lateral, a oeste, entre o centro e um 'jardim inglês', concebido como 'extensão do centro da cidade'.[15]

As ideias de *Grossform* e de centralidade, definidas através de arranha-céus imbuídos de carga simbólica garantindo a coesão formal e a identidade social e cultural industrial, permaneceriam constantes dos seu planos subsequentes, como no Plan Voisin para Paris (1925), no plano para Antuérpia (1933) ou mesmo no plano para o centro de Berlim desenvolvido no contexto do concurso internacional de ideias *Hauptstadt Berlin* (1957-58).[16]

A reelaboração destes princípios encontra-se igualmente em casos como a Ville Radieuse (1933), o Plano Obus para Argel (1930-33), ou o plano para São Paulo (1929). A planta antropomórfica do modelo teórico da Ville Radieuse mantém o sistema de arranha-céus da *citté d'afaires* como centro simbólico da metrópole industrial, ainda que abandone a centralidade geométrica da Ville Contemporaine na tentativa de responder à possibilidade de crescimento urbano (Fig. 9). Em última instância, o crescimento urbano linear gera a multiplicação do modelo mantendo o sistema hierárquico proposto e tornando-se policêntrico. No Plano Obus e nos projectos para a América do Sul, a unidade formal é garantida por megaestruturas associadas à *citté d'afaires*, centro representativo. Em Argel, a megaestrutura linear de habitação e circulação é ancorada ao novo centro, que se desenvolve junto ao centro histórico da Kasbah. No plano para São Paulo, o centro é definido pelo cruzamento das duas megaestruturas, definindo o centro de arranha-céus. Mesmo em casos como o da Cidade Industrial Linear, o princípio de desenvolvimento

14 Alan Colquhoun, "Twentieth-Century Concepts of Urban Space", em *Modernity and the Classical Tradition: Architectural Essays 1980-1987,* Cambridge, London: MIT Press, 1991, pp. 230.

15 Le Corbusier, *Le Corbusier et Pierre Jeanneret, Œuvre complète 1910-1929*, Zurich: Les Éditions d'Architecture Erlenbach, 1937, pp. 34–39.

16 Para uma visão geral sobre as propostas urbanas de Le Corbusier veja-se Norma Evenson, *Le Corbusier: The Machine and the Grand Design*, New York: George Braziller, 1969.

urbano está ancorado a núcleos urbanos radiocêntricos destinados à actividade comercial e administrativa.

Todos estes planos reelaboram o conceito de *Städtkrone*, reequacionando a densidade de ocupação do solo e a continuidade do tecido construído, mantendo a procura de coesão formal através da ideia de centralidade e do confronto entre forma urbana e paisagem circundante. A *citté d'afaires* e o centro cívico são constantes programáticas, perseguindo as dimensões representativa e identitária modernas. Reelaboração que pode ler-se inclusivamente nos planos que adoptam os princípios da Carta de Atenas, como nos casos de Nemours (1934), Saint-Dié (1945) ou Marseilleveyre (1946). Ainda que levando ao extremo a fragmentação do tecido urbano, é possível ler nestes planos uma coesão formal assegurada pela monumentalidade, uniformidade e regularidade das unidades de habitação gravitando em torno de um centro.

O caso de Saint-Dié testemunha no entanto uma alteração significativa no pós-guerra. O centro já não consiste na *citté d'afaires*, símbolo da "cultura da indústria" e da sociedade industrial, mas no centro cívico que antes tomava uma posição lateral, constituído por espaços públicos e equipamentos de lazer, culturais e administrativos. O plano, escreve Le Corbusier, "ordena-se em torno de um centro cívico eminente que devolve o que os séculos anteriores conheceram, no tempo em que a vida social era intensa".[17] Por outras palavras, a "coroa" da cidade retoma o modelo do espaço de sociabilização e vida comunitária, recuperando o discurso sittesco da praça pública como espaço de expressão colectiva, onde a concepção espacial moderna baseada em edifícios soltos adquire uma renovada associação com o arquétipo da acrópole.

Em 1947, Lionel Brett referiu-se à 'grandeza ática' de Saint-Dié, e em 1948 Josep Lluís Sert elogiou o plano pela redescoberta de "certas práticas esquecidas, como atribuir um carácter cívico ao centro da cidade".[18] O contexto do pós-guerra voltava a olhar para o centro cívico como símbolo dos ideais colectivos e expressão da uma vida cultural unificada, tal como reclamado por Sert, Fernand Lèger e Sigfried Giedion em 1943. Monumentalidade que deveria expressar-se nos centros urbanos a uma escala territorial, criando uma paisagem artificial em confronto com a natureza, como uma "vasta fachada, por vezes estendendo-se por várias milhas". [19] Giedion voltava a este tema em 1948 em *Mechanization Takes Command*, altura em que Sert, presidente dos CIAM, encorajava o grupo MARS a organizar o CIAM 8, de 1951, sob o tema de áreas cívicas centrais.[20] O grupo propôs como tema o "Centro" (*Core*), e o congresso,

17 Le Corbusier, *Le Corbusier et Pierre Jeanneret, Œuvre complète 1938-1946,* Zurich: Girsberger, 1946, pp. 132.

18 Mary McLeod, "Saint-Dié: 'A Modern Space Conception' for Postwar Reconstruction", em Jean-Louis Cohen (ed.), *Le Corbusier: An Atlas of Modern Landscapes*, London: Thames & Hudson Ltd, 2013, pp. 193.

19 J. L. Sert, F. Léger, e S. Giedion, "Nine Points on Monumentality" (1943), em Joan Ockman (ed.), *Architecture Culture 1943-1968. A documentary Anthology*, New York: Rizzoli, 1993, pp. 29–30.

20 Giedion, *Mechanization Takes Command: A Contribution to Anonymous History*, New York: Oxford University Press, 1948. Sobre o CIAM 8 veja-se Eric Mumford, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge, Massachusetts; London, England: MIT Press, 2000, pp. 201–15.

que teve lugar em Hoddesdon, acabou por se intitular "O coração da cidade" (*The Heart of the City*). Embora a definição de "Core" tenha permanecido vaga, foi largamente entendido como espaço de expressão do sentido de comunidade e de interação social. Giedion e Sert reclamavam inclusivamente "uma nova monumentalidade" para estes espaços centrais, bem como o seu papel na consolidação de estados democráticos. Giedion defendeu mesmo a existência de um único centro principal na cidade.

As afinidades com os discursos do início do século são claras e identificáveis na intervenção de Le Corbusier no CIAM 8, intitulada "The Core as a Meeting Place of the Arts". O que interessa a Le Corbusier nesta recuperação do centro como espaço público colectivo é, como afirma, a ideia da expressão cultural espontânea e a vitalidade emocional e espiritual da vida urbana.[21] Mas como afirma Eric Mumford, "o CIAM 8 pode ser visto como um ponto de referência para novas formas de espaço público, incluindo centros comerciais, centros urbanos renovados e parques temáticos, que vieram a caracterizar o urbanismo de cidades descentralizadas dos anos 50 em diante".[22]

Indústria da cultura e identidade social

Este olhar sobre o debate alemão e a sua relação com as visões urbanas de Le Corbusier é ilustrativo da continuidade histórica da ideia de centro urbano e do seu carácter simbólico. Ainda que características da metrópole industrial como a multifuncionalidade, a descontinuidade do tecido urbano, ou a interação de múltiplos centros tenham introduzido um significativo grau de complexidade no desenho urbano, casos como o CIAM 8 ou o concurso Hauptstadt Berlim mostram a herança deste debate no pós-guerra.

No contexto contemporâneo, a aposta em equipamentos culturais pode ser entendida na continuidade dos princípios urbanos aqui debatidos. Casos como o Museu Guggenheim de Bilbau, que logrou afirmar-se internacionalmente no contexto de globalização, demonstram como esta continuidade da dimensão representativa e identitária se estabelece através da dimensão icónica da arquitectura. Bilbau procurou conciliar a regeneração urbana com a definição de um centro urbano representativo e identitário. Procurou conciliar a representação do seu poder industrial com a cultura artística contemporânea. A imagem icónica que produziu para o mundo renovou a sua imagem identitária. Mas a questão que se levanta é até que ponto a imagem identitária de um ícone arquitectónico corresponde a uma real identidade da população, ou até que ponto a indústria da cultura direccionada para o turismo de massas se reflete (e expressa) na vida cultural da população.

---

21 Le Corbusier, "The Core as a Meeting Place of the Arts", em J. Tyrwhitt e J. L. Sert (eds.), *The Heart of the City: Towards the Humanisation of Urban Life*, New York: Pellegrini and Cudahy, 1952, pp. 41.

22 Mumford, *The CIAM*, pp. 215.

O caso de Bilbau é uma excepção que dificilmente se tornará regra. Como estratégia a adoptar em contextos e escalas distintas, o potencial urbano e social dos equipamentos culturais apenas será bem-sucedido na medida em que a indústria da cultura se encontre com a vida urbana. Apenas através da afirmação do equipamento enquanto espaço público de expressão colectiva poderão os equipamentos culturais cumprir plenamente a sua função na cidade contemporânea.

MESA Nº 21

Vilas, cidades e território. Diversas escalas de intervenção no Brasil dos séculos XVIII e XIX

COORDINADORES

CLOVIS RAMIRO JUCÁ NETO

clovisj@uol.com.br

Universidade Federal do Ceará - Brasil

MARIA BERTHILDE MOURA FILHA

berthilde_ufpb@yahoo.com.br

Universidade Federal da Paraíba - Brasil

O BRASIL-COLÔNIA: EM QUE MEDIDA MAIS URBANO DO QUE PARECE À PRIMEIRA VISTA?

BEATRIZ PICCOLOTTO SIQUEIRA BUENO

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo.

bpsbueno@gmail.com

RESUMEN: A historiografia sobre o processo de urbanização no Brasil no período colonial pautou-se, em geral, pelo estudo das *vilas* e *cidades* em detrimento dos demais núcleos de povoamento que pontuavam territórios cumprindo diferentes papéis. *Lugares*, *arraiais*, *capelas*, *freguesias*, *julgados*, *bairros rurais*, *aldeias indígenas*, *aldeamentos missioneiros*, *pousos*, *registros*, *passagens*, *barreiras*, *fazendas*, *sítios*, *currais* e *fortalezas* ficaram obscurecidos em meio à rarefeita rede de *vilas* e *cidades*. A historiografia tampouco deu atenção à natureza da multifacetada teia de comunicação que articulava esses núcleos – *rios, córregos, veredas, trilhas, caminhos e calçadas* – que permitiam ou dificultavam fluxos e contatos interregionais, em meio à difícil e plural geografia física e humana que até hoje caracteriza as nossas diversas paisagens culturais. Uma série de mapas presta-se de maneira exemplar à reconstituição de uma trama perdida no tempo, por meio de recursos de informática contemporâneos, propiciando estudos quantitativos mais pormenorizados que certamente fundamentarão um olhar qualitativo mais minucioso com foco nas dinâmicas e práticas cotidianas, no ritmo das viagens, na distância entre as *localidades*, nas dificuldades de contato, no fluxo dos rios, nas barreiras impostas pela topografia e a vegetação ou por grupos humanos, nos pontos de paragem para descanso e pedágio, etc. A visão de conjunto propiciada pelo exame de certos mapas permite assim reconceituar noções como a de "rede" e de urbano" no Brasil-Colônia, analisando aspectos gerais e especificidades regionais, as diversas escalas, modalidades e temporalidades, propiciando novas hipóteses sobre enraizamento e mobilidade no processo histórico de ocupação e devassamento do território colonial. Estudos dessa natureza realizados por uma nova safra de autores podem assim nos ajudar a responder a pergunta que orienta esta comunicação: em que medida o Brasil-colônia foi mais urbano do que parecia à primeira vista?

PALAVRAS-CHAVE: Arqueologia da Paisagem, Cultura Material, Urbanização, Rede Urbana, Século XVIII.

Por uma Arqueologia da Paisagem

Pensar em métodos de leitura da **paisagem**e da **cultura material** nos leva a flertar com a **Geografia** nas suas interfaces com a **História**, tal como fez Fernand Braudel em *Civilização Material, Economia e Capitalismo: séculos XV-XVIII*[1].

Desvelar **camadas** de tempos e imaginar **dinâmicas, lógicas antrópicas de enraizamento e de mobilidade na paisagem** significa imaginar **fluxos** em caminhos e rios nas suas possibilidades e dificuldades de comunicação, em busca dos **vestígios de uma fenomenologia dos modos de ser e estar** em escala macrorregional.

A perspectiva macrorregional impõe-se como um desafio desejável, na medida em que se observa a predominância de uma historiografia muito regionalizada.

Para tanto, a cartografia é fonte privilegiada. Embora exijam críticas internas por sua dimensão retórica, ideológica e por suas agendas ocultas[2], mapas são ímpares na sua capacidadede registrar relações espaço-temporais para se aquilatar **práticas e dinâmica s**em suas **lógicas de funcionamento cotidiano**.

Uma nova safra de estudos dão a ver relações macroterritoriais inimagináveis e, ao mesmo tempo, permitem repensar conceitos que engessam a História Urbana.

Permitem entender a **rede urbana** na sua conotação mais ampla, nela incluindo-se *pousos*,*bairros rurais*, *fazendas*, *feiras*,*passagens*, *barreiras*, *registros* e demais **pontos nodais** relacionados às cidades, vilas, capelas, freguesias, julgados e aldeamentos missioneiros. Isso possibilita ampliaro **conceito de urbano** para todo e qualquer **vestígio de localidade indicativa de presença humana irradiada de demandas urbanas**, via **homens urbanos**, a despeito da sua fragilidade demográfica, formal e estatuto político.

Esses estudos permitem ainda alargar o **conceito de núcleo urbano** propriamente dito, ao demonstrar que lhe orbitavam um rosário de *fazendas* e *sítios* que alimentavam mercados distantes. Nesse sentido, achamos pertinente incluir no horizonte das questões citadinas pontos de economia que extrapolavam a lógica da subsistência, dando-lhes visibilidade por estarem imantados a circuitos urbanos e que, em constelação,configuravam **territorialidades entretecidas por vivências cotidianas**.

A ideia é desvelar **paisagens** pretéritas representadas na cartografia, entendendo-as como configurações territoriais de um *"**conjunto de elementos naturais e artificiais"*** e, como tal, uma ***"**espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe"*[3].

---

1 Fernand Braudel, *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*, São Paulo: Martins Fontes, 1995, 3 v.

2 J. B. Harley, *La nueva naturaleza de los mapas*, México: FCE, 2005.

3 Sobre o conceito de paisagem e rugosidades, cunhados sob inspiração de Fernand Braudel, ler: Milton

Uma nova safra de estudos e suas potencialidades interpretativas

O desafio hercúleo impõe um trabalho coletivo para se descontruir "narrativas" e "lugares comuns"[4]que acabaram adquirindo estatuto historiográfico.

Pesquisas recentes embaçam nossos olhos viciados por certos estereótipos, fazendo saltar à vista novas **territorialidades** com ramificações bastante alargadas.

Sem o saber e desconectados entre si, esses estudos lançam luz em evidências empíricas que merecem debate por seu ineditismo e por conspirarem para uma necessária releitura do Brasil em seu conjunto, inclusive nas suas interfaces com a América Espanhola e com outros continentes:

a) Desmontam a tese da "colonização arquipelágica", rompendo com a ideia de "fragmentação" e "descontinuidade" entre as partes do Brasil.

b) Revelam territorialidades macrorregionais e zonas de intersecção de perfil cultural híbrido, compartilhando hábitos, dialetos e costumes que subvertiam as fronteiras políticas que lhe foram impostas.

c) Permitem refutar narrativas e ideologias emanadas dos Institutos Histórico e Geográficos regionais que, ao construírem as identidades dos Estados da República Federativa então em gestação, isolaram-nos do conjunto, contaminando gerações de pesquisas e pesquisadores igualmente regionalizados.

a) Desmontam axiomas históricos, como ideias de bandeirantes paulistas desbravadores de territórios incógnitos; estanqueidade na divisão técnica e social do trabalho, reforçando a ideia da interdependência entre zonas vinculadas ao comércio atlântico e zonas de abastecimento, fugindo da dicotomia clássica litoral-sertão.

b) Demonstram a interdependência de fluxos que entreteciam o mercado interno ao comércio platino e andino e às outras "três partes do mundo"[5].

c) Esses estudos revelam materialmente formas e tipologias de articulação, inclusive intermodais.

Santos, *A natureza do espaço*, 4a.ed., São Paulo: Edusp, 1996, p. 104.

4 Maria Stella Brescinani, "Identidades inconclusas no Brasil do século XX – fundamentos de um lugar-comum" en Maria Stella Bresciani y M. Naxara, *Memória e (res)sentimento,* Campinas: Editora da Unicamp, 2001, pp. 403-429.

5 Serge Gruzinski, *As quatro partes do mundo*, São Paulo: Edusp, 2014.

d) Revelam uma diversidade de pontos de enraizamento e mobilidade de uma rede urbana mais plural e interiorizada do que nos parecia.

e) Metodologicamente, têm como denominador comum o gosto pela cartografia que, seriada e cruzada com outras fontes, dá a ver relações espaço-temporais, permitindo mensurar seus graus de incidência.

f) A cartografia mostra-se nesses estudos um documento privilegiado para se imaginar distâncias, aquilatar dificuldades, obstáculos, tempos de viagem, bem como inferir sobre a vegetação, o clima, os índices pluviométricos, o solo, a orografia e as preexistências nativas.

g) Esses estudos nos incitam a "varrer a pé" e a "pensar con los ojos"[6], despojando-nos da comodidade do gabinete e das bibliotecas cada vez mais agigantadas que nos impõem um sedentarismo nefasto.

h) Ao romper com categorias inertes como "sertão","homogêneo","vazio", "incógnito", mostram a pluralidade de paisagens culturais resultantes da interação entre homens e naturezas (ambos no plural). Ousam inclusive desconfiar da homogeneidade da categoria "sertão", bem como dos biomas, mostrando diversidade na aparente homogeneidade.

i) Numa linha de trabalho braudeliana, buscam explicitar "onde", "quem passava", "o que se transportava" e "como" funcionavam as comunicações entre as partes colônia, dando pistas sobre diferentes tipologias derotas terrestres e fluviais e de núcleos de enraizamento e mobilidade que garantiam pouso e abastecimento nas jornadas.

j) Muitos deles valem-se dos sistemas de informação geo-históricas (SIGs), ferramenta importante para dar a ver quantitativa e qualitativamente graus de incidência, cruzando e especializando fontes nem sempre visuais.

k) Mostram a interdependência entre os mundos urbano e rural que nos permite reconceituar a noção de rede urbana, incluindo núcleos além das tradicionais cidades, vilas, capelas e freguesias.

---

6 Damián Bayón,*Pensar con los ojos*, México: FCE, 1982.

l) Permitem igualmente reconceituar a categoria "homens urbanos", nela incluindo homens rurais cujas atividades vinculavam-se ao abastecimento de circuitosurbanos.

No que tange à rede urbana, o *Atlas Histórico da América Lusa*[7] publicado por Tiago Gil e Leonardo Barleta dá a medida da tessitura de vilas e cidades. Entretanto, escapam-lhe os *lugares, arraiais, capelas, freguesias, julgados, aldeamentos missioneiros, pousos, registros, passagens, fazendas de abastecimento, currais, fortalezas* outros núcleos de povoamento e mobilidade que dariam um quadro mais completo da **urbanização**, permitindo rever a **geografia do colonialismo**, a nosso ver, **menos arquipelágica** e mais integrada.

Obviamente essa tarefa hercúlea demanda equipes integradas. Nesse sentido, revelam-se promissores os esforços de alguns autores em enriquecer a trama, apertando sua urdidura e expandindo-a em todas as direções.

Nathália Montenegro Diniz[8] inova ao abordar uma macrorregião – os *Sertões do Norte* -, extrapolando fronteiras políticas e acadêmicas. Põe luz numa significativa rede de fazendas em área até então pensada como um grande vazio. Para além da importância do inventário em si, a narrativa ensejada pela rede de casas de fazendas, engenhos de rapadura e casas de farinha versa sobre o processo de formação social dos *Sertões do Norte*, sobre sua diversidade geográfica (física e humana), sobre as redes de comunicação terrestres (caminhos, veredas, estradas) e fluviais que lhe articulavam, sobre a rede urbana de lugares, capelas, freguesias, vilas, cidades, pousos, feiras, barreiras, registros e passagens. Nas entrelinhas do discurso, Nathália Diniz introduz uma série de novidades: interdependência entre o mundo rural e o urbano; homens em movimento numa economia em movimento; complexa cadeia produtiva e divisão técnica e social do trabalho; práticas e dinâmicas relativas aos fluxos de mercadorias e formas de organização do comércio, mostrando como as comitivas que acompanhavam a gadaria transportavam gêneros variados, dando colorido a um mercado interno até então inexplorado desse ponto de vista. Por meio do inventário de um artefato da cultura material, a autora desvenda outros tantos, desmontando teses sobre o isolamento e a desolação impostos por uma geografia agreste. Revela assim uma complexa "civilização do couro", rompendo com estereótipos consagrados pela historiografia tributária de Capistrano de Abreu e dos Institutos Históricos e Geográficos regionais, eternizados pelos memorialistas, folcloristas e romancistas, mostrando o papel da vasta região interiorizada dos atuais estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Bahia para o resto do Brasil e do mundo urbanizado. Afinal, se a carne verde e salgada alimentava os circuitos urbanos do litoral e das áreas de mineração, o gado era força motriz de carros de bois e engenhocas, o couro embalava o tabaco destinado ao escambo de escravo na África, bem como era matéria prima para a confecção de inúmeros artefatos de uso cotidiano (bolsas, malas, arreios, selas, chicotes, solas de sapato, assentos e encostos de

7 Tiago Gil e Leonardo Barleta, *Atlas histórico da América lusa,* Porto Alegre: Ladeira Livros, 2016.

8 Nathália Diniz, *Um sertão entre tantos outros,* São Paulo: Versal, 2015.

cadeiras, chapéus e outros elementos de indumentária) aqui e alhures. Essa interdependência entre o mundo rural e o urbano recoloca a interpretação das economias regionais em outro patamar de discussão. Espacializadas e alinhadas numa rede de caminhos e ribeiras, as fazendas entram num circuito de relações mais amplas e ganham importância nos estudos de história da urbanização, de história social e cultura material. A cartografia antiga permitiu reconstituir espacialidades e territorialidades que nossa memória não alcança. A cartografia somada aos relatos oficiais e dos viajantes permitiu pincelar na imaginação do leitor as dificuldades das longas jornadas das boiadas em caminhos que se acomodavam à paisagem, contornando serras, adentrando boqueirões e margeando ribeiras que ao mesmo tempo hidratavam a gadaria e a alimentavam de sal. A narrativa cheia de vida convida o leitor a percorrer os caminhos junto das ribeiras e vivenciar a lida diária, as agruras das longas jornadas, o cotidiano das viagens com boiadas de até 200 reses em direção às feiras e portos do litoral. Nas ribeiras e estradas pode-se imaginar - em meio ao gado tangido por vaqueiros, tangedores e guias - a malotagem dos *comboios* de mercadorias e o comércio correlato. Tangia-se o gado para que não saísse do caminho ou se amontoasse. Pode-se imaginar, a cada 4 a 5 léguas, as pausas para descanso da comitiva em lugares onde se pudesse arranchar. Dali a passagem da boiada ao passador e dele ao marchante até as feiras destinadas às trocas mercantis e vilas onde estavam os matadouros, curtumes e oficinas de salga. Nesse sentido, o frescor do livro resulta das tantas novidades nele contidas que lastreiam a hipótese central que o intitula: a ideia de *um sertão entre tantos outros*. No plural, com geografias diversificadas e antropizadas heterogeneamente, essas zonas do Norte ganham contornos à medida em que se entretecem a outras tantas do Brasil afora. Falar de **"sertão nordestino"** não só empobreceria a leitura por homogeneizar e delimitar um território variado e permeável, como significaria incorrer em anacronismo por se tratar de uma terminologia forjada no século XX e carregada de ideologias pejorativas.Nem mesmo a **caatinga** mostra-se um bioma homogêneo, também ela revela-se plural, vez por outra menos árida e sazonalmente verdejante. No livro, a caatinga mostra-se irrigada por uma capilar rede de *ribeiras q*ue se entrelaça a caminhos, veredas e estradas e alinhava complexa rede de núcleos urbanos e sesmarias voltadas ao criatório, configurando-se como unidades administrativas, outra novidade e contribuição da autora.

Sobre os *Sertões do Norte*, completam o cenário os estudos de Damião Esdras Arraes[9] que incluem outros ingredientes nessa complexa e heterogênea paisagem em suas interfaces com as capitanias do entorno, georreferenciandoa plural rede urbana de cidades, vilas, capelas, freguesias, julgados, aldeias missioneiras, feiras, fazendas, engenhos, currais, pousos, barreiras, passagens, registros, minas de salitre, arraiais de mineração de ouro e diamantes, etc, dando a medida da urdidura da trama e rediscutindo a imagem de "vazio""incógnito" e "pobre" que rondou a historiografia sobre o semiárido desde Capistrano de Abreu. Sua contribuição georreferenciada amplia nosso conhecimento inclusive sobre as redes de comunicações, na sua hierarquia plural, incluindo Estradas Gerais, caminhos, ribeiras navegáveis e mensurando o fluxo de pessoas e

9 Esdras Arraes, "Pensar con los ojos sertões, cartografar territórios e representar paisagens", en *Caderno de Resumos VI EIHC – Encontro Internacional de História Colonial*, Salvador: EDUNEB, 2016, p. 278.

mercadorias transportadas. Seu objetivo é cartografar regressivamente a lógica e a dinâmica dos fluxos que justificaram uma rede urbana macroterritorial.

Na mesma linha, só que com recorte menos alargado, inserem-se os estudos de Catarina Agudo Menezes[10]. Neles a autora desconfia das assertivas sobre as representações de Alagoas como polo açucareiro emanadas do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e local, mostrando, desde o século XVII, a interdependência do criatório com a economia do açúcar em pleno litoral (junto da foz do São Francisco). Apoiando-se no mapa de Georg Marcgraf, quantifica e qualifica os tantos currais e engenhos ali existentes.

A mesma interdependência e complementarieda de economias observa-se nas margens dos rios Parnaíba, Itapecuru e Mearim, entre Maranhão, Piauí e Bahia. Samir Roland[11]vem demonstrando arede de fazendas, engenhos de açúcar e currais de gado que destinavam-se a abastecer ao mesmo tempo o mercado interno e o comércio atlântico.

A mesma interdependência de economias aparece nas pesquisas de Nádia Moura[12]. Ao focar a Capitania de Goiás, mostra a coexistência de criação de gado e mineração, especialmente na Comarca do Norte. Aliás, deixa claro que a Coroa portuguesa sequenciava o regime das vivências cotidianas ao demarcar seus territórios decontrole e, nesse sentido, sabiamente dividiu a capitania em duas comarcas. A do Sul tinha uma nítida articulação com São Paulo e Minas Gerais e mostrava-se mais afeita à mineração e ao comércio, inclusive abastecendo o Mato Grosso; a do Norte, articulava-se ao Pará via rio Tocantins, navegável entre Meia Ponte (Pirenópolis) e Cametá, bem como à Bahia por meio de rotas terrestres que conectavam a bacia do Tocantins à do rio São Francisco, com cabeça em Natividade. Nesse sentido, aponta para a vocação da capitania como nó de entrocamento e articulação da colônia do Viamão ao Pará, do litoral ao Mato Grosso

Nessa direção, complementam suas assertivas os estudos recentes de Junia Furtado[13]sobre o papel do rio Tocantins como articulador macrorregional. Com foco na *Carte manuscrite de la navigation de la rivière des Tocantins* (c. 1735-1742), mostra o curso do rio e seus tributários, do arraial da Meia Ponte (Pirenópolis), em Goiás, bem próximo de sua nascente, até a vila de Cametá, já na foz no rio Amazonas. Esse longo mapa, que mede 3m e 33 cm de comprimento por 65 cm de largura, foi interpretado à luz do manuscrito *Roteiro da derrota do rio Tocantins até Belém do Pará*, que

---

10 Catarina Menezes, *Entre palavras e desenhos,* Mestrado (Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2010. Doutorado em andamento na FAUUSP, sob orientação de Nestor Goulart Reis.

11 Samir Roland, "Historiografia e a colonização do Vale do Parnaíba: o processo de consolidação da ocupação e do povoamento (1720-1759)", en *Caderno de Resumos VI EIHC – Encontro Internacional de História Colonial*, Salvador: EDUNEB, 2016, 284-285.

12 Doutorado em andamento na FAUUSP, sob minha orientação.

13 Junia Furtado, "Metamorfoses da colonização: o rio Tocantins e a expansão para o oeste em mapas e relatos (século XVIII)", *Tempo* (Niterói, online), vol. 22, n. 40, p. 367-399, mai-ago., 2016 .

descreve uma expedição que **desceu o rio Tocantins, da nascente em Meia Ponte até Cametá**, totalizando **quasetrês meses de árdua jornada**, entre 2 de novembro de 1734 e 23 de janeiro do ano seguinte, quando atingiu Belém do Pará. *Mapa* e *Roteiro* são cotejados ainda com o *Roteiro de viagem de José da Costa Diogo e João (sic) Barbosa, sobre a derrota do rio São Francisco pelo rio Urucuya até as Minas deGoyases em 1734.* Com a sagacidade que lhe é peculiar, Junia Furtado mostra por meio desse conjunto documental a integração entre duas bacias macrorregionais, bem como as **formas transitórias e permanentes de colonização** que iam se estabelecendo **ao longo desses rios,** como **fazendas, núcleos urbanos e casas-fortes** para proteção contra o ataque de gentios. José da Costa Diogo e seus companheiros se deparam com catas auríferas já exploradas, fazendas e núcleos de povoamento instalados no rio e proximidades, cuja população fora atraída pela mineração e pela cultura do gado. Os estudos de Junia Furtadotambém permitem rever outra "tópica" emanada dos Instituitos Histórico Geográficos, a dos "bandeirantes paulistas" como desbravadores de territórios vazios. Quando os atores supracitados chegaram ao Tocantins, já havia fazendas, mineração, currais de gado instalados por gente proveniente do rio São Francisco.

No mesmo diapasão desmistificador é o estudo de Maria Aparecida Borrego[14] que revela que os homens mais ricos de São Paulo não eram "bandeirantes", mas negociantes portugueses natos que enriqueceram nas suas articulações cotidianas com o Rio de Janeiro, Goiás e Mato Grosso. Com foco na **cultura material**, por meio dos inventários *post-mortem*,Maria Aparecida Borrego investiga o conteúdo das ***lojas*** de São Paulo e a natureza das mercadorias importadas via Rio de Janeiro e gêneros da terra recolhidos nas imediações de São Paulo levados às minas de Goiás e Mato Grosso na primeira metade do século XVIII. Seu trabalho alinha-se a outros que refutam a tese do isolamento e da pobreza de São Paulo, mostrando a cidade como um entroncamento vocacionado a promover articulações macrorregionais.

Às constatações supracitadas somam-se as de Tiago Kramer de Oliveira[15], com foco nas sesmarias concedidas ao longo dos caminhos e rios que abasteciam os viajantes para Mato Grosso. Mostra uma rede de fazendas e sítios relacionados ao plantiode gêneros de primeira necessidade e também à criação de animais para abastecimento dos viajantes, posicionando-se estrategicamente ao sabor do tempo das jornadas diárias.

Na mesma direção situa-se o estudo de Laurent Vidal[16] sobre a natureza dos **pousos,** definidos

---

14 Maria Aparecida Borrego, *A teia mercantil*, São Paulo: Alameda, 2010 e "Viandantes e carregações entre a cidade de São Paulo e as minas de Cuiabá", em *Anais do EIHC – Encontro Internacional de História Colonial*, Salvador, 2016.

15 Tiago Kramer de Oliveira, *Desconstruindo velhos mapas, revelando espacializações: a economia colonial no centro da América do Sul (primeira metade do século XVIII)*, Doutorado (História Econômica), Universidade de São Paulo, 2012.

16 Laurent Vidal, "A gênese dos pousos modernos. Considerações sobre as formas (urbanas) nascidas da espera. *Tempo* (Niterói, online), vol. 22, n. 40, p. 400-419, mai-ago., 2016

como "**filhos dos caminhos**",**"formas nascida da esperados homens em deslocamento"** e dedicados ao **"acolhimento dos homens em pausa"**. Introduzindo uma variável nova de análise, o tempo, põe luz nos **ritmosque deram origem a esses abrigos**. Sendo uma **categoria de tempo**, o ritmo, e as rupturas que ele contém, definem os pousos como uma **forma de tempo modelado**. Um tempo pensado espacialmente para acolher a imobilização temporária de um fluxo no decorrer de um percurso. Interessante é o exemplo do **Pouso de Camapuã**, fundado em 1720 no caminho das monções para Cuiabá, entre as cabeceiras dos rios Sanguessuga e Camapuã. Ponto de apoio nos 14km de **varação,** Camapuã vai acolher uma fazenda para criação de gado e plantação de alimentos com o intuito de abastecer os **comboios**, funcionando inclusive para consertar as canoas.

Complementam esses estudos, outros relacionando São Paulo à Bacia Platina. Denise Soares de Moura[17] analisa o papel de uma simples freguesia – a Freguesia do Ó -, nas suas interfaces com a costa atlântica, especialmente envolvendo-se com a produção e o comércio de aguardente na cidade de São Paulo (1765-1822), com o circuito Angola e a Bacia do Prata.Para tanto foram utilizados os Maços de População da Capital, especialmente do ano de 1802, e os mapas de importação e exportação da vila de Santos produzidos por sua alfândega para a Real Junta de Comércio, no Rio de Janeiro.A autora revela o caráter estratégico da aguardente no tráfico de escravos na costa da América portuguesa até os portos platinos de Montevidéu e Buenos Aires, funcionando como moeda de troca.

Na mesma senda, inserem-se os estudos de José Carlos Vilardaga[18]que também permitem empiricizara interdependência entre o circuito platino, vicentino e angolano, via Rio de Janeiro, no períododa União das Coroas Ibéricas.Via rios Tietê ou Ivaí ou Piqueri acessava-se o rio Paraná e deste o rio Paraguai, atingindo-se Assunção e as Minas de Potosí. Havia ainda peabirus que margeavam o rio Paranapanema e permitiam acesso à Assunção por via terreste. Da mesma forma, pela costa podia-se acessar Buenos Aires e Montevidéo. O comércio atlântico e andino articulava-se via Capitania de São Vicente, envolvendo modalidades oficiais e muito "***contra bando***", inclusive contando com a conivência das autoridades metropolitanas de ambas as coroas, aparentadas entre si e, por meio de matrimônios, com as elites regionais. Nessas zonas de fronteira, no chamado Guairá, falava-se um "castelhanês-guarani" fruto de processos de **fertilização mútua** entre os tantos atores envolvidos.

Em seus estudos mais recentes, José Carlos Vilargaga[19] apoia-se nas contribuições de Nestor

17 Denise Moura, "De uma freguesia serra acima à costa atlântica: produção e comércio da aguardente na cidade de São Paulo (1765-1822)", *Topoi*, v. 13, n. 24, jan.-jun. 2012, p. 73-93. 73

18 José Carlos Vilardaga, *São Paulo no império dos felipes. Conexões na América Meridional (1580-1640)*, São Paulo: Intermeios, Fapesp, 2014.

19 José Carlos Vilardaga, "Na bagagem dos peruleiros: inventários dos bens de contrabando do caminho proibido de São Paulo ao Guairá", en *Anais do EIHC – Encontro Internacional de História Colonial*, Cidade da Bahia, 2016.

Goulart Reis Filho[20] sobre a mineração nas capitanias da Repartição do Sul, demonstrando como o ouro extraído nos arredores de São Paulo, no Paraná e em Santa Catarina, também funcionava como moeda de troca no comércio platino e andino.

Em seu estudo, Nestor Goulart Reis Filho chama a atenção para o trabalho de Rubens Gianesella[21], mostrando como os indígenas foram fundamentais no cotidiano de existência e sobrevivência nessa paisagem cultural, rompendo com o estereótipo da "tabula rasa" recorrente na historiografia que considerou em geral a América um continente vazio. Valendo-se da contribuição de arqueólogos, antropólogos e geógrafos, mostra como os ádvenas elegeram como espaços de vivência certos *nichos ecológicos* e diversas trilhas de penetração continental.

Se Rubens Gianesella repropõe um novo olhar sobre a aparente simplicidade dos nossos primeiros núcleos e trilhas antigos, mostrando as lógicas que presidiam sua instalação e a simbiose com preexistências nativas, outro estudo igualmente importante permite redefinir o conceito de urbano para além da urbe propriamente dita. Numa linha de trabalho que vimos desenvolvendo nos últimos anos[22], lastreado nas*Décimas Urbanas* (impostos prediais) e *Maços de População*, Diogo Borsoi[23] mostra a interdependência entre o mundourbano e o rural que lhe rodeava, redimensionando o papel de uma simples povoação como Cunha entre as vilas de serra acima e os portos da marinha. As *décimas* revelam significativo conjunto de "lavradores" que ali residiam "quando vinham à vila". Seu cabedal envolvia criação de porcos e plantio de milho com auxílio de 10 a 30 escravos africanos, o que nos levou a suspeitar de não se tratar de homens restritos à economia de subsistência. Descobre-se assim uma rentável rede de abastecimento do Rio de Janeiro pos chegada da Corte, sobretudo assentada na "indústria do toucinho", daí os porcos, o milho e os tantos escravos, o que nos permite repensar o conceito de urbano e de homens urbanos, ampliando seu escopo.

Ao nosso ver, esses assentamentos pequenos, com baixas densidades demográficas e aparência aquém do estereótipo citadino, por sua capacidade de irradiação de urbanidade em escalas regional e até intercontinental, deveriam ser incluídos na rede, o que permitiria pensar o Brasil-Colônia mais urbano do que nos parecia à primeira vista.

---

20 Nestor Goulart Reis, *As minas de ouro e a formação das Capitanias do Sul,* São Paulo: Via das Artes, 2013.

21 Rubens Gianesella, *Paisagens no tempo: vilas litorâneas paulistas*, Mestrado (Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2008, sob minha orientação.

22 Beatriz Bueno, *Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica: São Paulo (1809-1950)*, São Paulo: Edusp, 2016; Beatriz Bueno, "A longo dos rios: os primeiros sítios urbanos de São Paulo", *Da Cultura*, ano XIV, n. 25, p. 35-40, 2015.

23 Diogo Borsoi, *Nos traços do cotidiano. Cunha entre as vilas de serra acima e os portos da marinha*, Mestrado (Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,Universidade de São Paulo, 2010, sob minha orientação.

O SAGRADO E O PROFANO NA CIDADE COLONIAL SETECENTISTA: DOIS CASOS DE ANÁLISE NUMA PERSPECTIVA COMPARADA.

MARIA HELENA FLEXOR / RUBENILSON TEIXEIRA

Universidade Católica de Salvador / Universidade Federal do Rio Grande do Norte - Brasil

mhelena.ucsal@gmail.com / rubenilson.teixeira@gmail.com

RESUMEN: Refletir sobre as atribuições de 'construir espacialidades' e 'disciplinar comportamentos sociais', intrínsecas ao Projeto Colonizador Português, pensado como meta de domínio político e ocupação territorial, constitui o foco deste trabalho, que aborda duas realidades geográficas do Brasil colonial: as capitanias do Rio Grande do Norte e da Bahia, no Nordeste do Brasil. Numa análise circunscrita principalmente ao século XVIII, os autores pretendem descrever aspectos que revelam as espacialidades e comportamentos sociais presentes, particularmente, no meio urbano como expressão das relações de poder que se estabeleceram entre o religioso e secular, ou entre o sagrado e o profano, a partir de dois casos específicos, Natal, no Rio Grande do Norte e a ex-Aldeia do Espírito Santo, atual Abrantes, na região metropolitana de Salvador, Bahia. Outras localidades, nas referidas capitanias, também podem servir como contraponto à análise das duas localidades. O estudo busca o entendimento sobre a maneira como alguns agentes promoveram determinadas espacialidades e comportamentos sociais de caráter religioso, como as festas e procissões, as quais podem ser aproximadas comparativamente nas duas localidades estudadas, apesar das diferenças existentes entre elas em termos de seus status e função urbana e da composição étnica de seus habitantes, entre outras. O maior interesse do trabalho reside na aproximação que pode ser feita entre as duas localidades, sob o ponto de vista da problemática abordada, revelando aspectos comuns entre elas.

Neste trabalho, buscamos refletir sobre a construção de espacialidades e de comportamentos sociais, tendo como foco as práticas religiosas no espaço urbano de duas localidades distantes entre si tanto geograficamente quanto em termos do *status* urbano de ambas no século XVIII. Trata-se da cidade do Natal, capital da capitania do Rio Grande do Norte (RN), e a vila de Abrantes, na Bahia. Além de distantes, elas tinham diferentes graus de prestígio, - uma vez que a primeira era cidade e a segunda vila–sua população era composta principalmente por colonos brancos e índios e brancos, respectivamente, e detinham funções diferenciadas, entre outras. Nesse contexto, será possível apontar algumas semelhanças entre as duas localidades, no que diz respeito a suas práticas religiosas nos seus respectivos espaços? Buscar alguma semelhança em realidades tão díspares é o maior desafio deste estudo, que se propõe ser comparativo. Ao se procurar semelhanças, estaremos lidando com certo nível de abstração, e não no sentido estrito, que implique modos muito parecidos de expressão da religiosidade no espaço urbano e mesmo na sua própria forma física das duas localidades.

É preciso, inicialmente, alertar para o fato de que a palavra "cidade",como aparece no título, se referea toda e qualquer localidade urbana do período colonial. Assim, ele inclui tanto a cidade do Natal como a vila de Abrantes. No artigo, porém, os dois termos são utilizados segundo a acepção específica do período colonial.

Nesse período foram criadas poucas cidades, normalmente em lugares importantes. As vilas eram a grande maioria, estratégia utilizada pela Corte Portuguesa, visto que cada uma delas, como as cidades, tinham poder judiciário, a nível local, que exercia o poder executivo e o legislativo e sua jurisdição se limitava aos seus termos territoriais. Abordaremos Natal para, em seguida, apresentar a vila de Abrantes, fazendo contraponto entre ambos.

1. O clero e as associações religiosas em Natal na construção de espacialidades e comportamentos sociais

Neste item, discutimosessa questão para a cidade do Natal.Cabe, inicialmente, constatar que, tendo em vista a natureza da relação entre o Reino e a Igreja, através do Padroado Régio, o baixo e alto clero eram nomeadospor Sua Majestade.Os párocos dasmatrizes recebiam a côngrua, como pagamento proveniente do poder secular. Os vigários deviam ser pagos pela população. Os párocos, cônegos, entre outros, eram diretamente indicados pela Coroa,cabia aos bispos e os arcebispos, apenas os empossar. O clerosecular atuava nas vilas ou nas cidades, como é o caso da cidade do Natal.

É necessário primeiramente lembrar a importânciada classe sacerdotal numa sociedade quese tornou extremamente religiosa. Um testemunho oriundo de cultura protestante ilustra bem esse fato. Barléus, cronista dos eventos do Brasil holandês, asseverou que os novos cristãos, livres da opressão da Igreja Católica Romana, durante a sua dominação, se associavam mais livremente aos judeus. Segundo ele, seria difícil converter os "papistas", porque eles estavam convictos de deterem a verdade, preferindo a tradição e o esplendor de seus cultos à simplicidade do culto protestante. E acrescentou:

> [...]pensa a nação portuguesa ser abusivo e de mau costume intrometerem-se os seculares nos negócios eclesiásticos e confundirem-se as cousas profanas com as sagradas. Nada move mais eficazmente os portugueses que a autoridade de seus sacerdotes, e aqui no Brasil é imprudente e arriscado abrir contra eles devassa mais rigorosa[1].

As honras prestadas aos bispos incluíam o ajoelhar-se diante de sua passagem. O governador devia dar sempre o melhor lugar ao bispo, e se referir a este pelo termo "muito Excelente". Eledevia receber as mesmas honras militares que os governadores. Essas honrarias foram, primeiramente, destinadas à diocese do Pará, em 1720 e decretadas, em 1725, a todos os bispos do Brasil. Até o vice-rei devia ceder o primeiro lugar ao arcebispo e aos bispos[2]. Efetivamente, as funções eclesiásticas eram o melhor caminho para ascender socialmente no reino português, para quem não tinha origem judia nem outros defeitos raciais. Como os outros funcionários públicos, os párocos deviam ter "sangue puro".

O Padre Vieira criticou duramente a multiplicidade dos padres e das ordens religiosas, que a pequenez e a pobreza de Portugal não podiam suportar. Em 1668, ele mandou que os pais escolhessem outra orientação para seus filhos, que desejavam todos ser padres[3].Nas capitanias e localidades mais pobres, o número de padres era insuficiente, ainda que suas funções fossem igualmente muito desejadas. Uma carta do Senado da Câmara de Natal, de 01/06/1733, defendia a construção de um hospício[4]. Em Natal, esse estabelecimento devia ser gerido por religiosos,para promover a educação e a formação dos sacerdotes. O hospício é tido como necessário porque "há uma grande necessidade de padres nesta cidade". Os membros do Senado afirmam que a localidade dispunha somente de um vigárioe de seu coadjutor, assim como de um mestre de gramática que, "em sua clemência", o Rei havia concedido. Os membros da câmara declaravam:

> E porque entre os seus moradores muitos vivem sem o verdadeiro conhecimento da nossa santa fé católica, por falta de exercício e assistência dos sacrifícios, espaçando-se a confissão, por falta de confessores, em cujos termos [...] recorremos a real proteção e clemência de Vossa Majestade a que se incline com o seu pio zelo ordenar aos religiosos capuchinhos italianos de Pernambuco venham a esta cidade e nela façam seu hospício, onde podem assistir dois ou três religiosos, porque destes se podem repartir pelos sertões, a fazer as santas missões, recolhendo-se nele donde podem [...][5].

---

1 Barleus Gaspar,*História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil,* Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1980, pp. 136-137, 316. Ver também a declaração de Nunes Marques Pereira sobre o poder do clero na primeira metade do século XVIII. Boxer Charles R., *O Império colonial português*,São Paulo: Martins Fontes, 1969, p. 325.

2 Varnhagen Francisco Adolfo de,*História geral do Brasil: antes de sua separação e independência de Portugal*, 6 ed. t. IV, São Paulo: Melhoramentos, 1956, pp. 37-38.

3 Lins Iva,*Aspectos do padre Antonio Vieira*, Rio de Janeiro: Livraria São José, 1962, p. 90.

4 Pequeno convento pertencente a uma ordem religiosa, utilizado para abrigar os eclesiásticos da mesma ordem que estão de passagem. BluteauRaphael,*Vocabulario portuguez e latino*, Rio de Janeiro:, 2000, p. 64.

5 Documento de 1 de junho de 1733. AHU_ACL_CU_018, Cx. 3, D. 182.

Segundo esse documento, havia três religiosos em Natal, em 1733. Na realidade eram quatro, contando o capelão militar lotado na fortaleza desde 1703. O número insuficiente de padres se explicava, em parte, pela situação econômica da capitania, como demonstra a solicitação do padre Manuel Pinheiro Teixeira, por aumento dacôngrua ao Rei. Esse capelão da fortaleza dos Reis Magos vivia com dificuldade com o que recebia na capitania[6].

Mais do que nunca, os padres podiam intervir nos assuntos públicos e mudar o curso dos acontecimentos. Num episódio de prisioneiros, liberados pelo capitão-mor, José Pereira da Fonseca, em 1725, que lhe valeu acusações da parte do secretário do senado da câmara, Bento Ferreira Mouzinho. O capitão-mor alegou que uma das liberações, a de um escravo de 13 anos, fora concedida por, disse ele, "ter o padre de púlpito me pedido que o soltasse[...]"[7]

Na capitania do Rio Grande, as queixas e os conflitos com os padres eram pouco frequentes,entretanto, existiam na época em questão. Por volta de 1739, o secretário da câmara afirmou ter identificado, nos registros dessa casa, 36 cartas de queixa contra várias autoridades, das quais uma grande parte era de capitães-mores. Duas cartas foram escritas contra o ex-coadjutor da igreja matriz, o padre Antônio de Andrade. Elas estavam endereçadas ao cabido do bispado[8].

As irmandades de leigos constituíam parte integrante e essencial da sociedade da época, cuja participação foi incentivada pelo Concílio de Trento nas coisas da igreja. Elas reuniam os habitantes dos centros urbanos, segundo seu *status* sociocultural e econômico. A estratificação social e econômica de uma aglomeração qualquer podia ser facilmente apreendida pelo número e o nível econômico das irmandades nela encontradas. Estabelecidas a partir de critérios profissionais e étnicos, elas formavam uma rede importante de apoio e de auxílio aos seus membros.As contribuições sociais das casas de Misericórdia são particularmente importantes, porém,elas nunca existiramem Natal.

As prescrições, observadas nos relatórios dos visitadores eclesiásticosse aplicavam igualmente às irmandades e tratavam de vários temas de interesse das mesmas. As orientações diziam respeito, por exemplo, às finanças, aos cargos de direção e às procissões, sob a responsabilidade dessas associações. Em Natal, as informações sobre elas, na primeira metade do século XVIII, são raras e fragmentadas. Foi possível colher informações sobre quatro delas, talvez as únicas existentes na cidade: a) Nossa Senhora do Rosário dos Pretos. Esta irmandade, que recebeu terras urbanas, a partir de 1706, celebrava festas públicas e recolhia esmolas para a igreja. O Senhor

---

6 Ele levanta uma série de justificativas e compara o seu pagamento com os de outros capelães militares de Pernambuco. A carta, que não está datada, é anterior ou do dia 15 de abril de 1746. AHU_ACL_CU_018, Cx. 5, D. 323.

7 AHU_ACL_CU_018, Cx. 2, D. 111.

8 AHU_ACL_CU_018, Cx. 5, D. 294. De qualquer modo, os relatórios de visitas dos altos representantes da diocese de Pernambuco parecem demonstrar a inquietação quanto à vida moral dos padres locais. As acusações contra os religiosos serão, contudo, mais frequentes no século XIX, no Rio Grande do Norte.

do Bom Jesus dos Mártires, ligado a essa capela, era objeto de uma grande devoção popular[9]; b) No dia 23 de julho de 1725, os irmãos da irmandade do Santíssimo Sacramento, da igreja matriz de Nossa Senhora da Apresentação, solicitaram ao Rei, D. João V, uma ajuda financeira para a manutenção da irmandade[10]; c) Em seu relatório de visita pastoral à mesma paróquia, datado de 27 de novembro de 1741, o padre visitador, Lino Gomes Correia, deu instruções à irmandade das Santas Almas; d) Ficou registrada a existência, através da carta do capitão-mor, Francisco Xavier de Miranda Henriques, de 14 de fevereiro de 1743, de uma irmandade do Carmo, à qual se davam esmolas. Esse dinheiro serviria para a construção de um hospício[11]. O desenvolvimento da atividade política e da formação de políticos na capitania e, posteriormente na província, deve muito às irmandades. Elas contribuíram, através de atividades, como a organização das procissões, a limpeza das ruas para as festas dos santos padroeiros e as disputas pelos cargos internos, entre outros[12].

Finalmente, destaca-sede que forma o clero e as irmandades atuavam no espaço da cidade do Natal, no século XVIII, contribuindo para criar determinadas espacialidades, bem como influenciar no controle dos comportamentos sociais. Evidentemente, nos limites deste artigo, só é possível listar algumas informações que ajudam a desvendar essa questão, com base na linha de estudos de um dos autores[13]:

1. A cidade do Natal pode ser compreendida ou "lida" como um espaço sagrado por natureza, quanto aos usos desse espaço. Tratava-se de um tipo de sociedade cujo estado de espírito e mentalidade eram profundamente marcados por valores religiosos, estes por sua vez, profundamente incentivados pelos agentes da religiosidade, o clero.

2. As consequências dessa mentalidade se manifestavam necessariamente no uso do espaço urbano. As autoridades políticas participavam das celebrações religiosas públicas. As procissões eram organizadas para agradecer a Deus pela preservação da vida do Rei. As festas políticas estavam intrinsecamente ligadas às festas religiosas. Ora, tais manifestações ocorriam inevitavelmente no espaço urbano da pequena Natal, e de seu entorno, mesmo se os manuscritos analisados não nos possibilitam localizá-las de modo preciso.

3. A população participava de todas as festas e celebrações públicas, por exemplo,

---

9 Cascudo Luís da Câmara,*História da cidade do Natal*, 2 ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, Brasília, INL, Natal, UFRN, 1980, p. 83.

10 AHU_ACL_CU_018, Cx. 2, D. 109.

11 AHU_ACL_CU_018, Cx. 5, D. 275.

12 Cascudo Luís da Câmara,*Paróquias do Rio Grande do Norte*, Natal: Departamento de imprensa, 1955, pp. 12-13.

13 Teixeira, *op. cit*.

através das irmandades e das procissões estritamente controladas e impostas pela Igreja ou por "El Rey". Eram festas impostas pela Coroa, mas também podiam ser "espontâneas", não controladas diretamente pelo poder estabelecido.

4. Finalmente, o espaço urbano da cidade do Natal, no século XVIII, detinha determinadas características que poderíamos chamar de "barrocas", em sua explícita intenção de reforçar a sacralidade do espaço: as poucas ruas de acesso à cidade de então sempre passavam por alguma igreja; a existência e/ou necessidade de nichos públicos para a adoração dos santos; a igreja como lugar de nascimento, crescimento e morte dos moradores; o simbolismo associado a sua posição em relação aos pontos cardeais ou a quantidade delas para o tamanho da cidade; a influência do aspecto religioso mesmo na definição da localização de edifícios "laicos", não religiosos; o simbolismo do mobiliário urbano, como as cruzes.

Os cinco aspectos elencados estavam diretamente associados ao poder do clero e das irmandades, num plano local, mas também refletiam toda a estrutura político-administrativa do Brasil colonial e dos muitos interesses, às vezes conflituosos, dos seus diversos atores.

2. Do terreiro do aldeamento ao espaço da vila: a participação dos jesuítas na construção de espacialidades e comportamentos sociais na vila de Abrantes

Enquanto os religiosos que atuaram em Natal, no século XVIII faziam parte do clero secular, os que atuaram no aldeamento do Espírito Santo[14], depois vila de Abrantes, eram missionários jesuítas.Os jesuítas estiveram envolvidos com a história da cidade do Natal desde sua fundação, mas a sua ação na cidade é mais ou menos esporádica, ao passo que nas missões, inclusive do Rio Grande do Norte, ela era mais efetiva[15]. A ação prévia desses missionários contribuiu sobremodo para a construção de espacialidades e comportamentos sociais de caráter religioso no aldeamentoe que permaneceu quando ela se tornou vila, a partir de 1758. Assim, indicamos a fase anterior à da criação da vila, como explicação para a compreensão das práticas sociais no espaço desta última.

Desde a sua chegada à Bahia, os jesuítas, de imediato, saíram em diversas direções no intuito de, - como era a finalidade da Santa Sé de Roma e das ordens reais -, converter os gentios, trazendo-os ao seio da Igreja, dentro do programa discutido pelo Concílio de Trento e do plano de expansão lusa. Para tanto, foram arregimentando índios em diversas localidades e colocando-os num novo espaço do território da nova conquista.

14 Chama-se aldeamento por se tratar de aglomeração de índios de origens diversas, feita pelos religiosos, diferenciadas das aldeias originais.

15 Ver, a esse respeito, Teixeira, *op. cit*.

Os primeiros jesuítas, vindos com o fundador da capital do Brasil, receberam um grande terreno fora dos muros da Cidade do Salvador, a que deram o nome de "Terreiro do Mosteiro" ou Terreiro de Jesus. Originalmente, o local se resumia a uma pequena colina, vizinha da aldeia do Calvário[16]. Em 1575, se registrava que o Colégio da Bahia

> "tem uns chãos defronte de todo o edifício, da parte da cidade, que servem para terreiro do mesmo Colégio, e para afastá-lo agora do edifício novo um pouco para fora que lhe é necessário, conforme a traça; e, defronte das escolas, tem um pedaço de chão para terreiro daquela parte"[17].

O topo dessa colina foi nivelado, dando espaço a uma planície de largas dimensões em frente à igreja e colégio dos religiosos.

No terreiro eram realizadas atividades religiosas, cívicas, culturais, festivas, esportivas e militares. Ali tinham lugar as paradas militares, as procissões, os teatros e jogos. Desde o princípio, os jesuítas perceberam que, tanto os órfãos, que lhes foram enviados, quanto os índios eram bem-dotados como estudantes, mas por ser a "terra relaxada, remissa e melancólica, tudo se vai em festas, cantar e folgar", conforme o testemunho de Anchieta[18]. Os padres passaram, em alguns casos, a criá-los, ensinar a ler, escrever, cantar e tanger, "coisa que eles muito estimam"[19].

Os jesuítas aproveitaram esse fascínio pela música para atrair os meninos índios para as aulas de religião, oferecendo aulas de canto e uso de instrumentos musicais europeus. Os primeiros jesuítas tiveram dificuldades de comunicação, mas logo começaram a ensinar cantos na língua indígena e o padre Francisco Pires falava, inclusive, do uso desses instrumentos nas suas investidas pelo sertão. A música promoveu o entrosamento dos órfãos com os índios e, na falta de instrumentos, adaptavam-se ao som dos instrumentos indígenas para cantar. O mesmo padre Pires falava sobre a atração dos índios mais jovens pelos folguedos populares portugueses de origem rural, a exemplo das folias já conhecidas desde o descobrimento do Brasil[20].

Portanto, o terreiro foi palco da prática da administração dos índios, local de sociabilidade, de premiação, de festa e mesmo de castigo. Era o lugar onde o padre superior exercia seu poder espiritual e temporal, palco de "limitada vida social", reduzida a casamentos e batizados. Era local de convergência de transeuntes e lugar de reunião de qualquer tipo, como divulgação de bandos, editais.

---

16 Leite Serafim, *História da Companhia de Jesus no Brasil, século XVI, o estabelecimento*, Lisboa, Portugalia, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1938, t. 1, p. 21.

17 Leite, *op. cit*, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Itatiaia, 2000, t. 1, p. 151.

18 CARTAS, informações, fragmentos históricos e sermões do Padre Joseph de Anchieta, S..J., 1554-1594, In: CARTAS JESUÍTICAS, Rio de Janeiro: Academia Brasileira, v. 3, 1931, p. 415.

19 Leite, *op. cit*., 2000, t. 1, p. 90.

20 Tinhorão, José Ramos, *As festas no Brasil colonial*, São Paulo: Edições 34, 2000, p. 26, 28, 31,33.

Em geral, os aldeamentos eram agrupamentos heterogêneos, formados por índios de várias etnias, em geral "os descidos do sertão", produto de entradas de apresamento ou doações. O seu número podia variar em função dos trabalhos que realizavam fora, dos diversos tipos de administração que tiveram, entre os séculos XVI e XVIII, matanças e epidemias. No aldeamento, a grande característica foi a sobrevivência dos traços culturais dos indígenas, em especial a vida material, porque os jesuítas permitiam que os índios vivessem a seu gosto.

Por outro lado, o fato dos indígenas trabalharem suas roças longe dos aldeamentos, fazia com que eles se instalassem em sítios separados, num raio de cerca de três léguas, ou mais. Jamais plantavam no interior dos aldeamentos. Só voltavam a eles nos domingos e dias santos para ouvir missa[21]. Essas roças teriam sido a origem de verdadeiros povoados rurais, em volta dos aldeamentos, onde se misturavam índios e moradores brancos, posseiros ou foreiros. Os leigos também formavam núcleos de índios administrados que tinham a mesma estrutura das "encomiendas" castelhanas, forma de camuflar a escravidão.

Os portugueses, praticamente, só se apossaram do território do Brasil, a partir do Tratado de Madrid, quando, Espanha e Portugal utilizaram o principio do *ut possedetis*. Foi quando o território do Brasil se alargou para Chacos e Chiquitos, a Oeste. Foi no reinado de D. José I, que houve uma profunda mudança na estrutura político-administrativa lusa. Promoveu-se um grande programa de repovoamento e reurbanização das capitanias do Brasil e de todas as conquistas lusas. Nesse processo, foi ordenado que os aldeamentos fossem transformados em vilas, dependendo do número de moradores. Os jesuítas se opuseram a esse processo, até que foram expulsos pelo Marquês de Pombal, Ministro Plenipotenciário dos Negócios Ultramarinos, que contou com seu irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, na região Norte do Brasil.

Expulsos os jesuítas, promoveram-se ações no sentido de transformar os antigos aldeamentos indígenas em vilas, pelo menos aqueles que possuíam um número significativo de habitantes[22]. Aplicou-se o "Directorio que se deve observar nas povoaçoens dos índios do Pará, e Maranhão enquanto Sua Magestade não mandar o contrário, de 1758"[23]que, na prática, trazia os planos urbanísticos ortogonais e modelos e medidas de casas unifamiliares recomendadas para os índios, bem como instruções para sua civilização. O Diretório foi nitidamente baseado na obra de Juan de Solórzano Pereyra[24], conhecida como Política indiana, usando, inclusive o mesmo vocabulário do ilustre jurista que foi Ouvidor das Audiências de Lima, Peru, por 18 anos.

Não só nisso houve influência da América espanhola, melhor dizendo, castelhana. Nas dúvidas

---

21 BOLETIM do Departamento de Arquivo do Estado de São Paulo, 1923, São Paulo, v. 1, 1942 p. 53.

22 Os lugares com menor número de habitantes foram transformados em freguesia que, embora fosse uma subdivisão eclesiástica, serviu, também, para o controle do governo civil, embora o personagem de autoridade destacada fosse o padre.

23 Almeida Rita Heloísa de,*O Diretório dos Índios, um projeto de "civilização" no Brasil do século XVIII*,Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1997, Apêndice.

24 Solórzano Pereyra Juan, *Política indiana*, Madrid, Biblioteca Castro, 1996, 3t.

se recorria aos seus exemplos. Pelo fato do território do Brasil ser muito extenso, não houve possibilidade das autoridades visitarem e descreverem pessoalmente o estágio de civilização, número de habitantes, aspectos geoclimáticos, etc. das povoações. Para isso, com a formação de um Conselho Ultramarino e da Mesa de Consciência e Ordens na Bahia, resolveu-se utilizar o aldeamento mais próximo da capital da Bahia, a aldeia do Espírito Santo, e transformá-la como primeira vila de Nova Abrantes, e nela se experimentou utilizar as "doutrinas de Solórzano", para urbanizar e povoar o território do Brasil.

A Vila Nova de Abrantes (Fig. 3) é o tipo de planta jesuítica que foi reaproveitada com a elevação da aldeia do Espírito Santo à vila, em 1758[25].

Do exposto, e comparando as duas localidades em apreço, a cidade do Natal e a vila de Abrantes, podemos concluir que:

1. A aldeia e depois vila de Abrantes, como a cidade do Natal, tambémpode ser compreendida ou "lida" como um espaço sagrado por natureza, quanto aos usos do espaço. No caso da vila de Abrantes, os índios já vinham em processo de cristianização desde Tomé de Souza, em meados do século XVI.

2. No terreiro da aldeia, que depois tornou-se vila, também se identificou como nos espaços urbanos de Natal, a frequência de manifestações religiosas, e das quais também participavam autoridades do Senado da Câmaranas celebrações religiosas públicas; a realização de procissões" del Rey" e festas de recepção de autoridades que estavam intrinsecamente ligadas às festas religiosas, especialmente depois que o assentamento se tornou vila.

3. Não havia irmandades nos aldeamentos e vilas de índios, diferentemente de Natal. Contudo, como na referida cidade, os moradores da vila de Abrantes eram obrigados a participar de festas públicas impostas pela Igreja ou pela Câmara.

4. Como Natal, a vila de Abrantes também detinha características "barrocas", do modelo tridentino, em sua explícita intenção de reforçar a sacralidade do espaço urbano, com o desenho jesuítico ou ortogonal pombalino. Nisso o aldeamento, depois vila, não diferia de tantas outras no Brasil colonial. O espaço dessas localidades, em especial o seu terreiro, era conscientemente pensado como um espaço cristão, já incluindo os índios convertidos ou em processo de conversão.

25 As vilas novas receberam desenho obedecendo traçado ortogonal.

5. Portanto, a localização da igreja, as casas cercando o terreiro, o acesso a esse espaço centrale outros elementos, todos apontavam para o caráter barroco do novo espaço urbano do aldeamento, depois vila. Mesmo que em sua forma ele pudesse ser diferente da praça central da cidade do Natal, os objetivos eram os mesmos.

Assim, em que pese as muitas diferenças mencionadas no início deste trabalho, ainda assim é possível verificar algumas semelhanças na construção de espacialidades e comportamentos sociais entre a cidade do Natal e a vila de Abrantes.

O DESENHO URBANO OITOCENTISTA NO NORDESTE DO BRASIL. MAPEANDO OCORRÊNCIAS NO CEARÁ E PARAÍBA.

CLOVIS RAMIRO JUCÁ NETO / MARIA BERTHILDE MOURA FILHA / MARGARIDA ANDRADE / MARIA SIMONE MORAIS SOARES / HERBERT ROCHA

Universidade Federal do Ceará / Universidade Federal da Paraíba / Universidade Federal do Ceará / Universidade Federal da Bahia (Doutoranda) / Universidade Federal do Ceará (Mestrando) - Brasil

clovisj@uol.com.br / berthilde_ufpb@yahoo.com.br / margaridajuliaf@gamil.com / msimonems@gmail.com / herbert@herbertrocha.com.br

RESUMEN: Esta comunicação aponta as permanências e rupturas, no século XIX, das características da morfologia setecentista dos núcleos de povoamento do Nordeste brasileiro. O objeto de análise está constituído pelas vilas de Monte-mor o Novo d'América (atual Baturité), Vila Real de Sobral (1773), vila de Santa Cruz do Aracati (1748) e a cidade Fortaleza, no Ceará; Vila de Pombal (1772), Vila de Sousa (1800) e a cidade de João Pessoa na Paraíba. Analisaremos a cartografia histórica assim como fontes escritas. Valemo-nos também de uma busca das "rugosidades", ou seja, permanência do traçado antigo no atual. Questionamos em que medida ocorreram, ou não, mudanças significativas no desenho implantado durante o século XVIII pelo Estado Português, em função das transformações políticas, econômicas e culturais decorrentes da reorganização do território na realidade oitocentista. As pesquisas vêm indicando possibilidades múltiplas: as alterações do desenho pressupõem uma direta relação com o reordenamento do território, evidenciando a inserção de cada núcleo na lógica da urbanização imperial; da presença do Estado português advinha um sentido de regularidade do desenho das vilas criadas durante o século XVIII, enquanto a sua ausência no século XIX aponta para um risco onde as diretrizes lusitanas ou se perpetuaram ou foram alteradas nas áreas de crescimento dos núcleos analisados; as vilas criadas durante o século XIX mantém uma morfologia herdada do setecentos, por não haver determinações ou modelos que viabilizassem outra forma de organização espacial. Lembramos ser necessário observar a substituição das orientações presentes nas Cartas Régias e Autos de Fundação do período colonial pelas orientações de Posturas do Império, como um dos condicionantes das possíveis transformações. Portanto, o objetivo desta comunicação é expandir para a realidade do século XIX as inquietações levantadas durante o estudo da forma das vilas e cidades nordestinas setecentistas.

PALABRAS CLAVE: Brasil, Paraíba, Ceará, Desenho Urbano, Século XIX

1 - Entre os desenhos urbanos de vilas e cidades oitocentistas da Paraíba e do Ceará

Muito já foi discutido sobre a regularidade, irregularidade e regulamentação dos traçados setecentistas, buscando entender como e porque a cada tempo e lugar tais traçados assumiam uma ou outra forma. Neste momento, nos interessa ampliar a discussão estendendo o recorte temporal para o século XIX. A carência de estudos sistemáticos sobre o desenho urbano oitocentista no Brasil justifica a ação.

Tomamos como ponto de partida o argumento de Azevedo (1998) referente a estudo sobre o Brasil colonial. Para o arquiteto e professor da UFBA, "o surgimento de vilas e cidades de traçado regular está associado, fundamentalmente, a razões sociopolíticas"; que "sem uma decisão sustentada por um forte poder político, não se fundam, nem progridem, cidades criadas artificialmente". Acrescenta que "o traçado geométrico não é só a expressão desta decisão férrea, como um requisito de racionalidade indispensável à economia, controle e êxito do empreendimento". A proposição nos serve de âncora para o ensaio que desenvolvemos aqui. Levantamos a hipótese que as "razões sociopolíticas" atreladas as questões econômicas continuaram, em grande parte, definindo as permanências e rupturas da racionalidade do traçado dos núcloes brasileiros no século XIX.

Quanto à escolha do objeto de análise cabe observar a pertinência do estudo conjunto. **João Pessoa** e **Fortaleza** foram sedes administrativas do poder executivo português e imperial no território paraibano e cearense. **Pombal** e **Sousa** na Paraíba, **Sobral** e **Aracati** no Ceará foram criadas ao longo de antigas estradas das boiadas no setecentos, significativas para implantação de uma ainda incipiente rede urbana no sertão do Nordeste. **Baturité** foi a unica vila "pombalina" entre a Paraíba e o Ceará cujas as diretrizes urbanísticas foram rigorosamente implantadas pelos portugueses.

A tempo é lançado o desafio. Considerando as temporalidades múltiplas e diversas dos núcleos, analisaremos o desenho oitocentista. Em que medida ocorreram, ou não, mudanças no desenho implantado durante o século XVIII pelo Estado Português, em função das transformações políticas, econômicas e culturais decorrentes da reorganização do território na realidade oitocentista. É possível identificar permanências e ou rupturas, no século XIX, das carcaterísticas da morfologia setecentista? Se existentes, estas mudanças apontam para um padrão urbanístico no século XIX? O intuito é abrir caminhos para reflexão apoiados em análise comparativa, imerso na trama da história de cada caso, atento às aproximações e distâncias temporais e espaciais. O sentido é perscrutar sínteses para o estudo da urbanística oitocentista no Brasil, em especial no Nordeste. De imediato anunciamos que muito precisa ser feito.

2 - Duas sedes políticas-administrativas no Nordeste do Brasil: João Pessoa e Fortaleza.

A heterogeneidade do espaço brasileiro implicou em ações diferenciadas e materializações diversas caracterizando o projeto português de colonização e urbanização. Na imensidão do território, o desenho das vilas e cidades criadas revelaram "equações entre os planos gerais

e as especificidades políticas, econômicas e culturais-ideológicas dos mais diversos locais no Brasil". Expressões materiais de múltiplos interesses quando "alianças foram forjadas, criadas e rompidas" pelos agentes envolvidos na ação colonizadora (JUCÁ NETO e MOURA FILHA, 2012).

João Pessoa (Paraíba) e **Fortaleza** (Ceará), uma cidade criada em 1585 e um povoado elevado à condição de vila em 1713, duas sedes político administrativas da distante Coroa no litoral do Nordeste do Brasl. Fortaleza só fora elevada à condição de cidade em 1823. No jogo de escala da ocupação territorial brasileira, ambos os núcleos tiveram importâncias, temporais e espaciais, geo-políticas diferenciadas. As diferenças implicaram em ações diversas, resultando desenhos variados a despeito das preocupações ordenadoras do espaço urbano na colonia, próprias da urbanística portuguesa.

A cidade **Filipéia** (depois denominada Parahyba e hoje João Pessoa) criada com o objetivo de dar suporte ao processo de ocupação e colonização do litoral norte do Brasil teve um traçado urbano regular e ordenado pela ação da câmara nos primórdios de sua instalação (MOURA FILHA, 2010).

Filipéia fora implantada em uma planície elevada, junto ao Rio Sanhauá. A presença do rio e a morfologia do sítio condicionaram sua forma reproduzindo duas características próprias da tradição portuguesa: a defesa da cidade implantada em posição elevada e a definição de dois setores segmentados pela topografia; a cidade alta e baixa. A cidade alta recebeu grande destaque na cartografia produzida durante o governo holandês na Paraíba, ressaltando a ortogonalidade das ruas em contraposição às áreas em seu entorno, incluindo o Varadouro, ou cidade baixa, onde se percebe a inexistência do padrão nas dimensões dos lotes, nem um traçado que indique regulamentação.

As guerras que caracterizaram o período do domínio holandês (1634-1654) geraram a "desconstrução" do que havia sido edificado no século XVI. A reconstrução foi difícil, pois a Capitania perdera a função estratégica que havia justificado sua fundação no contexto de ocupação do litoral e, no geral, o Nordeste enfrentava as cicatrizes deixadas pela guerra e a retração da sua principal economia devido à queda do preço do açúcar e a concorrência crescente no mercado internacional (MELLO, 1998, p. 15).

A Cidade da Parahyba foi reconstruída ou construída a partir da segunda metade do século XVII, apresentando como traçado, caminhos sem ordenamento prévio, que atendia o cotidiano de sua população em seus trajetos entre pontos específicos do espaço urbano. A cartografia do Capitão Manuel Francisco Grangeiro, em 1692, sugere a ausência de planejamento, revelando o traçado definido em seus percursos diários.

Também a documentação do século XVIII evidencia que o traçado fora definido a partir de caminhos aleatórios que atendiam a necessidade cotidiana de deslocamento da população. Sendo assim, não obedeciam a qualquer princípio de regularidade, havendo uma total ruptura com os princípios que haviam norteado a malha urbana inicial da cidade no século XVI. Lembramos que

desde 1756 a Capitania havia sido anexada à Pernambuco por decisão da política pombalina. Tal medida deixou a Paraíba a mercê das decisões impostas pelos governadores pernambucanos, retardando ainda mais o seu desenvolvimento e, em decorrência, os melhoramentos urbanos eram raros.

Em meados do século XIX, na esteira do processo de modernização oitocentista das cidades brasileiras, o presidente da província Henrique de Beaurepaire Rohan, registrou em seus pronunciamentos a preocupação com a desordem do traçado e espaços públicos de João Pessoa. Foram contratados os engenheiros alemães Garfos Bless e Daniel Poleman, para a realização de 'planos' de embelezamento, e o engenheiro paraibano Francisco Soares da Silva Retumba para implementação de obras públicas no perímetro edificado da cidade. Rohan ordenou o levantamento de uma planta que servisse de base para os referidos planos e obras, realizada pelo 1° tenente de engenheiros Alfredo de Barros Vasconcelos (SARMENTO, 2000). Através de tal cartografia constata-se que a planificação da cidade havia ficado restrita àquele primeiro agrupamento de ruas da cidade alta dos séculos XVI e XVII (Figura 3). E não havendo obras significativas em João Pessoa na segunda metade dos oitocentos, somente no século XX virão as medidas de ordenamento, as obras de infra estrutura urbana e os códigos de regulamentação, todos já direcionados por princípios do sanitarismo e modernização urbana, próprios daquele momento.

Voltemos a atenção para a cidade de Fortaleza.

O Ceará conheceu colonização tardia. A presença lusitana no século XVII "reduzia-se a um precário forte"no litoral. A "Capitania sempre foi vista com total desinteresse"; assevera Castro (1999). De um lado, "porque suas praias arenosas pareciam denunciar forte empecilho à exploração econômica, particularmente a agro-industria do açúcar". De outro, "porque a costa, na parte que se estende entre o norte cearense e o trecho dunoso do litoral do Maranhão, ficava sujeita a um regime de correntes e ventos pouco propícios às viagens marítimas à vela". Daí, porque foram estabelecidas rotas diretas de São Luís e de Belém a Lisboa. "O Ceará, situado em ponto ambíguio, pertenceu inicialmente ao Estado do Grão-Pará e Maranhão, passando a integrar o Estado do Brasil depois de expulsos os holandeses". De acordo com Castro (1977) "nenhuma das soluções urbanísticas holandesas [...] desenvolvidas a partir do século XVII poderia ser aplicada no areal do sítio fortalezense".

No século XVIII, a pouca importância geopolítica do território persistiu no movimento expansionista em direção à América Espanhola em decorrência da baixa produtividade e pouca rentabilidade da pecuária – economia que atribuiu sentido e conteúdo à Capitania - pelo fato do Ceará não sofrer invasão estrangeira desde a expulsão dos holandeses e ser mais fácil alcançar as regiões de fronteiras com a América Espanhola indo de navio diretamente de Lisboa para São Luis e Belém, do que via Pernambuco ou por terra (JUCÁ NETO, 2012).

A vila de Fortaleza fora implantada no primeiro quartel do setecentos, em uma pequena enseada

do litoral, a meio caminho da estrada "velha" que ligava o Rio Grande do Norte ao Maranhão, no alto de uma duna, as margens do riacho Pajeú, sem qualquer regularidade em seu traçado. Por todo o século XVIII o povoado encontrou-se ao largo dos caminhos da pecuária (JUCÁ NETO, 2012). Por sua localização não estratégica nas estradas setecentistas das boiadas, alcança o século XIX sem qualquer investimento de técnica e capital por parte da Coroa visando um ordenamento de seu espaço. A vila não passava de uma aglomerado de casas, à sombra de uma paliçada de madeira; a fortificação de Nossa Senhora da Assumpção.

O declínio da atividade criatória no Ceará em decorrência da seca de 1790, sua separação da Capitania de Pernambuco a qual era anexa em 1799, o desenvolvimento ainda que incipiente da cotonicultura no alvorecer do século XIX, a abertura dos portos no Brasil, o crescimento da atividade comercial no núcleo em torno de sua zona portuária, a retirada do algodão americano do mercado internacional abastecendo as indústrias inglesas em decorrência da guerra de independência e o correspondente início do processo de hegemonia de Fortaleza no território cearense resultaram no reordenamento de seu espaço urbano. Neste contexto, a câmara municipal do pequeno povoado iniciou um debate visando a organização de seu crescimento material, requerendo os primeiros sinais de regularidade em seu traçado. O Engenheiro José da Silva Paulet fora encarregado de desenhar a vila apresentando a regularidade debatida (CASTRO, 1994, 2005; JUCÁ NETO, 2012; ANDRADE, 2014).

Na segunda metade do século XIX, os Estados Unidos da América novamente retiram seu algodão das transações internacionais e mais uma vez a produção algodoeira cearense passou a abastecer de maneira sistemática as indústrias inglesas. Inúmeras firmas estrangeiras, casas comercias são implantadas na Capital cearense. Fortaleza acompanha o processo de modernização das cidades brasileiras no século XIX, instaurando um amplo debate sobre salubridade pública, fluidez de seu espaço e em menor medida, sobre uma nova estética urbana. Com maior concentração de renda e populacional fez-se necessário ao Estado a ampliação de sua área. O engenheiro pernambucano Adolpho Herbster propôs e implantou um desenho em retícula abstrata, desconsiderando os antigos caminhos que levavam à cidade, como expansão urbana. (CASTRO, 1994; ANDRADE, 2014).

3 - Vilas do sertão: Pombal e Souza (Paraíba), Aracati e Sobral (Ceará)

As **Vilas de Pombal** e **Souza** na Paraíba, **Sobral** e **Aracati** no Ceará foram criadas no século XVIII em pontos estratégicos nos caminhos das boiadas no sertão do Nordeste. As três primeiras no cruzamento de estradas. O Aracati na foz do rio Jaguaribe, principal estrada cearense do século XVIII.

A **Vila de Pombal** tem sua origem atrelada à fundação do Arraial de Piranhas, em fins do século XVII, às margens do rio Piancó, afluente do rio Piranhas, no cruzamento de antigos caminhos das boiadas: as Estradas de Piancó, Patos e Catolé. Poucos anos depois, o arraial tornou-se um aldeamento missionário. A área construída do núcleo restringia-se à praça, onde se encontrava a

igreja de Nossa Senhora do Bom Sucesso (1721), no entroncamento das estradas dos boiadeiros. As primeiras alterações no desenho urbano principiaram com a criação da vila em 1766, instalada em 1772. O ato fundacional implicou o início de um ordenamento regular do seu espaço urbano. O processo foi lento e seus reflexos só vieram a ocorrer no século XIX, com a expansão da vila tendendo a uma regularidade de implantação, seguindo os antigos caminhos coloniais.

A **Vila de Sousa** tem sua origem na antiga povoação do Jardim do Rio do Peixe, situada à sombra da antiga Capela de Nossa Senhora dos Remédios, cujo patrimônio fora doado à Igreja em 1740 pela família Dias D'Ávila. (SARMENTO, 2007, p.81). O largo da Capela servia de entroncamento do principal caminho do Sertão, a estrada da boiada que ligava a povoação com a vila de Pombal (leste) e para o Ceará (oeste). As transformações iniciais em sua forma urbana ocorreram no século XIX, após a elevação da povoação à categoria de Vila de Sousa, 1800. A área do largo foi marcada pela construção da nova Matriz (1843 – 1868) e pelo alinhamento de novas edificações em seu perímetro. A expansão da vila se deu, basicamente, acompanhando os antigos caminhos que levavam ao entroncamento (GADELHA, 1986, p.45).

A **Vila de Pombal** tampouco a **Vila de Souza** não tiveram seus papeis alterados na rede urbana paraibana até a metade do século XIX. Ambas persistiram como locais de passagem de mercadorias através das antigas estradas setecentistas. A inexistência de mudanças significativas nas atividades econômicas das vilas justifica a ausência de razões sociais e políticas para investimentos de técnica e capital no desenho de suas expansões urbanas.

A criação da **Vila de Sobral** está atrelada à atividade da pecuária e à fixação de um curato na Povoação da Caiçara, na primeira metade do século XVIII. O núcleo encontrava-se no Rio Acaraú, no cruzamento de caminhos que cortavam um ramal da Estada Nova das Boiadas conhecida como Estrada da Caiçara, ponto de reunião do gado, que se charqueava na foz do Acaraú e depois seguia em mantas para os mercados da Paraíba e Pernambuco, pela Estrada Geral das Boiadas que vinha do Piauí.

A Vila de Sobral foi instalada no lugar da Caiçara em 1773. O sítio era composto pela Fazenda de gado Macaco, uma gangorra para pesar gado – lugar de trabalho dos escravos urbanos - e seu curral, dois patrimônios da Igreja, sendo um da Matriz do Curato de N. S. da Conceição e outro do Rosário dos Pretinhos. Estes elementos estruturantes da povoação estavam entremeados pelo casario disperso e irregular. Do Rosário partiam duas ruas em direção ao rio: a mais antiga ligava o entorno dos pretos à gangorra e a mais nova seguia em demanda da Matriz, ambas interceptando a Estrada da Caiçara, formando um triângulo de cujos lados desenvolveram-se duas malhas com certa regularidade e tendência ortogonal no século XIX, organizadas a partir de praças (ROCHA, 2003).

Com a elevação de Sobral à categoria de Cidade, em 1841, intensificaram-se as discussões sobre problemas urbanos como salubridade, fluidez, alinhamento das vias e ausência de um patrimônio público. A cidade se constituiu como um grande empório de comercial na região, lastreado pela comercialização do couro, condicionando o seu crescimento. Verifica-se uma expansão urbana mais adensada a barlavento do núcleo original, mais salubre, onde residiam os

principais chefes políticos locais e latifundiários ligados à pecuária e ao abastecimento comercial da região. A nova burguesia comercial ligada ao setor algodoeiro irá ocupar o lado oeste no final do século XIX, após a instalação da via Férrea.

A região do Aracati produzia carne seca e couro no século XVIII. O porto da vila era estratégico no território para comercialização dos produtos oriundos da pecuária com Recife, Salvador e o Rio de Janeiro. Durante a implantação da **Vila de Santa Cruz do Aracati,** na segunda metade do século XVIII, as diretrizes urbanísticas portuguesas se adaptaram aos condicionantes locais (JUCÁ NETO, 2012). Embora o desenho não tenha seguido com rigor as determinações propostas, certa regularidade do traçado se fez perceptível com a presença de uma longa rua alinhada e retilínea. As plantas do engenheiro José da Silva Paulet (1813) (figura 09) e do cap. Eng. J. Bloem (1825) (figura 10) desenham a cidade como uma rua extensa e larga. Francisco Freire Alemão em 1860 observou que além da extensa rua, um casario disperso, fora do alinhamento original compunha o desenho da cidade.

A cidade do Aracati foi criada em 1842. Seguindo o movimento oitocentista de expansão da agricultura no Brasil, e em especial o do Ceará, o Aracati exportou o algodão e cera de carnaúba, além dos derivados da atividade pecuarista, abastecendo as indústrias têxteis européias. De acordo com Oliveira (2009), a historiografia cearense evidenciou uma crise econômica no Aracati a partir da segunda metade da década de sessenta. Entre as causas podemos elencar o início da hegemonia da cidade de Fortaleza sobre o território cearense (LEMENHE, 1991), a construção da estrada de ferro de Baturité em 1872 "que interligava diretamente os centros produtores com os portos de Fortaleza (OLIVEIRA, 2009) e a substituição da alfândega do Aracati por uma Mesa de rendas em 1851 (OLIVEIRA, 2009). Mesmo com o declínio da importância geopolítica oitocentista do Aracati no território, as preocupações relativas ao alinhamento de seu traçado urbano persistiram nas discussões da câmara municipal da vila.

Durante o século XIX, a crescente hegemonia de Fortaleza e a relativa importância do Aracati sobre o território cearense ocasionou uma reduzida atenção do Estado sobre o desenho da vila implicando em sua expansão sem o ordenamento setecentista. A despeito das determinações das posturas municipais do Aracati que alertaram para o alinhamento do traçado urbano, a cidade alcança o final do século XIX com um crescimento desordenado. A análise da Planta da Cidade de Aracaty desenhada por José Joaquim d'Oliveira em 1885- 1886 (Figura 11) evidencia certa regularidade do traçado unicamente nas duas longas ruas paralelas ao rio Jaguaribe – herança do desenho português. Em seu entorno imediato, do lado oposto do rio, o núcleo crescia de maneira aleatória.

4 - A expansão oitocentista de uma vila pombalina no sertão do Ceará.

A Vila Real de Monte-Mór o novo da América (atual Baturité) foi instalada em 1764 pelo engenheiro Custódio Francisco de Azevedo. A implantação do núcleo seguiu as prerrogativas urbanísticas portuguesas. Uma praça de 80 braças de comprimento e 45 braças de largura (176 X

99m). De cada canto da praça saia ruas retas e ortogonais (CASTRO, 1999).

No fim do século XVIII, os índios aldeados começaram a abandonar o núcleo, em decorrência da grande seca entre 1790 e 1794 ou porque não se adaptaram à vida urbana. Os lotes ou habitações da vila, incialmente doados aos índios, foram gradativamente transferidos a novos donos atraídos pelas mudanças nas condições sociais da região. O aumento demográfico decorreu da introdução do café na serra de Baturité no primeiro quartel do XIX e posterior organização da vila em centro de coleta destinada ao abastecimento de Fortaleza (CASTRO, 1999). A primeira ampliação se deu em direção a sudeste, quando a Baturité se desenvolveu como ponto de coleta e distribuição de mercadorías, a maioria oriunda da serra, em meados do século XIX. O acréscimo constituiu um rebatimento dos principios urbanísticos portugueses setecentistas, uma espécie de duplicação traçado antigo. O novo trecho ficou configurado pela "aceitação de um eixo diretor, semelhante ao primitivo, isto é, continuado por larga avenida e ruas paralelas, bem como por travessas cortadas em ângulo reto, além de praças" (CASTRO, 1999).

5 - Forma urbana: um jogo de temporalidades

A análise comparativa da forma urbana do Ceará e da Paraíba no século XIX evidencia diferenças no desenho dos traçados em sintonia com o contexto social, político e econômico dos núcleo. Nas variantes, aproximações permitem algumas sínteses:

1 – São expansões urbanas. Não foram projetadas cidades novas.

- Expansão com abandono por completo do desenho regular quinhentista (João Pessoa) para o retorno a uma regularidade no século XIX.

- Expansão regular do traçado no século XIX a despeito da irregularidade pretérita (Fortaleza e Sobral) ou da regularidade setecentista (Baturité).

- Expansão tendendo à regularidade seguindo antigos caminhos ordenadores do espaço (Pombal e Souza).

2 – Inexistência de um padrão urbanístico, variando entre a permanência dos padrões de racionalidade setecentista ou seu abandono, mesmo que temporariamente.

Embora não tratemos diretamente, os agentes envolvidos nas expansões urbanas são o Estado, a Igreja e comerciantes. Também não podemos desconsiderar a circulação das idéias durante o século XIX. Em Fortaleza, João Pessoa, Aracati e Sobral, médicos higienistas debateram sobre a problemática urbana e engenheiros militares trouxeram consigo heranças dos ensinamentos da urbanística portuguesa e os aprendizados de suas formações técnicas, também assumiram temporariamente funções públicas propondo soluções técnicas para as problemáticas urbanas. Por fim, lembramos que as principais cidades brasileiras, em nosso caso, as demais capitais do Nordeste (ANDRADE, 2012) passaram por transformações em seu espaço apontando para uma regularidade em seus traçados.

Referências

ANDRADE, Margarida Julia. *A Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade*. 1810 – 1933. Tese de Doutorado. FAU/USP. São Paulo. 2012.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de. Urbanismo de traçado regular nos dois primeiros séculos da colonização brasileira – origens. In. *Colectânea de Estudos. Universo Urbanístico Português 1415-1822*. Lisboa, 1998.

CASTRO, José Liberal de. *Fatores de Localização e de Expansão da cidade de Fortaleza*. Imprensa Universitária da UFC. 1977.

CASTRO, José Liberal de. Contribuição de Adolpho Herbster á forma urbana da cidade de Fortaleza. Fortaleza: *Revista do Instituto do Ceará*. ANNO CVIII. 1994.

CASTRO, José Liberal de. Urbanização Pombalina no Ceará: A Vila de Montemor-o-Novo D'América. Fortaleza: *Revista do Instituo do Ceará*. ANNO CXIII. 1999.

CASTRO, José Liberal de. *A Fortaleza de Nossa Senhora da Assumpção da Capitania do Ceará Grande. Pleito de Tombamento*. Fortaleza. IPHAN. 2005. Não publicado.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. *Primórdios da Urbanização no Ceará*. Fortaleza: UFC/BNB. 2012.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro; MOURA FILHA, Maria Berthilde. Diferentes ações, diferentes materializações e o projeto português de colonização do território. IN: JUCÁ NETO, Clovis Ramiro; MOURA FILHA, Maria Berthilde (org.) *Vilas, cidades e territórios: o Brasil do século XVIII*. João Pessoa. UFBA/PPGAU, 2012.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. *De Filipéia à Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil (Séculos XVI – XVII)*. João Pessoa: Superintendência do IPHAN na Paraíba, 2010.

OLIVEIRA, Beatriz Chaves de. *As posturas em Aracati: Aforamentos, Construção e Salubridade nos anos de 1860*. Trabalho Graduação em História da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2009.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado/Fapesp, 2000.

ROCHA, Herbert. *O lado Esquerdo do Rio*. São Paulo: HUCITEC, 2003

SARMENTO, Christiane Finizola. *Sob o signo da modernidade: arquitetura oficial na Parahyba 1910 – 1924.* João Pessoa: UFPB, 2000. Trabalho de conclusão da graduação em Arquitetura e Urbanismo.

SOROCABA: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E CRESCIMENTO URBANO NOS SÉCULOS XVIII E XIX.

THIAGO PEDROSA MATTOS / ANA MARIA REIS DE GÓES MONTEIRO

UNICAMP

thiagohstr@gmail.com / anagoesmonteiro@gmail.com

RESUMEN: Sorocaba foi fundada no século XVII, vinculada ao bandeirantismo, cujo crescimento urbano local foi acanhado à época. Entre os séculos XVIII e XIX, a localidade tinha uma matriz econômica comercial, especialmente acerca da venda de muares, aspecto que estimulou o desenvolvimento de manufaturas e provocou crescimento urbano. No final do século XIX, o advento da ferrovia na cidade promove uma dinamização no setor transporte e na urbe, aliada ao desenvolvimento industrial e respectivas vilas operárias. Nesse sentido, percebeu-se que houve articulações entre o setor produtivo sorocabano e a construção do espaço urbano, com maiores intensidades nas matrizes econômicas comerciais e industriais, respeitando-se as especificidades circunscritas a cada período.

PALABRAS CLAVE: Sorocaba; Crescimento urbano; tropeirismo; ferrovia; industrialização

Introdução

Este trabalho é o resultado de um objetivo específico de um projeto de pesquisa em desenvolvimento[1]. Tem a finalidade de demonstrar o desenvolvimento econômico e urbano de Sorocaba, percorrendo uma trajetória temporal entre particularidades ocorridas entre os séculos XVII e XX, com destaque ao período setecentista e oitocentista. O processo histórico envolvido delineia os momentos de Fundação e primeiras atividades econômicas da época bandeirante. No século XVIII, inicia-se a utilização de muares para comercialização; especificidade que estimulou a produção manufatureira. Essa particularidade estimulou o crescimento urbano e renovação econômica, representada, especialmente, por manufaturas, o adventício ferroviário e a industrialização, típicos de Sorocaba, a partir de meados do século XIX. Os materiais utilizados para este trabalho envolvem revisões bibliográficas – para informações entre os séculos XVII e XIX –, e análises de fontes primárias, de caráter fotográfico, jornalístico, legislações e atas da Câmara, acerca da temporalidade entre os séculos XIX e XX, instrumentalizado por uma metodologia historiográfica analítica e descritiva.

Sorocaba: origem e fundação

Sorocaba; palavra indígena, cujo significado é "[…] Lugar RASGADO ou Rasgão na serra […][2], em referência ao rio ou efeito do mesmo sobre a paisagem; aspectos que permitem, *a priori*, identificar destaque ao nativo e à hidrografia. Essas características são intrínsecas às ações coloniais portuguesas na Capitania de São Vicente, interligadas às ações bandeiristas, e estiveram presentes em Sorocaba. A fundação convencionalmente rememora a data de 15 de Agosto de 1654[3], cujo fundador, da Vila de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, foi o bandeirante Baltazar Fernandes. Nesta época, muitas expedições na Capitania –, especialmente em direção a Mato Grosso – tinham Sorocaba como ponto de partida[4]; os motivos circunscreviam-se à busca do ouro, assim como o apresamento de nativos. Em conformidade com John Monteiro (1994), as evidências mais ricas, acerca de batismos de índios trazidos do sertão para Capitania de São

---

1 Projeto de Pesquisa desenvolvido no curso de Mestrado em Arquitetura, Tecnologia e Cidade da UNICAMP-SP, Brasil. O objetivo da pesquisa é analisar e relacionar as características do desenvolvimento da sociedade industrial em Sorocaba-SP, na dinâmica da modernização do espaço urbano local, entre 1914-1921. Entretanto, este trabalho apresentado – acerca de Sorocaba para os séculos XVIII e XIX –, é um dos objetivos específicos da pesquisa de mestrado. A intenção de estudar períodos mais distantes do objetivo central esteve relacionada com a necessidade de entender quando a cidade de Sorocaba estava industrializada, permitindo-se analisar a respectiva sociedade industrial.

2 Aluísio de Almeida, Sorocaba: 3 séculos de história, Itu: Ottoni Editora, 2002, p. 12.

3 Almeida, op. cit., p. 37.

4 Welber Senteio Smith, Os peixes do Rio Sorocaba: a história de uma bacia hidrográfica, Sorocaba: Editora TCM – Comunicação, 2003, p. 46.

Vicente, na década de 1660, vieram de Sorocaba[5]. Nesse período, entre os séculos XVII e XVIII, o crescimento urbano foi tímido em Sorocaba, assim como o desenvolvimento agrícola, estreito a uma economia de subsistência.

Nos séculos XVIII e XIX, Sorocaba demonstra um crescimento urbano diferenciado do momento antecessor, estimulado pelo desenvolvimento comercial, manufatureiro, ferroviário e industrial, respectivamente.

Sorocaba: tropeirismo (séculos XVIII e XIX)

A atividade comercial desenvolvida em Sorocaba, típica dos séculos XVIII e XIX, foi o tropeirismo, cuja essência vinculou-se à compra e venda de muares, designados para o trabalho de transporte e carregamento da época. Sabe-se que

> O muar, desde 1732, quando se tem o registro da primeira tropa, foi o principal meio de transporte brasileiro até 1897, data da última feira realizada na cidade de Sorocaba. Foram 165 anos de domínio tropeiro, transportando os mais variados tipos de mercadorias, proporcionando o surgimento de vilas e cidades, bem como o desenvolvimento e a integração da unidade nacional.[6]

Lucinda Prestes (1999) percebeu que, desde as primeiras Feiras de Muares, há apresentações típicas de desenvolvimento urbano em Sorocaba, aumentadas no século XIX. A Feira estimulou a produção e comércio de manufaturas, permitindo-se a configuração de um espaço diferenciado ao padrão da Colônia[7].

Com o auxílio do Mapa 1, é possível visualizar a dinâmica de crescimento urbano local entre os séculos XVII e XIX, o que permite extrair informações importantes a esse respeito.

Para a representação cartográfica da composição urbana da Vila de Sorocaba têm-se, no século XVII, 12 (doze) ruas e 2 (dois) largos, correspondentes ao Mosteiro de São Bento e Matriz. No século XVIII, nota-se um aumento de 13 (treze) ruas e 1 (um) largo (Largo das Tropas/do Rosário) e, para o século XIX – até a representação circunscrita a 1839 –, um acréscimo de 7 (sete) ruas e 1 (um) largo (Largo de Santo Antônio/do Mercado).

Esse crescimento, ligado a ação dos tropeiros, é visualizado no Mapa 1. Para o caminho utilizado na virada do século XIX. Percebe-se, entre outros, a entrada vinculada ao ramal primário do Peabiru, perpassando-se a Rua da Penha, Estrada de Santo Antônio (Rua Municipal), Rua do

---

5 John Manuel Monteiro, Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo, São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 160.

6 Rafael Straforini, No caminho das tropas, Sorocaba: TCM, 2001, p. 34.

7 Lucinda Prestes, A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888), São Paulo: ProEditores, 1999, p. 64.

Hospital, Rosário, Largo das Tropas e Ponte, até o Registro de Animais – local de tributação das rezes –, última parada antes da Estrada São Paulo, em continuidade ao Peabiru (sentido oeste-leste). No século XIX, a partir de 1825, a Rua da Penha foi gradativamente substituída pela Rua 7 de Setembro (paralela ao Norte), como alternativa ao Largo das Tropas[8]. Essa especificidade de expansão viária e matriz econômica foi avaliada por Rafael Straforini sob os seguintes pareceres:

> Se, em outras cidades, as principais ruas eram as que estavam próximas da Igreja Matriz, da Câmara e dos serviços, em Sorocaba elas eram comandadas pela ação dos tropeiros. Ter o estabelecimento localizado numa das ruas por onde passavam as tropas podia significar bons lucros no período da feira. Em suma, temos um espaço produzido pelo e para o tropeirismo; um espaço singular, onde o trotar dos burros e mulas significava muito mais que os interesses encontrados no padrão colonial de urbanização.[9]

A ideia de que os tropeiros eram influentes na Vila é correta e, inclusive, acerca da abertura da Rua 7 de Setembro – e outras arruadas em 1825 –, Baddini afirma que a requisição "[…] foi movida pela disputa de interesses entre negociantes da vila, todos envolvidos, direta ou indiretamente, com o trânsito e comércio de animais"[10]. Essa respectiva alteração no trajeto privilegiou as Ruas das Flores e Rosário, as quais tornaram-se os locais preferidos para a moradia das famílias mais abastadas, ou seja, para as famílias de comerciantes e negociantes de tropas, ao menos até meados do século XIX, cujo maior quarteirão do local, identificado pelos estudos da referida autora, circunscrevia as respectivas "[…] ruas da Ponte, da Cadeia, Direita, das Flores e largo das Tropas"[11].

É evidente que a ação dos tropeiros estimulou o desenvolvimento econômico e crescimento urbano. Entretanto, percebe-se que a Igreja também foi responsável pela produção do espaço na Vila de Sorocaba, senão como força indutora da expansão, ao menos circundando-a. Muitos logradouros urbanos do período recebiam o respectivo nome em referência a aspectos visuais da paisagem (natural ou edificada), assim como referências religiosas (templos ou santos). O tropeirismo esteve no centro da dinâmica de crescimento urbano em Sorocaba, entretanto, envolvendo ruas como a da Cadeia e a Direita; esta: levava à Matriz, e, aquela: designou-se nome homônimo à edificação de referência no logradouro para a época. Nesse sentido, reitera-se a ideia de desenvolvimento urbano em Sorocaba, para os séculos XVIII e XIX, incluindo-se ao tropeirismo outros elementos que promoveram a produção do espaço, vinculados aos interesses locais e aos padrões coloniais de urbanização.

---

8 Os dados referidos são respectivos às Plantas de N. 1, referente a Sorocaba em 1820, e N.2, acerca de Sorocaba em 1840, encontrados em Cássia Baddini, Sorocaba no império: comércio de animais e desenvolvimento urbano, São Paulo: Annablume: FAPESP, 2002, p. 101;115; 125.

9 Straforini, op. cit., p. 116.

10 Baddini, op. cit., p. 117.

11 Baddini, op. cit., p. 120-2.

Sorocaba: paisagem e aspectos urbanos oitocentistas

Na perspectiva do desenho de Hércule Florence (1831), percebe-se a existência de pastagens, especialmente próximas ao rio Sorocaba, assim como a ponte, acompanhada do Registro de animais. No plano pictórico, há destaque, ao topo da colina, para a Matriz, cuja torre soerguida alcança olhares distantes, tal qual acompanha-os. No entorno, o artista realçou a farta vegetação, assim como um aglomerado urbano que parece esparramar-se colina abaixo, em direção ao rio.

Os anos 1840 garantiram a Sorocaba um outro *status*. Conforme resgate realizado por Baddini[12], em 5 de Fevereiro de 1842, por Lei Provincial, Sorocaba foi elevada à categoria de cidade. Aspecto que aponta indícios acerca da próspera economia local. Um ano antes, iniciou-se a construção da ponte sobre o Rio Sorocaba, com estruturas muito mais sofisticadas e reforçadas; acontecimento que modificou o aspecto da paisagem urbana[13] e promoveu melhores condições às finalidades de tráfego, na ligação entre o centro e a estrada rumo a São Paulo. A ponte, cujo projeto deveu-se a João Bloem, foi terminada em 1855. Reintegrando-se ao assunto dos melhoramentos, a municipalidade, nos anos 1840, também investiu em iluminação; comprou os primeiros lampiões carburados com azeite de peixe a iluminar Sorocaba em 1845; eram 14 (catorze), e, em 1850, somavam 50 (cinquenta)[14]. Entre os anos de 1839 a 1844, foram inaugurados dois teatros: o de Santa Clara e o São Rafael, respectivamente[15]. O calçamento das ruas seguia a "necessidade pública", o que geralmente era confundido com o interesse de algum proprietário de terras valorizadas. Paras os anos 1850, foram encontrados dados de calçamento para as ruas "[…] do Comércio em 1850 [2ª Paralela a Nordeste da Rua Nova de Santo Antônio – ver Mapa 1], do Hospital em 1854, da Margem em 1855, o Beco da Matriz em 1855 e a de Santa Clara em 1856". De modo a observar Sorocaba no período oitocentista, é sugestiva a Figura 3, da Rua Barão do Rio Branco em 1886[16], então Rua do Comércio em 1850. Percebe-se uma existência considerável de edificações assobradadas, as quais serviam-se às funções de residência (2º pavimento) e comércio (pavimento térreo)[17]. Há destaque para os beirais no telhado, típicos do período em registro.

---

12 Baddini, Op. Cit., p. 144.

13 "A ponte representava a prosperidade econômica e a importância política da cidade como centro de arrecadação de impostos sobre animais e de comércio de tropas da província. Estas eram as principais funções do centro urbano em meados do século, tanto na perspectiva do governo provincial, quanto na dos viajantes estrangeiros e dos próprios moradores". (Baddini, Op. Cit., p. 152).

14 Aluísio de Almeida, História de Sorocaba, 2. ed., Itu: Ottoni Editora, 2012, p. 166-8.

15 O prédio do Teatro São Rafael funcionou até 1927, 1928. Foi reformado em 1933 e, dois anos mais tarde, abrigou a Prefeitura por décadas; em 1999 a Câmara ocupou o local e, atualmente, é cede para a Fundação de Desenvolvimento Cultural de Sorocaba (FunDeC), com especialidades tais quais a música e o teatro. Veja em Otto Wey Netto, Teatros e cinemas de Sorocaba: uma visão histórica, Sorocaba, Fundação Ubaldino do Amaral, 2003, p. 17-8; 35.

16 Baddini, Op. Cit., p. 149.

17 Baddini, Op. Cit., p. 282.

O crescimento urbano a partir dos anos 1840 foi notado, em maior expressividade, para os sentidos sudoeste – região Cerrado, cujo acesso era feito pela Rua da Penha – e Norte, nas proximidades do Córrego Supiriri.

Todos esses elementos permitem perceber o desenvolvimento urbano, infraestrutural e econômico. Entretanto, este, em especial, dinamiza-se a partir dos anos 1840, diversificando a produtividade local, o que promoveu – diante do desdobramento dos processos históricos e sociais que ocorreram no século XIX sorocabano – a industrialização, seguida da diminuição gradativa da economia tropeira.

Das manufaturas

Afastada do centro da Vila, inicia-se, em 1810, um projeto que originou uma fundição de ferro em Sorocaba, a Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema. Essa iniciativa permitiu a circulação de conhecimentos técnicos na região, o que auxiliou na inovação de técnicas e modelos produtivos locais. Essa especificidade foi analisada por Straforini (2001), que a entendeu, acerca do contexto sorocabano, como "[…] o surgimento de uma racionalidade técnica industrial [...][18]". No final dos anos 1840, em 1849, Francisco de Paula e Abreu iniciou a produção de seda; atividade pouco duradoura e promissora, funcionando até 1852. Neste mesmo ano há, ao menos, outras duas ocorrências de destaque: os europeus Wenceslau Raszl e Antônio Rogick criaram uma fábrica de chapéus, que os confeccionou até 1932, e Manoel Lopes de Oliveira, pioneiro na instalação de fusos e teares, utilizando-se, todavia, de trabalho escravo. A iniciativa de Lopes de Oliveira não obteve longevidade, mas a cotonicultura foi aprimorada em Sorocaba, conseguindo bons resultados. O abastecimento inglês de algodão foi comprometido pelos conflitos internos estadunidenses, nos anos 1860, favorecendo-se a concorrência pelo mercado. Nesse sentido, utilizando-se de sementes da espécie herbácea, doadas pela Sociedade Auxiliadora do Rio de Janeiro, Francisco Gonçalves de Oliveira Machado colheu boa safra em 1862. Todo esse contexto foi lucrativo, na análise de Almeida (2012): "Entrava mais dinheiro que por meio das feiras, e estas foram se acabando. Era melhor plantar algodão do que viajar e sofrer por esses mundos"[19].

Essa atividade estimulou não só a economia local, assim como impulsionou inovações no setor transporte. A criação da Estrada de Ferro Sorocabana (E.F.S.), mediante o Decreto 4.729 de 24 de maio de 1871[20] é o melhor exemplo dessa característica, posto que era na demanda de transporte de recursos primários "[…] o fundamental diferencial do advento da Sorocabana frente as outras ferrovias paulistas, o fato de originalmente vir fomentada pela produção e comércio do algodão, e não do café"[21].

---

18 Straforini, Op. Cit., p. 94.

19 Almeida, Op. Cit., p. 209-10.

20 Antônio Francisco Gaspar, Histórico do início, fundação e inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana (1870-1875), Sorocaba: Paratodos, 2003, p. 35.

21 Município Sorocaba-SP, Estação Ferroviária de Sorocaba: levantamento histórico e iconográfico, VEC

Da ferrovia

O adventício ferroviário na cidade de Sorocaba promoveu, ao menos, duas rupturas fundamentais à história urbana regional de fins do século XIX:

a-) a edificação da Estação central, terminada em 1875, foi o primeiro prédio construído em alvenaria na cidade, cuja obra deveu-se ao projeto do arquiteto italiano Cantarino. Acerca da composição – tombada a nível estadual e municipal[22] - assim descreveu Lucinda Prestes (1999):

> De características bastante simples, apenas platibandas, vergas retas e sobrevergas triangulares […] Projetado pelo arquiteto Cantarino, o prédio representa a nova técnica introduzida pelos imigrantes.
>
> Em 1900 as linhas do prédio apresentavam poucas alterações: arredonda-se o frontão da platibanda, desfaz-se a grande cobertura do pátio de entrada e o pavimento térreo recebe tratamento especial.
>
> Com o passar dos anos, a estação torna-se acanhada e, em 1926, foi chamado o mais famoso arquiteto brasileiro da época, Francisco de Paula Ramos de Azevedo, que projetou e começou a construir novo edifício, esse que ainda hoje funciona. Mas não foi Ramos de Azevedo quem o terminou.
>
> A estação só foi concluída em 1938, sob responsabilidade da firma Camargo & Mesquita e colaboração da Casa Francesa na ornamentação da fachada e dos interiores.[23]

b-) o crescimento da cidade esteve diretamente articulado a malha férrea, que dispunha-se ao serviço industrial, e, este, estimulou o surgimento de vilas operárias. A dinâmica do desenvolvimento urbano não mais estava vinculada a ação dos tropeiros, assim como da construção de igrejas; a produção industrial passou a ser indutora do crescimento de Sorocaba. A pesquisa de Andressa Celli (2012) auxiliou a esclarecer essa peculiaridade, pois identificou que

> […] a expansão urbana de Sorocaba esteve intrinsecamente relacionada à localização da estação central de ferro que, próxima ao centro da cidade, direciona o estabelecimento das indústrias e das atividades urbanas ao seu redor[24].

(Projetos e Gestão), 2015, p. 22, Museu Histórico Sorocabano.

22 Município Sorocaba-SP, Decreto Nº. 13. 753, de Março de 2003, Dispõe sobre o tombamento do antigo prédio da estação da FePaSA e dá outras providências.

23 Lucinda Prestes, A Vila Tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750-1888). São Paulo: ProEditores, 1999.

24 Celli, op. cit., p. 90.

Da indústria têxtil

Entre os anos de 1881 a 1913, Sorocaba presenciou a construção de diversas fábricas, industrializou-se[25]. Essa industrialização pertenceu ao setor têxtil; matriz produtiva percebida desde meados do século, acerca das manufaturas e cotonicultura. Foram construídas 6 (seis) grandes fábricas – Nossa Senhora da Ponte, Santa Rosália, Fábrica Votorantim, Santa Maria, São Paulo e Santo Antônio, respectivamente inauguradas em 1882, 1890, 1893, 1896, 1909 e 1913 –, que se diferenciavam da paisagem habitual, mas tornaram-se símbolos e Patrimônios locais[26], especialmente no tocante às altas chaminés.

A fábrica Nossa Senhora da Ponte pode ser observada na Figura 4, em fotografia de Pedro Neves dos Santos (1923). No primeiro plano: a linha férrea da Sorocabana, acompanhada de vegetação. Ao centro está a edificação, com telhados em *sheds*, cuja função era facilitar a incidência de iluminação natural; há destaque, no plano pictórico, para a chaminé, símbolo da produtividade deste período característico.

Esse momento importante do desenvolvimento econômico de Sorocaba esteve acompanhado de ideais progressistas. Um fato categórico a este respeito ocorreu na inauguração dos trabalhos na represa de Itupararanga, em 1905. O sr. Alfredo Maia, então superintendente da Estrada de Ferro Sorocabana, discursou, e, em conformidade com o Jornal *Cruzeiro do Sul*, assim foi o ocorrido: "O sr. dr. Alfredo Maia, respondendo uma saudação feita em nome do povo, disse que á Sorocaba está reservado um futuro prospero e próximo; que Sorocaba, pela importancia de sua industria, será a Manchester brazileira"[27].

A conotação do discurso, ou ao menos da reportagem que o referiu, tinha intenções de promover expectativas promissoras quanto ao futuro industrial da cidade, assim como de aspectos modernizadores, que permitissem trazer à luz outras perspectivas.

Para o início do século XX sorocabano, percebeu-se esforços da municipalidade em promover medidas que modernizassem o espaço da urbe, sob aspectos arquitetônicos e da função urbana. Essas características, às vezes, são sutis, exigindo atenção e observação. De modo a permitir uma pequena amostragem dessas características – dignas de um trabalho específico à questão – escolheram-se dois exemplos.

---

25 Marco Antônio Leite Massari, Arquitetura industrial em Sorocaba: o caso das fábricas têxteis. Dissertação de Mestrado FAU-USP, São Paulo, 2011, p. 65.

26 Relação de Patrimônios tombados pelo CMDP (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico, Turístico e Paisagístico de Sorocaba) indica as Fábricas Nossa Senhora da Ponte e Santo Antônio – Decreto Municipal N.8.561/1993 –, assim como a Santa Rosália – Decreto Municipal N.21.698/2015 – como bens municipais. Secretaria da Cultura de Sorocaba, Tombados atual, Museu Histórico Sorocabano, 2016, s/p.

27 Jornal Cruzeiro do Sul, 11/01/1905, p. 1. Acesso disponível em http://memoria.cruzeirodosul.inf.br/

O primeiro permite perceber a articulação entre as regulamentações urbanísticas e tecnologia. Nas Posturas Municipais de 1906, havia um dispositivo – art. 3º – que exigia, às reedificações e construções, que dispusessem de calhas, assim como de platibandas ou cimalhas. Os referidos condutores de águas pluviais deveriam passar por baixo do calçamento dos passeios. O descumprimento dessas medidas provocaria uma multa de 20$000 réis[28]. Essa especificidade foi aprimorada e, dez anos mais tarde, obrigatória na primeira zona urbana[29], em conformidade com a Lei Municipal N. 128 de 1916[30]. Uma amostra dessa inovação, em especial: a calha, é apresentada na Figura 6, acerca do antigo Mercado Municipal em 1914.

O segundo exemplo está relacionado à característica da função urbana. Foi demonstrado neste trabalho que, entre os séculos XVIII e XIX, a dinâmica urbana tinha no tropeirismo uma força motriz fundamental. No início do século XX, condutores de carros de boi estavam sujeitos a serem considerados como infratores. Em documento despachado pela municipalidade e publicado pelo Jornal *Cruzeiro do Sul*, assim foi informado:

A partir de amanhã, conforme determinou o sr. Capitão Prefeito Municipal, será expressamente prohibida a entrada de carros de bois na cidade, carros que tragam a ensurdecedora cantiga, que os caracteriza... / Aos infratores será applicada a multa de 10$000 e 20$000 nas reincidências

A proibição esteve supostamente articulada à intenção de evitar transtornos entre os carros de boi e as linhas de bonde elétrico, da *São Paulo Electric Company Limited*, subsidiária da canadense *Light and Power* em Sorocaba.

Em obra monográfica comemorativa de 40 (quarenta) anos do bonde elétrico na cidade, assim escreveu Antônio Gaspar (1955), acerca da situação acima relatada: "Pobres carros de bois, tradição que começaria a desaparecer em Sorocaba com a vinda do carro do progresso: os bondes elétricos[31]".

---

28 Município de Sorocaba-SP, *Codificação das Leis da Camara Municipal de Sorocaba,* São Paulo, Duprat & Comp., 1906, p. 19-20.

29 Condicionada pela Lei Municipal N. 119 de 1915, Sorocaba foi dividida em duas zonas urbanas. Tal divisão era estreita à necessidade de cobrança do Imposto de Viação, ao qual taxava acerca de frentes de muros, terrenos cercados e em aberto. Entretanto, a peculiaridade da referida lei é estreita à história do zoneamento no continente americano, especialmente acerca das primeiras edições do respectivo fenômeno urbanístico em terras do "Novo Mundo". Veja em: Município de Sorocaba-SP, *Codificação das Leis da Camara Municipal de Sorocaba (1914-1915),* Sorocaba, Typographia Quinze de Novembro, 1915, p. 126.

30 Município de Sorocaba-SP, *Anais da Câmara (1916-1919),* Livro de Actas de 25 de Outubro de 1916 a 23 de Dezembro de 1919, Livro 443 da Relação de Livros e Documentos do Serviço de Arquivo Geral do Museu Histórico Sorocabano, fl. 9.

31 Antônio Francisco Gaspar, *Os bondes elétricos de Sorocaba: homenagem ao quadragésimo aniversário de sua inauguração (1915-1955)*, Editora Cupolo Ltda, 1955, p. 25.

Considerações finais

Este trabalho, dedicado a demonstrar o desenvolvimento econômico e urbano de Sorocaba, percorreu uma trajetória temporal centralizada entre os séculos XVIII e XIX. Percebeu-se, ao longo da pesquisa realizada, que o crescimento urbano esteve articulado ao desenvolvimento econômico. Em especial, entre os séculos XVIII e XIX, a dinâmica de desenvolvimento de Sorocaba esteve aliada ao tropeirismo, acompanhada da Igreja, que circundou áreas de crescimento. Na virada do século XX, o advento da ferrovia, acompanhado da produção manufatureira e do processo de industrialização estiveram vinculados com a expansão da cidade.

A FORMAÇÃO DA REDE URBANA COMO ESTRATÉGIA DE DEFINIÇÃO DA FRONTEIRA ENTRE AS CAPITANIAS DE MINAS GERAIS E DE SÃO PAULO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XVIII.

IVONE SALGADO / RENATA BAESSO PEREIRA

POSURB, PUC Campinas – SP, Brasil.

salgado.ivone@puc-campinas.edu.br / renata.baesso@puc-campinas.edu.br

RESUMEN: As instituições municipais são instrumentos essenciais na consolidação e defesa dos territórios da Coroa portuguesa no Brasil.No século XVIII, frente às descobertas auríferas e a ocupação do território, a criação de vilas em Minas Gerais configura-se como estratégia de afirmação do poder da Coroa e de organização administrativa. Já narestauração da Capitania de São Paulo (1765), o fortalecimento do poder da Coroa se estruturapor ações militares epela inauguração da produção de açúcar,associada à criação de uma rede de povoados, freguesias e vilas. Os governadores paulistas buscam aprimorar estruturas que garantiriam os fluxos de pessoas e mercadorias no território, bem como consolidar os limites com os domínios da Espanha e com as capitanias confinantes.Contudo, a ocupação das áreas de fronteira entre as capitanias de São Paulo e de Minas Gerais nunca foi consensual entre as autoridades, tanto metropolitanas quanto coloniais. Região de litígio, no século XVIII, o sertão do Rio das Mortes foi marcado por estabelecimentos paulistas, estimulados pelo governo desta capitania, e pelas tentativas de ordenamento das autoridades coloniais mineiras.O trabalho analisaconflitos, práticas e discursos envolvidos no processo de constituição da rede urbanana região de fronteira entre as capitanias de Minas Gerais e São Paulo, no final do século XVIII. Destaca-se o papel dos agentes do poder civil e da normativa fundacionalempregada, determinantes na configuração espacial dos núcleos urbanos em questão.Os estudos de caso elucidamdiferenças regionais em um mesmo contexto e fundamentam-se na documentação primária que representa os instrumentos de controle do território por parte da Coroa: a cartografia, as relações de população e os ofícios das Câmaras e dos Governadores. As ações da Coroa indicam a importância da região no final do século XVIII, destacando-se fluxos comerciais e a produção agropecuária mista voltada para o mercado interno.

PALABRAS CLAVE: Capitania de São Paulo, Capitania de Minas Gerais, rede urbana, elevação de vilas, forma urbana, segunda metade do século XVIII.

1 - A Capitania de São Paulo e Minas do Ouro: formação e desmembramentos

As instituições municipais são instrumentos essenciais na consolidação e defesa dos territórios da Coroa portuguesa no Brasil. No século XVIII, frente às descobertas auríferas e a ocupação do território, a criação de vilas em Minas Gerais configura-se como estratégia de afirmação do poder da Coroa e de organização administrativa.

À época dos primeiros descobertos, no final do século XVII, Portugal ainda não tinha controle sobre a região das minas e a Coroa se preocupava apenas com a cobrança do "quinto". Os descobertos despertaram cobiça e atraíram gente de toda espécie, da colônia e do Reino. Sertão adentro imperavam desmandos e conflitos.

Em 1709, em função das descobertas auríferas, e com o objetivo de controlar efetivamente a região que mais crescia em importância aos olhos metropolitanos, a Coroa reincorporou, por compra, os territórios já bastante dilatados das antigas capitanias de São Vicente e Santo Amaro, criando a nova Capitania de São Paulo e Minas do Ouro[1]. A vila de São Paulo dos Campos de Piratininga, elevada à condição de cidade em 24 de julho de 1711, foi escolhida como sede da nova Capitania.

> Em 1711, a Coroa também iniciou franca política de urbanização na região das minas de Cataguazes, aspirando a assegurar o controle da área mais valiosa da América portuguesa, agrupando indivíduos em povoados consolidados, reduzindo assim as possibilidades de contrabando. Sob o discurso ideológico de que a ereção de vilas era o melhor meio de "civilizar" e "desenvolver os rudes povoados", o programa do governo, num curto período de sete anos, condicionou a criação de oito novas vilas no território das Minas Gerais: Sabará, N. S. do Carmo (Mariana) e Vila Rica, em 1711; São João del Rei, em 1712; Vila do Príncipe (Serro Frio) e Vila Nova da Rainha do Caeté, em 1714; Vila Nova do Infante (Pitangui), em 1715; e São José del Rei (Tiradentes), em 1718.[2]

A partir de 1720, a dificuldade para controlar tão vasto território levou a Coroa a dividir a Capitania de São Paulo e Minas do Ouro. A permanência do Governador em Vila Rica acarretava prejuízos à comarca de São Paulo, mas se justificava pelo enriquecimento do Distrito das Minas. A separação da Capitania de São Paulo se efetivou, em 1720, durante o governo do Conde Assumar, que com a separação, continuou a governar a Capitania de Minas Gerais. Para governar a capitania de São Paulo veio Dom Rodrigo de César de Menezes (1721 e1727)

A divisa entre as duas capitanias seria a mesma fixada entre as comarcas do Rio das Mortes e de São Paulo: a Serra da Mantiqueira. Prevendo os litígios pelos limites das duas circunscrições foi declarado, pela ordem de 20 de abril de 1722, "que a terra que está devoluta entre os dous

---

1 Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, "Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822)",*Anais do Museu Paulista*, vol.17, n.2, São Paulo, 2009, p.268.

2 Bueno**,** *op. cit.,* p.272.

Governos se divida igualmente por distância imaginária lançada pelos rumos evitando as contendas entre os dous Governadores e Ouvidores geraes."[3]

Até 1720, a Coroa tivera o cuidado de não deixar o controle do litoral sob jurisdição da Capitania de São Paulo e Minas do Ouro. O litoral pertencia à donataria de Itanhaém, subordinada ao Rio de Janeiro. Esta precaução visava impedir o extravio do ouro, através dos portos marítimos. Quando feito o desmembramento das capitanias, o litoral ficou sob o controle da Capitania de São Paulo e houve extremo cuidado em fechar a Capitania de Minas Gerais com Registros e proceder o patrulhamento dos caminhos.[4]

Ao longo das quatro primeiras décadas do século XVIII, esse imenso território, cuja administração e jurisdição cabia a São Paulo,foi ampliado com a descoberta de ouro nas regiões de Mato Grosso (1719) e Goiás (1725), onde modestos arraiais de mineração logo foram elevados à condição de vila[5]. Tal processo culminaria,em 1748, com a criação das Capitanias de Goiás e Mato Grosso, no mesmo ano em que São Paulo perde sua autonomia administrativa, ficando subordinada ao do Rio de Janeiro.

A restauração da Capitania de São Paulo, só aconteceria em 1765, motivada por questões geopolíticas. As instruções de governo enviadas pelo Marquês de Pombal e dirigidas A Dom Luis de Sousa Botelho de Mourão, governador da capitania (1765-1775), ordenavam a construção de uma estratégia de consolidação territorial, reafirmando a posse do interior do continente, frente aos espanhóis. A implantação dessa política colonizadora pretendia romper com o quadro de despovoamento do território paulista, e se deu através da inauguração da produção de açúcar voltada para o comércio metropolitano, articulada à produção de subsistência de uma rede de povoados, freguesias e vilas[6].

Os governadores paulistas buscam aprimorar estruturas que garantiriam os fluxos de pessoas e mercadorias no território, bem como consolidar os limites com os domínios da Espanha e com as capitanias confinantes. Contudo, a ocupação das áreas de fronteira entre as capitanias de São Paulo e de Minas Gerais nunca foi consensual entre as autoridades, tanto metropolitanas quanto coloniais.

---

3 Homero Benedicto Ottoni, *Poços de Caldas*. São Paulo: Editora Anhambi, 1960, p.20.

4 Ottoni, *op. cit.,* p.21.

5 Bueno**,** *op. cit.,* p.272

6 Heloísa Liberalli Bellotto,*Autoridade e conflito no Brasil colonial: o Governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1755 – 1775)*,São Paulo: Editora Alameda, 2007.

2 – A abertura dos caminhos e a fundação de núcleos urbanos

A região que corresponde hoje ao suldo estado de Minas Gerais, e que no século XVIII era o território da Comarca do Rio das Mortes, foi rota de penetração dos paulistas para a região dos descobertos. Quatroeram os caminhos utilizados: O Caminho de Fernão Dias, o Caminho de São Paulo, ou Caminho Velho, o Caminho do Anhanguera e o Caminho dos Goianases.Ao longo destes caminhos formaram-se pousos que deram origem a vários núcleos urbanos.

O Caminho de Fernão Dias não era o trajeto mais usado para se chegar de São Paulo às minas, pois seu percurso era penoso. Contudo, ao longo deste, originam-se núcleos urbanos que se destacam nos conflitos em questão. O caminho mais usado pelos paulistas para acessar as minas era o Caminho Velho, que passava pelo vale do Rio Paraíba, onde já havia núcleos urbanos consolidados como Mogi das Cruzes, Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba e Guaratinguetá.[7]

O Caminho do Anhanguera, ou Caminho dos Goiasesfoi aberto, em 1722. Partia de São Paulo e Santana do Parnaíba e dirigia-se para Jundiaí. Daí seguia em direção ao norte, cruzando os rios Atibaia, Jaguari, Mogi e Pardo até cruzar o Rio Grande e chegar às minas de Goiás. A partir da vila de Mogi Mirim, este caminho desenvolvia ramificações para as regiões das minas de Jacuí e Cabo Verde, objeto de alguns dos litígios em questão.

O território ao longo do Caminho dos Goiases, foi objeto de disputa territorial entre mineiros e paulistas a partir do século XVIII. Sertão desconhecido durante o século XVII, que pertencia ao termo de Jundiaí (1651), até então vila "boca de sertão", este território, começou efetivamente a ser ocupado a partir de 1720, com a abertura do caminho. Desmembrando-se de Jundiaí, o termo da nova Vila de Mogi Mirim (1769), foi objeto de disputa territorial entre paulistas e mineiros.

O quarto caminho, relevante para a região em questão, era o dos Guaianases. Segundo Moraes, este era o caminho que mais possuía variações: saindo de São Paulo, passava pelo vale do rio Mogi-Guaçu, e daí desenvolvia variações passando pelos arraiais de Cabo Verde e Jacuí, onde encontrava-se com derivações do Caminho dos Goiases.[8]

3 - As divergências entre os limites de Comarcas, Dioceses e termos de freguesias e vilas

Os primeiros conflitos relacionados aos limites do território paulista e mineiro se originam ainda no período em que estes faziam parte da mesma capitania, a de São Paulo e Minas do Ouro, criada em 1709. Para organizar a região das minas em relação ao poder civil, em 6 de abril de 1714, o governador Dom Brás Baltazardividiu administrativamente o território mineiro em 3 comarcas: a Comarca do Rio das Velhas, a Comarca de Ouro Preto e a Comarca do Rio das

7 Fernanda Borges de Moraes.*A rede urbana das Minas coloniais: na urdidura do tempo e do espaço.* Tese, Doutorado em Arquitetura e Urbanismo,São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006, vol.1,p.135.

8 Moraes, *op. cit.*, p. 138.

Mortes, como sede, respectivamente, nos Conselhos Municipais das Vilas de Sabará, Vila Rica e São João del-Rey. Até então as demais vilas desta capitania, estavam sob a jurisdição da Comarca de São Paulo, criada, em substituição a Ouvidoria Geral, por carta régia de 29 de outubro de 1700. A Capitania de São Paulo e Minas do Ouro fica então com 4 comarcas: São Paulo, Vila Rica, Rio das Velhas e Rio das Mortes. Só em 1720 é que a comarca do Rio das Velhas foi desmembrada para se criar a quinta comarca, a do Serro Frio, cuja sede era a Vila do Príncipe.

Em Portugal, a comarca era o território de jurisdição do corregedor, magistrado que tinha atribuições judiciárias, políticas e de "polícia". As comarcas criadas em Minas Gerais tiveram funções ainda mais amplas, pois também funcionavam como circunscrições fiscais. A criação das comarcas, maiores circunscrições civis na capitania, representam uma das primeiras concretizações de um projeto metropolitano para organizar a justiça e a cobrança de impostos sem subdividir o vasto território das "minas de ouro".[9]

Os limites das comarcas eram definidos a medida que a colonização avançava. Importava sobretudo definir a qual comarca pertencia determinado núcleo minerador, para que não houvesse divergências em relação ao fisco. Como a definição de limites em sertões ainda por ocupar não era possível, foi estabelecida a condição que Fonseca denomina de "fronteira aberta", o que significa dizer que os contornos das Comarcas são definidos progressivamente, à medida que as terras iam sendo ocupadas[10] . Os limites foram definidos com maior precisão nas zonas mais densamente ocupadas, de interseção das circunscrições, e coincidiam com os limites dos termos das vilas.

A Comarca do Rio das Mortes, território onde tem lugar os conflitos abordados neste trabalho, teve sua jurisdição demarcada ao norte pelos limites da vila de São João del Rei com as vilas de Sabará e Vila Rica e, ao sul e lestepela Comarca de São Paulo, na divisa ainda imprecisa entre os termos das vilas de Santo Antônio de Guaratinguetá (1651), no vale do Rio Paraíba, e de São João Del Rei, pela Serra da Mantiqueira. Nenhuma linha divisória ficou consignada pelo sertão à oeste ainda por desbravar e como eram imprecisos os limites, acredita-se que esta era a maior comarca da colônia, pois seu território abrangia os sertões da bacia dos rios Grande e Paraná.

O litigio lindeiro entre São Paulo e Minas Gerais originou-se da divergência entre os limites dos termos de vilas, discutido por anos, e cuja solução se institui apenas em 1937[11].A Câmara da vila de Santo Antônio de Guaratinguetá não se conformou com as divisas estabelecidas pela Serra da Mantiqueira, que afetavam seu termo e, em setembro de 1714, fincou o marco divisório no Morro do Caxambu, à meia distância entre ambas as vilas, sem a presença dos representantes da vila de

9 Cláudia Damasceno Fonseca, *Arraiais e vilas D`El Rei – espaço e poder nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011,pp.141-2.

10 Fonseca, *op. cit.*,p.143.

11 A Lei Federal nº375, de 7 de janeiro de 1937, sancionada pelo Presidente da República Dr. Getúlio Vargas, aprovou o convênio celebrado entre os estados de Minas Gerais e São Paulo, sobre seus limites. Ottoni, *op. cit.*,p.19.

São João del Rei. Em revide, em 1727, representantes da câmara de São João del Rei, quebram o marco e o transportam para o alto da serra da Mantiqueira, pela estrada que as ligava.[12]

A outra questão relacionada aos conflitos na delimitação de fronteira é a sobreposição territorial da rede civil - formada pelas vilas e seus termos, sob a jurisdição das Comarcas – e da rede eclesiástica, formada por capelas, capelas curadas e freguesias, organizada, territorialmente, através dos Bispados nas suas Dioceses. No território mineiro esta disputa se deu na Comarca do Rio das Mortes e foi marcada, no final do século XVIII, pela definição do termo da Vila de Campanha da Princesa, em 1798, quando esta se desmembra da Vila de São João del Rei. Nesta disputa foi feita a anexação de freguesias, que haviam sido fundadas pelo bispado de São Paulo. Os estudos de caso abordados neste trabalho buscam elucidar o papel dos agentes do poder civil e do poder eclesiástico nos desdobramentos destes conflitos. O Sertão do Rio Pardo também foi objeto de disputas.

4 – Os descobertos de ouro e as disputaspor freguesias na Comarca do Rio das Mortes e no Sertão do Rio Pardo

No território da Comarca do Rio das Mortes, a disputa pelos arraiais de mineração, entre paulistas e mineiros se consubstanciaram pela posse das capelas e freguesias, uma vez que assim designadas passavam a fazer parte da rede eclesiástica e eram formalmente reconhecidas pelo governo civil. Algumasdas dez freguesias deste território, que formariam a Vila da Campanha da Princesa, na Capitania de Minas Gerais, em 1798, possuem, nos seus históricos de formação, os registros destas disputas e revelam como estas se deram entre os bispados de Mariana e de São Paulo, e entre os governos, mineiro e paulista, assim como o papel da Coroa. Destacamos, como exemplos, a formação das freguesias de Ouro Fino e Santana do Sapucaí.

Acreditando haver jazidas abundantes na região do vale do rio Sapucaí, onde se formariam as freguesias de Santana do Sapucaí e de Ouro Fino, paulistas adentraram este território. Dentre estes, tem-se noticias do sertanista Ângelo Batista, natural de Pindamonhangaba (SP) e também do português Francisco Martins de Lustosa, proveniente da vila de Santiago de Lustosa, no Arcebispado de Braga, que residira por algum tempo em Santana das Cruzes do Mogi (atual Mogi das Cruzes -SP).

Em 1745, o descoberto de Santana do Sapucaí (atual Silvianópolis-MG), foi relatado por Lustosa ao governador de São Paulo, Dom Luís de Mascarenhas, que o nomeou guarda-mor das minas de Santana do Sapucaí e Ouro Fino, em 28 de setembro de 1746. Apesar da resistência da Câmara de São João del Rei, Lustosa tomou posse destas minas para o governo de São Paulo, conforme auto lavradoem 30 de outubro de 1746, posse esta feita para a Câmara de Santana das Cruzes do Mogi, no território paulista.

12 Ottoni, *op. cit.*, p.19.

Como já haviam sido criados os bispados de Mariana e São Paulo, em 1745[13], apressou-se o bispo de São Paulo, Dom Bernardo Rodrigues Nogueira, a fundar a paróquia de Santana do Sapucaí o que fez por provisão de 8 de janeiro de 1747. Acapela de São Francisco de Paula de Ouro Fino, provida pelas autoridades diocesanas de São Paulo, foi criada em 8 de março de 1749. Mas, em setembro de 1747, o rei de Portugal, D. João V, ordena que Ouro Fino e Santana do Sapucaí passassem a pertencer à Capitania das Minas Gerais encaminhando esta solicitação ao Governador Gomes Freire de Andrade, que acumulava o Governo da Capitania de Minas Gerais (1735/1763) e do Rio de Janeiro (1733/1763) e que tratou de fixar os limites das capitanias. Em 1756, o bispo de Mariana institui novamente a paróquia de Ouro Fino, colocando-a definitivamente sob sua jurisdição.[14]

Convinha à Metrópole que as minas descobertas nas divisas das duas capitanias ficassem sob a jurisdição de Minas Gerais, em virtude se suas fronteiras serem fechadas por registros e policiadas. Sem acesso direto aos portos marítimos a Capitania de Minas oferecia maior garantia contra o descaminho do ouro. Em consequência do conflito entre as autoridades mineiras e paulistas, a Metrópole ordenou que o governador Dom Luís de Mascarenhas retornasse a Portugal. A partir de então a Capitania de São Paulo perde sua autonomia, passando a ficar subordinada ao Rio de Janeiro. Pela provisão de 9 de Maio de 1748, a Coroa concedeu a Gomes Freire de Andrade plenos poderes para fixar as divisas com a Capitania de Minas Gerais pelo rios Grande e Sapucaí, ou por onde melhor lhe parecesse. Nessa oportunidade, também foram desmembradas de São Paulo as capitanias de Goiás e de Mato Grosso[15].

Gomes Freire de Andrade incumbiu o Ouvidor da Comarca do Rio das Mortes, Doutor Tomaz Rubby de Barros Barreto do Rêgo de fixar as divisas. Depois das diligências que julgou necessárias, Tomaz Rubby deslocou-se para Santa Ana do Sapucaí, acompanhado de 18 pessoas, das quais 13 eram da vila de São João Del Rei e expediu o auto de demarcação em 19 de setembro de 1749. As divisas foram então interpretadas como um alinhamento desde o Morro do Lopo, passando pela Serra de Caldas, até encontrar o Caminho dos Goyases.[16]

Como a Bula *Motu Proprio* determinava que as divisas eclesiásticas dos bispados deveriam seguir os limites dos governos seculares, um requerimento do bispo de Mariana, dirigido a Tomaz Rubby, se refere à divisão dos bispados de São Paulo e Mariana, devendo ficar para este último os distritos de Santana do Sapucaí e Ouro Fino:

---

13 Em 1745, o Papa Benedito XIV subdividiu o bispado do Rio de Janeiro e confirmou a criação dos bispados de Mariana e São Paulo, bem como as prelazias de Goiás e Cuiabá. Pela Bula *Motu Proprio*as divisas eclesiásticas dos bispados deveriam seguir os limites dos govermos seculares ederam-se pelo Rio Sapucaí. Ottoni, *op. cit.,* p.22

14 Fonseca, *op. cit.,* p.120.

15 Ottoni, *op. cit.,* p.24.

16 Ottoni, *op. cit.,* p.26.

> "(…) como S. M. foi servido mandar dividir as capitanias de Minas Gerais e São Paulo, cuja divisão foi cometida a Vmcê como Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca do Rio das Mortes, e como a divisa se estendesse da Serra da Mantiqueira até o Morro do Lopo e daqui correndo a encontrar com o Rio Grande, o que melhor consta da certidão do auto da divisão, e como o *motu-proprio* de S. Santidade declara que a divisão dos Bispados de Mariana e de São Paulo seja pelos limites dos governos seculares, estando a divisão feita como está, de posse tomada, quanto ao secular, pretende o suplicante que Vmcê. lha dê tanto a este distrito de Santana do Sapucaí, como de São Francisco de Paula de Ouro Fino, como Procurador bastante do Exmo. e Revmo."[17]

A partir de então a freguesia de Santana do Sapucaí e a Capela São Francisco de Paula de Ouro Fino, que pertenciam à Capitania e à Diocese de São Paulo, passam a pertencer às autoridades civil e eclesiástica de Minas.

Apesar da demarcação do território das duas capitanias por Tomaz Rubby, o capitão Pedro Franco Quaresma, oficial da Câmara de Jundiaí, desbravou, no ano de 1755, os sertões do Rio Grande. Descobriu os rios da região do Desemboque, chegou ao Rio Pardo, fundou o Arraial de São Pedro de Alcântara e Almas de Jacuí e deu à região o nome de Cabeceiras do Rio Pardo.

Em 7 de outubro de 1755, a posse deste descoberto é instituída por Franco Quaresma na presença de autoridades paulistas: o procurador do Conselho da Vila de Jundiaí, a cujo termo a região ficou pertencendo, e o representante da Comarca de São Paulo. Em relação ao poder eclesiástico, tomou posse em 1761 o Padre Marcos Freire de Camargo, que devia obediência ao vigário encomendado de Mogi Guaçu, que era uma freguesia de Jundiaí[18].

Logo após assumir o governo da Capitania de Minas, Dom Luis Diogo Lobo da Silva (1763-1768) se empenha em implantar sua suserania na região do Desemboque, então termo da Vila de Jundiaí, Comarca de São Paulo. Com esse objetivo realizou extensa viagem, em cuja comitiva estava o Secretário de Governo Claudio Manoel da Costa, que fez um relato detalhado da expedição.[19] A viagem tinha por finalidade a tomada de posse das minas, a extinção dos quilombos, a abertura de caminho que estabelecesse comunicação direta entre a vila de São João del Rei, onde se achava a Casa de Fundição, e as minas de Jacuí, estabelecendo registros de modo a evitar o descaminho do ouro para São Paulo[20].

---

17 Waldemar de Almeida Barbosa, *Dicionário histórico-geogreafico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Saters, 1971,pp.500-1.

18 Ottoni, *op. cit.,* p.28.

19 O relato de Claudio Manoel da Costa que tem por título Assento do governador de Minas Gerais sobre a posse de Jacuí – 1764, foi publicado nos Documentos Interessantes para a História de São Paulo, Vol. XI, p.77.

20 Ottoni, *op. cit.,* p.29.

A fim de justificar a posse que havia feito, estendendo o território da Capitania de Minas Gerais pelo Desemboque, Dom Luis Diogo mandou organizar uma carta geográfica contendo o roteiro que realizara, e a enviou, juntamente com a remessa do quinto do ouro, ao Vice-Rei Conde da Cunha. Este por sua vez a remeteu a Lisboa em carta de 13 de outubro de 1765.[21]

Por volta de 1765, paulistas e mineiros exploravam as minas da região do Desemboque.O comandante do de Itupeva, sargento Jerônimo Dias Ribeiro, informou ao Governador de São Paulo sobre a descoberta do mineiro Manoel Velho que estava sendo ocultada. Porém, durante sua viagem à região, Dom Luis Diogo destituiu o posto do sargento Jerônimo Dias Ribeiro, Comandante de Jacuí por parte de São Paulo, e transferiu o comando o Registro de Itupeva para as autoridades mineiras.

Seguindo as determinações do Marques de Pombal, Dom Luis de Sousa Botelho Mourão, Governador (1765-1775) da então restituída Capitania de São Paulo, tinha por objetivo implantar uma política de consolidação da ocupação do território paulista e de fomento das atividades agrícolas. As ordens vindas de Lisboa, determinavam a interdição de minas de ouro na Capitania de São Paulo. Portanto, ao ser informado dos acontecimentos no Registro de Itupeva, Dom Luis de Sousa determina, em ordem de 31 de agosto de 1765, a interdição das minas do Rio Pardo pelo capitão Inácio da Silva Costa, de Jundiaí.

Não tardou que as notícias da ocupação paulista chegassem ao governador de Minas Gerais, Dom Luis Diogo, que por sua vez envia uma carta a Dom Luis de Sousa, questionando suas ações.Diante disso, em resposta, o governador de São Paulo expressa sua posição de aguardar as decisões do Vice-Rei em relação à posse dos descobertos do Rio Pardo. Enquanto a decisão não é tomada, defende que cada um respeite a posse do outro, pelo critério de *uti possidetis*.

Dom Luis Diogo não estava sujeito às instruções do Marques de Pombal relacionadas à interdição das minas, medida só aplicável à Capitania de São Paulo. Empenhava-se o governador de São Paulo em fixar roceiros na região litigiosa, dando preferência aos moradores da sua Capitania eenquanto não era dada solução ao litigio das fronteiras, dava continuidade à sua politica de fortalecimento do controle do território,elevando a freguesia de São José de Mogi Mirim à categoria de vila, em 22 de outubro de 1769. O termo da vila de Mogi Mirim estendeu-se segundo o Caminho dosGoiases desde o Rio Jaguari até o Rio Grande. Passaram a pertencer ao seu termo todos aqueles sertões, inclusive o Descoberto do Rio Pardo, até então integrantes do termo da Vila de Jundiaí, bem como a Freguesia de Mogi Guaçu.

Nesta última freguesia formou-se um povoado nas proximidades do Ribeirão Bom Sucesso pelos exploradores de ouro provenientes da freguesia de Nossa Senhora do Carmo de Cabo Verde, distante 5 léguas. Recolhiam o ouro à Casa Real de Fundição de São Paulo. Em 1775, o Bispo de São Paulo, Frei Manuel da Ressureição, elevou a povoação à freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Bom Sucesso do Rio Pardo[22].

---

21 Ottoni, *op. cit.*, p.38

22 Ottoni, *op. cit.*, p.46.

No final do século XVIII, como resultado das disputas entre mineiros e paulistas pelos arraiais no Sertão do Rio Pardo, a Freguesia de Jacuí fica sob controle da capitania e do bispado de Minas e a freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Bom Sucesso do Rio Pardo, para São Paulo.

5 – Considerações finais

Regiões de litígio, no século XVIII, os sertões do Rio das Mortes, do Rio Pardo e do Rio Grande forammarcados por estabelecimentos paulistas, estimulados pelo governo desta capitania, e pelas tentativas de ordenamento das autoridades coloniais mineiras visando a tomar posse dos arraiais encontrados. Os estudos de caso apresentados elucidam diferenças regionais em um mesmo contexto e fundamentam-se na documentação primária que representa os instrumentos de controle do território por parte da Coroa: a cartografia e os ofícios dos Governadores. A medida que a ocupação dos sertões avançava, os litígios se deslocavam e percebe-se o reflexo das mudanças da política implementada pela Coroa no território colonial.

O AFORAMENTO DA TERRA URBANA COMO MECANISMO DE URBANIZAÇÃO: A CIDADE E O BISPADO DE RIBEIRÃO PRETO.

DIRCEU PICCINATO JUNIOR / IVONE SALGADO

Pontifícia Universidade Católica de Campinas – SP.

piccinato.jr@gmail.com / salgadoivone@uol.com.br

RESUMEN: A configuração territorial e dos espaços urbanos podem ser interpretadas a partir de mecanismos jurídicos. O objetivo deste trabalho é analisar e esclarecer o instituto jurídico da enfiteuse como agente urbanizador e de conformação do território, com estudo de caso do papel do *Bispado do Ribeirão Preto* e a formação da cidade de Ribeirão Preto, interior do estado paulista, Brasil, durante os séculos XIX e parte do XX. A enfiteuse ou aforamento é uma relação compartilhada entre proprietários de um determinado bem ou conjunto destes, para este estudo: a terra urbana. Esta relação acontece entre um titular perpétuo que detém o direito sobre uma propriedade e um segundo titular, o enfiteuta, que possui o direito de usufruir deste bem. No território paulista, a formação de núcleos urbanos ocorreu, em grande medida, com a constituição de um patrimônio religioso, extensão de terra destinada a um santo de devoção dos moradores. Como meio de rendimento foi usual a Igreja local aforar este patrimônio. As normas contidas neste instituto estabeleceram a morfologia urbana de muitas localidades, como aconteceu com a cidade de Ribeirão Preto. Esta, conforme seus livros de aforamentos, foi se desenvolvendo a partir dos preceitos normativos que tinham o caráter de estabelecer a relação entre os proprietários, o pagamento de tributos e, em especial, a estrutura das datas de terras, que definiram não só o traçado urbano como também as características arquitetônicas constituídas. Ao dar enfoque ao aforamento da terra urbana envolvida na formação de espaços urbanos no *Bispado do Ribeirão Preto*, formado em 1908, revelamos que a intenção deste trabalho é também trazer novos elementos para a discussão dos modos de apropriação da propriedade fundiária nas cidades paulistas. No processo de urbanização e da organização do território do nordeste paulista pretendemos destacar como os agentes religiosos foram agentes sociais estratégicos.

PALABRAS CLAVE: Aforamento, enfiteuse ou emprazamento; Terra urbana; Urbanização; cidade de Ribeirão Preto; *Bispado do Ribeirão Preto*.

Introdução

O pesquisador Mauricio de Almeida Abreu considera que as sesmarias contribuíram para o processo de formações urbanas no Brasil, pois quando elas tendiam a ser grandes latifúndios que implicavam em custos elevados, para minimizar o dispêndio os grandes sesmeiros doavam uma pequena faixa de terra para que os homens destituídos de posse pudessem ali se estabelecerem, construir suas moradias. Conquanto, a doação dessas terras não acontecia diretamente a esses indivíduos, mas a um santo, cabendo a Igreja o cuidado com a administração desse patrimônio[1].

Mediante a responsabilidade da terra urbana conferida a Igreja, esta passava a definir os rumos do espaço urbano que se formava. O primeiro *status* urbano de uma localidade era capela, uma ermida construída dentro de uma determinada área territorial de uma freguesia. Ao redor da capela a localidade ganhava seus primeiros contornos. Uma vez ela adquirindo expressão poderia solicitar a sua elevação a condição de freguesia. Com a criação dessa, acontecia conjuntamente a instalação das estruturas eclesiásticas no território, o que significava que a localidade passaria a ter uma área de terra demarcada para garantir uma renda mínima anual aos seus fregueses. Tanto sob a condição de capela como de freguesia, elas estavam sob a jurisdição da Igreja católica.

A criação de uma vila implicava em outras questões, especialmente a imposição de uma instituição jurídica junto ao núcleo urbano, como a constituição de um conselho municipal, bem como uma unidade territorial mínima sob a responsabilidade da Câmara Municipal da vila. À vila além de receber um termo, lhe era concedido também um rossio. O termo correspondia ao território de jurisdição da municipalidade, onde ele poderia abrigar em suas terras outras capelas e freguesias. O rossio era uma área comum de terra que poderia ser utilizada para pastos e plantações, além de servir de reserva para a expansão da vila[2]. Na condição de vila, o espaço urbano passava a ser gerenciado pelo poder civil.

O espaço urbano, na condição urbana de capela, freguesia, vila e até mesmo cidade, se desenvolvia a partir de um chão de Deus.Quando a extensão de terra passava a compor o patrimônio de um santo padroeiro, essa terra se tornava um bem de "mão morta", ou seja, ela não poderia ser comercializada. A alternativa de rendimento encontrada pela Igreja Católica foi o aforamento dessa terra patrimonial.Esta prática remonta à Idade Média em Portugal.

---

1 Mauricio de Almeida Abreu, *A apropriação do território no Brasil colonial*, in: Iná Elias de Castro, Paulo Cesar da Costa, Roberto Lobato Corrêa (orgs.), Explorações geográficas: percursos no fim do século, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, pp. 197 – 245.

2 Maria Fernanda Derntl, *Método e arte: urbanização e formação territorial na capitania de São Paulo, 1765 – 1811*, São Paulo: Alameda, 2013, pp. 84 – 86.

O regime da enfiteuse no Brasil: algumas considerações

Washington de Barros Monteiro revela que na Idade Média o instituto enfitêutico sofreu profundas modificações, introduzidas pelo sistema feudal, então em vigor, que o conformou em instrumento de opressão aos camponeses, perpetuamente vinculados aos senhores feudais. Nesse direito intermédio, sujeito a novas transformações, passaram a distinguir o domínio direto e o domínio útil, o primeiro pertencente ao senhorio e o segundo referente ao enfiteuta[3].

Para Claudio Monteiro coube a enfiteuse o papel de desempenhar a formação e expansão das cidades portuguesas, sobretudo a partir do tempo dos Descobrimentos, que foi também um dos momentos de maior desenvolvimento urbanístico da história portuguesa. A enfiteuse transformou-se, nesse período, e até ao final do século XIX, no principal mecanismo jurídico em Portugal de urbanização e de edificação, sendo utilizada, não apenas para a concessão de terrenos para edificação de moradias, mas também para a regularização e transformação fundiária da terra urbana, e à sua adequação ao desenho da cidade, que indiretamente favorecia, através da abertura de novas praças, ruas e travessas[4].

O aforamento pode ser considerado um contrato, pelo qual o senhor de um prédio concede a outro o domínio útil dele com reserva do domínio direto. Nesse contrato a propriedade plena, ou o conjunto dos diferentes direitos, que a compõem, decompõe-se, ficando uma parte junto ao antigo senhor, reservando-lhe o direito de alguns tributos e reconhecendo o domínio direto sobre a propriedade. A outra parte passa para o enfiteuta, que lhe consiste especialmente na faculdade de cultivar e tirar toda sua utilidade, que é denominado domínio útil. O primeiro é conhecido como senhor direto, ou simplesmente senhorio, o segundo é o senhor útil, enfiteuta, foreiro ou caseiro[5].

Ficava obrigado o enfiteuta a satisfazer os impostos e os ônus que gravassem sobre o imóvel, isto é, além de pagar os tributos referentes ao poder público municipal, era obrigado o foreiro ou enfiteuta a pagar o foro, um imposto anual que recaía sobre a "produção anual" do bem aforado. O termo "produção anual" referia-se originalmente à produção agrícola, mas paulatinamente passa a ser utilizado para a terra urbana com o significado de benfeitoria.

Também ficava acordado entre as partes que o enfiteuta ou foreiro não poderia vender nem dar de pagamento o domínio útil, sem prévio aviso ao senhorio direito, para que este pudesse exercer o direito de opção.Se o senhorio não quisesse exercer seu direito de preferência a alienação realizar-se-ia com uma terceira pessoa, ficando reservado ao senhorio o direito de receber o

3 Washington de Barros Monteiro, *Curso de Direito Civil. Direito das Coisas*,São Paulo: Edição Saraiva, 1953, p. 233.

4 Claudio Monteiro,*O domínio da cidade. A propriedade à prova no Direito do Urbanismo*,Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2010, p. 337.

5 Manuel António Coelho da Rocha,*Instituições de Direito Civil Portuguez*, Coimbra: Livraria de J. Augusto Orcel, 1857, p. 415.

laudêmio quando havia mudança de foreiro. O laudêmio pode ser compreendido como uma compensação que deve ser paga ao senhorio direito, por não ter exercido o direito de opção. Se a transferência acontece a título benéfico, por doação ou por herança, o laudêmio não é exigível. No Brasil, o laudêmio ficou estabelecido em 2,5% do valor venal da propriedade com o Código Civil de 1916[6]. O laudêmio é pago previamente. Não se lavra escritura de venda, nem se expede carta de arrematação, sem que esteja quitado o referido encargo.

O teor do Código Civil brasileiro de 1916 demonstra a flexibilidade do pensamento jurídico, aliado as suas adaptabilidades as diferentes realidades. A enfiteuse é, portanto, um instituto jurídico multifacetado, em cuja denominação se associaram diferentes maneiras de aproveitamento dos bens imóveis, unificadas por um pensamento comum de partilha dos domínios da coisa através da constituição de um vínculo estável que conecta o enfiteuta ao prédio emprazado.

A formação do *Bispado do Ribeirão Preto*

O território é a realização de uma sociedade num dado tempo que cristalizou a materialidade num dado espaço. Ele não é um princípio material de apropriação, sim um princípio cultural de identificação. É sob a dimensão da consciência de que um espaço territorial é resultado do processo histórico de transformação, é composto, decomposto e recomposto conforme a necessidade e interesses da própria sociedade que examinaremos a formação do *Bispado do Ribeirão Preto*, território no qual muitas cidades permanecem até os nossos dias com terra urbana no regime de enfiteuse sendo o senhorio direto a Igreja Católica.

Com a instituição da República no Brasil em 1889 a Igreja Católicapassou por um processo de reestruturação e expansão de seus domínios. Para o frei Oscar de Figueiredo Lustosa, a multiplicidade de dioceses, com a consequente redistribuição das divisões territoriais das paróquias, surgiu como uma necessidade angustiante de uma política de criação de centros de decisão, mais próximos, estrategicamente localizados para estimular, supervisionar e controlar as tarefas pastorais[7].

Foi na primeira década do século XX que foicriadaa diocese de Ribeirão Preto, em 7 de junho de 1908. Nesta data, o Papa Pio X criava também a Província Eclesiástica de São Paulo pelo decreto da Bula "*DiocesiumNimiamAmplitudinem*". Na ocasião d. Duarte Leopoldo e Silva recebeu o título de arcebispo da Província de São Paulo que passou a ser arquidiocese com cinco dioceses sufragâneas: São Carlos, Campinas, Botucatu, Taubaté e **Ribeirão Preto**, todas localizadas no interior do estado paulista.

6 Monteiro, *Curso de Direito...*, p. 233.

7 Oscar de Figueiredo Lustosa,*A Presença da Igreja no Brasil*, São Paulo: Editora Giro Ltda., 1977, p. 49.

Através da Bula "*DiocesiumNimiamAmplitudinem*", a Santa Sé definiu as circunscrições territoriais do*Bispado do Ribeirão Preto* (Figura 1) e para ocupar o cargo de bispo o escolhido foi o paranaense d. Alberto José Gonçalves. A instalação do bispado em Ribeirão Preto aconteceu num contexto de grande desenvolvimento político, social e de crescimento econômico ocasionado pela expansão da produção cafeeira na região.

De acordo com a reorganização da Igreja Católica, seguindo o modelo estabelecido por Roma, d. Alberto tinha como tarefas realizar as visitas pastorais, organizar a cúria e a administração dos negócios eclesiásticos, assim como disciplinar e dirigir as associações laicas. Tomada as primeiras providências na sede da diocese, d. Alberto se preparou para a visita pastoral, disposto a percorrer a diocese para conhecer seus domínios. Este itinerário tinha como intenção também o de identificar e saber a situação dos patrimônios religiosos das cidades que estavam circunscritas em terras do Bispado de Ribeirão Preto.

A visita de cunho administrativo acerca das terras patrimoniais era evidente. Nainôra Maria Barbosa de Freitas relata que junto com a Carta Pastoral do anúncio da visita, o bispo enviava um *Mandamento*, orientando os vigários a preparar os livros da paróquia da Fábrica Matriz e das irmandades, para serem verificados na ocasião da visita[8]. Vale ressaltar que eram nos livros das Fábricas que se encontrava a relação dos terrenos aforados concedidos aos moradores, além das especificações do instituto do aforamento, tributos e demais regulações do espaço urbano competente as Igrejas locais.

Antes de realizar as visitas pastorais pelas paróquias e capelas do Bispado, passado um ano e quatro meses de sua posse, d. Alberto José Gonçalves elabora o "Regulamento sobre Fábricas e Patrimônios das Egrejas do Bispado do Ribeirão Preto", datado de 22 de outubro de 1909. No preâmbulo do regulamento, o Bispo revela que "sendo um dos nossos mais graves deveres acautelar os sagrados interesses dos bens pertencentes ás Egrejas, e que estão confiados aos nossos cuidados, julgamos de conveniência a expedição do presente Regulamento sobre Fábricas e Patrimonios"[9].

Analisando este documento observamos que, no Capítulo I, "Da Fabrica", é especificado que ela é um órgão administrativo, uma parte dos bens eclesiásticos ou dos seus rendimentos, destinada a conservação e reparos das Igrejas e com as despesas do culto divino.

No Capítulo II, "Do Fabriqueiro", são deveres dele: arrecadar utensílios, dinheiro, esmolas, bens e rendas para as Igrejas. Devem zelar pela boa administração dos bens e patrimônios das mesmas. Os fabriqueiros devem representar, requerer e reclamar frente aos tribunais ou

8 Nainôra Maria Barbosa de Freitas, *A criação da Diocese de Ribeirão Preto e o governo do primeiro Bispo: D. Alberto José Gonçalves*, Franca: Faculdade de História, Direito e Serviço Social da Universidade Paulista – "Júlio de Mesquita Filho", 2006, p. 77.

9 Centro de Estudos da Arquidiocese de Ribeirão Preto, Livro "*Archivo da Diocese do Ribeirão Preto (1908-1928)*", p. 51.

promover em juízo qualquer ação que for de interesse das fabricas e patrimônios das referidas Igrejas. Podem aforar terrenos pertencentes a Igreja, com obrigação do foreiro pagar laudêmio a fábrica no caso de transmissão do domínio útil a terceiros, seja por venda, doação ou herança. Cabe a ele assinar as cartas de aforamentos feitas por escritura pública. Devem cobrar e receber anualmente os foros desses terrenos, assim como os laudêmios em ocasião oportuna[10].

No Capítulo 5, algumas disposições gerais determinaram, por exemplo, que as despesas com as Igrejas e capelas filiais nunca deveriam ultrapassar o rendimento delas mesmas. O valor do foro seria atribuído pelo vigário e fabriqueiro de acordo com o costume e as circunstâncias locais, comunicando a autoridade diocesana para ser aprovado[11].

Não havia passado um ano da elaboração desse Regulamento, em 19 de março de 1910, d. Alberto formula e faz circular por todo o bispado o "Mandamento sobre as Fabricas da Diocese do Ribeirão Preto". Este novo regulamento tinha como propósito assegurar os direitos patrimoniais das terras urbanas das diversas paróquias da diocese, já que as disputas estavam ficando cada vez mais intensa entre os poderes municipais e religioso.

Para elaborar os novos dispositivos legais, d. Alberto baseou-se em quatro obras: no *Código Civil* do jurisconsulto do Império Augusto Teixeira de Freitas, na *Consolidação das Leis Civis* do advogado e político Carlos Augusto de Carvalho, na *Consolidação das leis relativas ao juízo da provedoria: testamentos, sucessões e associações religiosas* do jurista Joaquim Augusto Ferreira Alves e na obra de Francisco de Paula Lacerda de Almeida, jurista e político, *Direito das Cousas*. Utilizando-se dos artigos, incisos e colocações de cada obra, o bispo buscou esclarecer os direitos reservados à igreja quanto a propriedade de suas terras aforadas.

Os conflitos entre as câmaras municipais e as fábricas não cessaram. No ano de 1924 d. Alberto elabora um novo "Mandamento e Instrucção sobre Patrimonios e Fabricas da Diocese do Ribeirão Preto". Seu objetivo era o de novamente resguardar os interesses dos bens pertencentes as igrejas e que estavam confiados aos cuidados do bispado.

O aforamento das terras patrimoniais de São Sebastião de Ribeirão Preto

Entre os anos de 1852 e 1856 um conjunto de fazendeiros doaram 64 alqueires para a constituição do patrimônio do santo São Sebastião (Figura 2). A provisão de visita, benção e celebração dos ofícios divinos na capela de "S. Sebastião do Ribeirão Preto", na época "filial" a Igreja Matriz de São Simão, relata que o bispo de São Paulo, d. Sebastião Pinto do Rego, reconheceu e registrou a capela de Ribeirão Preto no dia 9 de janeiro de 1863[12].

---

10 Centro de Estudos da Arquidiocese de Ribeirão Preto, Livro "*Archivo da Diocese do Ribeirão Preto (1908-1928)*", p. 53-55.

11 Centro de Estudos da Arquidiocese de RibeirãoPreto, Livro "*Archivo da Diocese do RibeirãoPreto (1908-1928)*", p. 56-57.

12 Arquivo da IgrejaMatriz de RibeirãoPreto,*LivroTombo da Parochia do RibeirãoPreto*, p. 2.

Com o aumento progressivo da população, iniciou o processo para a elevação da capela curada a condição de freguesia. Em 2 de abril de 1870 foi assinada a Lei n.º 51, pelo presidente da província de São Paulo, Antônio Cândido da Rocha, criando a Freguesia de São Sebastião do Ribeirão Preto[13].

A Freguesia de São Sebastião do Ribeirão foi elevada à condição de Vila através da Lei Imperial de n.º 67, do dia 12 de abril de 1871, desmembrando seu territóriodo município de São Simão. Segundo o recenseamento do ano de 1873 a Vila era composta por 5.552 moradores, dos quais 857 eram escravos[14]. A partir deste momento ela passou a ser designada como Vila de Ribeirão Preto.

Na passagem das décadas de 1870 para 1880, Ribeirão Preto passou a integrar a frente de expansão da cafeicultura. Com a produção do café ocorreram modificações estruturais na propriedade fundiária. A localização dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro às margens do córrego do Ribeirão Preto configurou numa nova vertente ou eixo ordenador para a expansão da Vila a partir dos anos de 1883.

O fomento da cafeicultura nas terras de Ribeirão Preto desencadeou em melhorias das condições urbanas. Ao se tornar centro de interesse, o município buscou a ampliação da rede de serviços urbanos para atender a realidade de desenvolvimento ascendente da localidade. Era essencial um conjunto de ações que organizassem as medidas relacionadas à formatação de uma infraestrutura urbana condizente ao desenvolvimento que estava acontecendo.

A Vila precisava romper com as situações que representavam insalubridade e dificuldade para com a vida cotidiana. Para tanto, as decisões dos vereadores foram determinantes para o processo de urbanização de Ribeirão Preto, particularmente no que se referia à sua região central, isto é, o Largo da Matriz e adjacências[15],território no qual a Igreja é o senhorio e aonde o crescimento urbano passou necessariamente pela concessão de terrenos pela Igreja em regime de aforamento.

A pesquisa nos arquivos da Arquidiocese de Ribeirão Preto nos permitiu identificar 10 livros de aforamentos que foram compilados entre os anos de 1928 e 1935. Em cada livro são registrados em média 90 pedidos, isto significa que nesses 8 anos foram concedidas, aproximadamente, 720 escrituras de aforamento, ou seja, 900 datas (lotes) requeridas, sem considerar os terrenos que já haviam sido demarcados anteriormente. As dimensões desses lotes eram definidas pelo próprio interessado.

---

13 Arquivo da IgrejaMatriz de RibeirãoPreto,*LivroTombo da Parochia do RibeirãoPreto*, p. 12.

14 Arquivo da Igreja Matriz de Ribeirão Preto, *Livro Tombo da Parochia do Ribeirão Preto*, p. 12.

15 Rodrigo Santos de Faria, *Ribeirão Preto, uma cidade em construção (1895-1930): o moderno discurso da higiene, beleza e disciplina*, Campinas: Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2003, p. 117.

Nesse movimento de concessão de lotes patrimoniais, destaca-se no ano de 1928 a família Teixeira Maldonado que no mesmo dia, 05 de dezembro de 1928, solicita o aforamento de 16 datas. A ruas que despertaram interesse na família foram: rua Amador Bueno, Lafaiete, Visconde do Rio Branco, Américo Brasiliense, General Osório, rua do Comércio, Visconde de Inhaúma, Tibiriçá e Cerqueira Cesar.

Analisando a figura abaixo os lotes de número **1** e **2**, equivalem aos aforamentos 1 e 2 do livro 1, foram concedidos a Euclydes José Teixeira Maldonado em 1928; o de número **1** possuía 23,70 m de frente pela rua Amador Bueno por 17,10 m lateral. Vizinho lateral era Moysés Venâncio Martins e vizinho de fundo, "quem de direito". O lote número **2**, também de Euclydes José Teixeira Maldonado, possuía 17,20 m de frente pela rua Lafaiete por 23,70 m lateral. O vizinho de fundo era "quem de direito" e do lado Venâncio dos Reis. O lote de número **3**, número de aforamento 197 do livro 3, concedido a Moysés Venâncio Martins tinha 17,00 m de frente pela rua Florêncio de Abreu por 35,40 m lateral. O vizinho de um lado era Antônio Diederichsen e de fundo "quem de direito". O lote número **4** refere ao aforamento de número 353 do livro 4 e foi solicitado por Venâncio José dos Reis Junior, tendo 26,00 m de frente pela rua Saldanha Marinho por 27,20 m lateral. O vizinho de um lado eram os sucessores de Altino Scarparo, do outro a rua Lafaiete e de fundos, Delphina Costa.

Na quadra formada pelas ruas Visconde do Rio Branco, Visconde de Inhaúma, Tibiriçá e Avenida do Café, hoje a avenida Francisco Junqueira, pode ser circunscrita nesse movimento de interesse dos integrantes da família Teixeira Maldonado. No ano de 1928, registrou-se ainda os pedidos de João Teixeira Maldonado na rua Visconde do Rio Branco e de Euclydes Teixeira Maldonado também na Visconde do Rio Branco. Nessa mesma quadra podemos delinear os pedidos de aforamento de número 90, ano de 1929, de Modesto Piva e o aforamento de Velludo Pica &Cia na rua Tibiriçá.

O aforamento de número **1** da figura abaixo, solicitado no ano de 1928, foi de propriedade de João Teixeira Maldonado, possuía de frente 17,00 metros pela rua Visconde do Rio Branco por 23,00 m lateral. O vizinho do lado era Euclydes Teixeira Maldonado e de fundo "quem de direito". O aforamento de número **2** foi solicitado por Euclydes Teixeira Maldonado em 1928, possuindo 11,00 metros de frente pela rua Visconde do Rio Branco por 23,00 m lateral. Um dos vizinhos laterais era João Teixeira Maldonado e o outro era Severino Amprino; dos fundos "quem de direito". A interpretação do lote **3** que equivale ao aforamento de número 90 do livro 1, ano de 1929, foi concedido a Modesto Piva, apresentando as seguintes dimensões: 39,00 metros de frente pela rua Visconde do Rio Branco por 26,00 metros lateral; o vizinho lateral era Manoel Cordeiro e dos fundos "quem de direito". O lote de número **4** que equivale ao aforamento de número 223 do livro 3 foi solicitado por Velludo Pica & Cia, este possuía 30,00 metros de frente pela rua Tibiriçá por 38,00 metros laterais. O vizinho lateral era Manuel Lopes Velludo e dos fundos o "depósito municipal".

O movimento de solicitação da propriedade do domínio útil no mesmo dia empregada por essa família revela um exemplo claro do processo de especulação imobiliária sobre uma parte privilegiada da cidade, o quadrilátero patrimonial de São Sebastião.

O estudo a seguir, sobre o foreiro José Alvares Rodrigues, ilustra uma outra situação nesse movimento de solicitação da propriedade do domínio útil: os lotes estreitos. Esses lotes caracterizaram-se por se requerer um número expressivo de pedidos de escrituras de aforamentos.

No dia 23 de março do ano de 1929 José Alvares Rodrigues solicitou um total de cinco lotes, com os números de aforamentos 97, 98, 99, 100 e 101 do livro 1. Todos esses lotes eram idênticos e limítrofes, com as medidas de 7,30 metros de frente por 12,44 metros laterais e foram situados nas ruas Amador Bueno e Américo Brasiliense, onde conseguimos mapear cinco lotes muito similares aos que foram descritos na escritura.

Nossa interpretação do lote **1**da figura acima equivale aos aforamentos solicitados por José Alvares Rodrigues, com frente de 7,30 metros pela rua Amador Bueno por 12,44 metros laterais cada um. O vizinho lateral era Daniel Matheus Delgado e dos fundos, "quem de direito". O lote **2**, solicitado em 1930 sob o número de aforamento 313 do livro 4, foi requerido por Hilda Ramos, possuía 11,00 metros de frente pela rua Álvares Cabral por 42,50 m lateral. O vizinho do lado era Lucas de Lima e dos fundos Cândida Bessa. Essas ações, mais uma vez demonstram como o direito de propriedade do domínio útil de menores dimensões de datas também caracterizaram a efetivação da posse da terra urbana.

Conclusão

Quando os homens interessados em residir no patrimônio original de fundação da cidade de Ribeirão Preto passaram a solicitar, com grande desejo de vantagem, à Igreja a concessão de lotes urbanos, o que estava acontecendo era que o produto do trabalho humano não era mais a terra como matéria, como objeto, sim a terra como localização.

Mediante o significativo movimento de concessão do domínio útil de lotes urbanos dentro de seu patrimônio religioso, decididamente concluímos que este contexto está diretamente vinculado à constituição de um mercado de terras. Destaca-se nesse cenário também, o fato dessa circulação de valor adquirido pela terra urbana dinamizar também o processo de urbanização.

MESA Nº 22

Estado, agentes y prácticas en el Urbanismo iberoamericano del siglo XX

COORDINADORES

CECILIA RAFFA

craffa@mendoza-conicet.gob.ar

Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales - CONICET e Instituto de Ambiente, Hábitat y Energía - CONICET. Mendoza. Argentina

DANIELA CATTANEO

dacattaneo3@gmail.com

Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario - CONICET. Argentina

DISPOSITIVOS DE HIGIENE Y CONTROL EN MEDELLÍN DURANTE LAS TRES PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX.

JUAN DAVID ALZATE ALZATE

Universidad de Antioquia

juan.alzatea@udea.edu.co

RESUMEN: Medellín evidenció transformaciones sociales durante todo el siglo XIX, pero especialmente al terminar ese siglo e iniciar el XX. Estos cambios eran perceptibles en el crecimiento demográfico, en los gustos que tenían sus habitantes, en los lujos que ostentaban, en las limitaciones que padecían, en la forma de obtener recursos, en la ocupación del espacio que compartían y, especialmente, en los comportamientos que debían adquirir los ciudadanos individualmente para hacer que el engranaje social funcionara. Así, al cambiar la ciudad se hizo necesario ajustar el comportamiento de un número creciente de individuos, organizándolos rígidamente a través de una red de acciones de modo que su acción individual llegara a cumplir una función social.

Observar, controlar, ordenar, clasificar y penalizar a los nuevos habitantes de la ciudad a través de diversos dispositivos moralizantes e higienizadores, fueron algunas estrategias utilizadas por las instituciones y las élites con el objetivo de mitigar los temores emergentes por la aparición de nuevos grupos sociales que vinieron a mezclarse con los grupos tradicionales. La prevención, matizada con voces de alerta y preocupación, fue uno de los mecanismos utilizados para canalizar ese control y sublimar el miedo de algunos. Por ello, los informes de prensa, las actas institucionales o los relatos policiacos, deben ser leídos con cautela, tratando de encontrar en ellos otros significados y contextualizándolos con los procesos sociales que se estaban viviendo.

La ponencia presentará, entonces, algunos de los cambios sufridos por Medellín al iniciar el siglo XX en términos urbanísticos y demográficos, a la vez que se esbozarán las características de las instituciones que fueron emergiendo con el ánimo de paliar el impacto que trajeron esas transformaciones. Por último, se evidenciarán algunos dispositivos específicos que se utilizaron como mecanismos de control y ordenamiento citadino.

PALABRAS CLAVES: Medellín, Crecimiento urbano, Higienización, Grupos sociales, Control

Medellín: crecimiento urbano e higienización

Medellín comenzó a presentar cambios importantes en su estructura social y económica desde finales de la primera mitad del siglo XIX. Después de 1826, año en el cual Medellín fue instituida como la capital de Antioquia, el pequeño pueblo de aquél entonces comenzó a establecerse como el centro de las diversas élites políticas, económicas e intelectuales de la región. No obstante, a estos grupos se le fueron sumando *otros* habitantes que no necesariamente estaban identificados con estos grupos sociales pero que del mismo modo la fueron poblando y fueron reclamando un espacio en ella: "hombres humildes y desconocidos y sin formación académica, provenientes, en su mayoría, de la provincia, donde comenzaron su accionar en las actividades de explotación aurífera"[1].

Algunos factores como la precariedad en las vías de comunicación, las difíciles condiciones en que se efectuaba la importación de mercancías y la insipiente situación de la banca, del comercio y de la industria, caracterizaron a Medellín hasta antes del año 1840[2]. Sin embargo, para la segunda mitad del siglo XIX se aceleraron algunas dinámicas económicas y sociales que consolidarían a la ciudad como la capital administrativa, política y económica de Antioquia, además como un eje articulador en esos mismos aspectos en toda la región. Como se observa en la tabla número 1, el crecimiento demográfico que experimentó la ciudad, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX, explica, en parte, que Medellín se fuera convirtiendo en lugar atractivo para vivir o, por lo menos, intentar encontrar otras oportunidades.

Tabla Número 1: Población en Medellín 1825 – 1928

Año del censo	Habitantes (en miles)
1825	12.592
1835	14.800
1870	29.765
1883	37.237
1905	59.815
1912	70.547
1918	75.377
1928	120.044

Fuentes: José Gaviria Toro, Monografía de Medellín 1675 – 1925, Tomo I, Medellín: Imprenta Departamental, 1925. Jorge Restrepo Uribe, Medellín: su origen, progreso y desarrollo, Medellín Servigráficas, 1981. Anuario Estadístico de Medellín, Medellín: Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos, 1916 – 1928. DANE (Departamento Nacional de Estadística), Medellín en cifras. Ciudad Tricentenaria 1675 – 1975, Medellín, 1976.

1 Luís Fernando González Escobar, *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: Crecimiento y modelos urbanos 1775 – 1932*, Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Escuela del Hábitat CEHAP, 2007, p. 150.

2 Jorge Restrepo Uribe, *Medellín: su origen, progreso y desarrollo*, Medellín: Servigráficas, 1981, p. 9.

Es pertinente cuestionar si el aumento poblacional que experimentó la ciudad correspondió en mayor medida a un crecimiento natural de la población o a la llegada de nuevos habitantes provenientes de otras regiones; las explicaciones que se han dado al respecto indican que en Medellín, entre 1883 y 1912, la tasa de natalidad disminuyó (de 4,5 a 3,7 nacimientos por 100 habitantes) a la vez que la tasa de mortalidad fue una de las más altas de Antioquia (1,83 muertes por cada 100 habitantes) lo cual sugiere que el mayor crecimiento de la ciudad tuvo su fundamento principalmente en el "importante flujo migratorio hacia la ciudad"[3].

Según los planteamientos de las élites, se hacía necesario adecuar los modos de vida de esta gran cantidad de personas que llegaban de los pueblos al estilo de vida del mundo urbano, y por ello se justificaban diferentes proyectos urbanísticos que fueron liderados por grupos sociales dentro de los que se contaban gobernantes, prensa, élites económicas y sectores académicos. En otras palabras, "la transformación del montañero en hombre civilizado y urbano, fue de un modo u otro, el objetivo de quienes estimularon estos procesos"[4].

El crecimiento demográfico supuso entonces que la ciudad se adaptara a estos cambios e incorporara algunas transformaciones urbanas que se debían materializar con la aparición de nuevas instituciones que a la vez debían buscar darle un lugar a varios sectores de la sociedad que no habían sido clasificados dentro del ordenamiento de la ciudad. Pero, además, se debía contar con organismos apropiados para moralizar, higienizar, penalizar y castigar a aquéllos que se encontraban al margen de esta nueva organización. En otras palabras, se pretendía preparar el camino hacia un proceso modernización que tenía sus raíces fundamentalmente en Europa y que tendría sus replicas en América Latina. Como se muestra en la tabla número 2, la mayoría de estas instituciones fueron establecidas durante la segunda mitad del siglo XIX y en los inicios del siglo XX.

Tabla Número 2: Establecimientos de beneficencia, moralizantes, de instrucción y de diversión creados en Medellín a finales del siglo XIX y principios del XX

Establecimiento	Año de fundación
Casa de Beneficencia	1861
Orfelinato La Presentación	1879
Orfelinato San José	1910
Casa de Mendigos	1890
Casa de Mujeres Arrepentidas	1912
Patronato de San Javier	1914
Patronato de Obreras	1912

3 Víctor M. Álvarez, *Poblamiento y población en el valle de Aburrá y Medellín, 1541 – 1951. Historia de Medellín, vol. I, ed. Jorge Orlando Melo*, Medellín: Suramericana de Seguros, 1996, p. 78.

4 Jorge Orlando Melo, "Medellín 1880 – 1930: los tres hilos de la modernización", en Universidad Nacional de Colombia (ed.), *Revista de Extensión Cultural*. Medellín: número 37, septiembre, 1997, p. 12.

Manicomio Departamental	1878
Casa del S.C. de Jesús	1910
Sopa Escolar	1915
Escuela Nacional de Minas	1887
Instituto de Bellas Artes	1912
Academia de Jurisprudencia	1898
Oficina de Accidentes	1914
Penitenciaria de Medellín	1856
Teatro de Medellín	1834
Teatro Circo España	1908

Fuente: De Hoyos Misas, Germán. Guía Ilustrada de Medellín 1916. Tipografía de San Antonio, Medellín, 1916

Igualmente, estas instituciones tenían en su interior varios propósitos y objetivos: por un lado proteger a aquellos que aparecían como los más desvalidos; pero además, buscaban prevenir que aquéllas personas se convirtieran en un peligro potencial para la ciudad salvaguardando así los intereses de aquellas élites que habían impulsado este proyecto higienizador; tal fue el caso de los orfelinatos, de las casas de beneficencia y de mendigos, de la Casa de las Mujeres Arrepentidas, del manicomio o de la Casa de Corrección de Menores. De ésta última el gobierno municipal decía que allí "sus servicios serán la educación de los presos menores de 21 años y se les enseñarán, fuera de las nociones de moral, milicia y trabajos manuales, lectura, escritura, castellano, aritmética, etc."[5]

Este proceso expansivo de la ciudad llevó a que rápidamente se fueran diferenciando dos sociedades con características diversas pero que paulatinamente estarían destinadas a mezclarse. La sociedad normalizada y la sociedad anómica, como las denomina José Luis Romero, también tuvieron un espacio en Medellín al iniciar el siglo XX. La primera estaba atravesada por formas de vida que transcurrían en un sistema acordado de reglas. La segunda, correspondía con el grupo inmigrante venido de áreas rurales o de pequeñas ciudades estancadas, que llegaba a la ciudad en busca de oportunidades y que carecía de cualquier sistema de normas[6].

Policía, cárceles, monopolización de la violencia y delincuencia imaginada

Mención aparte merece la institucionalización de la Policía para finales del siglo XIX, proceso que evidenciaba la necesidad de normalizar y controlar los comportamientos considerados

5 "Casa de Menores", *El Espectador* [Medellín] 15 de mayo 1914.

6 José Luis Romero, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 1999, pp. 331 – 334.

inadecuados por parte de los nuevos habitantes de las ciudades[7]. En ese sentido la Policía reglamentó lo relativo a mujeres públicas y zonas de tolerancia, juegos de azar, tránsito, narcóticos, higiene, espectáculos, fiestas y otros actos públicos"[8].

El objetivo trazado por estas instituciones era entonces higienizar, moralizar y propender por reformar a los delincuentes que debían pagar una condena en una penitenciaría o en una cárcel. Ideas como optimizar el tiempo de los presos o utilizar estrategias para que pudieran realizar otras actividades (capacitarse, leer o aprender un oficio) diferentes a permanecer en el centro de reclusión pasivamente, aparecieron tímidamente y hacían parte de la agenda de los directores y encargados de administrar estos lugares.

Muchos de estos lugares fueron creados con el objetivo específico de detener y recluir a los sindicados de cometer algún delito, pero en la práctica poco se cumplía con estas disposiciones debido a que eran construidos en edificaciones antiguas "con serios problemas de salubridad y seguridad"[9].

Inquietaba también la insuficiencia material que padecían las cárceles y que las hacía parecer cualquier otro lugar, menos un espacio apto para cumplir con los castigos imputados por la justicia; ello iba en contravía con los postulados de higiene y de urbanidad que se querían incorporar durante aquellos años. En un artículo publicado en *El Espectador* en mayo de 1914, se propuso un decálogo de normas de higiene y objetos que se debían tener en aquéllos lugares:

> "1. Comprar dos pajas de agua para mejorar el aseo.
>
> 2. Arreglar los calabozos
>
> 3. Comprar para las celdas camas y asientos fijos y firmes
>
> 4. Hacer un baño o lavadero común, con varios chorros dispuestos en forma circular.
>
> 5. Dotar con buenas mesas el servicio de alimentación
>
> 6. Refeccionar los dormitorios.

---

7 Adolfo León Atehortúa Cruz y Humberto Vélez Ramírez, *Estado y Fuerzas Armadas en Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, Pontificia Universidad Javeriana, seccional Cali, 1994, p. 37.

8 Raúl Domínguez Rendón, *Vestido, ostentación y cuerpos en Medellín 1900 – 1930*, Medellín: ITM, Colección Textos Urbanos, 2004, p. 48.

9 Juan de Dios López Cano, "Cárcel Distrital de Medellín "La Ladera". 1921-1976. Un recorrido histórico por el Régimen Carcelario Nacional", Medellín, tesis pregrado, Universidad de Antioquia, 2004, p. 98.

7. Construir en la cocina un gran fogón a la moderna

8. Arreglar decentemente la sala de recibo de guardias

9. Refeccionar las cañerías y distribuir bien las aguas

10. Hacer las reparaciones convenientes de los excusados"[10].

La prevención contra los más pobres y lo que pudieran hacer en su tiempo libre se hacía evidente con la creación de estos centros que pretendían disciplinarlos y hacerlos *ciudadanos de bien*, al estilo de lo que se había dado durante el siglo XIX en Europa y algunos países de América. Así, un modelo que pudo ser bien referenciado fue el creado por la Ley de Pobres en Inglaterra durante el año 1834. Según esta ley, se crearían auténticas cárceles donde los pobres serían forzados a trabajar, no tanto por el beneficio que pudieran producir, como porque la amenaza de la *Workhouse* aseguraría trabajadores más sumisos y menos conflictivos"[11].

Establecer pautas de comportamiento ciudadano fue una estrategia utilizada para evitar que los impulsos de algunos individuos se sobrepusieran sobre los intereses de otros; es por ello que con la aparición del monopolio de la violencia por parte del Estado se intentó reprimir esos comportamientos para marginar las actitudes primarias de algunos individuos, las cuales eran vistas como un peligro debido a que se abría la posibilidad de que apareciera la esclavitud y la humillación sin límites en el caso de que una persona cayera en poder de otra[12].

Se ha mencionado ampliamente que la funcionalidad económica y política de la delincuencia se puede comprender desde varias perspectivas: si existe un mayor número de crímenes en la sociedad habrá más pánico general y por lo tanto se volverá deseable un sistema de control policial. Al mismo tiempo, la existencia de un peligro constante y aparentemente latente, ha conllevado a que haya un mayor grado de aceptabilidad de ese sistema de control, lo cual explica por qué en los periódicos, la radio, la televisión y otros medios de comunicación de todo el mundo se conceda tanto espacio a la criminalidad. Desde inicios del siglo XIX las campañas sobre el aumento, real o imaginado, de la delincuencia justificaron así esta forma de control social[13].

---

10 "La Cárcel", *El Espectador* [Medellín] 15 de mayo 1914.

11 Josep Fontana, *Historia: análisis del pasado y proyecto social*, España: Crítica, 1999, p. 137.

12 Norbert Elías, *El proceso de la Civilización. Investigaciones Sociogenéticas y Psicogenéticas*, México: Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 455.

13 Michel Foucault, "*Las redes del poder*". Barbarie, números 4 y 5, San Salvador de Bahía, Brasil, 1981, disponible en http://www.lite.fe.unicamp.br/papet/2002/fe190d/texto05.htm [Fecha de consulta: 21/05/2016].

Precisamente la literatura negra, la novela policíaca y las crónicas de sangre en los periódicos, han servido para estremecer a la sociedad, pacificar las costumbres y servir como mecanismo de escape frente a la violencia sin tener que pasar por la acción material de violentar a alguien. Como ha sido evidenciado, tanto en Europa como en América, las crónicas de sucesos violentos y los *hechos de policía* han tenido la intención de mostrar y recordar que el crimen no paga, y, a la vez, para reclamar la acción eficaz de la justicia frente al delito. Concretamente este tipo de escritos en la prensa han fungido como una forma de pedagogía en la que se han promovido las normas y se ha legitimado a las autoridades convirtiendo al otro en objeto de terror[14]. No en vano la alarma criminal y los informes sobre la presunta inseguridad que reinaba en las calles de las ciudades tomaron un lugar especial en la prensa de inicios del siglo XX.

Las preocupaciones por el aumento en el número de delitos, y especialmente en el de homicidios, deben dejar de ser miradas superficialmente para ser observadas cuidadosamente ya que el tono alarmante como son presentadas las noticias y reseñas sobre la criminalidad puede motivar a presentar conclusiones miopes, incluso desde el presente, acerca de estos fenómenos. Jorge Mario Betancur, por ejemplo, afirma que los datos estimados por los señores J.C. Vélez y A. García Valencia en una guía de Medellín publicada a mediados de los años 20 del siglo pasado, en la cual señalaban que en la ciudad se cometía un homicidio cada 25 días, eran poco probables debido "a las continuas quejas publicadas en los diarios sobre el 'espantoso' incremento de los crímenes en la localidad"[15]. Sin embargo, el autor cayó en el esquema higienizador de inicios del siglo pasado obviando otras fuentes y las cifras oficiales sobre los homicidios cometidos en Medellín durante aquellos años en las cuales se puede evidenciar que efectivamente los señores Vélez y García Valencia tenían razón en su aseveración.

Ese fenómeno alarmista que se presentaba en Medellín acerca del incremento de la criminalidad también fue importado de Europa y otros países de América, y posiblemente fue copiado por las instituciones y las autoridades de la ciudad como una respuesta al temor generado en las élites frente a lo que representaban para ellas los sectores marginales de la sociedad. París, por ejemplo, tuvo un promedio en la tasa de homicidios de 3,4 por cada cien mil habitantes entre los años 1913 y 1938, llegando a una tasa bajísima de 1,2 homicidios por cada cien mil habitantes entre los años 1939 y 1943; sin embargo la visión de medios de comunicación y élites no correspondía con esos indicadores: "en esos años, a pesar de las quejas constantes y del miedo de los ricos ante las supuestas amenazas de las clases peligrosas, la capital estaba muy lejos de ser un nido de asesinos"[16]. En México, al finalizar el siglo XIX, el crecimiento real de los crímenes era muy inferior al crecimiento del temor a la delincuencia o la presencia de la criminalidad; allí, en periódicos amarillistas, folletos, hojas volantes y artículos especializados se expresaban con

14 Robert Muchembled, *Una historia de la violencia: del final de la Edad Media a nuestros días*, Barcelona: Paidós, 2010, pp. 334 - 335.

15 Jorge Mario Betancur, *Moscas de todos los colores. Barrio Guayaquil de Medellín 1894 – 1934*, Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2000, pp. 202 – 203.

16 Muchembled, *op. cit*., p. 275.

angustia estos miedos, lo cual podía ser una consecuencia o un reflejo de temores en torno a la amoralidad, la modernidad o al crecimiento urbano[17].

Construcción de nuevos espacios

El control de la sociedad a través de la construcción establecimientos medianamente adecuados para la vigilancia y el castigo de los presuntamente peligrosos fue una preocupación imperante y por ello fueron apareciendo establecimientos como el Manicomio Departamental, la Oficina de Accidentes, la Cárcel de Varones, la Academia de Jurisprudencia y la Penitenciaria. Pero paralelamente a este proceso, los nuevos ritmos de trabajo impuestos por las empresas y lugares de trabajo, hicieron que la sociedad demandara espacios de ocio y esparcimiento, lugares que se fueron materializando con la construcción de teatros, circos, clubes y otros lugares para la diversión.

Del mismo modo, contar con casas y habitaciones higiénicas también fue una idea que quisieron implementar las instituciones civiles, argumentando con ello que las personas que crecieran en un hogar con condiciones poco higiénicas eran más susceptibles de caer en el alcoholismo y la vagancia y esto, a su vez, afectaría las finanzas del Estado ya que tal situación debería subsanarse con la construcción de asilos, hospitales y cárceles[18]. Según estas ideas, el beneficio económico debía redundar en un beneficio social debido a que las personas, dedicadas ahora al cuidado de su hogar, cambiarían sus pensamientos de odio y resentimiento social propios de los momentos de ocio en las cantinas, por una vida más agradable en el seno de su hogar. No en vano, como se observa en la imagen número 1, durante la segunda y tercera décadas del siglo XX se intensificó la construcción de barrios obreros que contaban con "las últimas técnicas del urbanismo moderno".[19]

Igualmente, aparecieron instituciones de educación que también fueron emergiendo como alternativa ocupacional, algunas como la Academia Antioqueña de Historia, la Academia de Medicina de Medellín, la Cámara de Comercio de Medellín, la Escuela de Artes y Oficios, la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, la Universidad de Antioquia, la Escuela Nacional de Minas y la Sociedad de Mejoras Públicas fueron creadas en su mayoría al finalizar el siglo XIX y al iniciar el XX, lo que justificaba la necesidad de contar con este tipo de establecimientos que se suponía le iban a dar a la ciudad un aire de progreso y desarrollo, y en las cuales podía ocuparse y desempeñarse una parte de la sociedad medellinense.

---

17 Elisa Speckman Guerra, "En la inmensa urbe y el laberinto de los archivos: la identificación de criminales en la Ciudad de Mexico", en: Diego Galeano y Gregorio Kaminsky (directores) *Mirada (de) uniforme. Historia y crítica de la razón policial*. Buenos Aires: Teseo, 2011, p- 125.

18 Carlos Ernesto Noguera R. y otros, *La ciudad como espacio educativo. Bogotá y Medellín en la primera mitad del siglo XX*. Bogotá: Arango Editores, 2000, pp. 56 – 57.

19 Noguera, *op. cit*., p. 57.

La idea de higienizar no se limitaba únicamente a *limpiar* las almas y los cuerpos de las personas diseñando campañas moralizantes y creando instituciones para sanar y corregir. Se trataba también de asear la ciudad, volverla habitable acorde con las necesidades imperantes que surgían con su transformación. Así, diversos representantes de sectores sociales y académicos, entre los que se contaban médicos, psiquiatras gobernantes o ingenieros, propusieron diseños urbanísticos que se relacionaban con el uso adecuado del espacio público, con la instauración de pautas higiénicas para la creciente población y con la planeación de la ciudad. En ese contexto surgió la idea de pensar en la elaboración del plano de Medellín futuro, proyecto con el cual se quería regular el crecimiento físico de la ciudad desde el año 1913[20].

Todas estas ideas acerca de la higiene social y del ordenamiento citadino presentaban cierta simultaneidad y similitud en distintos contextos urbanos de Europa y de América, lo cual supone pensar que las élites de estas ciudades estaban identificadas con el proyecto modernizador que se quería implementar para las primeras décadas del siglo XX. En Argentina, por ejemplo, la epidemia de fiebre amarilla que mató a más de 13.600 personas en Buenos Aires en 1871, justificó la emergencia de diversos programas sanitarios liderados por médicos higienistas que reclamaban reformas como la educación o el castigo modelador. En ese país, al finalizar el siglo XIX, la higiene pasó al centro de ese conglomerado de nociones asociada al progreso y la civilización, inspirando una serie de medidas que mezclaban lo preventivo con lo disciplinador[21].

Análogamente, se ha afirmado que en México estas ideas fueron producidas en un ambiente urbano por grupos educados que tenían acceso a la prensa y que propendían por la convergencia de ideas religiosas, administrativas, científicas, periodísticas e incluso comerciales para la construcción de un conocimiento científico y moralmente válido[22]. En Colombia este tipo de pensamiento también estaba vigente e igualmente se replicaba con fuerza en la prensa:

> "Definamos la Higiene Social diciendo que es la sabia previsión del patriotismo, que tiene como básico objetivo la salud, y que labora en la compaña sanitaria de un país, en pro de su perfeccionamiento y grandeza […]"[23].

De este modo, esta mirada institucional, administrativa y científica tenía la intención de evitar que la ciudad se expandiera sin ningún tipo de regulación por parte de las autoridades, buscando así evitar que siguiera creciendo anárquicamente, controlando así el interés privado y sometiendo a los actos especulativos[24].

---

20 Melo, *op. cit*., p. 15.

21 Lila Caimari, *Apenas un delincuente: crimen, castigo y cultura en la Argentina, 1880 – 1955*, Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2004, pp. 76 – 77.

22 Pablo Piccato, (1995). "El paso de Venus por el disco del Sol, Criminality and Alcoholism in the late Porfiriato", en: *Mexican Studies*, volumen 11, número 2, p. 204.

23 "La defensa de la raza", *El Imparcial* [Medellín] 5 de octubre de 1922.

24 Luís Fernando González Escobar, "Del higienismo al taylorismo: de los modelos a la realidad urbanística

Biopoder y medicina

Ya desde la segunda mitad del siglo XVIII se estaba planteando la necesidad de relacionar el ejercicio del poder y del gobierno con el adiestramiento de los cuerpos y de los individuos[25]. A partir de aquél momento "se buscó racionalizar los problemas que los fenómenos inherentes a esa entidad biológica le planteaban a la práctica del gobierno: salud, higiene, natalidad, fecundidad, morbilidad, mortalidad, raza"[26]. En Medellín, fue para finales del siglo XIX que estas ideas relacionadas con la salud pública comenzaron a ser aplicadas y a ser operantes. La ciudad se erigió como el espacio en el cual las ideas de progreso y del orden social se podían materializar y por lo tanto el cuerpo médico sería la institución que regularía aquel orden urbano.

Especialmente la Medicina fue una de las ciencias llamada a intervenir en la sociedad por medio de sus discursos. Una vez que las ciudades experimentaron un crecimiento demográfico inusitado y que se identificó la masa poblacional que las constituían (en la cual sobresalían gentes venidas del campo que se ocupaban como obreros, jornaleros, empleadas domésticas o personas sin un oficio definido), se llamó a la Medicina para que definiera prácticas de salud pública direccionadas fundamentalmente a moldear los comportamientos y actitudes de la denominada "clase peligrosa". Como lo explica Daniel Díaz, la Medicina tuvo la tarea de intervenir ordenadamente a estos grupos sociales, evidenciando, a la vez, los peligros que podrían tener las enfermedades, las epidemias y las pandemias, y planteando medidas encaminadas al cuidado del cuerpo; de este modo, los discursos médicos se fueron legitimando en la medida que desarrollaron prácticas de higiene y salud que estaban en sintonía con el ideal de progreso y civilidad que se quería, estas prácticas iban "desde el vestido y la alimentación, pasando por las disposiciones arquitectónicas de las viviendas, hasta la distribución de actividades en la escuela"[27].

---

de Medellín, Colombia 1870 – 1932", en: *Revista Bitácora Urbano Territorial*, Bogotá, volumen 11, (enero – diciembre), 2007, p. 138.

25 Daniel Díaz 2008, "Raza, pueblo y pobres: Las tres estrategias biopolíticas del siglo XX en Colombia (1873 – 1962)". En: Santiago Castro y Eduardo Restrepo (editores). *Genealogías de la Colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobiernos en los siglos XIX y XX*, Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2008, p. 54.

26 Jorge Márquez Valderrama, *Ciudad, mismas y microbios. La irrupción de la ciencia pasteriana en Antioquia*, Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, 2005, p. 76.

27 Díaz, op. cit., p. 47.

LAS OBRAS PARA LA INFANCIA DE JUAN ANTONIO SCASSO EN EL URUGUAY MODERNO: TEORÍA Y PROYECTOS EN TORNO A *ESPACIOS VERDES.*

DANIELA CATTANEO

CONICET – CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Universidad Nacional de Rosario. Argentina

dacattaneo3@gmail.com

RESUMEN: El trabajo profundiza en la figura del arquitecto uruguayo Juan Antonio Scasso (1892-1973) y en su particular abordaje del Urbanismo de las primeras décadas del 1900 desde sus plurales ámbitos de acción -Estado, docencia universitaria, profesión privada- a partir de la resignificación y puesta en valor de *Espacios verdes,* su único libro donde condensa lo relevado en Alemania y Holanda en 1932 mediante una beca de perfeccionamiento docente. El análisis de esta publicación aporta claves sobre sus procesos de selección y traslación al contexto uruguayo y permite pensar, a partir de su convencimiento de "la función didáctica del verde público", que la atención al Urbanismo y a la Educación convergen y se retroalimentan, con la infancia como destinataria privilegiada. La hipótesis que se sostiene es que su mirada desde el Urbanismo ha sido determinante en la decodificación local de las propuestas y métodos en torno al movimiento de la Escuela Nueva y en la concepción del niño como sujeto social y político; también, que esta interacción con los proyectos destinados a la infancia y su vinculación con las teorías pedagógicas ha dotado a Scasso de una particular forma de abordar los proyectos urbanos, pudiendo haber condicionado su acento en el verde en la tríada a partir de la cual entiende al Urbanismo moderno -masa edificada, espacios viarios, espacios libres-. El abordar sus proyectos de escuelas de pabellones en tanto espacios urbanos en miniatura o su proyecto de parque escolar como la articulación de pequeños barrios es anticipatorio de su búsqueda y recorrido posterior, de lo que va a mirar a partir de revistas y de viajes y de lo que va a recortar y teorizar para, a través de *Espacios verdes*, plasmar su ideario. Poner en relación su biografía con la cronología y particularidades de sus proyectos resulta fundamental para establecer estas asociaciones.

PALABRAS CLAVE: Juan Antonio Scasso, Urbanismo moderno, Espacios verdes, Arquitectura para la infancia, Escuela Nueva

Introducción

Juan Antonio Scasso (1892-1973) egresa en 1916 de la novel Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República (UdelaR). Tempranamente comienza a involucrarse con cuestiones urbanas desde la esfera estatal y desde la docencia universitaria. En esta clave, su único libro, *Espacios verdes*,[1] divulga el informe de lo relevado en Alemania y Holanda en 1932 mediante una beca de perfeccionamiento docente. Poniendo de relieve esta publicación este trabajo propone ahondar en la concepción de Urbanismo de Scasso y en sus procesos de selección y traslación al contexto uruguayo, intentando demostrar cómo, en su creencia de "la función didáctica del verde público",[2] la atención al Urbanismo y a la Educación convergen y se retroalimentan en pos del bienestar colectivo, donde los espacios verdes -a los cuales define como toda superficie urbana libre- tienen al niño, en tanto futuro ciudadano, como destinatario privilegiado.

Si bien su visión integral de la ciudad redundó en la atención en sus proyectos urbanos a todos los sectores y escalas, este trabajo se circunscribe a los proyectos para las infancias de Scasso, tanto los realizados desde las oficinas municipales como los gestados para el Estado por iniciativa privada o colaborando con las propuestas alternativas que se integran a la educación oficial. También, atiende a su diálogo con experiencias pedagógicas locales que, en sintonía con los postulados de la Comisión Nacional de Educación Física y la Comisión de Escuelas Experimentales, priorizan el entorno urbano y natural; y con las experiencias urbanísticas internacionales recogidas en *Espacios verdes.* Todos ellos aspectos que contribuyen a una particular visión en la cual, en palabras de Scasso "el urbanismo le dio otra dimensión a la arquitectura".[3]

El delimitar tempranamente la función social del Urbanismo e identificar a la infancia como categoría analítica independiente tienen al verde como común denominador; esto es parte de un recorrido personal que Scasso fue construyendo y retroalimentando y que intentaremos demostrar. La hipótesis que sostiene este trabajo es que, discutiendo con interpretaciones que refieren a una transpolación ecléctica y meramente formal de referentes europeos, su mirada desde el Urbanismo ha sido determinante en la decodificación local del ideario de la Escuela Nueva[4] y en la concepción del niño como sujeto social y político. También, que esta interacción

---

1 Juan Antonio Scasso, *Espacios verdes. Política del verde en Alemania hasta el año 1932*, Montevideo: Tipografía Atlántida, 1941.

2 *Ibid*., p. 48.

3 Juan Antonio Scasso, "Las Escuelas Experimentales de Malvín y Las Piedras", en *Revista de la Facultad de Arquitectura*, n. 6, Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, 1965, p. 50.

4 Movimiento constituido por propuestas, métodos y articulaciones surgidos en Europa y EE.UU. En oposición a las prescripciones normalista-positivistas, congregó las ideas de individualidad, libertad y espontaneidad de Rousseau, la integración de idea y experiencia de Pestalozzi y la significación de la actividad libre y creadora del niño, el valor del juego y la importancia de la educación estética de Fröebel. Abarcó corrientes diversas entre cuyos representantes se destacan Dewey, Montessori, Decroly y Ferrière. Estas escuelas surgieron a fines del siglo XIX, su divulgación y circulación de métodos se da entre las dos

con los proyectos destinados a la infancia y su vinculación con las teorías pedagógicas ha dotado a Scasso de una particular forma de abordar los proyectos urbanos, pudiendo haber condicionado su acento en el verde en la tríada a partir de la cual entiende al Urbanismo moderno -masa edificada, espacios viarios, espacios libres- y retroalimentado sus propios proyectos y procesos de selección. Abordar sus proyectos de escuelas de pabellones en tanto espacios urbanos en miniatura o su proyecto de parque escolar como la articulación de pequeños barrios es anticipatorio de su búsqueda y recorrido posterior, de lo que va a mirar a partir de revistas y de viajes y de lo que va a recortar para *Espacios verdes*.

Poner en relación su biografía con la cronología y particularidades de sus proyectos resulta fundamental para establecer estas asociaciones que en otros abordajes de Scasso resultan fragmentarios, ponderando generalmente proyectos o temas individuales. Para ello articularemos el trabajo en tres partes: en la primera nos aproximaremos al personaje, en la segunda nos adentraremos en sus proyectos para o que involucran a las infancias y en la tercera estableceremos relaciones con su ideario a través de *Espacios verdes*.

Juan Antonio Scasso

Interrogarnos sobre la biografía de Scasso nos aproxima a su polifacética figura, propia de esta primera generación de arquitectos modernos del Cono Sur. Nos detendremos aquí sólo en algunas fechas y episodios.

Comenzó sus estudios en la Facultad de Matemáticas de la UdelaR, teniendo como estudiante participación en la campaña reformista en pos de la "identidad e independencia profesional" que derivó en la creación de la Facultad de Arquitectura en 1915. El descubrimiento de una "afinidad innegable entre la Arquitectura y la concepción del problema urbano"[5] puede rastrearse ya en esta primera etapa, a partir de los debates en torno al concurso que derivó en el Plan Regulador de Montevideo de 1912. La decisión de incorporar en el plan de estudios de Arquitectura un curso de "Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajística" tiene que ver con detectar y defender inquietudes comunes, que se abordaban "especialmente en los cursos superiores de grandes composiciones que son siempre conjuntos urbanos de vastas proporciones".[6] Estas acciones -emancipatorias respecto a las Matemáticas e Ingeniería pero de cooptación respecto al Urbanismo- habían derivado un año antes, en 1914, en la formación de la Sociedad de Arquitectos y en la aparición de la revista *Arquitectura* -su órgano de difusión-, ámbitos en los cuales Scasso tuvo una activa y sostenida participación.

primeras décadas del XX y su expansión hacia 1930.

5 Juan Antonio Scasso, "Hacia la definición de una política urbanística. Campo, táctica y frutos posibles de una acción racional, ordenada y sostenida", en *Revista de Arquitectura*, n. 214, Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos, 1938, p. 460.

6 *Ibid*., p. 461.

En 1916 egresa con Medalla de Oro de la primera promoción de la Facultad de Arquitectura, lo que le valió una beca con la que recorre durante dos años Francia, Italia y España. Este viaje iniciático le permite ensamblar la construcción teórica -apoyada en su profesor José Pedro Carré y en un ya amplio conocimiento de lo que ocurría en el exterior a través de las revistas, entre las que se destacaban *Moderne Bauformen*, *Architectural Forum* y *Wendingen*- con el conocimiento y adopción de los enfoques de la vanguardia europea. Aspectos como la calidad espacial y el tratamiento volumétrico son sólo el puntapié para comenzar a pensar en la reformulación de necesidades programáticas a partir de la voluntad de responder a la especificidad de los procesos de modernización locales.

En marzo de 1920 el Primer Congreso Panamericano de Arquitectos, celebrado en Montevideo, exhortaba a las ciudades de América a seguir los principios de urbanización moderna adoptados universalmente. Ese mismo año Scasso ingresa como profesional técnico a la Dirección de Parques y Jardines de la intendencia de Montevideo, permaneciendo en la unidad por más de treinta años. También en 1920 se integra a la Facultad de Arquitectura como Profesor Adjunto en el curso práctico de Urbanismo de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista a cargo de Mauricio Cravotto. Parte de los trabajos prácticos que conducía se relacionaban con su fecunda labor desde la administración pública. Esta retroalimentación permanente signaría "su clara vocación de urbanista y paisajista"[7] presente en todas sus obras.

1929 es el año en que asciende a Director de Paseos Públicos y también de la visita de Le Corbusier a Montevideo. Dice Scasso "Teníamos su libro *Vers une Architecture* pero no lo entendíamos muy bien. Su visita nos entusiasmó a todos en la Facultad".[8] El ideario de Le Corbusier y las enseñanzas de Carré parecieran aquí confluir en sintonía con la tradición arquitectónica francesa: el Urbanismo como asignatura de gran composición y la definición del espacio con llenos y vacíos donde *"Le dehors est toujours un dedans"*.[9] Las ideas se emparentan y los recursos, sean naturales o creados por el hombre, se trabajan de igual modo.

En 1932 permanece todo el año en Alemania y Holanda, impulsado por la posibilidad de ver *in situ* la intensa y ejemplar labor urbanística realizada por los municipios al amparo de la Constitución democrática de la República de Weimar. Había detectado, a través de las publicaciones, el profundo cambio conceptual del Urbanismo en los años de la primera posguerra y la rectificación de composición y función que esto implicaba en las áreas verdes.[10] Su trabajo junto a la Comisión de Escuelas Experimentales podría también haber influenciado esta elección en relación a los vínculos de ésta con el movimiento de escuelas al aire libre europeo. Desde esta

---

7 Jorge Nudelman, "Introducción", en Paula Gatti y Mariana Alberti, *Juan Antonio Scasso*, Montevideo: Instituto de Historia de la Arquitectura, 2009, p. 5.

8 Mariano Arana, Lorenzo Garavelli y José Luis Livni, "Entrevista al Arq. Juan A. Scasso", en *Arquitectura*, n. 255, Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, 1986, p. 24.

9 "El afuera es siempre un adentro". [29 de septiembre de 2016, 17:07:48 UTC-3] Jimena Cutruneo (jimenacutruneo@gmail.com): Le Corbusier, *Vers une Architecture,* París: les éditions G. Crès et cie, p. 154.

10 Scasso, *Espacios verdes*…, pp. 74-75.

perspectiva, con "la reconquista del espacio libre (como) una de las primordiales directivas de la urbanística moderna"[11] vuelca en *Espacios verdes*, su informe de viaje de 407 páginas, su notable pensamiento teórico sobre la ciudad.

Los proyectos para las infancias

Son diversos los ámbitos desde los que Scasso aborda "la reconquista del espacio libre" para las infancias. Desde la Dirección de Paseos Públicos trabaja junto a la Comisión Nacional de Educación Física[12] en el diseño de plazas de juego y plazas de deportes en todo el país. Esta especialización lo vincula con numerosas instituciones sociales y deportivas realizando proyectos de clubes y estadios. También desde la Municipalidad la cualificación de los espacios verdes lo lleva a intervenir en parques existentes: el Prado, Rivera, Rodó, de los Aliados, destacándose el gran proyecto urbano de la Rambla Sur (1936) a la que concibe como una avenida-parque.

Sin embargo, son sus proyectos de edificios escolares ámbitos privilegiados de reflexión. La atención al programa escolar ha sido un denominador común en la conformación de los estados modernos y promediando la década de 1920 Uruguay no fue la excepción. La imagen de una sociedad con un proyecto propio, modernizador y democrático supuso una gran demanda de edificios escolares que se atendía desde las oficinas técnicas del Estado y se complementaba con el alquiler de edificios existentes. Los debates en torno a la Ley de Edificación Escolar sancionada en 1926 hacen a Scasso vislumbrar un campo fecundo de acción y "fijar nuevas fronteras a su misión".[13] Así, proyecta edificios, consigue inversores y logra que el Estado los alquile, posicionándose como un "promotor privado de arquitectura pública".[14]

Sus tres primeros proyectos escolares, de 1926, son las escuelas suburbanas para Manga, Olmos y Maroñas.[15] Éstas instalan cambios importantes: contacto con el suelo, escala del niño, reemplazo de ventanas verticales por anchos y bajos ventanales e integración del patio a la composición a partir del proyecto de jardín, huerta escolar y arboleda "de abrigo". Si bien estos proyectos representan una ruptura respecto a las escuelas monumentales como a los prototipos compactos del Plan de Construcciones Escolares del '26, el impulso más fuerte se registra con la creación en 1927 de la Comisión de Escuelas Experimentales que instalaba en paralelo a la escuela oficial

11 *Ibid*., p. 57.

12 Primera institución de esa naturaleza en América, creada en 1911 durante la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez.

13 Juan Antonio Scasso, "Función del arquitecto y repercusión de su labor en la sociedad", en *Arquitectura*, n. 239, Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, 1964, p. 82.

14 Javier Olascoaga, *Arquitectura renovadora en el Uruguay en los años 20 y 30 del S. XX. Proyectos escolares del arquitecto Juan A. Scasso,* Montevideo, inédito.

15 Juan Antonio Scasso, "Escuela Pública", en *Arquitectura*, n. 114, Montevideo: Sociedad de Arquitectos del Uruguay, 1927, pp. 1[59-162]

los sistemas Pestalozzi, Froëbel, Montessori y principalmente Decroly de la nueva pedagogía. Scasso toma contacto con la Comisión y se ofrece a hacer honorariamente el proyecto para la escuela de Malvín.

Vislumbrando "un nuevo paradigma escolar, el que se forma cuando la arquitectura del Movimiento Moderno da una respuesta a la renovación pedagógica de las Escuelas Nuevas",[16] las escuelas experimentales de Malvín y las Piedras surgen de la articulación Arquitectura-Pedagogía. La convicción de Scasso de que "el arquitecto debe hacer el edificio de acuerdo con la técnica docente utilizada por el maestro"[17] conduce a la singularidad de cada proyecto. Rompiendo en esta etapa con el volumen único, compone elementos materiales y verdes en su conjunto aplicando la misma lógica que en sus proyectos urbanos.

En Malvín, el ideario de la maestra Olimpia Fernández, "La escuela por la vida y para la vida; dinámica, radiante y fecunda", se materializa con pabellones de clase acorde a las edades dispuestos en el verde. El paso de la contemplación a la acción se verifica en los salones cuadrados con grandes superficies vidriadas, pizarrones a la altura de los niños, mobiliario móvil, mesas de labor colectiva, distintos "ambientes" generados a partir de la chimenea o el rincón de cuentos -que sale al exterior en forma de ángulo en un "guiño" hacia los planos quebrados del expresionismo alemán de Bruno Taut- y acceso a los jardines mediante toboganes reforzando la idea del juego como parte de la enseñanza. Los espacios verdes son aquí lugares de aprendizaje privilegiado; bajo los árboles, el comedor al aire libre integra todos los volúmenes; el jardín infantil segmenta el espacio verde destinado a los más pequeños y la plaza de deportes articula ambos pabellones; el bosque y la huerta continúan esta intención. El pabellón de servicios generales, con sala de espectáculos y biblioteca, es el elemento que integraba la escuela a la comunidad en tanto espacio cívico y germen de urbanidad.

No puede soslayarse aquí el respaldo que significó el material de la revista *Wendingen* sobre las escuelas de Dudok, a la que Scasso hacía explícita referencia. Las relaciones que se establecen respecto a articulación de volúmenes o plantas abiertas son aún más profundas desde el plano teórico. Las escuelas de Dudok son "obras de arquitectura y urbanismo",[18] en contacto con la tierra y dominando la imagen urbana; responden a la reorganización de la enseñanza primaria de Hilversum pero también al desplazamiento de la población a nuevas áreas. La articulación con la Pedagogía es muy probablemente otra de sus enseñanzas, fundamentando en el método Fröebel la articulación interior-exterior, la enseñanza al aire libre, el enlazar volúmenes con plazas y espacios de juego, los mobiliarios a escala del niño, el empleo del color, las ventanas de los pasillos altas con espacio de guardado debajo. El Urbanismo se hace presente en la

16 Pedro Barran, *Interacciones entre las prácticas proyectuales y las ideas educativas en el Uruguay moderno y contemporáneo*, Montevideo: Universidad de la República, Facultad de Arquitectura, 2008, p. 24.

17 Arana, Garavelli y Livni, "Entrevista al…, p. 26.

18 Van Bergeijk, Herman, "Willem Marinus Dudok. La escuela como obra de arquitectura y urbanismo", en *Cuaderno de notas*, n. 15, Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2014, pp. 135-154.

imagen urbana de estas obras singulares, pero también en la composición general, y es la idea de promoción del movimiento del niño lo que justifica sus resoluciones asimétricas y sus ejes quebrados.

La escuela experimental de La Piedras, de 1931, es radicalmente diferente ya que el sistema pedagógico era diferente. Si bien la arquitectura es depurada y austera en función de sus limitaciones presupuestarias, la articulación entre planteo pedagógico y resolución arquitectónica es aquí aún más lograda que en Malvín. Su director, Sabas Olaizola, siguiendo a Decroly, considera que el niño en su crecimiento pasa por todas las etapas de la evolución de la humanidad. El emplazamiento en un gran parque arbolado replica mediante un sistema de pabellones de una sola planta el grado de civilización de los pueblos, con grandes superficies acristaladas que se integran al verde en sus funciones de jardín botánico, campo, laguna, bosque y huerta. A su vez, cada pabellón se estructura en tres ambientes por los que se rota a lo largo del horario de clase: aula, laboratorio y taller. Los elementos excepcionales en forma y función eran el salón de actos y un gran comedor.[19]

El Parque Escolar de Florida, realizado junto al arquitecto J. H. Domato en 1931-32, es el proyecto que más claramente recoge los postulados del Urbanismo moderno, planteando la fusión de todas las escuelas de la ciudad en un terreno de 29 hectáreas, probablemente por el impuso que supuso la escuela de Las Piedras pero también por la aplicación de las teorías del "zonning funcional"[20] a nivel internacional. Aquí se vuelve sobre la propuesta del destacado intelectual uruguayo Carlos Vaz Ferreira -por entonces rector dela UdelaR- quien ya desde 1904 exhortaba por llevar todos los niveles de educación de los niños de la ciudad al campo; iniciativa en la que desde sus diversos y destacados roles públicos insistirá por más de veinte años. El Urbanismo aparece aquí para establecer agrupaciones funcionales, "barrios" para distinto niños, que se articulan con la circulación y el parque arbolado. Del mismo modo que los volúmenes se cualifican en función de los niveles de educación y los programas de uso común, el espacio verde hace lo propio a partir de zonas para el descanso, juegos y huerta.

En un número especial de *Arquitectura* de 1932 Scasso remarca que el proceso de adaptación y depuración de la arquitectura escolar en pocos años, más que un valor intrínseco ha revelado que "el problema pedagógico era previo y fundamental para la solución del arquitectónico".[21] En éste, la articulación con el verde resultaba determinante.

---

19 Scasso, "Las Escuelas..., p. 50.

20 Scasso, *Espacios verdes*…, p. 44.

21 Juan Antonio Scasso, "Algunas observaciones y algunos propósitos", en *Arquitectura*, n. 174, 192, Montevideo: Sociedad de Arquitectos, p. 101.

La (e)lección de los *Espacios Verdes*

Scasso señala que por las revistas llegadas a Montevideo intuía que en muchos países europeos y sobre todo en Alemania, tras la gran guerra, "se estaba llevando a cabo un plan de urbanización racional, amplio y novedoso que transformaba radicalmente el concepto de espacio verde en la ciudad, su función, extensión y su distribución en ella".[22]

Espacios verdes podría definirse así como un trabajo de notable originalidad, ilustrado con las diapositivas preparadas para la Cátedra con material gráfico inédito donde analiza y critica la evolución de la "política del verde" y presenta una cuidadosa selección de ejemplos a seguir. No nos detendremos aquí en el análisis de toda la publicación sino que estableceremos algunas ideas clave que, tomadas de Berlín, Frankfurt, Colonia, Munich, Hamburgo, Nurenberg, Hannover y Amsterdam, contribuyen a dar sustento teórico a sus acciones proyectuales posteriores y, fundamentalmente, previas.

En su concepción de Urbanismo moderno "el verde pasa a ser factor de principal consideración en el estudio y composición del plano de la ciudad",[23] pasando de una función contemplativa, ornamental y elitista a una función social, disciplinadora, organizadora y armonizadora en su pluralidad de usos posibles: cultural, social, deportivo, de reposo. Scasso refiere a espacios con muchos más actores que espectadores, de ambos sexos y todas las procedencias sociales, donde establecer zonas de aprovechamiento diferencial por edades representa un valor. El "*Learning by doing*" propio de la educación activa, el protagonismo del niño y la función didáctica del verde son tópicos ya presentes en sus proyectos para las infancias.

La cualificación del verde y su orientación funcional y didáctica involucran elementos de distintas escalas y programas. Por ello, cuando Scasso refiere al verde en tanto toda superficie urbana libre, esto es literal. El verde es el de los paseos públicos pero también es el que conlleva un progreso de la arquitectura de escuelas, estadios, conjuntos de viviendas y todo elemento arquitectónico de trascendencia por su programa y función social. "Verde privado y verde público son preocupación constante del urbanista",[24] observará.

Al referirse a la política del verde en Hamburgo no resulta difícil detectar su identificación con la figura del arquitecto Otto Line, al frente de la Dirección de Parques y Paseos desde 1914. La preocupación esencial de Linne para que Hamburgo tuviera las mejores plazas de niños y el seguir los mismos principios desde las pequeñas plazas de barrio hasta los parques zonales es parte de lo que Scasso replica en sus espacios verdes y en sus escuelas: cierre de espacio libre sobre las calles, vida interior, división en zonas por edades, fisonomía peculiar de cada

22 Scasso, *Espacios verdes*…, p. 5.

23 Scasso, *Espacios verdes*…, p. 180.

24 *Ibid.*, p. 148.

intervención. Destaca también el programa de plazas para juegos y deportes a modo de célula elemental del sistema de espacios verdes en Berlín, donde el vínculo con las plazas de la Comisión de Educación Física es insoslayable. Así, Scasso rescata la importancia de la educación física como proceso educativo, que debe ser parte del programa de las escuelas al aire libre, escuelas-parque, escuelas-jardines, estadios, y aún facultades, institutos, estadios, bibliotecas y teatros, en tanto "unidades cívicas que emplean los urbanistas en la remodelación de las ciudades y en la extensión de las mismas".[25] El estadio moderno es aquí el estadio de la cultura física donde se articulan con autonomía de funcionamiento las canchas y pistas de los diversos deportes; se emparenta así en su funcionamiento con los bloques autónomos de las escuelas y con los parques y plazas como lugares de encuentro de la comunidad.

Refiere a una política urbana integral a partir de núcleos urbanos especializados, con vida propia, vinculados todos ellos por medio de una red viaria que facilite la intercomunicación directa. Dice Scasso "Zonificación, fijación de núcleos vitales de un valor definido y diferencial, organización de la anatomía urbana y luego enlace neto y directo entre ellos" como receta para las ciudades americanas en "confuso, desordenado y vertiginoso crecimiento".[26] Encuentra aquí un sustento para su proyecto de parques escolares que también emplearía en su apoyo posterior a la campaña en favor de la creación de la Ciudad Universitaria de Buenos Aires (1938) o en su proyecto para el Plan Regulador de Mendoza (1941, junto a Bereterbide, Blanco y Cravotto). No obstante, el programa de espacios verdes depende de las características de cada ciudad, negando las soluciones "tipo". Son también singulares las soluciones con las que encara cada proyecto, motorizado por un encargo, un concurso, una ley o un sistema pedagógico.

A modo de cierre

Se han expuesto hasta aquí algunas asociaciones y reflexiones en torno a la figura de Juan Antonio Scasso y a la particularidad de los procesos de modernización que ha motorizado a través de una peculiar dialéctica entre Urbanismo y Educación. Se han esbozado sus múltiples ámbitos de acción que exceden los de un técnico integrado a las oficinas del Estado para convertirse, a través de la promoción privada de arquitectura pública, de sus proyectos privados y de la selección de obras y arquitectos que difundía a través de su actividad docente y editorial, en un propagandista de las incumbencias del arquitecto urbanista.

Por ello, cuando Scasso se explaya en *Espacios verdes* en la teoría del parque moderno refiriendo a "la composición (que) se estructura con espacios con una especialización funcional que le da valor individual y una jerarquía en el conjunto así como una plástica y una fisonomía singular y propia"[27] da cuenta de su inspiración en el urbanismo internacional y de su actitud selectiva

25 *Ibid.*, p. 91-92.

26 Juan Antonio Scasso, "Hacia la definición de una política urbanística. Campo, táctica, y frutos posibles de una acción racional ordenada y sostenida", en *Revista de Arquitectura*, n. 214, Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos, 1938, p. 457.

27 Scasso, *Espacios verdes*…, p. 75.

a partir de una sólida formación y actualización constante. Tampoco puede escindirse este análisis de su recorrido y manera de componer previos; describe los parques como describiría sus proyectos, con los elementos que le son propios; mira en función de sus herramientas y preocupaciones.

No obstante, el recorte y cualificación del Urbanismo moderno y la función didáctica del verde no serían tales sin su interés por decodificar con elementos disciplinares no sólo el rol protagónico asignado a la infancia en la *civis* sino la concepción de infancia de las vanguardias pedagógicas; tampoco, sin su particular voluntad de apertura y adaptación a las necesidades de programas y contexto locales. Los proyectos que involucran a las infancias y las interpretaciones locales de las teorías pedagógicas retroalimentaron a su vez el abordaje de sus proyectos urbanos, ampliando sus límites programáticos y posicionando al verde como elemento principal. Esto contribuyó, en su viaje de 1932 a la selección de referentes que dieran letra e imagen a su accionar, madurando su pensamiento teórico sobre la ciudad. Su señalamiento que "del verde en la vivienda se ha pasado a la vivienda en el verde"[28] es aplicable a todos sus proyectos. Los recursos compositivos heredados de su maestro Carré no terminan donde los elementos geométricos limitan el volumen construido sino que se prolongan y expanden en toda la superficie urbana libre. "El afuera" es el que cualifica toda intervención arquitectónica. Es una constante en su mirada, desde la cual "el urbanismo le dio otra dimensión a la arquitectura".

28 *Ibid.*, p. 148.

LA PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ESCOLAR Y LOS DISTINTOS AGENTES INTERVINIENTES. EL CASO DE MENDOZA DURANTE EL PRIMER PERONISMO (ARGENTINA, 1946-1955).

ISABEL DURÁ GÚRPIDE.

Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (INCIHUSA) del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Mendoza, Argentina

idurag@mendoza-conicet.gob.ar / idurag@gmail.com.

RESUMEN: A principio del siglo XX, el analfabetismo se convirtió en una de las principales preocupaciones de los gobiernos, que asumieron un papel activo en la extensión de la educación pública en las siguientes décadas. En este contexto, la planificación de la infraestructura escolar suponía un factor determinante a tener en cuenta en la política educativa, ya que su gestión era clave para alcanzar los objetivos de extensión de la enseñanza. El grado de implicación de los diferentes agentes —nacionales, regionales y locales— definiría el tipo de planificación y determinaría su eficacia.

En Argentina, durante el primer gobierno de Juan Domingo Perón (1946-1955) se llevaron a cabo importantes programas de obras públicas que contemplaron de una manera privilegiada la construcción de edificios educacionales, entre ellos escuelas primarias. Las provincias secundaron la labor impulsada por el gobierno nacional con el desarrollo de planes regionales y, además, la Fundación Eva Perón incluyó en su labor asistencial la construcción de escuelas en todo el país. Por tanto, fueron varios los agentes que intervinieron, en diferente medida, en la extensión de la escuela pública.

Resulta de interés el estudio del tema desde una perspectiva regional que permita la aproximación a las realidades concretas que experimentó el país. En este contexto, cabe destacar el caso de la provincia de Mendoza, que había tenido un papel relevante en materia de infraestructura escolar con anterioridad y, durante los gobiernos peronistas, emprendió un nuevo impulso en la tarea. Se propone, por tanto, el estudio de la construcción de escuelas durante el primer peronismo en la provincia de Mendoza por tres agentes que intervinieron de forma complementaria: el gobierno nacional, el provincial y la Fundación Eva Perón.

PALABRAS CLAVE: Arquitectura, Escuelas, Infraestructura, Peronismo, Mendoza

1. La planificación de la arquitectura escolar como tema de debate y la definición del caso de estudio.

A principio del siglo XX, la educación pública supuso un tema de especial interés en muchos países. La instrucción básica de la población pasó a entenderse como una inversión necesaria y los estados asumieron un papel activo en esta tarea. El analfabetismo se convirtió en una de las principales preocupaciones de los gobiernos y los sistemas educativos fueron revisados en todo el mundo. La extensión educativa y los cambios en las practicas de la enseñanza tuvieron incidencia en la construcción de nuevos edificios escolares que debían servir a la tarea educativa y, además, ajustarse a nuevas variables como los avances técnicos e higiénicos[1].

En este contexto, la planificación de la infraestructura escolar cobró importancia y se convirtió en un tema de controversia que sigue generando debate en la actualidad. En 1934, Walter Scott, director de la revista argentina *Nuestra Arquitectura,* destacó el interés del tema y analizó distintos tipos de planeamiento[2]. En su artículo "La Edificación Escolar", Scott comparaba el modelo de planificación centralizado desde el gobierno nacional con otro que proporcionaba mayor autonomía a cada región, en el que incluso se contemplaba la participación local. Cada modelo presentaba ventajas e inconvenientes y, además, existían multitud de posibilidades intermedias, con diferente grado de implicación de los organismos naciones, regionales y locales. La gestión de la infraestructura escolar supondría un factor determinante a tener en cuenta en la política educativa.

En Argentina, el Consejo Nacional de Educación había sido el responsable de la construcción de escuelas en la Provincia de Buenos Aires y en los Territorios Nacionales desde la Ley 1420 de Educación Común, que había instaurado en 1884 la educación pública y gratuita. El resto de provincias tenían autonomía en materia de educación e infraestructura escolar pero, a partir de la aprobación de la Ley 4874 en 1905, conocida como *Ley Láinez*, podían solicitar al gobierno nacional la construcción de escuelas rurales. En los siguientes años, fue frecuente que las provincias trasladasen a la nación la tarea de la construcción de escuelas y, en la práctica, el Consejo Nacional de Educación adquirió un rol predominante. No obstante, en la década de 1930, provincias como Córdoba, Santa Fe y Mendoza asumieron un papel activo en la construcción de infraestructura escolar en sus territorios y cambiaron la tendencia de la planificación[3].

De 1946 a 1955, el gobierno de Juan Domingo Perón emprendió importantes cambios en el país a través del desarrollo de dos planes de gobierno consecutivos, conocidos como Planes

---

1 Tema expuesto en la tesis doctoral de la autora: Isabel Durá Gúrpide, *La Construcción de la Escuela Activa en España, 1956-1972* (inédita), Pamplona: Universidad de Navarra, 2013.

2 Walter Scott, "La Edificación Escolar", *Nuestra Arquitectura*, Buenos Aires: n. 65, diciembre de 1934, pp. 153-154.

3 Tema tratado en la tesis doctoral: Daniela Cattaneo, *La Arquitectura escolar como instrumento del estado. Contrapuntos Nación-Provincias en la década de 1930*, Rosario: Facultad de Humanidades y Artes de la Universidad Nacional de Rosario, 2011.

Quinquenales (1946-1950, 1951-1955), que definían una nueva política y fijaban sus objetivos. Entre los temas atendidos, los planes contemplaban una importante labor en la construcción de infraestructura en todo el país y, en este marco, la arquitectura escolar adquiría un peso relevante ligada al objetivo de mejora de la educación. En el Primer Plan de Gobierno, los edificios educacionales, considerando todos los niveles educativos, suponían la mayor cantidad de edificios a construir y tenían asignada la mayor carga presupuestaria respecto a la totalidad de los trabajos de arquitectura.

En este período, la arquitectura escolar se vio afectada por un nuevo impulso en su construcción y por los cambios sociales que se experimentaron. Sandra Carli identifica en el gobierno de Perón un discurso particular sobre la infancia y un rol intervencionista en su atención[4]. En los discursos peronistas la niñez se concebía como depositaria de la acción social del Estado y como continuadora de la nueva cultura política; de este modo, la infancia se constituía como un nuevo sujeto político. A este respecto, Perón adoptó el lema: "en la Argentina los únicos privilegiados son los niños". Así, la infancia llegó a ser, en el imaginario de la época, un bien común que debía ser cuidado y la acción estatal dirigida al niño trascendió la escolaridad. Entre las medidas adoptadas, se emprendió una acción importante en la construcción de escuelas primarias. Perón señalaría al respecto: "lo primero que hay que hacer por la enseñanza es darle un lugar digno para que funcione"[5].

No obstante, el Gobierno Nacional no fue el único agente encargado de atender a las necesidades de infraestructura escolar en todo el país. Las provincias mantuvieron su hegemonía en materia de educación y la potestad de la construcción de escuelas en su territorio. Así, los gobiernos provinciales secundaron la labor impulsada por la nación con el desarrollo de planes regionales que acometían la construcción de infraestructura escolar. Cabe mencionar también a la Fundación Eva Perón, que llevó a cabo una importante labor asistencial en todo el país y atendió especialmente a la infancia. En materia de infraestructura educativa, la Fundación emprendió la construcción de Hogares Escuelas y de escuelas primarias a través del Plan de Mil Escuelas. Ante este escenario, resulta de interés definir el plano de actuación de cada agente para comprender el sistema de planeamiento de construcciones escolares llevado a cabo durante los gobiernos peronistas y determinar el impacto de su labor.

La acción de los gobiernos de Juan Domingo Perón ha despertado un especial interés en la historiografía argentina por la peculiaridad de sus características. Sin embargo, las labores provinciales en este período han sido menos atendidas, eclipsadas por e interés despertado por el fenómeno nacional. Asimismo, en lo relativo a la educación durante el Peronismo, Sebastián Perrupato la señala como una temática de reciente estudio que se presenta como una

4 Sandra Carli, *Niñez, pedagogía y política. Transformaciones de los discursos acerca de la infancia en la historia de la educación argentina entre 1880 y 1955*, Buenos Aires: Miño y Dávila, 2000.

5 Estos lemas quedaron recogidos en: Presidencia de la Nación Argentina, *La Nación Argentina. Justa, libre, soberana,* Buenos Aires: Peuser, 1950, pp. 243 y 329.

cantera abierta, en la que las perspectivas se amplían en relación a temas específicos, fuentes no exploradas y perspectivas regionales[6].

En el ámbito de la arquitectura, el tema ha sido tratado por autores como Jorge Francisco Liernur, María Isabel de Larrañaga y Alberto Petrina[7]. Los distintos autores señalan la amplitud del tema de estudio, tanto por la importante producción de arquitectura de estos años como por la complejidad de sus características, y ponen de manifiesto la necesidad de avanzar en su investigación mediante el abordaje de temas concretos. Existen estudios que se centran en iniciativas estatales particulares como la construcción de barrios de viviendas en Buenos Aires, los edificios para Correos y Telecomunicaciones y los Centros Sanitarios[8]. Los edificios escolares han sido estudiados en los casos de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y el Chaco y se presenta como un tema aún poco explorado[9].

El caso concreto de Mendoza resulta de especial interés dentro del marco nacional ya que se trata de una provincia con experiencias previas destacadas tanto en el ámbito de la educación como en la construcción de su infraestructura. Mendoza había sido la primera provincia del país en implementar la educación gratuita, había llevado a cabo experiencias pedagógicas de avanzada y emprendido importantes planes de construcción de escuelas con distintos gobiernos. Pueden destacarse como antecedentes importantes las escuelas de finales del siglo XIX y principios del XX, como las escuelas José Federico Moreno y Bartolomé Mitre (Capital), y las construidas en los años treinta según los principios racionalistas de la vanguardia internacional, como las escuelas Justo José de Urquiza (Maipú) y Guillermo Cano (Guaymallén).

Si bien los antecedentes señalados han sido estudiados por autoras como Silvia Cirvini y Daniela Cattaneo[10], la arquitectura escolar construida en Mendoza en el periodo del peronismo no ha

---

6 Sebastián Perrupato, "Historiografía y educación peronista. Un estado de la cuestión sobre historia de la educación durante el primer peronismo", *Historia y Espacio*, n. 40, febrero-junio 2013, pp. 149-165.

7 Jorge Francisco Liernur, *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 2001; María Isabel Larrañaga y Alberto Petrina, "Arquitectura de masas en la Argentina (1945-1955), en *Anales*, Buenos Aires: FADU-UBA, n. 25, 1987, p. 202.

8 Anahí Ballent, *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo. Buenos Aires, 1943-1955*, Buenos Aires: Prometeo, 2005; Adriana Collado (ed.), *Arquitectura Moderna y Estado en Argentina. Edificios para Correos y Telecomunicaciones (1947-1955)*, Buenos Aires: CEDODAL, FA-UNL, Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Correo Argentino, 1947; Molina y Vedia, "Mario Roberto Álvarez, Centros Sanitarios del Plan Carrillo, 1948-1950", en *SCA*, Buenos Aires: n. 173, 1995.

9 Eva María Petitti, "Educación y obra pública durante el primer peronismo. La construcción de escuelas en la provincia de Buenos Aires", en *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, Buenos Aires: v. 16, n. 1, e. 10, abril 2016; Lucía Espinoza, "Escuelas del cincuenta. Reflexiones sobre la relación Arquitectura y Estado en la Argentina peronista", en *9º Seminario Docomomo Brasil*, Brasilia: junio 2011; María Elena Fossati, "Edificio escolar, planificación y frontera en el primer peronismo", en *Historia y Frontera*, Misiones: n. 1, 2013.

10 Cfr. Silvia Augusta Cirvini, "Escuelas argentinas, discurso técnico y tipologías arquitectónicas: el caso

sido atendida aún en profundidad. Cecilia Raffa ha tratado el tema de la asistencia social en la provincia en materia de ejecución de obras públicas de salud, vivienda, educación y recreación de 1932 a 1955; este estudio sintetiza un período amplio y complejo en el que la arquitectura escolar se adivina como un tema rico por explorar[11]. Por otro lado, Ivana Hirschegger ha abordado las políticas educativas desarrolladas en el municipio mendocino de San Rafael —construcción de escuelas, sector docente y enseñanza de adultos— durante el peronismo. Este caso de estudio pone de manifiesto las diferencias entre la actuación de los distintos agentes que intervinieron así como el interés tema en Mendoza[12].

En base a este estado de la cuestión resulta de interés el estudio de la construcción de escuelas primarias durante el peronismo desde una perspectiva regional que permita la aproximación a las realidades concretas que experimentó el país. El estudio del caso de Mendoza definirá el grado de alcance de las políticas estatales en su territorio y el papel desarrollado por las instituciones provinciales al respecto, así como su grado de autonomía. El contraste entre lo planificado y lo concretado a escala provincial permitirá dilucidar el impacto real de la acción de los diferentes agentes que intervinieron. Asimismo, los antecedentes destacados en construcción de infraestructura escolar de Mendoza plantean el interrogante de si la acción provincial en este periodo vuelve a desempeñar un papel relevante en la materia en consonancia con las experiencias previas.

En definitiva, se abordarán las realizaciones efectuadas en materia de construcción de escuelas en la provincia de Mendoza en el período del peronismo por tres agentes que intervinieron de forma complementaria: el gobierno nacional, el provincial y la Fundación Eva Perón. Se pretende determinar las características de la planificación de la infraestructura escolar atendiendo a la cantidad de obras, tipo y distribución en el territorio. Las principales fuentes consultadas han sido los planes de gobierno nacionales y publicaciones oficiales relacionadas, el archivo del Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública (CeDIAP), las labores de los gobiernos provinciales, el diario provincial *Los Andes* y la revista de actualidad mendocina *La Quincena Social*.

---

de Mendoza 1861-1916", en *Revista de Historia Americana*, n. 144, enero-junio 2011, pp. 71-121; Daniela Cattaneo, "La arquitectura escolar moderna como campo de disputa pedagógica. Claves para una relectura de las escuelas primarias de Mendoza en la década de 1930", *Registros*, Mar del Plata: n. 12, agosto 2015, pp. 95-114.

11 Cecilia Raffa, "Lo dicho y lo hecho. Ideas, proyectos y concreciones arquitectónicas de la Fundación Eva Perón en Mendoza (1948-1955)", en: *Actas Cuarto Congreso de Estudios sobre Peronismo*, Tucumán: FFyL-UNTucumán, 2014.

12 Ivana Hirschegger, "Estado y políticas públicas. Un análisis de la educación primaria en ámbitos municipales. Mendoza, 19461955", en Revista de Historia Americana y Argentina, Mendoza: vol. 46, n. 1, junio 2011.

2. Las acciones complementarias de los distintos agentes.

2. 1. Los Planes Quinquenales del Gobierno Nacional.

Como se ha señalado previamente, el gobierno de Juan Domingo Perón emprendió la construcción de edificios escolares en todo el país como parte de sus Planes Quinquenales. A este respecto, cabe comparar las políticas sobre construcción de infraestructura escolar establecidas en los dos planes de gobierno y evaluar la concreción de los objetivos a través del caso particular de la provincia de Mendoza.

En el Primer Plan Quinquenal, la construcción de arquitectura se ligó a los objetivos económicos y comprendió cuatro grupos principales —construcciones educacionales, edificios públicos, elevadores de granos y hoteles y colonias—, asignando al primer grupo el mayor número de edificios a construir. El Plan suponía más bien una declaración de intenciones, con objetivos ambiciosos pero poco definidos: se preveía la construcción en todo el país de un total de "1.105 edificios con una capacidad de 7.900 aulas para más de 300.000 alumnos, de los diversos grados de enseñanza, primaria, secundaria, técnica y universitaria"[13]. En 1950, el Gobierno Nacional publicó las labores desempeñadas durante los primeros años de gobierno en "La Nación Argentina. Justa, Libre, Soberana", donde especificaba en detalle las tareas en desarrollo[14]. Según esta publicación, en 1949, el Gobierno Nacional había construido en Mendoza un total de 4 escuelas, tenía otras 33 en construcción y 7 más proyectadas. Esto sumaba un total de 44 escuelas a construir en zonas rurales de la provincia como objetivo del Primer Plan de gobierno.

En contraste, el Segundo Plan Quinquenal anunciaba en 1951 el estancamiento en la labor de la construcción de escuelas. En el segundo quinquenio se establecían como objetivos la terminación y habilitación de los edificios educativos iniciados durante el Primer Plan y sólo se preveían nuevas construcciones para casos imprescindibles de tipo técnico-profesionales y universitarios. El gobierno justificaba esta decisión apelando a la crisis económica que atravesaba el país que obligaba a reducir las inversiones estatales al mínimo. En este contexto, las escuelas primarias se vieron afectadas por ser consideradas "construcciones no directamente retributivas"[15]. No obstante, el Segundo Plan presentaba también como objetivo la habilitación de los locales escolares a ejecutarse por la Fundación Eva Perón en su Plan de Mil Escuelas. De esta manera, el estado nacional trasladaba la tarea de la construcción de escuelas de sus políticas de gobierno a la acción asistencial.

A través de la publicación de Arnaldo Danilo Ríos, "Las Escuelas Nacionales de Mendoza"[16], se ha podido verificar la construcción de la totalidad de las escuelas proyectadas en el Primer Plan

13 Presidencia de la Nación Argentina, *Plan de Gobierno 1947-1951, Buenos Aires:* Imprenta Oficial, 1946.

14 Presidencia de la Nación Argentina, *La Nación Argentina. Justa, Libre, Soberana,* Op. Cit.

15 Presidencia de la Nación Argentina, *Segundo Plan Quinquenal*, Buenos Aires: Imprenta Oficial, 1953, p. 93.

16 Arnaldo Danilo Ríos, *Las Escuelas Nacionales de Mendoza*, Mendoza: Dirección General de Escuelas, Ediciones Educativas, 2007.

Quinquenal en los distintos departamentos de la provincia. Estas escuelas fueron construidas en el período 1948-1951 y respondían a un mismo proyecto tipo. Por tanto, puede concluirse que se alcanzó el objetivo del Primer Plan Quinquenal de la construcción de 44 escuelas primarias en Mendoza.

2.2. Los planes de los gobiernos provinciales

Coincidiendo con el gobierno nacional de Juan Domingo Perón (1946-1955), en Mendoza hubo tres gobiernos provinciales: el de Faustino Picallo (1946-1949), Blas Brisoli (1949-1952) y Carlos Evans (1952-1955). De manera paralela a los Planes Quinquenales, la provincia implementó sus propios planes alentados por la labor nacional. Se adoptaron dos planes trienales, impulsados por los gobiernos de Picallo y Brisoli y, en tercer lugar, el Segundo Plan Quinquenal Provincial, que tomaba el nombre del nacional para reforzar su adhesión a los propósitos del gobierno de Perón. Los tres gobiernos provinciales abordaron la construcción de escuelas primarias entre sus objetivos.

El Primer Plan Trienal implementó un importante plan de obras públicas que atendía a la construcción de viviendas, escuelas, edificios hospitalarios, caminos, obras hidráulicas, parques y paseos. En este, se planteó un objetivo ambicioso de construcción de escuelas en los distintos departamentos de la provincia, tanto en los principales municipios como en las zonas poco pobladas. Las últimas labores del gobierno de Picallo recogían una totalidad de 26 nuevas escuelas —incluyendo las terminadas, en ejecución y proyectadas—, y la ampliación de otras 6 escuelas ya existentes[17]. No obstante, al finalizar su gobierno solo habían sido concluidas 10 construcciones escolares nuevas, el resto se concluirían en gobiernos posteriores excepto 3 de las proyectadas que no llegarían a concretarse.

El Plan Trienal de Blas Brisoli se articuló en torno a tres aspectos fundamentales que se consideraron la "síntesis de aspiraciones y solución integral de problemas vinculados al bienestar y a la prosperidad del pueblo"; estas eran: agua, vivienda y salud[18]. En este caso, el plan de obras públicas planteado fue incluso mayor al anterior y diferenció diez tipos de trabajos específicos. Los principales presupuestos se asignaron a obras hidráulicas, edificios públicos y viales y, en cuarto lugar, estaban las construcciones escolares como un ítem diferenciado del resto de edificios públicos por la envergadura de la labor. El proyecto proponía finalizar las escuelas iniciadas por el gobierno de Picallo, ampliar el objetivo con 24 obras nuevas y mejorar el parque escolar existente mediante la reparación de 55 edificios. Sus objetivos denotan un abordaje integral al problema de la infraestructura escolar en la provincia que no se limitaba a dejar su impronta en nuevas obras sino que atendía también a los edificios heredados. Al finalizar el plan trienal 16 de las obras nuevas quedarían inconclusas.

17 Ministerio de Obras Públicas, Economía y Riego de la Provincia de Mendoza, *Las Obras Públicas que ha hecho y hace el Gobierno de Mendoza,* Mendoza*:* Imprenta Oficial, 1948.

18 Poder ejecutivo de la Provincia de Mendoza, *Agua, Vivienda y Salud*, Mendoza: Imprenta Oficial, 1951.

En el gobierno de Carlos Evans se realizó un análisis pormenorizado de la situación de la edificación escolar de la provincia para la elaboración de los objetivos del Segundo Plan Quinquenal Provincial[19]. El estudio reveló que, a pesar de la importante labor efectuada hasta el momento, el 75% de los edificios en los que funcionaban escuelas provinciales eran alquilados a particulares y un gran número de los locales, alquilados y propios, no reunían las condiciones adecuadas. Asimismo, se destacó el problema de la planificación de las necesidades reales en las áreas rurales y, para solventarlo, se incorporó un sistema de colaboración popular, las "comisiones vecinales de edificación escolar". No obstante, el plan tuvo que atender en primer lugar los compromisos contraídos por los gobiernos anteriores; así, se propuso terminar las obras escolares iniciadas y, además, la construcción de 18 edificios nuevos que cubrirían las necesidades prioritarias reveladas por el censo. A mediados de 1955, se habrían terminado las obras heredadas y 12 de las nuevas proyectadas.

En definitiva, los tres planes, a pesar de corresponder a gobiernos diferentes, presentaron características comunes y continuidad en sus objetivos. Si bien estos planes secundaron el propósito nacional de la mejora de la infraestructura, se definieron desde las condiciones específicas del territorio provincial. Los planes atendieron tanto a las necesidades de las principales localidades de los distintos departamentos como a las de las áreas rurales, incluso a las zonas más alejadas. Para ello, se desarrollaron proyectos particulares en las ciudades y proyectos tipo en las áreas rurales que facilitaron su construcción en zonas alejadas. A pesar de las dificultades halladas en la planificación de cada gobierno, cuyos objetivos no lograban alcanzarse en los plazos previstos, se tiene constancia, a través de fotografías publicadas en labores de gobierno y distintos medios de la época, de la construcción de la mayoría de las escuelas proyectadas en el período que alcanzarían la cifra aproximada de 60 nuevas escuelas.

2.3. La obra asistencial de la Fundación Eva Perón

Como se ha comentado previamente, entre las labores asistenciales realizadas por la Fundación Eva Perón se encontraba la construcción de Hogares Escuelas y el Plan de Mil Escuelas. En Mendoza, la Fundación inauguró en 1953 el Hogar Escuela "17 de Octubre", ubicado en el parque General San Martín y que posteriormente adoptaría el nombre de "Eva Perón". No obstante, cabe señalar que este tipo de centros no se dedicaban a la enseñanza; el Hogar Escuela consistía en un asilo para el cuidado de niños desfavorecidos —atendidos durante el día o en régimen de internado durante la semana— que asistían a escuelas públicas para recibir clases. Por tanto, este centro, aunque garantizaba la presencia escolar de los niños que acogía, no creaba nuevos puestos escolares. Sería el Plan de Mil Escuelas el dedicado a ampliar la oferta educativa, especialmente en las áreas rurales.

El Plan de Mil Escuelas se anunció en 1950 y contemplaba la construcción de 70 escuelas primarias en la Provincia de Mendoza. Cecilia Raffa ha señalado las dificultades para la implementación del plan en la provincia —de orden económico y operativo— que, junto a la ausencia de notas en

19 Carlos H. Evans, *Mensaje 1953-1954,* Mendoza: Imprenta Oficial, 1954.

los diarios provinciales relacionadas con la inauguración de estos centros, hace pensar en la poca efectividad del plan[20]. La consulta del archivo del CeDIAP ha revelado fotografías de 5 de estas escuelas construidas en la provincia; por otro lado, la publicación de Arnaldo Ríos[21] recoge las 6 escuelas de este tipo —incluidas las 5 anteriores— que formaron parte de las escuelas nacionales de la provincia, lo que hace suponer que fueron sólo 6 las concretadas. Estas escuelas fueron inauguradas entre los meses de diciembre de 1954 y febrero de 1955, sólo unos meses antes del derrocamiento del gobierno de Perón, lo que afianza la hipótesis de la interrupción del plan y la consecuente escasa concreción de los objetivos propuestos.

3. Conclusiones.

En este punto, cabe sintetizar la labor desempeñada por cada uno de los agentes intervinientes en la construcción de edificios escolares así como evaluar su sumatoria. El gobierno nacional centró su acción en el período 1948-1951 con la construcción de 44 escuelas nacionales nuevas. Los gobiernos provinciales desarrollaron una labor continuada en la que se superpusieron los objetivos y llegaron a concretarse alrededor de 60 nuevas escuelas de 1946 a 1955. La Fundación Eva Perón, a pesar de haber planteado el objetivo más ambicioso, la construcción de 70 nuevas escuelas en la provincia, sólo llegó a concretar 6 de ellas al final del gobierno peronista. En base a esto, se estima que el total de las escuelas construidas por los distintos agentes en Mendoza asciende aproximadamente a 110 en un período de nueve años, lo que resulta una cifra significativa.

Entre los distintos agentes que intervinieron puede destacarse el rol desempeñado por la provincia, tanto por las características de su labor en la materia como por su papel de articulador entre los distintos agentes. Los gobiernos provinciales en este periodo atendieron entre sus prioridades a la mejora de la edilicia escolar y abordaron su problemática desde las necesidades concretas de su territorio con una planificación integral que contemplaba tanto la creación de nuevos edificios como la adecuación de los preexistentes. De esta manera, se estableció una continuidad en el cumplimiento de los objetivos entre los distintos gobiernos del periodo peronista que, al mismo tiempo, enlazaba con las destacadas realizaciones en materia de infraestructura escolar heredadas de periodos anteriores. Las escuelas construidas por el gobierno nacional y la Fundación Eva Perón ayudarían a completar la oferta de puestos escolares en el ámbito rural como apoyo al plan provincial y su ubicación sería solicitada desde la provincia según requerimientos locales.

Este nuevo impulso en la construcción de escuelas se caracterizaría principalmente por la atención al ámbito rural, donde se construyeron la mayoría de los nuevos edificios. Esta condición se dio desde el análisis de las principales necesidades que presentaba la provincia al inicio del período.

---

20 Raffa, op. cit.

21 Ríos, op. cit.

En base al parque escolar preexistente, los planes provinciales atendieron, en primer lugar, a las villas cabecera de los distintos departamentos, después se avanzó con la construcción de escuelas rurales, hasta actuar en las zonas de mayor dispersión como objetivo del Segundo Plan Quinquenal Provincial. Por otro lado, la importante construcción de escuelas nacionales en este período —rurales por definición— contribuyeron sobremanera a la extensión de la educación primaria en áreas de población dispersa.

En suma, las acciones complementarias de los distintos agentes que intervinieron en el periodo de estudio en la construcción de escuelas primarias en la provincia de Mendoza revelan una importante labor en la extensión de la educación a través de la creación de nuevos puestos escolares cuya eficacia estuvo vinculada al análisis pormenorizado de las necesidades del territorio, la coordinación entre los distintos agentes y el proyecto de continuidad de los gobiernos provinciales[22].

22 Esta ponencia supone un avance de la investigación posdoctoral que desarrolla la autora con una beca del consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) de Argentina. Los resultados presentados revelan el interés y amplitud del tema que dan cabida a un estudio en mayor profundidad. La investigación contempla también el análisis pormenorizado de las obras construidas: los proyectos-tipo empleados por cada agente, el análisis de sus valores arquitectónicos y su papel en la extensión de la modernidad en el ámbito rural.

POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO E PLANOS DE EXTENSÃO: O IDEÁRIO DAS NEW TOWNS NO SUL DO BRASIL.

ADRIANA ECKERT MIRANDA

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

adriana.eckert@ufrgs.br

RESUMEN: Nas décadas de 1950 e 1960, o governo brasileiro articulou uma série de ações para a criação de novas indústrias e para o desenvolvimento econômico do país como um todo, através de investimentos públicos e empréstimos externos. O governo do estado do Rio Grande do Sul agiu rapidamente em complementariedade com essas políticas, através da criação de planos econômicos e obras cujo foco principal era a industrialização e a infraestrutura necessária para o setor industrial. Neste contexto, dois planos de urbanização foram criados, vinculados aos planos de desenvolvimento estaduais: o plano do Delta do Jacuí (1957) e o plano da Cidade Industrial de Porto Alegre (1961). Seu objetivo principal era o de implantar, junto à capital Porto Alegre, núcleos residenciais e industriais planejados, evitando o crescimento desordenado e ampliando a função econômica regional. Ambos os planos apresentam referências ao ideário das *New Towns* britânicas. No texto do Delta do Jacuí, foram mencionados atributos das cidades novas inglesas, tais como: os benefícios do limite populacional e a criação das cidades satélites. Já no plano da Cidade Industrial, a relação com as *New Towns* foi detectada através de uma entrevista com um dos seus autores, que indicou como uma das principais referências do trabalho uma publicação inglesa do urbanismo pós-guerra: *Town design*, de Frederick Gibberd. As citadas relações com o que se realizava na Europa, são reforçadas pela atuação e coordenação do Engenheiro Edvaldo Pereira Paiva em ambos os planos. A sua influência, pelo menos na Cidade Industrial, perpassou o projeto: ele participou igualmente na concepção das bases de uma política de industrialização do estado. A partir dessas interações, exploramos neste trabalho os reflexos das *New Towns* britânicas no planejamento no Brasil e, mais especificamente, nos planos ideais do Delta do Jacuí e da Cidade Industrial.

PALABRAS CLAVE: Planos de extensão, New Towns, Políticas de desenvolvimento, História do urbanismo, Planejamento.

Introdução

Este texto busca contribuir com o estudo do urbanismo no Brasil através da análise dos planos de extensão de cidades. Alguns destes planos surgiram em função de políticas de desenvolvimento vinculados a planos regionais, e foram pensados com o objetivo da atração de recursos federais para a industrialização.

Nesses planos, podemos verificar reflexos do urbanismo britânico das cidades novas ou *New Towns* (NT) do período pós-2ª Guerra Mundial, demonstrados através das suas diretrizes conceituais inseridas no seu discurso e projeto.

Assim, o trabalho estrutura-se em três partes: a primeira expõe os conceitos das cidades satélites e NT, que se apresentariam como modelos; na segunda, tratamos sobre os planos estratégicos de desenvolvimento, que produziram projetos urbanos vinculados a eles e, por fim, focamos em dois exemplos do sul do Brasil que derivaram do reflexo da primeira parte e das políticas e planos estratégicos: o Delta do Jacuí e a Cidade Industrial.

As cidades satélites e as New Towns

A concepção britânica de cidades-jardim no período entre guerras produziu variantes como as cidades satélites. Estas seriam um meio termo entre aos subúrbios que vinham se disseminando e a pureza conceitual das cidades jardim, estabelecendo melhor equilíbrio social que os subúrbios e um bom atendimento local em equipamentos e comércio. Possuíam uma identidade construída independentemente da cidade principal e não faziam parte de uma conturbação – caráter derivado do desafio governamental pela busca de uma efetiva política de descentralização.[1]

Conforme Ward, o termo satélite ainda não era utilizado quando Raymond Unwin escreveu um folheto em 1912, argumentando que, ao invés de se espalhar enormes núcleos longe da área central da cidade, deveriam se organizar novos centros subsidiários, com tamanho controlado e conexões diversas. O termo, no entanto, apareceu só em 1925, com Charles Purdom no seu livro *The building the satellite towns*, no qual ele descrevia o desenvolvimento das cidades jardim de Letchworth e Welwyn[2].

A concepção de cidade-satélite foi experimentada por Barry Parker em Wythenshawe, Manchester (1930), projetada para 100,000 habitantes. Alguns a chamaram de terceira cidade-jardim e outros, a consideravam um subúrbio.[3]

---

1 Stephen V. Ward, The peaceful path: building Garden Cities and New Towns. Great Britain: Hertfordshire Publications, 2015, p. 157.

2 Ward,op.cit.,p.158.

3 Ward,op.cit.,p.160.

O principal problema enfrentado pelas cidades-satélites fundadas era que, apesar de financiadas pelos governos locais, elas não obtinham sucesso na instalação do comércio, atração de serviços privados, equipamentos comunitários e conexões de transporte público. A prioridade no momento era a construção de moradia, considerando o déficit no período que precedeu a 2ª Guerra.

Em 1945, o Reino Unido encontrava-se destruído pelo conflito, e agravou-se a já expressiva crise habitacional. O governo trabalhista recém-eleito criou uma comissão encabeçada por John Reith e outros membros ligados ao *Garden City Movement* e ao *Town City Planning Association* (TCPA) para solucionar a questão. A ideia, inicialmente vinculada ao Plano Abercombie lançado em 1944, pretendia repartir a população do centro de Londres em oito cidades novas[4], pelas já existentes e aquelas em desenvolvimento. Em poucos meses, a comissão fez o seu relatório, no qual as New Towns (NT) passariam a ser construídas por corporações estatais e administradas por elas com recursos do tesouro britânico.

Assim, as *New Towns* eram parte do planejamento do território que visava a fundação de novos núcleos urbanos autônomos, bem equipados que, socialmente, buscavam o fortalecimento dos vínculos comunitários. As indústrias eram incentivadas como alternativa de emprego e, as zonas de habitação, eram organizadas como unidades de vizinhança. Castells argumenta que, além dessas unidades, os espaços verdes abundantes, os centros comunitários e as igrejas promoviam a "retomada da velha ideologia da reforma social pela modificação do ambiente" e o tipo de indústria implantada determinaria "a natureza da população residente: quadros médicos, técnicos e aristocracia operária".[5]

O programa de *New Towns* foi ampliado para Inglaterra, País de Gales, Escócia e Irlanda do Norte e implementado entre 1946 a 1970 num total 32 NTs. As diretrizes recomendadas para o desenho de uma NT envolviam a convergência dos princípios das cidades jardim e do movimento moderno, cujas ideias iam se disseminando através dos seus congressos. Nos planos, podemos destacar algumas dessas diretrizes tais como: as densidades máximas de ocupação, o zoneamento industrial e residencial; as unidades de vizinhança; os centros planejados para pedestres; a separação e hierarquização das vias; a integração com o verde; a ênfase na habitação social; criação de espaços comunitários e a autossuficiência local.

O modelo de planejamento das NT no Brasil, tal qual implantadas no Reino Unido - visando o planejamento do território e o controle da expansão das grandes cidades - na prática, não chegou a existir. Contudo, destacamos neste trabalho os reflexos deste urbanismo em casos isolados, em que o objetivo principal era estruturação de polos em articulação a programas econômicos. Assim, atributos tais como: a localização e a conectividade com a indústria, a atenção ao desenho

---

4 Entre 1946 e 49 seriam definidas: Stevenage, Crawley, Hemel Hempstead, Harlow, Welwin Garden City, hatfield, Basildon e Bracknell. Maria Cecília Lucchese, Em defesa do planejamento urbano: ressonâncias britânicas e a trajetória de Harry James Cole. São Carlos: 2009, Tese Doutorado. p. 171.

5 Manuel Castells, A questão urbana. São Paulo: Editora Paz e Terra S.A, 2000, p. 401.

urbano, a ideia de unidade de vizinhança, o verde e os centros cívicos podem ser detectados nos planos de alguns núcleos brasileiros demonstrando, a disseminação da ideia derivado das *New Towns* britânicas em paralelo às discussões dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) na primeira metade do século XX.

Um exemplo brasileiro que destacamos é a Nova Cidade de Santo Antônio no município de Barra Mansa no Rio de Janeiro, planejada com vistas à expansão de indústria e habitação da cidade industrial de Volta Redonda. Tratava-se de um empreendimento privado, desenvolvido pelo arquiteto Harry Cole[6], entre 1958 e 1961. O plano piloto estabeleceu a localização de um núcleo com comércio e área industrial envolvidos por unidades vicinais. Conforme Lucchese, que pesquisou a atuação profissional de Cole, a concepção de Santo Antonio apresentava semelhanças com as cidades jardim e as *New Towns* britânicas[7].

No projeto do plano piloto, uma das três unidades vicinais foi detalhada com um traçado orgânico para a adequação ao relevo do terreno. As extensas quadras desenhadas resguardavam espaços verdes semelhantes ao desenho das NT.

Na área central do plano concentravam-se as atividades educacionais (escolas secundárias e técnicas), comércio e edifícios de habitação coletiva. O desenho do centro cívico comercial e de serviços previa "um grande calçadão com edifícios formando arranjos volumétricos e distribuídos em seu interior" que, em termos de proposição, assemelhava-se aos núcleos britânicos de Stevenage e Harlow[8]. Este centro com desenho urbano mais detalhado e o zoneamento de atividades do plano refletiam os conceitos modernos comuns a maioria das NT.

Santo Antônio trouxe ainda, a ideia de "comunidade balanceada" que Lucchese salientou como um reflexo da experiência de Cole na Inglaterra. Esse conceito refere-se à variedade de indivíduos com diferentes estratos econômicos sociais vivendo harmonicamente naquela cidade[9]. Porém, tendo sido na sua origem um núcleo ligado a cidade industrial de Volta Redonda e financiado com recursos privados, o foco era a classe operária - característica também dos exemplos no Rio Grande do Sul sobre os quais comentaremos mais adiante.

---

6 Arquiteto carioca, Harry James Cole estudou na Inglaterra em 1950, trabalhando no Departamento de Arquitetura do London County Council tendo sido influenciado pelos conceitos da cidade-jardim e o planejamento das New Towns. María Cecilia Lucchese, "Um Projeto Urbanístico: Harry Cole e a Cidade Moderna", Anais XII Encontro Nacional da ANPUR, Belém, 2007, vol. 12, pp.1-21. Disponível em http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3411 [consulta em: 12.07.2016]

7 Lucchese, op. cit., p.4.

8 Lucchese, op. cit., p.11.

9 Lucchese, op. cit., p.17.

Os planos estratégicos de desenvolvimento e o planejamento urbano

Entre 1950 e 1960 o Brasil buscava dinamizar o seu desenvolvimento, ainda vinculado à produção agroexportadora. A industrialização e a sua rede de infraestrutura e financiamento eram os focos de investimento principais: inicialmente no segundo governo de Getúlio Vargas (1951-54), dado através da criação do Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1951) e, a seguir com o Plano de Metas (1956) de Juscelino Kubitscheck (1956-61).

Ao mesmo tempo, o governo do Estado do Rio Grande do Sul trabalhou em complementariedade aos planos federais, agindo no sentido de tornar a indústria o vetor econômico do Estado. Assim, surgia em 1953, o 1º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos, coordenado pela Secretaria de Obras Públicas propondo o entrosamento com o planejamento federal - no Plano de Desenvolvimento lançado por Vargas[10]. O 1º Plano pretendia a construção da infraestrutura necessária para indústria, visando prioritariamente as redes de energia, transportes e estradas.

Nesta complementariedade, o Presidente Getúlio Vargas aprovou o projeto da ligação rodoviária de Porto Alegre com a parte oeste e sul do estado, e com as conexões externas com a Argentina e Uruguai. Esta estrada junto à Porto Alegre incluía um sistema de pontes e aterros sobre o chamado Delta do Jacuí, que abrange um conjunto de ilhas e parte continental no município de Guaíba. Grande parte desta área foi objeto de um plano piloto que iria planejar e regular a região periférica à estrada: era lançado então o concurso para o Plano do Delta do Jacuí em 1957. Representava, como planejamento urbano, os objetivos do plano federal e estadual no sentido do desenvolvimento estrutural e econômico e, especificamente para Porto Alegre, a fixação da sua posição como centro regional.

O Plano de Metas lançado em 1956, precedeu o concurso do Delta do Jacuí que, como iniciativa, se vinculou às políticas de desenvolvimento de Vargas. Entretanto, dada a demora da construção da ligação rodoviária pelo Governo Federal à época, o plano vencedor do Delta do Jacuí foi abandonado.

Dentre as metas de Juscelino estava a de atenuar os desequilíbrios regionais de desenvolvimento, investindo em infraestrutura e na produção industrial. Com base nestas perspectivas, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul propôs um novo plano econômico em 1959, na gestão de Leonel Brizola, chamado de 2º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos.

Neste plano, o Estado organizou uma equipe para planejar, orientar e acompanhar a sua execução - um grupo diretamente ligado ao governo: o Gabinete de Administração e Planejamento (GAP). Surgia justamente com essa equipe a política industrializante do estado e, o seu produto imediato: um novo plano urbano para a extensão de Porto Alegre - a Cidade Industrial.

---

10 Renato A. Dalmazo. Planejamento estadual e acumulação no Rio Grande do Sul: 1940-74. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1992, p. 63

As principais referências foram outras cidades industriais do centro-sul brasileiro, como Contagem (MG), Volta Redonda (RJ) e a Cidade dos Motores (RJ), símbolos de um ideal de planejamento urbano e desenvolvimento econômico integrados.

Nas relações de origem e concepção dos dois planos piloto – Delta do Jacuí e Cidade Industrial - destacamos que os mesmos envolveram equipes de urbanistas técnicos da esfera pública e de professores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), imprimindo reflexos diversos de formação e atuação profissional sobre os trabalhos.

Assim, comentados a seguir surgiram em função do planejamento econômico e, como veremos, refletiriam aspectos vinculados aos autores e aos seus referenciais urbanos.

O Delta do Jacuí e a Cidade Industrial

O concurso do Delta, promovido pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, teve como projeto vencedor o trabalho da equipe de Edvaldo Pereira Paiva, Carlos Fayet, Roberto Veronese e Moacir Moojen Marques, todos eles funcionários da Divisão de Urbanismo da Prefeitura Municipal, sendo o primeiro, seu diretor.

O plano piloto era dividido em três partes: a análise, o projeto e a lei. Na análise, era reforçada a importância da capital como centro regional, sendo que a área do delta seria uma das extensões que deveriam ser planejadas em função de seu potencial de conexão rodoviária e de impacto para a transformação econômica.

Os autores estabeleceram a divisão da área a planificar em dois setores principais: as ilhas - que tiveram suas condições de solo e inundação estudadas para a ocupação - e a área continental do município de Guaíba.

A concepção deveria permitir um processo natural de desenvolvimento: o plano deveria somente prever as linhas mestras, dentro das quais se processaria o crescimento. Conforme a lei do plano, a urbanização se daria nas áreas permitidas para aterro, e nas faixas de domínio público junto à estrada, aeroporto, linha ferroviária e porto.

A configuração do plano se deu em uma organização de núcleos separados e ligados pela estrada, com áreas de habitação próximas às indústrias na parte continental e em algumas das ilhas protegidas por diques. A proximidade pretendia reduzir ao máximo as distâncias percorridas entre moradia e trabalho, tornando desnecessária a previsão de transporte para este fim. A chamada "unidade vicinal" seria delimitada em 50 a 80 hectares visando a "classe proletária industrial"[11]. À semelhança da unidade de vizinhança de Clarence Perry, as áreas residenciais seriam desenhadas conforme o trajeto máximo da criança entre a escola e a moradia, com reservas de espaço também para esportes e áreas verdes.

11 Edvaldo P.Paiva, Delta do Jacuí. Porto Alegre: Editora Globo S.A., 1958, p. 37.

No discurso dos autores, era apontado que existiriam vantagens urbanas no limite da concentração populacional, tais como um "maior contato social, possibilidades econômicas e melhor e menos onerosa distribuição dos serviços públicos". Nesse sentido, citam como suas referências "as novas cidades satélites inglesas para populações entre 60 a 70 mil habitantes"[12].

O núcleo principal proposto – e o mais detalhado na descrição – se implantaria no município de Guaíba junto ao entroncamento das autoestradas (BR 116 e 290). Este teria o limite populacional semelhante ao das NT inglesas, próximos as áreas industriais que, por sua vez, estariam junto a via férrea e ao principal entroncamento da estrada. Seria o primeiro núcleo a ser fundado, em função das cotas de nível mais favoráveis – ao contrário da ocupação das ilhas e partes alagadiças da parte continental, que se desenvolveriam em etapas posteriores dada a necessidade da construção de diques e aterros.

Este núcleo, chamado também de cidade-satélite, era estruturado por um eixo de aproximadamente 2 quilômetros que, na altura do centro cívico, seria cruzado por outro eixo, paralelo à estrada e tratado como um "caminho-parque". Ao longo deste último estariam as unidades residenciais e órgãos de serviços públicos como estádio, hospital, ginásios, mercados, etc.

Entre as áreas de indústria e habitação foram previstas faixas verdes de isolamento. Nas unidades vicinais seriam instaladas escolas primárias, centros esportivos e espaço para edifícios públicos.

As soluções dadas para as ilhas foram diversificadas, respeitando o estudo de ocupação prévio. Contudo, a proximidade trabalho-moradia era uma questão fundamental. Assim, algumas das ilhas abrigariam funções industriais junto a portos de rio e em aterros das laterais da estrada. Já as zonas de habitação, seriam viáveis em áreas específicas, a salvo de enchentes ou protegidas por diques.

Salientamos neste ponto que, para além das citadas densidades de referência das NT, alguns outros atributos se destacam relativos não só, ao zoneamento de funções, mas também ao cultivo do espírito comunitário e ao desenho urbano: se observarmos o centro do núcleo detalhado em perspectiva, veremos extensas quadras de pedestres com edifícios de diferentes volumetrias para museu/biblioteca, igreja, palácio municipal, teatro/cinema e edifícios comerciais, próximo ao desenho dos centros cívicos e comerciais das NT.

Assim, o trabalho do Delta claramente expõe, em alguns pontos do seu projeto, reflexos do urbanismo das NT que, no mesmo período, ainda vinha sendo implementado no Reino Unido. O termo "cidades satélites inglesas" utilizado de forma ampla pelos autores ao explicar suas referências, relacionava-se, ao que tudo indica, ao urbanismo britânico do período entre guerras e pós-2ª Guerra.

12 Paiva, op.cit., p.38.

O objetivo do Delta era da estruturação da ocupação junto a uma das principais conexões com a Capital, e, principalmente, agregar função econômica à região, viabilizada pela atividade industrial. As características do projeto, que buscava aproveitar a infraestrutura da estrada e outras conexões como aeroporto, ferrovia e rios, guardam em menor grau, semelhança com o planejamento de território das NT no sentido de criação de novas zonas de desenvolvimento articuladas.

Porém, seriam necessárias uma série de obras de infraestrutura como estradas, instalações portuárias e ferroviárias para o acesso de insumos e escoamento da produção. Tais investimentos, que necessitavam de recursos do Governo Federal, e previstos a longo prazo, postergaram a implantação do projeto.

Nos anos seguintes, o governo estadual através do GAP, voltar-se-ia para os vazios do município de Porto Alegre, escolhendo aquele que estava protegido das cheias e era ponto estratégico nas conexões para o interior do Estado. Este novo plano, articulado no contexto do 2º Plano de Obras, foi chamado de *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA), e foi produzido por duas equipes: uma, responsável pelo projeto físico e da sua execução, e outra, responsável pelo projeto econômico, focado em uma política de industrialização.

O urbanista e professor Edvaldo Pereira Paiva – que, como vimos, participou do plano do *Delta*-, viria a atuar tanto no projeto da CIPA como na elaboração das políticas de industrialização em 1960, enquanto membro do GAP. A equipe ainda teve como membros outros urbanistas: Roberto Veronese e Marcos Hekman. Eles propuseram um plano organizado em três partes e um anexo. A primeira, chamada de "O Local" esclarecia os motivos da escolha da zona norte de Porto Alegre; a segunda parte ou "Projeto", salienta as principais referências urbanas e descreve a proposta do plano; e, por fim, na parte intitulada "Execução", os autores expuseram o desenvolvimento do projeto, a coordenação pelo Estado e a criação de um projeto de lei para a regulação da *Cidade Industrial*. No Anexo por fim, apresentam as diretrizes da política de industrialização onde, estrategicamente, se inseria o plano urbanístico.

Conforme o comentado antes, na seção do "Projeto" as principais referências para o trabalho eram descritas: Contagem (1941, MG); Volta Redonda (1941, RJ) e a Cidade dos Motores (1945, RJ). Esta última conforme os autores, apesar de não ter sido implantada, é aquela, cujo exemplo deveria ser seguido, pois aplicava os "mais modernos princípios urbanísticos conhecidos"[13].

O exemplo ressaltava atributos que seriam fundamentais para a CIPA, tais como o zoneamento, a proximidade habitação-indústria separada por amplas áreas verdes, sistema de circulação hierarquizado e a estruturação de "unidades vicinais" com seus centros locais. Estes princípios também estariam relacionados aos postulados modernos da Carta de Atenas, já reconhecida por Paiva em seu trabalho intitulado *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*[14], desenvolvido junto ao seu colega, arquiteto Demétrio Ribeiro em 1950.

---

13 Edvaldo P. Paiva, Cidade industrial de Porto Alegre. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1961, p. 30.

14 Edvaldo P. Paiva, Ribeiro, Demétrio. Problemas Urbanos de Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, Instituto de Belas Artes, 1951.

As glebas previstas para a localização da CIPA correspondiam a duas áreas divididas pela BR 116 perfazendo um total de 1000 hectares. Cada uma dessas áreas teriam um centro geral com edifícios públicos, agências bancárias, hotel, cinema, igreja, clubes e comércio, enquanto os chamados centros de unidades vicinais contariam com administração, ambulatório, comércio, igreja, escola primária e área de esportes. A ideia era que se proporcionasse às crianças viver em meio à parques, com o trajeto para escola pouco atravessado por vias de tráfego; e que seus residentes tivessem rápido acesso ao comércio e órgãos de interesse coletivo, "capazes de aperfeiçoar o espírito comunitário já existente e determinado pelas relações de trabalho social"[15].

A expressiva influência dos atributos da Cidade dos Motores estaria, conforme suas diretrizes, ladeada por aqueles das *New Tow*ns. Isto se confirma em entrevista realizada com um de seus autores, o arquiteto Marcos Hekman em 2010[16], onde ele expôs que o referencial não teria se baseado unicamente na Cidade dos Motores. Segundo ele, o grupo da CIPA foi consideravelmente influenciado pelas novas cidades britânicas, analisadas a partir do título Town *Design* (1953), de Frederick Gibberd.

Hekman reforçou que o pensamento à época do projeto era de que "as cidades satélites brasileiras deveriam se desenvolver como as inglesas"[17].

O livro *Town Design* abrange uma série de questões relacionadas ao desenho de núcleos urbanos; analisa desde espaços públicos históricos até, os chamados planos reguladores das NT. Organiza-se em quatro seções: Projeto da cidade completa; Áreas centrais; Indústria e Habitação[18]. Dentro da primeira parte, no capítulo sobre planos reguladores, Gibberd apresenta seu plano para a cidade de Harlow, no qual cada um dos três bairros contava com uma escola primária e um centro cívico-comercial, à semelhança das unidades vicinais da CIPA.

Gibberd ainda analisa, na seção de centros cívicos, uma proposta de Le Corbusier para cidade nova de *Saint Dié* na França e o projeto da Cidade dos Motores no Rio de Janeiro. Os centros destes projetos foram destacados como modelos na organização da hierarquia de caminhos, privilegiando o pedestre e dispondo os edifícios livremente na quadra em contraponto ao tradicional alinhamento junto às vias de tráfego[19]. Ao observarmos o centro cívico da CIPA em planta, percebemos as semelhanças com esse tipo de implantação dos edifícios, caminhos e praças de estacionamento, os reflexos diretos da publicação citada por Hekman.

---

15 Paiva, op.cit., p.37.

16 Depoimento do arquiteto Marcos Hekman à autora em 30.08.2010.

17 Ibid.

18 Tradução livre dos títulos das seções da edição em español de *Town Design*: Frederick Gibberd, *Diseño de núcleos urbanos.* Buenos Aires: Editorial Contémpora, 1956.

19 Gibberd, *op.cit*., p.59.

Considerações Finais

As NT, idealizadas para a reconstrução e descentralização dos grandes centros urbanos, foram influenciadas pelo conceito comunitário das cidades jardim e, por isso, limitadas nas suas densidades. Tal diretiva era, claramente também foco dos planos brasileiros, que não sofreram com os conflitos mundiais, mas tentavam lidar com o crescente problema da carência habitacional na ordem industrial do período.

Ao vincular o urbanismo das *NT* com os núcleos do *Delta* e da *Cidade Industrial* focamos, em grande parte, nas relações de projeto. Contudo, associações mais amplas se estabelecem necessariamente aos objetivos de planejamento do território, que, como foi visto, estavam relacionados ao desenvolvimento econômico no caso do Rio Grande do Sul.

O urbanista Edvaldo Pereira Paiva, como visto, foi o articulador dos dois planos em vários níveis: participou na elaboração dos planos físicos e do plano de industrialização. Os princípios da Carta de Atenas, tais como a aplicação de zoneamento, vinculam-se a ele por sua produção intelectual. Por fim, temos ainda que Paiva e sua equipe valorizava a contribuição do urbanismo britânico, dadas as citações a algumas de suas diretrizes de planejamento.

Um aspecto, no entanto, é preciso salientar: diferente das *New Towns*, que eram financiadas totalmente pelo tesouro britânico, no Brasil, mesmo fazendo parte de políticas de desenvolvimento, os planos dependiam em grande parte da iniciativa privada para sua implementação - mesmo que seus projetos fossem viabilizados a partir de iniciativas públicas. Tanto o Delta como a CIPA são exemplos disso, já que organizavam seus projetos de lei com vias a regularizar a iniciativa privada.

Concluindo, pode-se afirmar que houve reflexos dos princípios das *NTs* em planos para núcleos no Brasil, guardadas as peculiaridades de contexto de provimento desses planos. Vimos que, entre os meios de divulgação, estava o livro *Town Design* a que os autores da CIPA tiveram acesso. Não sabemos ainda qual a edição, mas, se considerarmos o discurso e a continuidade de atuação de alguns autores no plano da CIPA, não seria equivocado dizer que, o título também pode ter sido uma fonte para a elaboração do Delta do Jacuí.

LOS PROGRAMAS DE TRANSFORMACIÓN URBANA EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (ARGENTINA). AGENTES, POLÍTICA Y ESTADO DURANTE EL PERÍODO DE ENTREGUERRAS.

NOELIA FERNÁNDEZ

Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología – Centro de Historia Intelectual, Universidad Nacional de Quilmes / Centro de estudios de Ciudad, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

noefernandez.16@gmail.com

RESUMEN: El trabajo pone el foco de atención en el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia (MOPBA), ya que nos permite examinar ciertas propuestas urbanas del período de estudio en vinculación con la política y las transformaciones estatales, en un momento de gradual acentuación de la intervención del Estado sobre el territorio urbano y rural. En particular, nos interesa identificar a los agentes del MOPBA (actores tanto políticos como técnicos) que tuvieron una actuación destacada o significativa en el proceso de construcción de políticas públicas o que participaron de su implementación, especialmente los agentes de la Dirección de Arquitectura (DAPBA) que se destacaron en proyectos urbanísticos y arquitectónicos en la segunda mitad de los años treinta. En tal sentido, el centro está puesto en intentar determinar sus responsabilidades y atribuciones en relación a las iniciativas de ampliación de los cuerpos técnicos e incorporación de nuevos profesionales impulsadas por el Estado provincial.

PALABRAS CLAVE: Transformaciones urbanas, Buenos Aires, Entreguerras

La presente comunicación forma parte de una investigación más amplia que tiene como objetivo examinar la acción y las transformaciones del Estado bonaerense a través de la política y las obras públicas, en un período considerado especialmente activo en la construcción de infraestructuras y equipamiento urbano. Se trata, así, de una primera aproximación a temas y problemas vinculados a los procesos de transformación y modernización urbana en la provincia, desde un abordaje que pondera el rol del Estado, sus reparticiones y los agentes, pero que intenta articularla con fenómenos más amplios.[1] Si bien la investigación doctoral se asienta fundamentalmente sobre la historia política y la historia del Estado, consideramos que al trabajar con obras públicas e infraestructuras que intervienen sobre el territorio y las ciudades, los cruces con la historia urbana se hacen especialmente necesarios.

El punto de partida del trabajo lo constituyen las transformaciones vinculadas a estos aspectos, es decir, al territorio y las ciudades. En efecto, desde fines del siglo XIX, la provincia de Buenos Aires experimentó diversos procesos que modificaron su morfología, entre ellos, el fenómeno de la inmigración de ultramar, el crecimiento demográfico y la acelerada urbanización. En este marco, resulta de interés abordar las características de las reparticiones técnicas que estuvieron a cargo de las políticas públicas, los proyectos urbanos y su ejecución. Es por ello que el trabajo pone el foco de atención en el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia (MOPBA), ya que nos permite examinar ciertas propuestas urbanas del período de estudio en vinculación con la política y las transformaciones estatales, en un momento de gradual acentuación de la intervención del Estado sobre el territorio urbano y rural. En particular, nos interesa identificar a los agentes del MOPBA (actores tanto políticos como técnicos) que tuvieron una actuación destacada o significativa en el proceso de construcción de políticas públicas o que participaron de su implementación, especialmente los agentes de la Dirección de Arquitectura (DAPBA) que se destacaron en proyectos urbanísticos y arquitectónicos en la segunda mitad de los años treinta. En tal sentido, el centro está puesto en intentar determinar sus responsabilidades y atribuciones en relación a las iniciativas de ampliación de los cuerpos técnicos e incorporación de nuevos profesionales impulsadas por el Estado provincial.

---

1 Collado señala que los "procesos de modernización (que tienen en la arquitectura y el urbanismo unos elocuentes vehículos de comunicación para transmitir sus postulados, sus principios y sus concreciones), con mayor o menor contundencia, más tarde o más temprano, pero de manera absolutamente inevitable, irrumpieron en la mayoría de las ciudades argentinas transformando, a veces radicalmente, los usos del espacio y trastocando su materialidad; se verificaron así fuertes impactos, no sólo por introducirse nuevos modelos urbanísticos y nuevos lenguajes sobre las antiguas matrices coloniales, sino también por producirse un despliegue de nuevos programas arquitectónicos y agresivas redes de infraestructura en homogéneos entornos construidos, que en muchos casos contaban con varios siglos de existencia." Adriana Collado, Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina; teorías, modelos y prácticas, 1887-1944, Programa de doctorado en Historia del Arte y la Arquitectura Iberoamericana, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, Tesis de Doctorado, 2007, p. 14.

1. Agenda, transformaciones estatales y cuerpos técnicos: nuevos temas para nuevos profesionales

El MOPBA experimentó, durante estos años, un proceso de ampliación de su estructura e incorporó a su agenda temas y problemas que cada gobierno construyó como prioritarios, muchas veces alentado por otros actores y demandas sociales. En efecto, entre 1917 y 1943, se sucedieron gobiernos radicales (1917-1930) y conservadores (1930-1943), cada uno de los cuales, independientemente de su signo político y partidario, promovieron determinadas políticas públicas de acuerdo a sus preocupaciones, discursos, intereses o necesidades.[2] También durante estos años se produjeron importantes transformaciones estatales. Por un lado, el proceso de ampliación del sufragio provocó una nueva relación entre el Estado y la sociedad. Por el otro, con la crisis de 1930, se expandió la injerencia del Estado en la economía y la sociedad, proceso que fue acompañado de un crecimiento del aparato burocrático – tendencia ya iniciada en las décadas precedentes – y la incorporación de nuevas funciones a su órbita de actuación.[3] Al igual que lo ocurrido en el ámbito nacional y en otras provincias, estos procesos trajeron aparejado una mayor especialización de las agencias bonaerenses, que cada vez más requerían de saberes específicos, aspecto que en gran medida fue promovido por inquietudes y requerimientos de la política más que de la técnica.[4] En la provincia de Buenos Aires esto fue especialmente importante, dado que la tensión entre la esfera política y la técnica fue particularmente visible, en tanto la autonomía de las reparticiones técnicas estuvo limitada por decisiones y conflictos políticos y partidarios, muchos de los cuales devenían de las complejas relaciones entre la nación y la provincia.[5]

---

2 José Camilo Crotto (1918-1921), Luis Monteverde (1921-1922), José Luis Cantilo (1922-1926), Valentín Vergara (1926-1930), Nereo Crovetto (1930), Gobiernos de la Intervención Federal (1930-1932), Federico Martínez de Hoz (1932-1935), Raúl Díaz (1935), Manuel Fresco (1936-1940), Rodolfo Moreno (1940-1942) y Edgardo Míguens (1943).

3 Alejandro Cattaruzza, "Introducción", en Alejandro Cattaruzza (dir.), *Nueva Historia Argentina. Tomo VII: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943),* Buenos Aires: Sudamericana, 2001, pp. 11-16; Ana Virginia Persello, "Representación política y burocracia estatal: las juntas reguladoras de la producción, 1930-1943," en historiapolitica.com.
Disponible en historiapolitica.com/datos/biblioteca/Persello1.pdf (Fecha de consulta: 15 de septiembre de 2016); Ana Virginia Persello, Administración y política en los gobiernos radicales, 1916-1930, en *Sociohistórica*, N° 8, 2001, pp. 121-152.

4 Sobre los procesos de profesionalización: Ana María Rigotti, "La ciudad y la vivienda como ámbitos de la política y la práctica profesional", en Ricardo Falcón (dir.), *Nueva Historia Argentina, Tomo VI: Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930),* Buenos Aires: Sudamericana, 2000, pp. 283-322; Mariano Plotkin y Eduardo Zimmermann, *Los saberes del Estado,* Buenos Aires: Edhasa, 2012.

5 Las tensiones internas de los partidos (tanto radical como conservador) y la conformación de facciones fueron una característica de los partidos políticos especialmente en la provincia. Ana Virginia Persello, óp. cit, 121-152; María Dolores Béjar, *El régimen fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires, 1930-1943.* Buenos Aires: Siglo XXI.

En este marco, las transformaciones de la acción estatal sobre el territorio urbano y rural constituyeron uno de los aspectos más significativos del proceso de modernización de entreguerras e implicaron el desarrollo de técnicos especializados y de "saberes de Estado."[6] Es importante destacar que desde fines de la década de 1920, especialmente en Buenos Aires, los ingenieros civiles habían alcanzado un papel destacado en el proceso de transformación urbana edilicia (esto último a partir de una temprana adscripción a la estética de la Arquitectura Moderna).[7] Los arquitectos, por su parte, lograron articular una formación clásica con una práctica profesional a tono con la modernización técnica y estética. Para los años treinta, se produjo un incremento de la construcción oficial que posibilitó el acceso de nuevas generaciones de ingenieros y arquitectos como proyectistas de obra pública y propuestas urbanas, imbuidos por flamantes tendencias de la arquitectura.[8] Es así que esta década presentará el marco de tecnificación del aparato estatal argentino que permitió la creación de oficinas especializadas en las que los arquitectos como técnicos capacitados, tendrían un rol destacado.[9]

Los gobiernos radicales bonaerenses iniciaron un gradual ingreso de profesionales y técnicos a las reparticiones del MOPBA, motivados por intereses que se incorporaban a la agenda estatal y que, como señalamos, eran construidos por actores políticos, económicos o sociales. Pero, también, esto fue promovido por discursos insertos en un "clima de época" que pretendía "sanear" al Estado y a la administración pública, y alejarla de los avatares de la política y las prácticas clientelares. Este proceso se acentuó durante los gobiernos conservadores, cuando los debates en torno a la "racionalidad" administrativa cobraron mayor impulso.[10] Esta continuidad también puede considerarse, a grandes rasgos, como expresión de un aumento en intervención,

---

6 Mariano Plotkin y Eduardo Zimmermann, "Ciudades y caminos: el espacio como problema de Estado", en Mariano Plotkin y Eduardo Zimmermann, *Los saberes del Estado,* Buenos Aires: Edhasa, 2012, p.155.

7 Fernando Gandolfi, Cara y seca. Dos formas de concebir la transformación de la costa atlántica. Mar del Plata, 1936-1946, V Seminario de Historia da cidade e do urbanismo, 1998. Disponible en http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/619 (Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2016).

8 René Longoni, "Gobernación Fresco: Plan de Obras Públicas Municipales (1936-1940). El estudio del Ingeniero Civil Franciso Marseillán S.R.L", Unidad de Investigación N° 10, Instituto de Estudios del Hábitat, UNLP. Disponible en: www.olavarria.gov.ar/archivo/**publica**ciones/recibido/longoni/**Marseillan**1.doc (Fecha de consulta: 27 de agosto de 2016).

9 Cecilia Parera, *Arquitectura pública: entre la burocracia y la disciplina. Intervenciones de nación y provincia en territorio santafesino durante la larga década del treinta*, Doctorado en Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, Tesis de doctorado inédita, 2012, pp 140-141.

10 Patricia Berrotarán, *Del Plan a la planificación*, Buenos Aires: Imago Mundi, 2010; Patricia Berrotarán y Elsa Pereyra, "Momentos y procesos para una historia del Estado en Argentina", en *Aportes para el debate*, pp. 141-167; Ana Virginia Persello, "El imperativo de racionalizar: los empleados públicos en los años ´30", en *Estudios Sociales del Estado*, volumen 1, número 2, segundo semestre, 2015. Disponible en www.estudiossocialesdelestado.org/index.php/ese/article/download/32/40 (Fecha de consulta: 10 de agosto de 2016).

la capacidad operativa y la planificación del Estado provincial a lo largo de estos años.

2. Intervención estatal y especialización de las agencias. Actores, prácticas y proyectos en el MOPBA

En el período de entreguerras es posible observar dos modos de intervención del Estado provincial en el territorio urbano. Por un lado, una acción más indirecta que, mediante un cuerpo de normas, intentaba, regular y controlar lo que consideraba un crecimiento desmedido y desordenado de las ciudades. Sobre este tema recientemente hemos escrito un artículo con Ana Gómez Pintus, en el cual afirmamos que a pesar de que los propios actores y las lecturas más tradicionales señalaron la falta de legislación y de controles estatales para regular la expansión urbana frente a los intereses particulares, desde fines del siglo XIX y de manera creciente, comenzaron a organizarse normas y reglamentos tendientes a controlar y ordenar el desarrollo territorial. Estos expresaron, por un lado, cambios paulatinos en las funciones del Estado (por ejemplo, una mayor capacidad de regulación) y, por el otro, el interés de gobiernos de diversas extracciones políticas por dar solución a los grandes problemas que traía aparejada la fundación de pueblos sin control oficial. No obstante, consideramos que el mayor obstáculo no fue la letra de la ley como señalaban los contemporáneos, sino la imposibilidad del propio Estado por hacerla cumplir y por lograr que los actores locales se adecuaran a ella. [11] En otras palabras, las normas y las prácticas colisionaron, y pocas fueron las ciudades que se adecuaron a lo que la ley prescribía.[12] Pudimos ver, además, que el problema del crecimiento urbano desordenado atravesó a todo el período y constituyó una de las preocupaciones más frecuentes de los gobiernos provinciales. Los agentes promotores de las leyes regulatorias fueron en gran medida legisladores preocupados porque entendían que el Estado debía regular el interés privado. Por ello, consideraban que era el MOPBA – y en especial la Dirección de Geodesia y Catastro – el único organismo capacitado técnicamente para aprobar o desaprobar la fundación de un pueblo, aunque la decisión final la tomaba Poder Ejecutivo. Es decir, la decisión técnica se encontraba condicionada por la política, pero podía hacerlo porque existía una base técnica que la sustentaba. En otras palabras, la política encontraba limitaciones que constituían el terreno de la técnica y le permitían a esta imponer sus saberes sobre el territorio.[13]

Para los años treinta, la preocupación oficial por el crecimiento de las ciudades se intensificó, en parte porque la crisis promovió un desplazamiento a los centros urbanos en donde se desarrollaban intensas actividades industriales y fabriles (distritos del posteriormente

---

11 Ana Gómez Pintus y Noelia Fernández, *La formación del Gran Buenos Aires (Argentina) a través del análisis de las normativas y códigos vigentes (1910-1927).* Revista Brasileira de Gestao Urbana, mayo/agosto, 8(2), 2016, pp. 242-260. Disponible en: http://www.scielo.br/pdf/urbe/v8n2/2175-3369-urbe-2175-3369008002AO06.pdf [Fecha de consulta: 4 de septiembre de 2016]

12 Nos referimos a la ley de Formación de pueblos de 1913 y su decreto reglamentario de 1927.

13 Gómez Pintus y Fernández, op. cit, p. 251.

denominado Gran Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca). Fue el gobierno de Manuel Fresco (1936-1940) el que, en el marco de diversas iniciativas de intervención en el territorio urbano y rural, retomó con énfasis la iniciativa de regular la expansión urbana. En parte esto estuvo motivado por su interés de "arraigar el hombre al campo" alejándolo así de "los peligros ideológicos" de las grandes urbes y, también, por lo que consideraba un crecimiento hipertrófico y caótico, acentuado por la rápida industrialización que provocaba la diseminación de fábricas e industrias instaladas sin coordinación con accesos viales apropiados, infraestructura urbana y áreas residenciales pensadas desde una mirada de conjunto, orgánica e integral. En base a este diagnóstico, el gobierno provincial intentó promover un plan de urbanismo – o "regulador de la vida urbana" – con el objetivo de controlar el crecimiento de las ciudades de acuerdo a un "orden estético-higienista y económico" que correlacionaría al plan orgánico de construcción de viviendas obreras que se había proyectado en paralelo.[14] Este plan fue pensado en una etapa clave del desarrollo del urbanismo en Argentina, por un lado, en un momento de desarrollo de la planificación urbana en distintos organismos del Estado[15] y, por el otro, en un momento en donde la idea de "Plan Regulador" se convertía en un instrumento legitimador de la acción de los gobiernos municipales que buscaban resguardar sus áreas de competencia y donde nuevos técnicos podían poner de manifiesto sus conocimientos.[16] En efecto, como demuestra Rigotti, estos planes tuvieron éxito inmediato en municipios como Rosario, Mar del Plata, Tucumán, Salta, Mendoza, Santa Fe y San Juan entre 1932 y 1943, impulsados por intendencias, gobernaciones y asociaciones que generalmente contrataban expertos. En la provincia de Buenos Aires el plan de urbanismo no llegó a concretarse, en gran medida por una carencia de burocracia técnica abocada al planeamiento territorial y urbano, pero inferimos que también por los conflictos políticos y económicos que signaron la segunda mitad de la gestión de Fresco. Pese a ello, la intención expresa la voluntad de promover planes reguladores urbanos articulados en vinculación a otras problemáticas (como la vivienda obrera).

No obstante, es posible encontrar políticas y planes más exitosos en términos de sus resultados en el segundo modo de intervención estatal, es decir, a través de la acción directa. En efecto, los planes de obra pública, entre ellos los vinculados al equipamiento urbano y el embellecimiento de playas y costas, han sido considerados por la historiografía como una característica de esta gestión de gobierno.[17] Si bien se señala como principal promotor de estos emprendimientos al

---

14 Manuel Fresco, *Conversando con el pueblo*, Tomo II, pp. 225.

15 Adrián Gorelik, *La grilla y el parque*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, pp. 318-337.

16 Ana María Rigotti, "Las promesas del urbanismo como alternativa tecnocrática de gestión (1928/1958)", en Mariano Plotkin y Eduardo Zimmermann, *Los saberes del Estado*, Buenos Aires: Edhasa. Véase también Alicia Novick, "La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión", disponible en http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12252/01_01_AliciaNovick.pdf (Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2016).

17 Longoni, René, Virginia Galcerán, Juan Carlos Molteni e Ignacio Fonseca, "La modernidad en la obra pública bonaerense, 1930-1940" en Emir Reitano, (comp), *El gobierno de Manuel Fresco en la Provincia de Buenos Aires (1936-1940),* La Plata: Instituto Cultural de la Provincia, 2010; María Dolores Béjar, *El régimen*

gobernador Fresco, la acción e influencia de su ministro de Obras Públicas el ingeniero agrónomo José María Bustillo debe ser puesta en relieve. Se trataba de una reconocida figura, proveniente de una familia de la elite, que se había desempeñado como diputado nacional por el Partido Demócrata Nacional (PDN). Su cercanía con el gobernador – con quien había compartido espacio político en la Cámara de Diputados de la Nación – pero también la aceptación del partido, le permitía tener cierto margen de autonomía en las decisiones, siendo el ministro menos cuestionado y el único que no fue reemplazado. Bustillo se convirtió en una figura importante del equipo de gobierno y su gravitación puede evidenciarse en los planes y proyectos que fueron diseñados y ejecutados bajo su gestión: el Plan Vial de 1937, el Plan Anual de 1936, el Plan Trienal de Trabajos Públicos 1937-1939, de urbanización y embellecimiento de Mar del Plata, de colonización agraria, de modernización hospitalaria, de construcción de cárceles, de edificación de escuelas, entre otros. Al ser el de ministro de Obras Públicas un cargo fundamentalmente técnico-político, se vinculaba cotidianamente tanto con las reparticiones del MOPBA como con diversas instituciones, autoridades locales y el territorio en general. Así lo señalaba Fresco en un discurso: "el señor ministro de Obras Públicas, por ejemplo, acaba de realizar una gira aérea recorriendo diez o doce localidades, hasta las más distantes como Patagones, límite con el territorio de Río Negro, para saber qué es lo que hace falta y en qué forma el gobierno puede concurrir con los medios que dispone a remediar una necesidad o resolver un problema."[18] Es posible inferir que gran parte de los temas más significativos de la agenda estatal del momento fueron promovidos por Bustillo, quien también era especialmente proclive a los discursos de la época que pretendían ordenar y hacer más eficiente la administración pública y que incentivaron el ingreso de más profesionales a las agencias del MOPBA.[19]

En el marco de esta renovada mirada sobre la necesidad de pensar y planificar el espacio urbano, la DAPBA[20] cobró una mayor relevancia dentro del MOPBA, en el marco de un plan

---

fraudulento. La política en la provincia de Buenos Aires, 1930-1943, Buenos Aires: Siglo XXI, 2005; Emir Reitano, *Manuel Fresco, entre la renovación y el fraude*, La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, 2005; Alejandro Schneider y Rafael Bitrán, *El gobierno conservador de Manuel Fresco (1936-1940),* Buenos Aires: CEAL, 1990; Noelia Fernández, Construir la provincia. Estado, Política y Obras Públicas bajo el gobierno de Manuel Fresco (1936-1940), Maestría en Ciencias Sociales con Mención en Historia Social, Universidad Nacional de Luján, Tesis de Maestría inédita, 2013.

18 *Conversando con el pueblo. Discursos del Dr. Manuel Fresco*, Buenos Aires: Talleres Gráficos Damiano, 1938, pp. 39-40.

19 Bustillo había estado interesado en las cuestiones referentes al ordenamiento de la administración pública. De hecho, en 1933, propuso en el Congreso Nacional la creación de la primera Comisión de Racionalización Administrativa, que tenía como objetivo trazar un plan de racionalización de todas las reparticiones y oficinas públicas para asegurar su eficiencia en el máximo de economía posible y reducir, de este modo, el gasto público.

20 Sobre la historia de la DAPBA y la obra realizada en el gobierno de Fresco, véase René Longoni, Virginia Galcerán, Juan Carlos Molteni e Ignacio Fonseca, "La obra de la Dirección de Arquitectura del MOP (1936/1940)", en *Historia de los pueblos de la provincia de Buenos Aires*, CDRom, 2013.

orgánico compuesto por estrategias centradas en los caminos, la urbanización de ciudades y la urbanización de playas y costas.[21] Cabe destacar que la DAPBA era una de las reparticiones con más trayectoria del MOPBA.[22] Estaba encargada de todo lo referente a proyectos de construcción, reparación y ampliación de edificios públicos, infraestructura de salud, infraestructura de seguridad, equipamiento urbano y escuelas primarias urbanas y rurales (estas en vinculación con la Dirección de Arquitectura de la Dirección General de Escuelas del Ministerio de Gobierno). A diferencia de otras reparticiones, estaba conformada mayormente por personal técnico-profesional (ingenieros, arquitectos, dibujantes, calculistas, auxiliares e inspectores técnicos, proyectistas, paisajistas y maquetistas) y administrativo, que conformaban oficinas dedicadas a estudios y proyectos, construcción, sala de dibujos, sala de cálculos, y en menor medida por personal de servicios y obreros. [23] Ya desde 1924 se habían incorporado una decena de arquitectos y paisajistas a las distintas secciones de la repartición que dan cuenta de un cambio en la orientación de las políticas y de una mayor capacidad de planificación. En efecto, estos profesionales serían los encargados de proyectar los nuevos establecimientos de salud que serían construidos por la provincia, y que se transformaron en un rasgo novedoso con respecto a la etapa precedente, aunque articulado con su contexto de producción:[24] enfermedades infectocontagiosas, llamadas "enfermedades sociales", – como la tuberculosis, la viruela y la difteria – estaban presentes en la agenda estatal desde fines del siglo XIX, y para los años veinte, ganaron más presencia y entidad como un tema de la cuestión social.[25] El principal promotor de estas iniciativas fue el Dr. Antonio Rodríguez Jáuregui, médico de profesión y ministro de Obras Públicas de Cantilo (1922-1926), especialmente sensible a estas temáticas.

Como señalamos anteriormente, a partir del gobierno de Fresco, y por las políticas que eran promovidas, la DAPBA fue objeto de una reconfiguración administrativa y comenzó a tener una gravitación inusitada en temas de arquitectura y urbanizaciones. Consecuencia ello, sobre todo, de los proyectos urbanísticos y arquitectónicos que el equipo de gobierno tenía pensado y, de un incremento en la producción y atribuciones que, al igual que lo ocurrido en la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, había provocado la acentuación de la intervención estatal en la economía y en la sociedad.[26] Además, al ser altamente visibles

21 Elisa Pastoriza, *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa, 2011, p. 107.

22 La política de construcción de infraestructura hospitalaria se articuló con la ampliación de la Dirección General de Higiene – repartición del MOPBA encargada de la administración de los hospitales de la provincia que registró un importante crecimiento de su presupuesto entre 1919 y 1924. Andrés Regalsky y Liliana Da Orden, Banca y finanzas públicas, en Juan Manuel Palacio (dir.), Historia de la provincia de Buenos Aires, Tomo 4, Buenos Aires: Edhasa-Unipe, 2013, pp. 278-27.

23 *Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, 1924, Ley N° 3799.

24 Provincia de Buenos Aires, Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Provincia, 1926, p. 159.

25 Diego Armus, *La ciudad impura*, Buenos Aires: Edhasa, 2007, p. 277.

26 Anahí Ballent y Graciela Silvestri, "Dirección General de Arquitectura", en Jorge F. Liernur y Fernando Aliata, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, Buenos Aires: Clarín, 2005, *p. 138*.

en el espacio público, las obras y proyectos a su cargo cobraron especial importancia para el gobierno provincial en términos de representación de la acción estatal en el espacio público. [27]

La batería de planes que diseñó la DAPBA puso a prueba su capacidad operativa y la de aquellos agentes que tuvieron a su cargo la tarea de darle forma concreta a las ideas del equipo político. Pero no se trataba sólo de proyectar, sino de hacerlo desde una perspectiva que valoraba un cariz moderno y que implicaba incorporar estéticas y formas arquitectónicas acordes a ello. Al frente de la DPBA estaba, desde 1935, el ingeniero civil David Briasco (que había reemplazado al Arq. Antonio Bilbao La Vieja).[28] Briasco tuvo una actuación significativa dentro de la DAPBA, ya que junto al Ing. Vicente Pereda, y en colaboración con los ingenieros agrónomos Silvani Gómez y de la Llosa, proyectaron la urbanización de Playa Grande (Mar del Plata). Este emprendimiento fue el "punto inicial del ordenamiento urbano en las playas marplatenses por parte del gobierno conservador"[29], y una de las obras más relevantes del período en términos materiales y simbólicos, que articuló con la promoción del turismo y las políticas viales.[30] Otros profesionales de la DAPBA también tuvieron destacadas actuaciones: el Ing. Pereda se encargó del proyecto de construcción del Pabellón de Cirugía del Hospital San Martín y del LEMIT (Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica) ambos ubicados en La Plata; el arquitecto Remo Bianchedi proyectó los balnearios de Belgrano, Salto y Arrecifes, los palacios municipales de Dolores y Ranchos y la cárcel de Olmos. El arquitecto Reynaldo Rivas se encargó del proyecto de urbanización de Luján y del Hospital de Cirugía de Haedo, junto con el arquitecto José Guido Lavalle y con el Ing. Carlos Terradas se encargaron de la ampliación del Ministerio de Hacienda. El Ing. Arturo Santamaría proyectó otro edificio considerado emblemático por la fuerte impronta estatal: el del Registro Civil y Capacidad de las Personas de La Plata.[31] Se trataba de obras notables desde el punto de vista funcional, dado que cada una iba a suplir una necesidad social, pero también lo eran desde el plano de lo simbólico, ya que ponían de manifiesto tanto la presencia del Estado como su capacidad tecno-burocrática para proyectar y ejecutar proyectos urbanos y de obra pública a gran escala y en forma simultánea por primera vez en la provincia.

---

27 Para 1940, la provincia había invertido un total de $m/n 18.704.969 en obras terminadas y tenía $m/n 37.390.303,43 en obras en ejecución, mayormente destinadas a equipamiento urbano (urbanización de playas y espacios de esparcimiento), edificios públicos en La Plata, obras carcelarias, infraestructura hospitalaria, comisarías, edificios fiscales, entre otras: *La Ingeniería*, julio de 1940, Año XLIV, N° 789, p. 681.

28 Durante su gestión en el gobierno de Fresco fue designado integrante de la comisión que proyectó la organización de las Escuelas de Artes y Oficios de Avellaneda, B. Mitre (Arrecifes) y Seis de Setiembre (Morón). Luego fue nombrado vocal de la Comisión Provincial de la Vivienda Obrera. Longoni, óp. cit, p. 13.

29 Pastoriza, op. cit., p. 123

30 Provincia de Buenos Aires, *Cuatro años de gobierno, 1936-1940*, Tomo II: Obras Públicas, Buenos Aires: Guillermo Kraft 1938.

31 Longoni, Molteni y Galcerán, óp. cit., 2005

En síntesis, los proyectos urbanísticos y las inquietudes sobre la ciudad fueron resueltos por la política, que en paralelo promovió la especialización de las reparticiones y la incorporación de más profesionales y técnicos para afrontar nuevos desafíos. No obstante, fundamentalmente los gobernadores y los ministros de Obras Públicas fueron los impulsores de los proyectos urbanos y arquitectónicos más relevantes del período, motivados por preocupaciones, discursos, intereses y necesidades y ante la carencia de un ente burocrático dedicado a la tarea de planeamiento urbano. Para los años treinta sería la DAPBA la que, a través de un cuerpo de profesionales destacados, se encargaría de proyectar y construir los planes y obras más emblemáticas del período, demostrando así una mayor capacidad del Estado para intervenir en el territorio y la ciudad.

EL TÁNDEM SOTERAS-BIDAGOR EN EL PLAN COMARCAL DE BARCELONA DE 1953 – LA DIALÉCTICA ENTRE LA PRETENSIÓN MODERNIZANTE EN EL PLANEAMIENTO Y LA RETÓRICA CATÓLICA DE LA FALANGE DURANTE LA AUTARQUÍA.

GUSTAVO PIRES DE ANDRADE NETO

Doctor por la UPC – Universitat Politècnica de Catalunya, España. Investigador del Laboratório Cidade e Sociedade, UFSC, Brasil

gustavoandradeneto@gmail.com

RESUMEN: Esta ponencia tiene como objeto el *Plan Comarcal de Barcelona* de 1953, durante la autarquía franquista, sus referentes teóricos y sus dos autores: Pedro Bidagor, arquitecto cercano a la *Falange* y personaje central de la institucionalización del urbanismo español durante el franquismo; y el arquitecto catalán Josep Soteras, un ex-integrante del GATPAC durante el período republicano. El Plan de 1953 fue un antecedente del planeamiento metropolitano, más allá de la extensión urbana y del abordaje tradicional basado en el Ensanche, proponiendo la contención del crecimiento urbano y su articulación a través de núcleos. Se contextualiza la formación del pensamiento urbanístico durante la autarquía, a partir de la relación dialéctica entre la interiorización de unos referentes extranjeros, como el *organicismo* anglosajón y francés, y el ideario de ciudad subyacente a la ideología de la *Falange*, que aspiraba a la legitimación moral de sus planteamientos.

Pedro Bidagor, aprovechándose de la ambigüedad entre legitimación técnica y política del planeamiento, se apoyó en la retórica centralista del nacional catolicismo para su propuesta organicista de control y limitació del crecimiento. A pesar del aislamiento cultural y político y de la actitud modernofóbica de la autarquía, Soteras introdujo aportaciones modernizantes en el *Plan Comarcal*, como el concepto de racimo, el *zoning* funcional y el bloque aislado.

La necesidad de una legitimación moral en el urbanismo cambiaría hacia finales de los cincuentas con el relieve de la *Falange* por el *Opus Dei* en el centro del poder del régimen, marcando el fin de la autarquía. Se afirmaría el paradigma cientifista, marcando un nuevo sistema de legitimación técnica y política en el urbanismo. Con todas sus limitaciones, el *Plan Comarcal* de 1953 sería vigente hasta la aprobación del *Plan General Metropolitano* de 1976 ya en la transición a la democracia.

PALABRAS CLAVE: Planeamiento metropolitano, Urbanismo, Plan comarcal, Franquismo, Falange

Introducción

El planeamiento urbano del período franquista se suele interpretar como un intento de modernización técnica en un marco político reaccionario, pero la realidad política del régimen fue cambiando a lo largo del tiempo – dividido entre autarquía, *desarrollismo* y tardofranquismo - como expresión del carácter diverso de los grupos que habían dado suporte a Franco en casi cuatro décadas de dictadura. Encontramos en este período diferentes visiones técnicas y políticas en el interior del régimen, que resultaron en diferentes actitudes hacia la ciudad, a la vez que fueron cambiando también los paradigmas urbanísticos.

Esta ponencia tiene como objeto el *Plan Comarcal* de 1953 durante la autarquía, un antecedente del planeamiento metropolitano de Barcelona, sus protagonistas y referentes teóricos. Sus dos coautores tenían formación diversa, trabajaron en oficinas separadas y contribuyeron de manera particular al resultado del plan. Pedro Bidagor orientaba las líneas maestras del planeamiento y respaldaba políticamente el plan. Lo acompañó a distancia, desde la *Dirección de Urbanismo* en Madrid, mientras el arquitecto catalán Josep Soteras, un ex-integrante del GATPAC[1], coordinaba el plan más directamente, desde Barcelona.

El *Plan Comarcal* tenía como base conceptual el *organicismo,* en boga en el urbanismo de aquella época, asociado al *zoning* funcional, a la vez que estaba impregnado de la idea de ciudad subyacente a la ideología de la *Falange Española*[2], cargada de moral religiosa y de una retórica centralista y jerárquica. La tensión dialéctica entre la interiorización de unos referentes extranjeros y el ideario de ciudad falangista marcaría el resultado final del plan. Como veremos, los distintos referentes teóricos tenían que ver con la aportación personal de cada uno de los dos coautores del plan. Sin embargo, un abordaje esquemático y reduccionista sería insuficiente para explicar el papel de los dos arquitectos y la compleja interacción entre técnica y política durante franquismo.

La autonomía de los técnicos urbanistas era bastante limitada durante la autarquía (1939-1959), marcada por el aislamiento político, económico y cultural de España, en que la *Falange* ocupó los puestos más importantes de la política del régimen, incluyendo economía, política exterior, vivienda y urbanismo. ¿Hasta qué punto los técnicos tenían autonomía para presentar propuestas urbanísticas y hasta qué punto el planeamiento estaba condicionado por preferencias políticas? Para contestar a esta cuestión, hay que averiguar la implicación de la ideología de la *Falange* en el urbanismo, como fue interpretada y traducida en propuestas urbanísticas y como se relacionó con otras aportaciones teóricas en boga en aquel momento. En cualquier caso, para entender parte de las motivaciones de aquel planeamiento, hay que conocer mejor los *protagonistas* de

1 *Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para la Arquitectura Contemporánea*, que participaron de los *CIAM – Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna*.

2 La *Falange,* creada por José Antonio Primo de Rivera en 1933, inspirada en el fascismo italiano, fue el partido único del régimen a partir de la victoria nacionalista en 1939, teniendo el discurso nacional-católico como ideología legitimadora.

este proceso, aquellas personas que directamente intervinieron en la redacción de los planes urbanos, sus referentes teóricos y afinidades ideológicas.

1. El ideario de ciudad de la *Falange Española*

El contexto en que se construyó el pensamiento urbanístico en España tras la victoria nacionalista en la Guerra Civil fue muy marcado por la idea de ciudad de la *Falange*, con arquitectos falangistas dirigiendo la *Administración Nacional de Arquitectura*. Imbuidos de un sentimiento que entendía la actividad urbanística como misión profesional-espiritual-política, los arquitectos falangistas buscaron definir una lógica urbanística a partir de un principio moral e ideológico. La génesis de este pensamiento estuvo muy influenciada por el arquitecto Pedro Muguruza, pero la figura más fundamental del urbanismo español durante el franquismo fue el arquitecto Pedro Bidagor, principal responsable por la institucionalización de la planificación española entre 1939 y 1969.

El urbanismo oficialista que estaba siendo practicado en los cuarentas recurría a una retórica nacional-católica. Se hablaba de construir "hogares" y no viviendas, y "comunidad de familias" y no de barrios, bajo una perspectiva paternalista que procedía de la caridad cristiana. Los arquitectos falangistas, con el tiempo, se acercarían al urbanismo organicista, utilizándose de su vocabulario, con analogías fisiológicas que atribuían funciones orgánicas a la ciudad (las vías serían el "tejido circulatorio", mientras las funciones serían "órganos", por ejemplo). El primer plan urbanístico tras la victoria nacionalista fuer redactado por Bidagor para Madrid, realizado entre 1939 y 1942[3], con una clara influencia del *Plan Abercrombie,* incluyendo un *green belt* para controlar el crecimiento[4]. Bidagor promovió la síntesis de un urbanismo organicista-falangista y, como jefe nacional de urbanismo desde Madrid, institucionalizaría estas ideas en España.

2. El *Plan Comarcal* de Barcelona de 1953: entre el *organicismo* y el *zoning*

Barcelona fue la ciudad republicana más bombardeada en toda la *Guerra Civil* (1936-1939). Acabada la guerra, se identificaban necesidades de reconstrucción de los barrios, pero los déficits urbanos iban más allá de los perjuicios provocados por las bombas. Poblaciones crecían sin control, generando áreas sin calidad urbanística, mientras la zona central de Barcelona sufría de "congestión urbana".

El área conurbada de Barcelona tenía un plan reciente que no llegó a ser aprobado, el *Plan Macià*, ejemplo paradigmático de urbanismo moderno desarrollado por arquitectos del GATPAC

3 El *Plan General de Urbanización de Madrid y Alrededores* sería la génesis del futuro *Plan General de Ordenación de Madrid*.

4 Además de *Abercrombie*, influían en el pensamiento organicista Bardet, Geddes, las nuevas aportaciones de Lewis Mumford y en esta misma línea historicista-culturalista el libro *The City*, de Eliel Saarinen.

pocos años antes, en la *Segunda República* (1932-1936). Pero con la victoria franquista, no sólo el *Plan Macià* fue desestimado como el propio urbanismo moderno fue proscrito y Barcelona permanecía anacrónicamente regulada en el tema urbanístico por el *Plan Cerdà*, de 1859 y por el *Plan de Enlaces*, adaptación reductiva del *Plan Jaussely,* de 1917.

En 1947, el Ayuntamiento de Barcelona empezó a redactar el *Plan Comarcal de Barcelona*[5], respectando la supervisión de la *Administración del Estado*, en Madrid[6]. La atribución compartida entre el Ayuntamiento y *Administración del Estado*, substituía el modelo institucional de planeamiento urbano promovido por la *Generalitat* de Cataluña (extinta) que había funcionado hasta el período republicano. Una tónica de los discursos franquistas, sobre todo en los primeros años, era la idea de unidad, la familia del franquismo en que no había divisiones ("familia, municipio, Estado"), especialmente direccionada a contener el deseo de autonomía de aquellas comunidades más "rebeldes" (como el País Vasco y Cataluña, bastiones republicanos). El reflejo institucional era la centralización y jerarquía administrativa del planeamiento en Madrid.

El documento final del *Plan Comarcal* presentado en 1953 era simple y esquemático. Contenía *Memoria*, *Normas* y un *Plan de Zonificación*. Se preveía un modelo territorial de relaciones cerradas, con una tentativa de controlar el crecimiento a través de una filosofía de planificación organicista "nuclear" combinada al *zoning* funcional.

La "nucleación" en el *Plan Comarcal* tenía como referente el concepto de *racimo*, desarrollado por el urbanista francés Gaston Bardet[7]. Este crecimiento evitaría la extensión ilimitada de la zona urbanizada. La Barcelona futura sería el resultado del *racimo* de comunidades organizadas, conectadas por grandes vías, comunicadas entre sí y con el núcleo central, con unos cinturones de ronda, tal como preveía el *Plan Jaussely.* Se estableció un trazado para el segundo y tercero cinturones y sus conexiones, incluyendo un túnel que cruzara el Tibidabo, comunicando Barcelona ciudad y el Vallés. El plan Soteras-Bidagor hacía referencia al concepto de *racimo* y la filiación al *organicismo francés* también se daba por el vocabulario bardetiano, aunque la profusión de analogías orgánicas fuera común a los textos más antiguos de Geddes.

El plan presentaba como "temas a corregir" la *saturación* y *congestión* urbanas. Se preocupaba en evitar la extensión ilimitada de la ciudad y la solución de crecimiento nuclear preveía la desconcentración hacia la comarca con densidades y volúmenes decrecientes hacia la periferia del núcleo. El plan definía una densidad urbana ideal (hasta el máximo de 900 habitantes por hectárea en algunas zonas), para así determinar la capacidad de crecimiento futuro de cada

5 El planeamiento comarcal inicialmente integraba trece municipios más la capital, pero sería posteriormente alargado a veinte y siete municipios, con 476km^2.

6 Antes de Barcelona, se habían desarrollado planes para Toledo (1942) y Guipúzcoa (1944).

7 La expresión "nucleación" es utilizada por Torres i Capell para referirse al concepto bardetiano de *racimo* en el Plan Comarcal. Manuel de Torres i Capell, *La Formació de la urbanística metropolitana de Barcelona – L'urbanisme de la diversitat*, Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999, p. 220.

región. *Ciutat Vella*, por ejemplo, tendría un excedente de 90.000 personas que deberían ser desplazadas para alcanzar la densidad ideal.

La introducción del concepto de *zoning* funcional por Josep Soteras sería otro rasgo identificativo del plan. De acuerdo con la zonificación, que definía usos y unas densidades máximas del plan, sería posible una población de 2.500.000 habitantes en la capital y 4.000.000 en la Comarca, lo que suponía la necesidad de nuevas zonas urbanas, con densidad media de 250 hab/ha.

La zonificación establecía condiciones de volumen, reglamento de los edificios, tasa de ocupación máxima y uso del bloco aislado y 39 zonas, agrupadas en: vivienda, zonas mixtas, industriales, especiales, zonas verdes y rurales. Zonas densas serían envueltas por suelo rústico y se preveía una extensa *ciudad jardín* en Sant Cugat del Vallès.

Barcelona era una ciudad esencialmente industrial y, por eso, relacionarse con el proceso industrial era fundamental. La separación entre vivienda e industria sería la tónica del *zoning* funcional, por la incompatibilidad de usos, pero no deberían alejarse demasiado, para evitar los largos desplazamientos.

El concepto de *racimo* y el vocabulario del *organicismo* en el plan se conjugaban a un discurso sobre el *comunitarismo,* que mezclaba teoría urbanística y moral religiosa. Se asimilaban las analogías "orgánicas" de los conceptos, pero con contenido y sentido más allá del utilizado en el *organicismo* anglosajón o francés como veremos más adelante.

3. El tándem Soteras-Bidagor

En diciembre de 1949 se escogieron como corresponsables del plan el arquitecto Josep Soteras[8], como jefe de la Oficina, y el arquitecto Pedro Bidagor, que era el *Jefe Nacional de Urbanismo* asesoraba la comisión provincial. El arquitecto ya había redactado el plan para la reconstrucción de Madrid, encargo que marcó el inicio del su protagonismo en el planeamiento urbano en el franquismo y como responsable por la *Dirección General de Urbanismo*, había participado activamente del desarrollo de otros planes comarcales[9]. Su papel en el plan para Barcelona sería más reducido, por contar como corresponsable con un arquitecto experto y de prestigio como Soteras lo que le demandaba un acompañamiento menos frecuente, aunque figurara formalmente y en la práctica como coautor del plan.

Soteras estaba familiarizado con la arquitectura y urbanismo modernos. Toda su obra arquitectónica fue de estética moderna e incluye, por ejemplo, la ordenación urbana de las

8 Josep Soteras Mauri estudió en la *Escuela de Arquitectura de Madrid,* se incorporó al Ayuntamiento de Barcelona a finales de los cuarentas y al inicio de la década siguiente sería el *Director de Urbanismo* del Consistorio.

9 Pedro Bidagor Lasarte era donostiarra de nacimiento y también estudió arquitectura en Madrid.

Viviendas del Congreso de 1953, y las *Casas del Gobernador*, de 1952. Tenía una formación urbanística elevada comparada a otros arquitectos de su generación y conocimientos bastante amplios de actuaciones urbanísticas de otros países. Soteras conocía las propuestas de Van Eesteren para Amsterdam, la *Loyer Modéré* de vivienda de 1947, el *Plan Abercrombie* y la *New Town Act* de 1946. Se interesaba en actualizar su pensamiento urbanístico estudiando el estado del arte del tema, comentando el debate urbanístico de Estados Unidos o Italia, más allá del encierro intelectual y del repertorio reducido en que se desarrollaba el discurso urbanístico durante la autarquía[10]. Soteras había impartido cursos y participado de encuentros de urbanismo organizados por el *Instituto de Estudios de Administración Local - IEAL*, responsable por la formación urbanística de buena parte de los arquitectos, especialmente técnicos municipales, en los años cincuenta y sesenta.

La visión alargada que Soteras tenía del urbanismo no era una cuestión menor. No era nada común que un arquitecto formado en el racionalismo y abierto a actualizarse con el urbanismo extranjero fuera responsable por un plan durante la autarquía. Buena parte de los otros arquitectos afiliados a la arquitectura moderna, que el franquismo asociaba a la *Segunda República*, estaban en el exilio o estaban excluidos de las tareas de arquitectura y urbanismo de la administración[11]. Pero Soteras tenía un *status* privilegiado, era arquitecto municipal de Barcelona y mantenía vínculos con miembros de *Acción Católica*[12] y por eso no sufrió represalias.

La formación en el racionalismo, sumada a referencias extranjeras, tuvo influencia en la crítica que Soteras hacía de las ordenanzas municipales vigentes en la ciudad de Barcelona. La mezcla de usos y poca variedad tipológica habría favorecido el crecimiento urbano en forma de mancha de aceite y la solución sería aplicar el *zoning* funcional. Soteras también optó por el uso del bloco aislado, que ya había introducido en el *Plan de Ordenación de Can Ros*, donde se construyeron las *Viviendas del Congreso*.

Bidagor no era ajeno a la influencia del *zoning* y de la *Carta de Atenas* (tampoco lo eran las propuestas culturalistas), pero su referente más directo seguía siendo *Plan Abercrombie* y el *regional planning*. Había defendido la estructuración urbana a partir de núcleos desde el plan de Madrid y volvería a proponerla para Barcelona. Diferentemente de otros planes comarcales

---

10 Juli Esteban, "Crisi i ordenació de l'àrea metropolitana de Barcelona, 1953-1976", en *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori des de Cerdà als nostres dies*, Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori, 2007, pp. 241-281.

11 Para el nacional-catolicismo, la idea de una España centrada en el hogar, la familia, la comunidad, castiza y católica sería ideológicamente incompatible con el universalismo ahistoricista del racionalismo de la *Carta de Atenas*. Cf Trevor Goldschmidt, "From Falangism to Technocracy: The legislation and the reality of Spanish urbanism in Barcelona, 1939-1976", en *Journal of Urban History*, vol 37, n. 3, Thousand Oaks: SAGE Publications, 2011, p. 333.

12 Grupo católico más progresista que la *Falange* que defendía una organización social comunitaria, articulada a partir del asociativismo multifamilial con objetivo de promover el bienestar y equidad en la sociedad.

en que el *organicismo* fue el modelo único, la especificidad del plan de Barcelona radica en la combinación entre una versión particular del *organicismo* - el modelo nuclear de Bardet – y el *zoning*. Como veremos a continuación, el plan también se caracterizaría por el discurso retórico cercano al *comunitarismo*.

La elaboración del *Plan Comarcal* se desarrolló sobre todo en Barcelona, con una labor muy personal de Soteras, que dedicaba muchas horas diarias al plan. Bidagor aconsejaba y orientaba los trabajos periódicamente y le ponía su huella, con unas pautas y planteamientos comunes al pensamiento urbanístico de la *Dirección General de Urbanismo*. No es fácil atribuir la autoría del plan o de los diferentes planteamientos en el interior del plan a Soteras o Bidagor. El mismo Soteras se refería a la autoría del Plan *Comarcal* de Barcelona forma plural[13]. Buena parte de la bibliografía catalana reciente sobre el plan de 1953, en una línea excepcionalista, le llama "Plan Soteras", mientras que trabajos que estudian diversos planes supramunicipales españoles suelen inscribirlo en los "planes de Bidagor". En todo caso, podríamos decir que se transcendía la figura del autor único, como los planes de Cerdà y Jaussely, por el plan de un equipo encabezado por el binomio Soteras-Bidagor.

4. El *Comunitarismo*: un puente entre el *organicismo* y la fe católica

El urbanismo de la autarquía estuvo dominado por la ideología de la *Falange* en que el pensamiento urbanístico buscaba legitimarse a través de una retórica moral de inspiración católica. El *organicismo* anglosajón, tan caro a las propuestas de Pedro Bidagor, carecía de dicha justificación. Todavía más difícil era justificar el *zoning* funcional, bastante asociado al urbanismo del período republicano. La solución encontrada por el plan fue adoptar el discurso de la sociofilosofía comunitarista, en boga en los años cuarenta y cincuenta en países como Francia e Italia. El concepto de *comunitarismo* hacía un puente entre teoría urbanística y discurso moral bajo una concepción "organicista" del mundo y la fe católica. Representaba así el eslabón que permitía enlazar el vocabulario "orgánico" del *Plan Comarcal* con una retórica moralizante necesaria a su legitimación.

Las dos líneas principales del *comunitarismo* europeo fueron la italiana, creada por Adriano Olivetti, y la francesa, que se desarrolló en el movimiento *Economía y Humanismo* liderado por el padre dominicano Louis-Joseph Lebret. En 1945, Olivetti planteaba que "*la idea básica de una nueva sociedad es crear un interés común, moral y material, entre los hombres que desarrollan su vida social y económica en un espacio geográfico determinado por la naturaleza y la historia*" en su libro *L'ordine politico delle comunità*. Olivetti partía de una inspiración religiosa (aunque hubiese puesto las bases del *comunitarismo* antes de su conversión al catolicismo), pero sus ideas a la vez se acercaban del socialismo utópico de Charles Fourier y Robert Owen, o declaradamente

13 José Soteras, "El Plan Comarcal de 1953", en *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, n. 2, Madrid: Ministerio de Fomento, 1977, p. 89.

del *socialismo fabiano*, más pragmático, defendiendo una transición no revolucionaria hacia el socialismo.

Las ideas de Olivetti tendrían eco en el mundo urbanístico europeo a partir de la segunda mitad de los cuarentas[14] y llegarían a España por su participación en la revista *Urbanística*. El arquitecto mallorquín Gabriel Alomar fue un importante difusor del *comunitarismo* en España. Sus libros *Teoría de la Ciudad*, de 1947, y *Comunidad planeada, principios de sociología aplicadas al planeamiento rural*, de 1955, publicados por el IEAL, ayudarían a sistematizar y dar consistencia a esta base teórica[15]. Alomar coincidió como profesor en el IEAL con Manuel de Terán, introductor de la Geografía Urbana en España, y Josep Soteras. Alomar, Terán y Soteras muy probablemente intercambiaron allí conocimientos que serían aprovechados en las propuestas para Barcelona[16]

De carácter similar, también llegó a España la versión comunitarista francesa, derivada del movimiento *Economía y Humanismo*, formado por intelectuales, destacándose el urbanista Gastón Bardet, y por parte progresista de la iglesia católica en la resistencia francesa. La propuesta liderada por Lebret era una "tercera vía", anti-liberal y anti-marxista, para el planeamiento urbano y organización social no basados en la sociedad de clases, sino en la nucleación a partir de comunidades de base, defendiendo políticas sociales inspiradas en la solidaridad entre clases.

Asociado al *comunitarismo* de Lebret, pero menos cargado de moral religiosa, el *organicismo* de Gastón Bardet[17] se restringía más a cuestiones espaciales y llegó a España a través de arquitectos españoles que asistieron a su curso en Bruselas. Su "urbanismo biosociológico" de cariz culturalista incluía metodologías bastante operativas de análisis social, inspirado en el *organicismo* de Marcel Poète. A pesar de ser derivado de las teorías organicistas de Lewis Mumford y del *Regional Planning* de Patrick Geddes y similar a la descomposición urbana en *neighborhood units*, el *organicismo* de Bardet presentaba una estructura orgánica más compleja que el modelo anglosajón, con una identificación de sucesivos escalones orgánicos que determinaban

14 Adriano Olivetti defendía la idea de que todo el provecho debería ser reinvertido al beneficio de toda la comunidad. Con un idealismo de difícil clasificación política, más identificado con el liberalismo social, o centro izquierda, participó del movimiento clandestino antifascista, pero más tarde sería afiliado al Partido Fascista y en 1949 se convertiría al catolicismo.

15 Gabriel Alomar Esteve, redactor del *Plan de Ordenación y Ensanche* de Palma de 1941, fue un urbanista reconocido en España. Había estudiado en Barcelona y en el *Instituto Tecnológico de Massachusetts – MIT*, donde fue alumno de Ebenezer Howard, e introdujo en España sus ideas de organización espacial basada en comunidades. Cf Jordi Sánchez-Cuenca Alomar, nieto de Gabriel Alomar, en entrevista al autor.

16 El arquitecto y urbanista Fernando de Terán, de la *Gerencia de urbanismo* del *Ministerio de la Vivienda*, hijo de Manuel de Terán, también sería profesor del IEAL posteriormente.

17 Nueve arquitectos españoles asistieron al curso de Bardet en el *Institut Supérieur et International d'Urbanisme Appliqué*, entre ellos Emilio Larrodera, que entonces trabajaba con Pedro Bidagor, y el arquitecto catalán Manuel Ribas Piera, entonces arquitecto de la *Diputación* y que posteriormente publicaría la traducción del libro *Urbanisme*, de Bardet, en España.

una jerarquía múltiple. En buena medida, el pluricentrismo bardetiano y su organización en escalones orgánicos fueron los rasgos singulares del *Plan Comarcal* de 1953 respeto a otros planes contemporáneos.

Conclusión

Durante la autarquía, el planeamiento urbano, así como toda la política bajo la *Falange*, aspiraba a una legitimación moral. Así se entiende el acercamiento del *Plan Comarcal* de Barcelona al *comunitarismo* francés e italiano. Estos referentes, que hacían un puente entre teoría urbanística y pensamiento religioso, sirvieron como base para la legitimación política del plan. El pensamiento de Bardet (integrante del movimiento comunitarista católico progresista *Economía y Humanismo)* acercaba el organicismo (urbanístico) a la formación de comunidades apoyándose en el concepto de *racimo.* La influencia de Bardet en el *Plan Comarcal* fue directa y ocurrió a través de la asistencia de arquitectos españoles a sus cursos en Bélgica. La versión comunitarista italiana, a su vez, desarrollaba más largamente la justificación moral de la organización comunitaria, defendiendo la solidaridad entre clases. Estas ideas llegaron a España a través de la revista *Urbanística* y de de la mano de Gabriel Alomar, su principal difusor a través de sus libros y también de sus cursos en el IEAL.

Distintamente del carácter de la iglesia católica más progresista en que el pensamiento *comunitarista* se desarrolló en Francia e Italia, en España este discurso fue apropiado y manipulado por los sectores más reaccionarios de la iglesia, representados por la *Falange* y sirvió para reforzar la retórica centralista y jerárquica del nacional-catolicismo. Cabe destacar aún como *input* del urbanismo moderno la introducción del *zoning* funcional en el *Plan Comarcal*, de la mano de Josep Soteras. Se pone de manifiesto la posibilidad, aunque limitada, de modernización de la disciplina urbanística en el marco político reaccionario de la autarquía.

Es importante matizar la filiación teórica e ideológica de los arquitectos Bidagor y Soteras, autores del plan. Bidagor había promovido la síntesis de un urbanismo organicista-falangista y fue el arquitecto más importante en la institucionalización del urbanismo durante la autarquía, pero no era propiamente un falangista y evolucionó hacia actitudes cada vez menos ideológicas[18]. Por otro lado, a pesar la vocación moderna de Soteras, su ordenación de las manzanas de las *Viviendas del Congreso* mezclaba el bloco aislado con formas urbanas tradicionales españolas, más de acuerdo con el espirito de comunidad de la ideología de la *Falange*.

La necesidad de una legitimación moral en el urbanismo cambiaría hacia finales de los cincuentas con el relieve de la *Falange* por el *Opus Dei* en el centro del poder del régimen. La llegada de los

18 De acuerdo con Fernando de Terán: "Bidagor no era falangista, pero estaba muy ligado a todo el grupo falangista". Véase la entrevista de Terán al autor en el anexo de su tesis doctoral presentada a la Universidad Politécnica de Cataluña - UPC. Gustavo Pires de Andrade Neto, *El Planejament Metropolità de la Barcelona Predemocràtica – plans protagonistes i referents teòrics (1939-1976)*, Barcelona: UPC, 2015.

"tecnócratas" del *Opus* marcó el fin de la autarquía y el inicio del *desarrollismo,* en que los técnicos ganarían una relativa autonomía. Soteras, en el *Ayuntamiento de Barcelona*, y Bidagor, en la *Dirección General de Urbanismo*, seguirían siendo protagonistas del planeamiento urbano español aún por muchos años, adaptándose a la realidad cambiante de los nuevos tiempos. También por aquel momento se afirmaría el paradigma cientifista en las ciencias sociales, marcando un nuevo sistema de legitimación técnica y política en el urbanismo. Con todas sus limitaciones, el *Plan Comarcal* de 1953 sería vigente hasta la aprobación del *Plan General Metropolitano* de 1976 y serviría de base a la *Ley del Suelo* de 1956, marco jurídico del planeamiento urbano en España hasta 1975 ya en la transición a la democracia.

ENRICO TEDESCHI. APORTES TEÓRICOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD (MENDOZA- ARGENTINA, 1960).

CECILIA RAFFA

Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales (INCIHUSA- CONICET Argentina)

craffa@mendoza-conicet.gob.ar

RESUMEN: Enrico Tedeschi es una figura clave en el panorama de la modernidad en Mendoza. Instalado desde 1948 en Argentina, su actuación profesional estuvo signada por la dedicación a la enseñanza y a la investigación de la Historia y la Teoría de la Arquitectura. Fue autor de libros clásicos en la enseñanza y pionero en la realización de estudios referidos a la arquitectura bioclimática y la utilización de la energía solar.

Pero en este marco de su trayectoria profesional, fueron importantes sus aportes en el campo del urbanismo. Además de su conocido derrotero en Europa, Tedeschi tuvo un papel preponderante en la Comisión Especial de Planeamiento Urbano y Código de Edificación de la ciudad de Mendoza.

La Comisión creada por ordenanza municipal en 1959, contó a partir de 1960 con una Oficina de Planeamiento integrada entre otros, por Enrico Tedeschi, designado por concurso como director de los estudios de planeamiento por un plazo de doce meses. El informe final presentado por Tedeschi en septiembre de 1961, se conoció como "Informe Tedeschi".

Nuestro abordaje hipotiza sobre la relación entre la producción teórica de Tedeschi plasmada en su libro Teoría de la Arquitectura y el Informe que elabora para la Comisión de Planeamiento y Código de Edificación. Supone además, que el primer informe tuvo injerencia en la morfología urbano- edilicia reglamentada en el Código de Edificación de Mendoza, que terminó afectando a las planificaciones urbanas de toda la provincia. Sobre la base del método comparativo, trabajaremos en base a cuatro fuentes principales: los contenidos del primer informe de la oficina de planeamiento dirigida por Tedeschi; la primera edición del Código de Edificación de Mendoza, el libro Teoría de la Arquitectura y la publicación sobre la labor de la Comisión de Planeamiento y Código de Edificación de Mendoza.

PALABRAS CLAVE: Planificación urbana, Enrico Tedeschi, Mendoza, Trayectorias Profesionales, Estado

Enrico Tedeschi

Entre 1945 y 1946, Enrico Tedeschi[1] ejerció el cargo de Jefe de la oficina de Urbanismo, en la Subsecretaría de Bellas Artes del Ministerio de Instrucción Pública de Italia. Fue el cargo público más importante desempeñado por este arquitecto romano, antes de emprender su viaje a América, y que de alguna manera tuvo su correspondencia en Argentina, al asumir la jefatura de la oficina técnica de la Comisión Especial de Planeamiento Urbano y Código de Edificación de la ciudad de Mendoza en 1960.

Desde su graduación como arquitecto en 1934, Tedeschi comenzó un camino que gravitaría entre el ejercicio profesional, desarrollado fuertemente en Europa, y la docencia y la investigación actividades que tuvieron en América su lugar de expansión.

En su extenso currículum, se destaca su temprano interés por el urbanismo como especialidad, vocación interrumpida por su participación en la guerra en el norte de África entre 1940 y 1943, pero que siguió desplegando luego, nuevamente en Italia, y en Argentina. El concurso nacional para el plano urbanístico de Aprilia (1935); de la realización del plano urbanístico de la zona del Circeo (1940); la revisión del Plano Regulador de la ciudad de Roma (1944-1945), la confección del plan regulador para las ciudades de Caserta (1945-1946) y Capua (1946-1947), entre otros; junto a publicaciones referidas a temas urbanos (como el Boletín de reconstrucción urbanística solicitada por el Servicio Cultural de EEUU, en 1946), el dictado de clases de urbanismo en Roma (1946) y Venecia (1948) y su participación como vocal del Instituto Nacional de Urbanismo de Roma entre 1946 y 1947[2], marcan el interés de Tedeschi en torno de la planificación de las ciudades. Estas experiencias sumadas a su papel como proyectista en Italia, fueron perfilando su concepción de la arquitectura y la ciudad con un amplio sentido cultural de base histórica-crítica y orgánica, visión que quedó expresada en sus libros y que pudo plasmar en los proyectos de los que participó en Argentina, principalmente en las ciudades Tucumán y Mendoza.

De su estancia en el norte argentino entre 1948 y 1953, podemos destacar la confección del plano urbanístico de la Ciudad Universitaria de Tucumán, realizado en colaboración con otros profesionales bajo la dirección del arquitecto Jorge Vivanco y su publicación junto a Cino Calcaprina del escrito *Urbanismo con Legislación*, editado por la Universidad Nacional de

---

1 Varios trabajos recientes revisan el derrotero de Enrico Tedeschi (Roma, 1911- Buenos Aires, 1978) en Argentina, entre ellos: Alejandra Sella y Noemí Adagio (eds.), Enrico Tedeschi. Work in progress, Mendoza: Idearium, 2013; Sebastián Malecki,"Historia y crítica. Enrico Tedeschi en la renovación de la cultura arquitectónica argentina, 1950-1970", Ladem Utraque Europa, año 9, n° 14, junio 2013, pp. 137-174; Silvia Alvite, "Enrico Tedeschi y la "critica fotográfica" en el paisaje arquitectónico latinoamericano", Anales del IAA, 45 (1), 2015, pp. 73-86 y "Naturaleza crítica del espacio doméstico en la arquitectura de Enrico Tedeschi", Jornada de investigadores en formación, Buenos Aires: FADU-UBA, 2013, pp. 476-484; Silvia Cirvini y Cecilia Raffa," Redes, vínculos y trayectorias. Ejemplos de la progresiva autonomía del campo disciplinar y la profesión en Mendoza (1950-1970)", Área 20, 2014, pp. 86-101.

2 Enrico Tedeschi, Legajo FAU-UM.

Tucumán en 1950. La Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba lo tuvo como profesor en el período 1953-1959, allí tuvo una participación destacada en la formación del Instituto Interuniversitario de Historia de la Arquitectura y formó parte de la Comisión de Estudios de la Ciudad Universitaria entre 1957 y 1960.

Hacia 1954, y mientras se desempeñaba como profesor también en la Universidad Nacional de Cuyo sede San Juan, Tedeschi formó parte del grupo de profesionales que organizó la División Mendoza de la Sociedad Central de Arquitectos, institución a través de la cual se acercó a la problemática urbana de Mendoza participando en diversas comisiones internas que trataron temas como la ley de loteos y el código de edificación[3], y que se ocuparon de la edición de una recopilación de ordenanzas municipales sobre construcción[4]. Fueron esos ámbitos, los que afianzaron las relaciones personales y profesionales que lo vincularon entre otros, con Daniel Ramos Correas y Raúl Panelo Gelly integrantes luego de la Comisión Especial de Planeamiento Urbano y Código de Edificación de Mendoza (CEPyCE) y co-organizadores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Mendoza (1961), de la que Tedeschi fue Decano fundador.[5]

Entendemos que existió una directa relación entre la propuesta metodológica de Tedeschi plasmada en su libro Teoría de la Arquitectura y las bases del concurso para técnico urbanista, cuyos requerimientos integraron el informe elaborado para la CEPyCE. Consideramos además, que de las formulaciones incluidas en el primer informe tuvieron injerencia real, aquellas relacionadas al desarrollo de la morfología urbano- edilicia reglamentada en el Código de Edificación de Mendoza. Propuestas y relaciones que quedaran enunciadas en esta ponencia para futuros abordajes.

Sobre la base del método comparativo, trabajaremos en base a cuatro fuentes principales: los contenidos del primer informe de la oficina de planeamiento dirigida por Tedeschi; la primera edición del Código de Edificación de Mendoza, el libro Teoría de la Arquitectura y finalmente, la publicación que sintetiza la labor de la Comisión de Planeamiento y Código de Edificación de Mendoza.

---

3 Aparece en su CV la realización de una investigación urbanística sobre Mendoza realizada en 1955, es probable que se trate de los estudios que lleva delante desde la División Mendoza de la Sociedad Central de Arquitectos.

4 División Mendoza de la Sociedad Central de Arquitectos, Libro de Actas 1953-1959, fs. 76 y ss.

5 Hemos analizado estos vínculos y redes de relaciones en: Silvia Cirvini y Cecilia Raffa, op., cit.; Cecilia Raffa, "Agentes y prácticas. Biografía colectiva de la Sociedad de Arquitectos de Mendoza en sus primeros años (1953-1969)", REGISTROS, año 11, n°12, agosto 2015, pp. 25-40.

Tedeschi en la Comisión Especial de Planeamiento Urbano y Código de Edificación[6]

La CEPyCE, fue creada por la ordenanza municipal 1729 del año 1959, y se formó luego de una serie de frustrados intentos de planificación de la ciudad que se venían sucediendo desde 1915 con el "Proyecto de Ampliación y Rectificación del trazado para la ciudad de Mendoza" de Benito Carrasco, a través de numerosas ordenanzas y leyes de escala provincial y municipal, hasta llegar al concurso para el "Plan Regulador de la Ciudad de Mendoza" en los años 40[7]. El objetivo fundamental de la organización de este grupo fue analizar y detectar los procedimientos para hacer plausible el "Planeamiento Urbano y el Código de Edificación de la Ciudad de Mendoza", teniendo en cuenta que esa ciudad formaba parte de lo que se denominaba el "Gran Mendoza"[8].

La Comisión que asumía la supervisión y dirección de los trabajos a realizarse, estuvo compuesta por tres representantes del Honorable Concejo Deliberante, el Secretario Municipal de Obras Públicas e Higiene, el Director Municipal de Obras Públicas y el Asesor Letrado de la comuna y una serie de delegados de distintas instituciones íntimamente relacionadas a la construcción de la ciudad: el arquitecto Raúl Panelo Gelly y el ingeniero Salomón Darwich por Consejo Profesional de Ingenieros, Arquitectos y Constructores; Pedro Zuppo de la Sociedad de Constructores de Obras y anexos; el ingeniero Justo Pedro Gascón del Centro de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores y Daniel Ramos Correas por la Sociedad de Arquitectos de Mendoza.[9]

Los integrantes de la Comisión promovieron encuentros con los intendentes de los departamentos circunvecinos a Mendoza, con el objetivo de mancomunar fuerzas en la resolución de los problemas urbanísticos que, por la conformación urbana del Gran Mendoza, le competían y afectaban a todas las jurisdicciones municipales. A la reunión celebrada en noviembre de 1959, asistió Enrico Tedeschi invitado por la Comisión, como especialista en urbanismo: fue el único convocado para estas reuniones con los municipios. Un mes después, la CEPyCE decidió la contratación de un profesional urbanista por concurso, que realizara el estudio de los

---

6 Mediante resolución 2258/1958, se creó en el ámbito municipal la Comisión Especial pro-código de edificación que no tuvo una labor destacada y fue reemplazada un año después por la CEPyCE, conservando a sus integrantes. Raúl Panelo Gelly, Reseña de la creación y labor de la Comisión Especial de Planeamiento Urbano y Código de Edificación de la ciudad de Mendoza, Mendoza: D´Acurzzio, 1961, pp. 25-26.

7 Cecilia Raffa, "El plan regulador entre la técnica y la política (Mendoza 1940- 1941)", Bitácora 24, n°2, 2014, pp. 31-41.

8 El Gran Mendoza (hoy Área Metropolitana) estaba constituido por los departamentos de Luján, Las Heras, Maipú, Godoy Cruz, Guaymallén y Mendoza.

9 La labor de la CEPyCE se inició durante la intendencia de Pedro Colombi y prosiguió durante la gestión de Jorge L. Peltier; en la ordenanza de conformación de la comisión se designa a Daniel Ramos Correas como su presidente. Si bien el desempeño de los miembros de la Comisión no fue rentado, se contó con una partida de un millón de pesos anuales entre 1960 y 1961 para el cumplimiento de los objetivos. Panelo Gelly, op. cit., p. 31.

antecedentes necesarios para hacer posible el planeamiento de la ciudad capital, con vistas al Gran Mendoza y de un profesional especializado en estructuras de edificios, con el objetivo de elaborar el Código de Edificación.[10]

Los concursos se abrieron en julio de 1960. Las bases fueron preparadas por los arquitectos Ramos Correas y Panelo Gelly, y por el ingeniero Darwich para el cargo de urbanista, y por el ingeniero Justo Pedro Gascón para el del especialista en estructuras. Ambas tuvieron difusión nacional[11].

El concurso para la jefatura de la Oficina de Planeamiento, se orientó a profesionales urbanistas radicados en Argentina, de cualquier nacionalidad o título, quienes debían exponer su experiencia en la temática. El profesional seleccionado, debía conocer el medio, la región y sus problemas y poseer suficiente prestigio y personalidad como para cooperar positivamente en la conformación de la conciencia urbanística de sus colaboradores y de la población en general.

El llamado supuso la contratación de un urbanista capaz de organizar y dirigir los estudios previos para obtener la documentación que hiciera posible el planeamiento urbano de la ciudad de Mendoza y la redacción de su Código de Edificación. La labor debía cumplirse en dos etapas; en la primera el técnico entregaría a los seis meses de iniciado su contrato, un informe en el que indicase las medidas urgentes a tomar por el Municipio en tanto se concluía el estudio general. En la segunda, fijada a los seis meses de la primera, debía aportar la documentación completa de datos y antecedentes para la confección del Plan que incluiría análisis sobre: el paisaje natural; la estructura urbana; el paisaje cultural (incluyendo relaciones con la región); el uso de la región; demografía general; aspectos demográficos socio-económico; el estado de la edificación; de las normas sobre edificación; de los servicios públicos; de los servicios sociales y culturales; de la vialidad, el transporte, las actividades industriales, comerciales, turísticas y administrativas[12].

El técnico designado, estaría al mando de un equipo aportado por la Municipalidad de la Capital y la Dirección de Arquitectura de la provincia, cuyos integrantes fueron el arquitecto Simón Lacerna como secretario técnico, los arquitectos Martín Abraham y Pedro Merlo como investigadores, Armando Gei, Ángel Meza, Juan Carlos Mucha y Andrés Bernhard como dibujantes; el arquitecto Raúl Panelo Gelly como secretario relator y un grupo de administrativas y ordenanzas.[13]

La elección de Tedeschi para ocupar el cargo, fue unánime. En noviembre de 1960 se firmó el contrato entre la comuna capitalina y el urbanista.

---

10 En junio de 1961, a instancias de la CEPyCE se acordó con representantes municipales y provinciales un proyecto de convenio que finalmente nunca se concretó, razón por la cual el estudio se limitó a la ciudad de Mendoza. Panelo Gelly, op. cit., pp. 32-33.

11 El concurso para especialista en estructuras, fue adjudicado al ingeniero Francisco Giuliani, en noviembre de 1960. Ibid.

12 Panelo Gelly, op. cit., pp. 70 y ss.

13 Ibíd.

El perfil profesional de Tedeschi coincidía claramente con el pedido en el concurso, tanto por sus antecedentes como por su conocimiento sobre la región. Pero además, la particular demanda dentro de las bases de los dieciséis aspectos básicos a definir por el técnico urbanista, muy cercanos a los postulados elaborados por Tedeschi en su libro Teoría de la Arquitectura publicado en 1962, nos hacen suponer que existió una fuerte vinculación en la antesala del concurso, basada en las redes de relaciones a las que nos hemos referido, entre los agentes de la CEPyCE y Tedeschi, que resultó en la contratación de este último.

En efecto, la metodología propuesta por Tedeschi en Teoría de la Arquitectura[14], como base para la formulación de un programa arquitectónico, resulta aplicable en su primera parte a un estudio urbanístico, y entendemos que fue utilizada antes de su publicación final (ya que una versión inicial de *Teoría* había sido publicada en 1957 en Córdoba)[15] para analizar la ciudad de Mendoza. Particularmente nos referimos al estudio de los paisajes natural: terreno, clima y vegetación, y cultural: la región, la ciudad como hecho físico, social y estético, la forma, y de la demografía, concurrentes en ambas propuestas. Junto a esos aspectos, podemos indicar que el abordaje de las actividades, el transporte y los servicios enunciados en las bases del concurso, son comparables al estudio de los valores político-administrativos, y económicos de producción y de intercambio propuestos por Tedeschi en su libro para el análisis del paisaje cultural urbano.

El tema del paisaje, había aparecido ya como preocupación de Tedeschi en *La Plaza de Cuzco* escrito hacia 1949 y editado en 1961, donde proponía que el elemento natural debe ser pensado en equivalencia al arquitectónico[16], está contenido también en el capítulo "Espacio Externo. Urbanismo y Paisaje" de *Una introducción a la Historia de la Arquitectura* (1951), y explicitado en un artículo publicado en Nuestra Arquitectura en 1954[17], donde sostenía que era necesario que todo urbanista considerara también los factores estéticos del plan (en el caso de Mendoza las consideraciones sobre la edificación existente y futura que aparecen en los informes de la oficina de planeamiento) a partir del estudio de los valores del paisaje, basados en una formación histórico-crítica del arquitecto. Esa es la premisa que sugieren las bases del concurso y que siguió Tedeschi en la elaboración de su estudio urbano.

---

14 Nos referimos a los esquemas incluidos en Enrico Tedeschi, Teoría de la Arquitectura, Buenos Aires: Nueva Visión, 1962, pp. 285 y ss.

15 Esta publicación de 1957, supone cierta circulación del texto en el campo técnico y académico. Sebastián Malecki, op. cit., pp. 137-174.

16 Silvia Alvite, "Enrico Tedeschi…", pp. 73-86.

17 Enrico Tedeschi, "La enseñanza del urbanismo en las Universidades Argentinas", Nuestra Arquitectura 295, febrero 1954, pp. 50-55.

La teoría y los aportes urbanos: primer informe[18]

El primer informe fue presentado en febrero de 1961 por Tedeschi y su equipo. El escrito contenía un resumen de lo actuado por la Oficina de Planeamiento hasta ese momento[19], sumado a una serie de medidas y resoluciones que se aconsejaba al Ejecutivo Municipal tomar, en tanto se terminaban los estudios de planificación urbana. Para entonces, la oficina se encontraba en pleno proceso de recopilación de documentación útil al análisis del paisaje natural (cartografía, datos referidos al clima, sobre aguas superficiales y perforaciones y tipos de vegetación), utilizando como base la información recopilada para el Plan Regulador de 1940. Del mismo modo, se indicaba el avance de las indagaciones sobre el paisaje cultural a partir de la recopilación de datos en torno a la estructura urbana, la demografía (para los que se utilizaron fichas del Censo Poblacional de 1960), el análisis del estado de la edificación y de la normativa vigente, y de la situación administrativa de la comuna.

Si bien la investigación llevada adelante no suponía soluciones efectivas al planeamiento de la ciudad, algunas de las medidas generales sugeridas al Ejecutivo a través de la CEPyCE, si avanzaron en disposiciones urbanas y fueron las que, independientemente del estudio completo presentado en el informe final, se tomaron como referencia para el Código de Edificación de 1970.

Estas disposiciones están relacionadas principalmente a la regulación de densidades edilicias (se recomienda la densificación de la ciudad, comparando a Mendoza con otros centros urbanos), el establecimiento de un perfil escalonado para los edificios en altura y la protección de la arboleda urbana. Indicaciones todas que poseen una fuerte impronta ambiental explicitada en su preocupación por el asoleamiento, las orientaciones, la circulación de los vientos, etc., característica que irá adquiriendo cada vez más protagonismo en la trayectoria profesional de Tedeschi, hasta convertirlo en uno de los precursores en el desarrollo de la arquitectura solar en Argentina[20].

Ahora bien, ¿cuál ha sido la traducción de esas recomendaciones en el Código de Edificación?

La principal influencia está en referencia a la edificación en altura en la ciudad y su relación directa con las particulares del paisaje urbano.

---

18 El texto conocido como "informe Tedeschi" se ha extraviado de los archivos municipales, sólo se conserva una copia del mismo sin los anexos gráficos ni las conclusiones, en la biblioteca del CAM.

19 Entre las actividades ejecutadas por la oficina se destaca la organización de las Jornadas de Urbanismo de 1960 y de una serie de tareas de difusión a través de la prensa. Oficina de Planeamiento, Informe previo, septiembre de 1961, pp.17 y ss.

20 A partir de 1973, Tedeschi se dedicó a la investigación. Fundó el Instituto de Arquitectura y de Urbanismo de la FAU-UM; el IADIZA (Instituto Argentino de Investigación de Zonas Áridas) y el LAHV (Laboratorio de Ambiente Humano y Vivienda) hoy INAHE (Instituto de Ambiente, Hábitat y Energía), pertenecientes estos dos últimos al CONICET. Silvia Cirvini y Cecilia Raffa, op. cit.

El informe incluye esquemas que grafican cómo la ciudad y sus habitantes a partir del incremento de la edificación en altura, estaban perdiendo el acceso al sol y a la ventilación, hecho que iba en detrimento también de la arboleda urbana. Del mismo modo, cuestiona la disposición de construir con alturas mínimas en ciertos sectores de la ciudad, como obstáculo para la renovación edilicia.

El informe incluye como propuesta, bosquejos de tipos especiales de edificios, adoptados en otros lugares del mundo, como posibles aportes para Mendoza. Esta propuesta junto a la derogación de la obligación de edificar con alturas mínimas en las calles céntricas, permitiría el tratamiento de la manzana como unidad orgánica. Así, la recuperación de la amplitud para el ingreso del sol y el aire en los canales urbanos se daría a partir de un basamento de hasta 4 metros de altura, con el desarrollo del resto del edificio desde un retiro frontal de 15 metros de la línea municipal y con la determinación de alturas máximas a construir en la zona comercial céntrica. La propuesta suponía que la terraza que se formaba con el retiro sirviera como estacionamiento vehicular, para contrarrestar los problemas que acarreaban el creciente tráfico automotor y la falta de lugares para su aparcamiento[21].

Demostrando su perfil histórico-crítico, Tedeschi incorpora en estos gráficos la comparación entre las construcciones bajas de Mendoza (etapa pos-terremoto) remarcando sus ventajas respecto de las posibilidades de asoleamiento y ventilación; las que se hacían al momento del informe y las edificaciones que deberían hacerse recuperando, con una tipología distinta a la de las antiguas casas, el acceso al sol y al aire, y preservando la arboleda urbana.

Con ajustes, el Código de Edificación de 1970, incorpora estas recomendaciones introduciendo la obligatoriedad del retiro de los cuatro laterales en edificios de altura con un basamento máximo de 10 metros. Ese retiro nunca sería menor a 3 metros y resultaría de la fórmula $R \geq 1 + h/10$, donde R es el retiro mínimo y h la altura total de la construcción medida desde la cota de vereda. En relación a esta disposición, el Código regula las salientes sobre la vía pública, determinando que su distancia a troncos y/o ramas importantes de árboles no sea inferior a 0,40 mts[22]. Para la utilización de los retiros y probablemente teniendo en cuenta que al dividir el retiro obligatorio en los cuatro laterales del edificio, la superficie de cada uno disminuía (no serían los 15 m. de Tedeschi), se contemplaba su uso como circulación, para la instalación de juegos infantiles, confiterías al aire libre y toda otra función que no supusiera una molestia a los vecinos y que no afectara la estética del edificio.

Respecto a la densificación de la urbe, Tedeschi y el equipo que lo secundaba, propusieron prohibir la instalación de nuevos barrios fuera de los límites de la ciudad (zona urbanizada con servicios) y fomentar la edificación donde no la hubiera y la urbanización en todas las zonas posibles dentro de la jurisdicción de la ciudad. También sugerían imponer un impuesto

21 Oficina de Planeamiento, op. Cit., pp. 25 y siguientes

22 Sobre la disposición detallada: Código de edificación de la Ciudad de Mendoza (ordenanzas 23/8850 y 21/8847), Municipalidad de la ciudad de Mendoza, 1970, capítulo II, s/p.

progresivo sobre los baldíos para incentivar la desaparición de esos vacíos urbanos; establecer una zonificación de la ciudad con la fijación de alturas mínimas, y la obligatoriedad para las nuevas edificaciones de disponer de estacionamiento propio para vehículos, de acuerdo a su densidad.

Políticamente no se llegaron a implementar las limitaciones sugeridas por Tedeschi en torno de la edificación futura en la jurisdicción de la ciudad capital. La traducción en el Código del resto de las indicaciones, fue la inclusión de un plano de zonificación con el establecimiento de los usos permitidos en cada zona y la obligatoriedad de incorporar estacionamiento vehicular en toda obra a construirse.

Finalmente el Código insta a en su capítulo Normas de Carácter Urbanístico a no alterar desfavorablemente con instalaciones varias en la vía pública, el paisaje urbano y/o natural perjudicando las visuales.

Primeras aproximaciones

Si bien el informe final suponía un avance eminentemente teórico sobre la planificación de la ciudad, un "estado de la cuestión" en términos del conocimiento de la urbe, sus paisajes, demografía, actividades, etc. para lograr una planificación técnica, fue el informe previo el que representó un avance en propuestas concretas sobre el paisaje urbano de Mendoza. Los fundamentos de algunas de esas ideas fueron tomados como base para el desarrollo de la morfología urbana de la ciudad: el perfil escalonado de los edificios de gran parte de la provincia tiene su origen en aquella aproximación que el destacado urbanista y su equipo formularon para conservar el ambiente urbano mendocino.

La CEPyCE siguió existiendo luego del informe final presentado a fines de 1961, pero sin Tedeschi, Ramos Correas ni Panelo Gelly como integrantes. Los tres se embarcaron en el proyecto de la creación de la primera Facultad de Arquitectura de Mendoza, objetivo del cual participó también Simón Lacerna.

El mito de la gran influencia del informe Tedeschi sobre el Código se reduce a un puñado de medidas técnicas sobre el perfil urbano de Mendoza; sin embargo, cincuenta años después, la propuesta de densificación de la ciudad de Tedeschi, de alguna manera es retomada por la actual Agencia Provincial de Ordenamiento Territorial. La misma sugiere la re-densificación del Área Metropolitana de Mendoza a través de la edificación en los espacios vacíos de la mancha urbana, en lugar de urbanizar áreas irrigadas claves para sostener la matriz productiva de la provincia, aquella que Tedeschi reconocía también como fundamental en su informe final.

PLAN PILOTO DE MEDELLÍN COMO INSTRUMENTO DE TRANSFERENCIA DEL URBANISMO MODERNO.

PATRICIA SCHNITTER CASTELLANOS

Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia

pschnitter@gmail.com

RESUMEN: En Colombia la Ley 88 de 1947 del gobierno nacional autorizó a los municipios del país, a realizar el levantamiento de un Plano Regulador que indicara como continuar la urbanización futura de la ciudad. En Medellín esta Ley permitiría la contratación con los urbanistas extranjeros P.L. Wiener y J.L. Sert, representantes del urbanismo moderno, la elaboración del Plan Regulador junto con la participación del municipio.

El contrato firmado en 1948 se dividía en cuatro etapas, la primera que comprendía el análisis de la ciudad, la segunda correspondía al Plan Piloto o anteproyecto que elaborarían los contratistas con la colaboración del grupo técnico local. La tercera etapa correspondía al Plan Director o planos generales que sería elaborado por el municipio con asesoría de los contratistas y la cuarta correspondería al desarrollo del plano por parte del municipio. En 1949 se abre la oficina del Plano Regulador de Medellín como dependencia de la Oficina de Valorización, a fin de trabajar activamente en colaboración con los contratistas Wiener y Sert. Para 1950, se entrega oficialmente el Plan Piloto de Medellín y con el juicio favorable emitido por la comisión designada para estudiar dicho trabajo, se daba por concluida la segunda etapa del Plan Regulador: el Plan Piloto.

El arquitecto Antonio Mesa Jaramillo y el ingeniero Jorge Restrepo Uribe, participaron, como miembros de esta comisión asesora del Plan Regulador, en el estudio para la aprobación del Plan Piloto de Medellín. Cada uno desde sus diferentes posiciones, el primero desde la Academia, como decano de la Facultad de Arquitectura, el segundo desde su papel en el sector público y su desempeño en diferentes cargos en la administración municipal impulsaron el fortalecimiento del Plan Regulador como instrumento de planificación urbanística. Este artículo propone ahondar en el papel de estos dos profesionales claves en la promoción y desarrollo del Plan Piloto de Medellín como ejemplo de urbanismo moderno.

PALABRAS CLAVE: Urbanismo moderno, Medellín, Plan regulador, Plan piloto, Planificación urbana

¿Qué es un plan piloto? Titulaba el artículo de la Revista Progreso, órgano de divulgación de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, en 1950 con motivo de los planes urbanísticos que se venían realizando en Colombia por parte de los técnicos extranjeros Le Corbusier, Paul Lester Wiener y Jose Luis Sert. El artículo a manera informativa daba orientaciones sobre "qué es y en qué consiste un plan piloto o por mejor decir el plan regulador de una ciudad".[1] Es de resaltar que en la redacción del artículo no se volverá a mencionar el término plan piloto y se desarrolla la explicación de un Plan Regulador.

[…] El Plano Regulador es la expresión gráfica y final del estudio minucioso de una ciudad, que tiene por objeto guiar su crecimiento; debe ser flexible y sujeto a estudios y revisiones constantes, conforme las nuevas condiciones y circunstancias de la ciudad impongan la necesidad de cambios. El hecho de contar con un Plano Regulador no resuelve los problemas; simplemente los precisa señalando las soluciones correspondientes. El Plano Regulador es la expresión de un propósito permanente de estudio y de trabajo, y como el plano Regulador abarca periodos más o menos largos de la vida futura de una ciudad, no debe extrañar que presente proyectos y sugestiones de obras que de momento se antojan demasiado grandiosas y de difícil realización."[2]

En Colombia la Ley 88 de 1947 del gobierno nacional, en su artículo 7, decretaba la obligación de levantar un plano regulador que indicara la manera de continuar la urbanización futura de la ciudad en municipios con un presupuesto determinado. En Medellín esta Ley permitiría en octubre de 1948 la contratación con los urbanistas extranjeros Paul Lester Wiener y Jose Luis Sert, para la elaboración del Plan Regulador junto con la participación del municipio. En el contrato firmado en por los arquitectos se describen las cuatro etapas que comprendían la realización del Plan Regulador. La primera era el análisis de las condiciones actuales de la ciudad, que sería hecho por el municipio con la dirección técnica de los contratistas. La segunda correspondía al Plan Piloto o anteproyecto que elaborarían los contratistas con la colaboración del municipio. La tercera etapa el Plan Director o planos generales que sería elaborado por el municipio con asesoría de los contratistas y la cuarta correspondería al desarrollo del plano que sería ejecutado por el municipio.[3]

De esta manera, como afirmarían los arquitectos Wiener y Sert en el informe entregado del Plan Piloto para la ciudad de Medellín, un Plan Piloto tiene por objeto dar las directrices generales para la reorganización de la ciudad y su crecimiento. Y definían que es propiamente la parte más creativa de las fases del Plano Regulador. El Plan Piloto determina los lineamientos generales tomando en cuenta las condiciones particulares de la ciudad. Y la línea de acción que debía seguir el Plan Regulador.[4]

---

1 "¿Que es un Plan Piloto?" *Revista Progreso*, Medellín: SMP, 1950, Sep - Nov, pp. 12-13.

2 *Ibid*

3 Apartes del contrato en: Jorge Restrepo Uribe, *Medellín Origen progreso y desarrollo*, Medellín: Servigráficas, 1981, pp. 346-347

4 Informe del Plan Piloto en: Restrepo, *op.cit*., pp. 350-366

En dicho informe Sert y Wiener afirmaban que habían tenido como base, al establecer el uso futuro de la tierra, la clasificación de acuerdo a las cuatro funciones básicas establecidas por los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, CIAM, Habitar, trabajo, recreación (cultivar el cuerpo y el espíritu) y circular (transporte). La propuesta definía en las diferentes escalas, los usos de la tierra y las comunicaciones, determinando así áreas residenciales, zonas industriales y comerciales, áreas verdes, servicios sociales y centro cívico.

Es importante resaltar que los arquitectos Wiener y Sert, socios de la firma *Town Planning Associates* con sede en la ciudad de Nueva York, venían trabajando en Colombia desde inicios de 1948 como asesores del gobierno en el plan para la reconstrucción de Tumaco, puerto localizado al sur del país, el cual una parte importante de su zona urbana había sido arrasada por un incendio en octubre de 1947 y para el cual se planteó la creación de una nueva ciudad. Wiener y Sert asesoraban al grupo de arquitectos e ingenieros de Edificios Nacionales dependencia del Ministerio de Obras Públicas. La conformación de este equipo y su dirección permitiría la difusión del ideario de la "arquitectura moderna" entre los jóvenes que participaron en el proyecto y la formalización del primer grupo CIAM en Colombia.[5]

La trayectoria para entonces de Sert y Wiener como urbanistas trascendía internacionalmente. En Sur América habían participado en la propuesta para nuevas las ciudades, Ciudad de los Motores en Brasil y Chimbote en Perú. Jose Luis Sert había sido nombrado presidente de los CIAM en el 6° congreso realizado en Bridgewater Inglaterra en septiembre de 1947. El primero de los congresos de postguerra representó el inicio de una nueva etapa de los CIAM, en la que los arquitectos allí reunidos definieron como principal objetivo trabajar para la creación de un ambiente físico que satisficiere las necesidades emocionales y materiales del hombre y estimulara su crecimiento espiritual.

El Plan Piloto de Medellín se entregó oficialmente en febrero de 1950, veinte planos y tres volúmenes de informe y anexos conformaron la entrega. En declaraciones a la prensa local por parte del arquitecto Wiener, se afirmaba la conveniencia y beneficios para la ciudad de este importante hecho que permitiría cuando el plan se realice en su totalidad, "colocarse a la cabeza de las ciudades más importantes de Suramérica".[6]

Una vez entregado el plan a la administración municipal, se designó un Grupo Técnico Local con la misión de estudiar el Plano Piloto y rendir un informe por escrito a la Junta de Valorización y Urbanismo de la ciudad. El informe debía concluir con la recomendación de aprobar o improbar el Plano Piloto y se basaría en consideraciones de carácter técnico.

---

5 Patricia Schnitter, *Jose Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat,* Medellín: UPB, 2004, 1ed. p. 41. Publicación de la Tesis doctoral (2002) donde se hace un análisis en profundidad del importante papel de Sert y Wiener en el urbanismo moderno en Colombia.

6 "Técnico del Plan Piloto de Medellín llegó a la ciudad". En: Periódico *El Colombiano*, Medellín: 1950, feb., 16, p. 5

En marzo 20 de 1950, el arquitecto Antonio Mesa Jaramillo y el ingeniero Jorge Restrepo Uribe junto con otros tres profesionales[7], entregaron el informe, como miembros del Grupo Técnico Local, con el concepto favorable de aprobación del Plano Piloto o anteproyecto del Plano Regulador para el Municipio de Medellín.

A este punto se hace necesario relacionar el importante papel que jugaron en la transferencia del urbanismo moderno Antonio Mesa Jaramillo (1911-1971), y Jorge Restrepo Uribe (1905-1990), quienes como hemos mencionado fueron designados para la evaluación del Plan Piloto en 1950.

Iniciaremos hablando de Mesa Jaramillo[8], arquitecto, quien fue Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Pontificia Bolivariana, UPB, de Medellín entre 1948 y 1961.

Para 1950, podemos afirmar que el movimiento moderno en Colombia y en Medellín había permeado el enfoque de la arquitectura y el urbanismo, más aun si consideramos la entrega del Plan Piloto para la ciudad de Medellín a la administración municipal en febrero de ese año, que contó con la presencia de los autores en la ciudad, su exposición a las autoridades y al público en general. Asimismo podemos hablar de la visita de uno de los autores, Jose Luis Sert, presidente de los CIAM, al Taller de último año de la Facultad de Arquitectura de la UPB, como quedaría consignado en carta de Mesa Jaramillo al arquitecto agradeciéndole su visita, recomendaciones y juicios emitidos, a la presentación de los trabajos de los estudiantes. No nos queda duda que debió ser un acontecimiento significativo y de gran trascendencia para los estudiantes y docentes que estuvieron allí presentes.[9]

Sert, arquitecto catalán, había estado vinculado desde muy joven a los CIAM, al participar como miembro fundador del GATCPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea), colectivo que en 1932 formó parte del equipo que junto a Le Corbusier elaborarían el Plan Maciá para Barcelona.

La entrega del Plan Piloto, hecho de trascendencia local, lo era también a nivel nacional, pues sería el primero de los tres planes contratados -Bogotá, Cali y Medellín- a razón de la Ley 88 de 1947, mencionada anteriormente. En estos planes participarían Sert y Wiener, ya que además del contrato para la elaboración del Plan Piloto de Medellín, fueron contratados para la elaboración del Plan Piloto de Cali, y como asesores en el Plan Piloto de Bogotá junto a Le Corbusier. Los planes piloto de Cali y de Bogotá se entregarían en septiembre de 1950.

---

7 Entre los cuales estaban Pedro Nel Gomez, Gonzalo Restrepo A, y Antonio Restrepo A. En: Informe técnico escrito entregado a la Junta de Valorización y Urbanismo.

8 A.M.J. nace en 1911 en Antioquia, Colombia. De 1931-1934 inicia estudios de arquitectura en Bélgica, en 1934 se traslada a París donde continua sus estudios. Regresa el país en 1939 y convalida sus estudios. Erróneamente se dice que trabajó en el Taller de Le Corbusier en 1935 en París. En: Facultad de Arquitectura UPB, *Antonio Mesa Jaramillo vida y obra*. Medellín: UPB, 1998, p. 51.

9 Carta de A.M.J. enviada a J.L.S., 1950, marzo, 23. JLS Special Collection, Harvard University. E4

La presencia en Colombia de Le Corbusier, Sert y Wiener, como fruto de su participación en los planes, impactaría en el ámbito académico de las jóvenes facultades de arquitectura del país por su condición de representantes de la arquitectura moderna. Para entonces se habían creado las facultades de la Universidad Nacional de Colombia sede Bogotá (1932), sede Medellín (1947) y de la Universidad Pontificia Bolivariana (1942).

Es importante recordar que Le Corbusier, principal representante del movimiento moderno a nivel internacional, había visitado el país por primera vez en 1947, cuando por iniciativa de un grupo de arquitectos fue invitado a Bogotá para dictar conferencias sobre arquitectura y urbanismo, y promover su participación en el Plan Piloto.

Del paso de Le Corbusier por Colombia en 1947, además de Bogotá, el arquitecto suizo hizo una corta visita a Medellín, entre el 25 y 27 de junio. En este punto aparece de nuevo el Decano de la Facultad de Arquitectura Antonio Mesa Jaramillo, cuyos artículos en la prensa local dan cuenta de lo que su visita representaba en términos de la "nueva arquitectura" en el ámbito de los jóvenes estudiantes de arquitectura y de la ciudadanía en general.

Mesa Jaramillo escribiría varios artículos para el periódico El Colombiano, en uno de ellos titulado: Saludo a Le Corbusier, finalizaba con el siguiente comentario:

"No podemos dejar de felicitarnos por la visita que nos hace uno de los genios creadores más grandes que ha producido la humanidad en todos sus tiempos y debemos recibir sus enseñanzas con fervor, para que la visita sea el comienzo de un nuevo engrandecimiento de Medellín y la promesa de que llegará a ser la ciudad más bella y eficiente de Colombia".[10]

En este texto exponía el impacto de lo que el urbanismo moderno representaba a través de los tres elementos vitales AIRE, SOL y VERDE (arbolado) como parte esencial de la teoría de la ciudad radiante de Le Corbusier, en la cual el hombre vive como dentro de un jardín en íntimo contacto con la naturaleza y puede aprovechar al máximo los beneficios imprescindibles de los tres elementos vitales.

Durante su estancia en 1947, Le Corbusier dio una conferencia en el Palacio de Bellas Artes de Medellín, visitó la ciudad y la Facultad de Arquitectura de la Universidad Pontificia Bolivariana, en la cual tuvo la oportunidad de compartir sus conocimientos y experiencias con jóvenes estudiantes y docentes. Antonio Mesa Jaramillo, que actuó como cronista de la visita del famoso arquitecto, dio cuenta en sus artículos de los temas tratados por Le Corbusier en su conferencia. Entre ellos de la amplitud de escalas de intervención del arquitecto (que va desde un mueble, a un edificio o al planeamiento urbano), de los problemas de la ciudad moderna y del reto de solucionar las cuatro funciones básicas del hombre.[11]

---

10 "Saludo a Le Corbusier" En: Periódico *El Colombiano*. Medellín: 1947, 25, junio. p. 3-4.

11 "Conferencia de Le Corbusier" En: Periódico *El Colombiano*. Medellín: 1947, junio, 26.

Al margen del evidente interés de estos artículos de Mesa Jaramillo como testimonio del paso de Le Corbusier por Medellín, no debemos pasar por alto que la atención dedicada por el entonces profesor de la Facultad de Arquitectura a este acontecimiento pone en evidencia su convicción de implantar la arquitectura moderna en la capital antioqueña. Interés que ya había manifestado a través de su docencia como lo señalan sus numerosos alumnos.

La aprobación del Plan Piloto por parte del Grupo Técnico Local, en el que participó, como hemos mencionado, Mesa Jaramillo, recomendaba dar continuidad a la siguiente etapa del Plan Regulador.[12] Esta tercera etapa correspondía al Plan Director o planos generales que sería elaborado por el municipio con la asesoría técnica de los contratistas. Esta situación permitió tener un contacto directo en los siguientes años con los arquitectos Wiener y Sert a razón de sus visitas a la ciudad.

Por otro lado la participación de Mesa Jaramillo en la planeación de la ciudad impactaría en la formación de los estudiantes y primeros profesionales de la época que se interesaron por el urbanismo. Es necesario resaltar también la figura del arquitecto Nel Rodriguez, jefe de la Oficina del Plano Regulador de Medellín, desde 1948 a 1951, quien trabajó en estrecha relación junto con Sert y Wiener y fue profesor de Taller de la Facultad de Arquitectura de la UPB. Los estudiantes se formarían desde una consciencia urbana con la intención de transformar la ciudad a través de los postulados de la Carta de Atenas. Entre las tesis de grado de estos años encontramos la de un grupo de estudiantes presentada en 1950 que se titulaba, Plan Piloto de Caldas. El estudio, correspondiente al diagnóstico y lineamientos para este municipio del Valle de Aburrá, evidencia el interés en los jóvenes estudiantes hacia el tema urbano y la influencia para entonces de los postulados de la Carta de Atenas dirigido desde la Facultad. La asignatura de urbanismo se dictaba en los dos años finales de la carrera, y como profesor de esta materia es de resaltar también al arquitecto Alfonso Lalinde, quien trabajó en la Oficina del Plano Regulador por entonces. En el número dedicado al Plan Piloto de Medellín[13] en la Revista Pórtico, que estuvo a su cargo, se hace evidente esta relación directa entre la Carta de Atenas y el planeamiento urbano para Medellín.

Finalmente Antonio Mesa Jaramillo fue delegado de un nuevo grupo CIAM que se organizó en Medellín, y que fue aceptado en el 8° Congreso CIAM que se realizó en Hoddesdon Inglaterra, en 1951. Los jóvenes arquitectos que lo conformaban se denominaron 9AC, nombre que correspondía a los nueve miembros de Arquitectura Contemporánea como lo relataría el egresado de la Facultad de Arquitectura de la UPB, Ariel Escobar.[14] Algunos de ellos trabajaban en la oficina del Plan Regulador como será el caso del arquitecto Escobar, antes mencionado, quien fue nombrado director de la oficina del Plano Regulador en 1953. El grupo intentó preparar su participación para el 9° Congreso en Aix en Provence de 1953, sin embargo al final

12 Resolución No 44 (4 de Abril de 1950) por la cual se aprueba el Plano Piloto. En: Restrepo, op. cit., p. 367.

13 "Plan Piloto de Medellín" En: Revista *Pórtico.* Medellín: Escuela de Minas, 1950, Vol. 2, No 7.

14 Entrevista realizada al arquitecto Ariel Escobar. Medellín: Mayo, 1998.

no pudo llegar a enviar ningún trabajo al Congreso. No obstante es de resaltar la formación en esta generación de jóvenes que empezaron a tener un concepto claro de cuál era la función social de la arquitectura, como lo afirmaría el arquitecto Escobar, "la arquitectura en nuestro medio donde no había dinero para despilfarrar, debía cumplir una función, construir primordialmente la mayor cantidad de espacio arquitectónico con el menor costo y con la mejor calidad estética, lo que se orientaba hacia un racionalismo puro". Esta convicción se derivaba, sin duda, de las enseñanzas de Antonio Mesa.

Es importante reconocer el impacto directo que tuvo el Plan Piloto en la transformación de la ciudad en la década del 50, principalmente en sector Centroccidental de Medellín a través de la acción de las oficinas del Plano Regulador y de Valorización. En su trazado urbano puede leerse el importante desarrollo urbanístico con las obras realizadas en estos años (1955-1960), que hicieron posible un crecimiento vertiginoso de la ciudad en su aspecto residencial, al construir avenidas, rectificar y canalizar en canales abiertos y zonas verdes varias quebradas[15]. La generación de nuevos barrios residenciales con la implementación de la "unidad vecinal" sería el campo de acción de muchos de estos jóvenes en la arquitectura moderna al iniciar su actividad profesional.

Por lo anterior, en el contexto académico podemos afirmar el importante papel del Decano Mesa Jaramillo en la introducción y defensa de la arquitectura y el urbanismo moderno en la ciudad. Su trayectoria profesional, coherente tanto en la docencia como en el ámbito de su ejercicio profesional lo evidencia. La relación de Mesa Jaramillo con arquitectos como Le Corbusier, Sert y Wiener no hace sino corroborar esta circunstancia.

El otro profesional a destacar será el Ingeniero Jorge Restrepo Uribe[16], quien tiene una importante trayectoria en el campo empresarial y en el público como responsable de grandes proyectos urbanísticos que transformaron la ciudad de Medellín. Es en este contexto que queremos enfocar su relación con el Plan Piloto de Medellín, su activa participación en las etapas de gestión y puesta en desarrollo.

Restrepo Uribe fue el Jefe de la oficina de Valorización de Medellín a partir de 1945 hasta 1949. Esta oficina tenía a su cargo el cobro del gravamen por valorización a los ciudadanos, quienes debían contribuir al costo de las obras de interés público en proporción al beneficio sobre su propiedad raíz. De esta forma se lograba la realización de importantes obras de infraestructura, en una época en que las rentas municipales no permitían atender las más urgentes necesidades. Durante su gestión dio una importante batalla para mejorar su funcionamiento y conciliar con los ciudadanos que reaccionaban negativamente al cobro del impuesto.

La oficina de Valorización bajo la dirección de Restrepo Uribe, tuvo una importante vinculación con el Plan Regulador. Como lo relata Restrepo Uribe[17], en 1947, cuando Wiener y Sert acompañados de arquitectos colombianos visitaron al Alcalde de Medellín y le proponen la

15 Como lo relata Restrepo Uribe encargado de la oficina de Valorización en: Restrepo, *op.cit*., p. 319.

16 Nace en 1905 en Medellín, Ingeniero civil, Facultad Nacional de Minas de Medellín en 1930.

17 Restrepo, *op. cit*., p. 345.

elaboración del Plan Piloto para la ciudad, el Alcalde respondió negativamente debido a que la ciudad no tenia partida presupuestal o fondos para hacerlo y el Consejo municipal no se reunía debido a la situación política por la que pasaba el país en ese entonces. Fue así como Restrepo Uribe planteó la posibilidad de que la oficina de valorización financiara el contrato con los arquitectos Wiener y Sert, firmado en octubre de 1948. "No se repartirían costos como si tuvieran un gravamen sino que se repercutiría su valor diferido a través de la ejecución de muchas otras obras necesarias para el correcto desarrollo del Plan". Posteriormente en 1949 el Consejo municipal ordenó a la Junta de Valorización y Urbanismo que se abriera la Oficina del Plano Regulador de Medellín cuyo sostenimiento corrió a cargo de oficina de Valorización hasta que el Consejo Municipal apropió en presupuesto los fondos para sostenerla. Esta oficina operaría hasta 1959, cuando fue remplazada por la Oficina de Planeación Municipal dándole una mayor autonomía y proyección al planeamiento en la administración de la ciudad.

En materia de regulación del crecimiento en la planeación urbana de Medellín es importante resaltar aquí la visión metropolitana que propuso el Plan Piloto de Wiener y Sert al considerar la importancia de sobrepasar el límite municipal y la necesidad de trabajar en coordinación para su planeamiento en conjunto con los otros municipios del Valle de Aburrá,[18] (valle en el que se localiza el municipio de Medellín). No obstante el carácter municipal del Plan Piloto, para el cual fueron contratados, los arquitectos hicieron recomendaciones para la conformación de un área metropolitana. La creación de un organismo que agrupara los Municipios del Valle de Aburrá, que tuviera poder y autonomía desde el cual se hiciera la planeación de toda su área y que pudiera desarrollar proyectos con un criterio regional y no local, como lo afirmaría Restrepo Uribe.[19]

La visión supramunicipal que se planteaba podemos relacionarla en parte con los planteamientos de la Carta de Atenas, documento que recoge las conclusiones del 4to Congreso CIAM, 1933, La Ciudad Funcional. En el numeral 83 de la Carta se puede leer: "La ciudad debe ser estudiada en el conjunto de su región de influencia. Un Plan regional reemplazará al simple plan municipal. El límite de la aglomeración estará en función de su radio de acción económica".[20]

En el informe del Plan Piloto los urbanistas, analizaron el aspecto regional de la ciudad y resaltaban de qué manera Medellín no tenía región en el sentido europeo o norteamericano del término, como sería la característica de la mayoría de ciudades latinoamericanas. Según ellos, en Europa y en Estado Unidos existía una estrecha relación entre las ciudades y su región económica o área de influencia, debido al extenso desarrollo de las líneas de comunicación.

---

18 Antecedentes de una preocupación por integrar los municipios del Valle de Aburrá ya existía, lo menciona Restrepo, *op.cit.*, p.145, cuando comenta como desde 1717, los alcaldes por disposición del cabildo de la ciudad, decretaron dos caminos a lado y lado del Río Medellín para facilitar el tráfico en todo el Valle.

19 Edición de archivos personales de J.R.U. por el Instituto de Desarrollo de Antioquia. IDEA, *Jorge Restrepo Uribe, su influencia en el desarrollo de Medellín,* Medellín: IDEA, 1996, 3ra Ed., p.139.

20 "Carta de Atenas. Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, CIAM, 1933". Publicada en: *Revista PROA,* Bogotá: 1947, No 9.

En contraste, las condiciones topográficas en las ciudades latinoamericanas, habían retardado la construcción de carreteras y ferrocarriles; sin embargo, el desarrollo de la aviación había contribuido a vencer las barreras topográficas extendiendo la influencia de la ciudad a una mayor región, estableciendo contactos directos y constantes con áreas distantes. La inexistencia de una región en los términos anteriores hacía necesario relacionar el área del valle de Medellín con el territorio colombiano como conjunto, descrita bajo la categoría de "mayor región"; y en cuanto a la región más inmediata, la denominarían Área metropolitana; ésta se limitaba a la parte del valle del rio Medellín o valle de Aburrá que sigue dirección sur –norte.

La visión metropolitana para resolver problemas comunes en los municipios la lideraría principalmente Restrepo Uribe, y solo sería posible hasta 1966 cuando por iniciativa de varios municipios se logró proyectar la entidad "Municipios Asociados del Valle de Aburrá, MASA. Años atrás en 1956 se había creado una comisión con un representante del concejo de Medellín y uno de cada municipio, durante el periodo que Jorge Restrepo Uribe fue alcalde (1955 –1956) podemos ubicar esta iniciativa metropolitana para una planeación del área. Para 1965 se había conformado una Cooperativa de municipalidades que reunía varios representantes de los municipios excluyendo Medellín, e invitaron a Restrepo Uribe a asesorarlos, durante su cargo como gerente del Instituto para el desarrollo de Antioquia, IDEA.

De ahí nacería la formalización en 1966 de MASA, integrada originalmente por Medellín y siete municipios más del valle de Aburrá, quienes aprobaron acuerdos iguales autorizando la formación de la Asociación y en ellas se incluyeron los estatutos previamente elaborados de común acuerdo. La finalidad primera de MASA fue la planeación de toda la zona del Aburrá.[21] La Asociación tomaba profunda conciencia sobre el desarrollo que esta región debía alcanzar, y cuya complejidad estribaba en la correlación y reciprocidad de los problemas locales. Lo cual representaba la primera vez en Colombia en que se trabajaba decididamente por resolver la problemática de un desarrollo metropolitano espontaneo, con una población que se aproximaba a un millón y medio de habitantes.[22] La figura de las áreas metropolitanas en Colombia se crea en 1968, pero no será sino 1979 que se establece el marco reglamentario con el decreto ley 3104, y en 1980 con la ordenanza 34 del Departamento de Antioquia que se constituye el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. El proyecto de una planeación metropolitana para los municipios que integran la región del Valle de Aburrá fue el primero de este género que se acometiera en Colombia, y la participación de Jorge Restrepo Uribe fue determinante en este proceso.

---

21 Restrepo Uribe fue su Director Ejecutivo de 1966 a 1975.

22 *Programación para la planeación metropolitana de los municipios asociados del Valle de Aburrá.* Medellín: Universidad Nacional, Facultad de Arquitectura, 1967, p. 8.

MESA Nº 23

Novos olhares e instrumentos de apreensão do patrimônio edificado: experiências no Brasil e em Portugal

COORDINADORES

MARIA BERTHILDE MOURA FILHA

berthilde_ufpb@yahoo.com.br

Departamento de Arquitetura - Universidade Federal da Paraiba - UFPB

JOSE CLEWTON DO NASCIMENTO

jclewton@hotmail.com

Departamento de Arquitetura - Universidade Federal do Rio Grande do Norte

AS MAQUETES DE PAPEL COMO INSTRUMENTO DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO: OFICINA DE MONTAGEM DO HOTEL REIS MAGOS.

GLAUCE LILIAN ALVES DE ALBUQUERQUE / EUNÁDIA SILVA CAVALCANTE

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE

glauce.lilian@gmail.com / eunadiacavalcante@gmail.com

RESUMO: O risco real de demolição do Hotel Internacional Reis Magos (HIRM), exemplar da arquitetura modernista situado em Natal/RN, provocou entre arquitetos, professores e estudantes dos cursos de arquitetura da cidade, não-arquitetos, entidades de classe, entre outros, uma mobilização pela sua preservação enquanto patrimônio cultural. No intuito de contribuir com este movimento, vislumbrou-se a possibilidade de participação através de uma ação educativa a partir da confecção de uma maquete de papel do HIRM que pudesse ser montada por qualquer pessoa, oferecendo a esta a possibilidade de reconhecer o edifício e compreender o seu valor histórico e patrimonial. Entende-se que o uso da maquete volumétrica se constitui em um instrumento para o reconhecimento, valorização e preservação do patrimônio edificado. A escolha do papel para sua confecção proporcionou a representação fiel da edificação, através de um material de simples manuseio e baixo custo. Desta forma, durante a CIENTEC (Semana de Ciência, Tecnologia e Cultura da UFRN), foi realizada a primeira oficina de montagem da maquete do HIRM no stand do Laboratório de Maquetes e Protótipos do CAU/UFRN, aplicada a um público diversificado e composto, sobretudo, por estudantes universitários, de ensino fundamental e médio da região metropolitana de Natal/RN. Os participantes receberam um "kit" de peças desenvolvido através de software, impresso em papel couché e pré-cortado, e com o auxílio de monitores realizaram as dobraduras e colagens necessárias. O resultado positivo desta experiência, despertou o interesse para o desenvolvimento de um projeto de extensão cujo objetivo visa contribuir para a utilização de modelos e maquetes de edifícios históricos como campo de pesquisa e divulgação acerca do patrimônio edificado e que alcance um número maior de pessoas. Trata-se de uma forma de ação de reconhecimento do patrimônio edificado em favor da sua valorização e preservação, utilizando a modelagem em escala reduzida como instrumento de conhecimento e de projeto arquitetônico.

PALAVRAS-CHAVE: Maquete de papel. Hotel Reis Magos. Preservação. Patrimônio.

[R]EXISTE REIS MAGOS: uma história de persistência

A mobilização em torno da preservação do Hotel Internacional Reis Magos (HIRM) deflagrada em novembro de 2013, quando da divulgação de sua total demolição para a construção de um centro comercial e a partir da ação do Ministério Público Estadual (MP-RN) no sentido de impedir que o hotel fosse demolido, envolveu arquitetos, professores e estudantes dos cursos de Arquitetura da cidade, Sindicato dos Arquitetos (SINARQ RN), Instituto dos Amigos do Patrimônio Histórico e Artístico-cultural e da Cidadania (IAPHACC) e outras entidades e representações (CAU-RN, IAB-RN, ABEA, DARQ-UFRN, e Comissão de Direito Ambiental da OAB-RN). Neste mesmo ano, o IAPHACC entrou com pedido de tombamento em caráter de urgência em todas as esferas: municipal (Fundação Capitania das Artes - Funcarte); estadual (Fundação José Augusto - FJA); e federal (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN-RN)[1]. Com o deferimento do tombamento temporário do Hotel Reis Magos pela FJA, em fevereiro de 2014, e a elaboração de um estudo desenvolvido por sete pesquisadores do Departamento de Arquitetura da UFRN sobre a importância histórica, simbólica e arquitetônica do Hotel Reis Magos[2], que foi entregue ao MP-RN em março deste mesmo ano, iniciam-se as ações que buscavam dar visibilidade ao movimento que, até o momento ocorriam no campo judicial. Então, estudantes, professores e profissionais de arquitetura e urbanismo juntaram-se ao IAPHAAC e realizaram um abraço simbólico no hotel contra a sua demolição.

Em 2015, após a divulgação do parecer emitido pelo Ministério Público Federal no Rio Grande do Norte[3], em 11 de março de 2015, em favor da demolição da edificação, ocorreu uma intensificação das ações promovidas por diversos setores e representantes da sociedade, tanto no campo judicial, quanto de conscientização através de discussões abertas com a comunidade, publicações[4] e atividades culturais, realizadas durante todo o ano.

São exemplos de ações de conscientização sobre o valor do patrimônio edificado, aquelas promovidas pelo coletivo [R]existe Reis Magos[5] que, através da sua página no Facebook

---

1 Vinicius Galindo, "Hotel Reis Magos: descascando o debate superficial do Patrimônio Cultural", 2015. Disponível em: http://www.fna.org.br/site/noticias/pagina/1530/Hotel-Reis-Magos-descascando-o-debate-superficial-do-Patrimonio-Cultural. [Data de consulta: 10 de setembro de 2016]

2 Edja Trigueiro et al, "O Hotel Internacional Reis Magos e sua importância histórica, simbólica e arquitetônica", 2014. Disponível em: http://www.mprn.mp.br/controle/file/Estudo%20sobre%20Hotel%20Reis%20Magos.pdf. [Data de consulta: 08 de setembro de 2016]

3 Ministério Público Federal, "MPF é favorável à demolição do Hotel Reis Magos", 2015. Disponível em: http://www.prrn.mpf.mp.br/grupo-asscom/noticias-internet/mpf-e-favoravel-a-demolicao-do-hotel-reis-magos. [Data de consulta: 08 de setembro de 2016]

4 Apartamento 702, "12 motivos que explicam por que é inaceitável demolir o Hotel Reis Magos", 2015. Disponível em: http://www.apartamento702.com.br/12-motivos-que-explicam-por-que-e-inaceitavel-demolir-o-hotel-reis-magos/.[Data de consulta: 08 de setembro de 2016]

5 https://www.facebook.com/coletivorexistereismagos/

convocou as pessoas interessadas na causa, para que, junto a comunidade organizada do bairro, bem como artistas e grupos culturais locais, participassem e pudessem registrar de alguma forma, o seu posicionamento diante da ameaça de demolição do HIRM. As ações realizadas diante do prédio tinham por finalidade sensibilizar os usuários da praia e ampliar o debate entre os vários segmentos da sociedade.

Ainda neste sentido, o DARQ/UFRN e DOCOMOMO Brasil promoveram a aula aberta "O valor patrimonial da arquitetura modernista" que foi proferida pela professora Sônia Marques – presidente do Docomomo-BR. Na mesma ocasião, os alunos do sétimo período do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFRN apresentaram o resultado dos trabalhos desenvolvidos durante o Workshop "Natal: cenários revelados" que teve como objeto de estudo e intervenção toda a área da orla da cidade de Natal, com ênfase para propostas de reuso para o Hotel Reis Magos.

A MAQUETE COMO INSTRUMENTO DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL

Neste contexto, e considerando que a Educação Patrimonial constitui-se como recurso para a compreensão sócio-histórica das referências culturais a fim de colaborar para seu reconhecimento, sua valorização e preservação, vislumbrou-se a possibilidade de contribuição para esta mobilização.

> De acordo com Horta, Grunberg e Monteiro (1999)[6], o trabalho da Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural. O conhecimento crítico e a apropriação consciente pelas comunidades do seu Patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania.

Decidiu-se, então, pela realização de uma ação educativa, a partir da confecção de uma maquete de papel do HIRM, que pudesse ser montada por qualquer pessoa, oferecendo a esta a possibilidade de reconhecer o edifício e compreender o seu valor histórico e patrimonial. A escolha do papel para sua confecção proporcionou a representação fiel da edificação, através de um material de simples manuseio, baixo custo e de fácil reprodução.

A maquete é um recurso sempre presente na prática profissional dos arquitetos e projetistas,

6 Maria de Lourdes Parreiras Horta, Evelina Grunberg, Adriane Queiroz Monteiro, *Guia Básico da Educação Patrimonial Museu Imperial*, 1999. DEPROM - IPHAN – MINC. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/temp/guia_educacao_patrimonial.pdf.pdf [Data de consulta: 10 de setembro de 2016]

> mas ainda pouco utilizada na educação patrimonial. Pode-se entender a maquete como a simulação de artefatos arquitetônicos futuros ou já existentes, como representação tridimensional física em escala reduzida. Enquanto instrumento de projetação

As maquetes foram um recurso popular durante o Renascimento (entre o início do século XV e o início do século XVII, em diferentes partes da Europa) e, muitas vezes, eram o único meio empregado para representação de uma ideia de arquitetura.(...)mas, a partir do século passado, os arquitetos mais uma vez começaram a perceber os benefícios das maquetes como meio de expressão e representação física de suas ideias. Antonio Gaudí, por exemplo, era conhecido por utilizar as maquetes físicas para desenvolvimento das complexas formas estruturais da catedral da Sagrada Família, em Barcelona. (FARRELY, 2011)

Contudo, a maquete consegue ir além de seu caráter representativo revelando, também, a capacidade de despertar no observador desta, a possibilidade de ter uma relação afetiva ao que lhe é apresentado visualmente, no caso de edifícios de valor histórico patrimonial[7]. Embora o período atual seja dominando pelos processos de concepção e representação digitais e as novas tecnologias apontarem para a adoção de modelagens digitais, a maquete física ainda é, e continuará sendo, um recurso que permite uma melhor materialização de alguns aspectos físicos, tais como formas e texturas[8].

A partir de então, o grupo de professores do Laboratório de Maquetes do CAU/UFRN passou a estudar a possibilidade de planificação da massa edificada do HIRM, cuja concepção volumétrica é definida por um corpo principal parcialmente suspenso sob pilotis, composto por cinco pavimentos, levemente serpenteado. A este corpo, se interceptam dois volumes menores: um correspondente a caixa de escadas e um prisma retangular com dois pavimentos, que constituem um aspecto essencial da leitura modernista da obra. Este jogo de volumes determinou a simplificação necessária para registrar a essência da obra e facilitar a construção da maquete por qualquer pessoa.

O resultado deste estudo gerou as três peças principais da maquete formadas pela base, que demonstra os dois níveis existentes no terreno; já o edifício foi representado por um volume retangular e o volume do corpo principal; nos quais foram reproduzidos os elementos característicos da arquitetura moderna: os cobogós e a janela em fita. Os blocos são montados separadamente e encaixados e fixadas sobre uma base plana, que representa o chão do lote[9]. Complementando a maquete, dois volumes menores representam a caixa de escadas e a caixa d'água. Nestas peças também foram determinadas as indicações de dobra, corte, encaixe e cola[10].

---

7 Lorenzo Consalez, Luigi Bertazzoni, *Maquetes: a representação do espaço no projeto arquitetônico*, São Paulo: Gustavo Gili, 2014, p. 111.

8 Lorraine Farrelly, *Técnicas de Representação*, Porto Alegre: Bookman, 2011, p. 175.

9 Regina Mazzocato Nacca, *Maquetes & Miniaturas: técnicas de montagem passo a passo*, São Paulo: Giz Editorial, 2006, p. 143.

10 Wolfgang Knoll, Martin Hechinger, *Maquetes Arquitetônicas*, São Paulo: Martins Fontes, 2003, p.141.

Muitos materiais podem ser utilizados para a confecção de maquetes físicas mas, como já mencionado, a escolha pelo papel traria à experiência, o baixo custo e facilidade de manuseio por parte do público visitante ao evento. Para tanto, optou-se pelo papel couché pela sua gramatura não muito fina, o que permitiu as dobraduras necessárias sem maiores problemas, e também pelo seu acabamento brilhoso.

A simulação da montagem da maquete ocorreu em paralelo com a Mesa Redonda sobre o Rexiste RM dentro da programação do "Goiabeira"[11], que contou com a participação dos professores José Clewton do Nascimento e Natália Miranda Vieira, e da arquiteta Raissa C. Salviano, realizado no dia 22 de outubro de 2015. Esta simulação foi de extrema importância, pois serviu para se determinar o tempo necessário para a confecção de uma maquete, considerando todas as suas etapas, desde o corte até a colagem da última peça. Ao se verificar que o tempo extenso poderia dificultar a ação pretendida durante a CIENTEC - Semana de Ciência, Tecnologia e Cultura da UFRN, decidiu-se pelo corte prévio das peças.

A escolha da CIENTEC para a realização desta ação de educação patrimonial se deu pelo fato desta ser responsável por apresentar, *in loco*, a produção de ciência, tecnologia, inovação e cultura da UFRN à sociedade, ininterruptamente, desde 1995. O público predominante neste evento é formado por estudantes do ensino fundamental e médio das escolas públicas e privadas da região metropolitana da cidade de Natal, como também de inúmeras delegações oriundas do interior do estado que desembarcam anualmente, na UFRN, para prestigiar o evento. Em resumo, trata-se da grande feira de conhecimento do Rio Grande do Norte.

Conforme relato da Reitora Ângela Maria Paiva Cruz[12], são mais de 20 anos sociabilizando saberes, propagando novas descobertas e cultivando, ano após ano, uma reconstituição de memórias da comunidade universitária da UFRN. Para a instituição é gratificante que um sentimento estimulado pela textura da memória pessoal traga boas recordações. Cidadãos, que em alguns casos não chegaram a ingressar na UFRN, mas que quando alunos de alguma instituição de ensino passaram por esse espaço de mediação e produção de conhecimento, e que a partir dessa visita passaram a nutrir carinho e respeito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Este exemplo nos mostra que o cidadão que não foi aluno e ou servidor permite que a UFRN faça parte de sua vida: cresça dentro de si. Edifica mais ainda a instituição que este contexto esteja vinculado a um evento que engloba música, cinema e dança; incita o voluntariado e a troca de experiências: arquiteta interações de graduandos com estudantes visitantes do ensino fundamental; propicia o diálogo de ideias e fomenta a manifestação cultural. (CRUZ, 2014)

Percebe-se, então, a CIENTEC, que ocorreu no período de 20 a 23 de outubro de 2015, como o cenário ideal para a execução desta ação que pretendia alcançar um público diverso promovendo

11 O Goiabeira é um evento anual promovido pelos estudantes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFRN

12 Ângela Maria Paiva Cruz, "Memórias da CIENTEC", 2014. Disponível em: www.tribunadonorte.com.br/noticia/mema-rias-da-cientec/296737. [Data de consulta: 10 de setembro de 2016]

a sua sensibilização para as questões relacionadas ao reconhecimento e preservação do patrimônio edificado, em especial, para a preservação do HIRM. Desta forma, foi realizada a primeira oficina de montagem da maquete do HIRM no stand do Laboratório de Maquetes e Protótipos do CAU/UFRN.

Os participantes receberam um "kit" de peças desenvolvido através de software, impresso em papel couché e pré-cortado, e com o auxílio de monitores realizaram as dobraduras e colagens necessárias. A escolha da maquete artesanal, que busca representar fielmente a realidade, porém usando materiais de simples manuseio e baixo custo, justifica-se por ser mais acessível e ser de fácil reprodução. É, do ponto de vista de quem faz, uma atividade lúdica de materialização de um objeto tridimensional.

Foram confeccionadas 40 maquetes em um dia de exposição, tendo sido realizadas por crianças acompanhadas dos pais, jovens estudantes e por pessoas que reconheceram o edifício e de alguma forma o relacionou com a sua própria história. Destes momentos de interação vivenciados por professores e alunos do CAU/UFRN, envolvidos neste processo, destacam-se algumas histórias como a do Senhor João que se aproximou do stand atraído pela possibilidade de levar uma maquete de lembrança para o pai que havia trabalhado no HIRM, alegando inabilidade para montar a maquete ficou durante muito tempo apenas observando aqueles que estavam envolvidos na atividade e falando sobre o trabalho do pai no hotel. Até que foi desafiado por uma jovem que já havia montado cerca de 60% da maquete: se ele concluísse poderia ficar com a maquete dela. E foi com muito entusiasmo, e uma certa insegurança, porém, auxiliado pelos monitores que ele concluiu a maquete e pôde levá-la para presentear o pai.

Considerando que a maior parte das pessoas que procuraram a atividade era formada por adolescentes, destaca-se o interesse de duas crianças que, ao reconhecer aquele edifício que ficava próximo de onde moravam, pediram aos pais para realizar a maquete. Ao final, satisfeitos, puderam levar para casa o exemplar em miniatura do prédio.

Além destas crianças, cita-se o caso de outros dois irmãos que foram os últimos visitantes do stand, e chegaram quase no apagar das luzes. Apesar do tempo que restava para o encerramento da mostra ser de apenas 20 minutos, eles se empenharam bastante em colar e montar a maquete, e conseguiram com ajuda do professor José Aureliano. Enquanto montavam, o pai relatava que, já percebia na sua filha um grande interesse em ver/conhecer prédios históricos da cidade, e por isso mesmo, viu nesta oficina a possibilidade de aprofundar seu conhecimento sobre eles e quem sabe no futuro, cursar arquitetura.

Acredita-se, portanto, que o uso de maquetes pode contribuir para difundir as práticas preservacionistas e a valorização do Patrimônio Cultural através da Educação Patrimonial, entendida como uma proposta interdisciplinar de ensino que tem o patrimônio cultural como objeto de conhecimento e que "possibilita ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido" (HORTA, GRUNBERG e MONTEIRO, 1999). Uma vez sensibilizados, indivíduos e comunidades – já que a condição primária para a preservação de um bem

cultural é o reconhecimento de seu valor pela comunidade onde está inserido – estabelece-se a comunicação e a possibilidade de troca de conhecimentos e de formação de parcerias com os agentes responsáveis pela preservação e estudo dos bens culturais para avisando sua proteção e valorização.

A partir desta experiência, pretende-se desenvolver um projeto de extensão que alcance um número maior de pessoas, que possam interagir de maneira mais efetiva com os vários aspectos, quer sejam físicos ou culturais, das cidades, reconhecendo-os como elementos de sua própria identidade, com o objetivo de contribuir para a utilização de modelos e maquetes de edifícios históricos como campo de pesquisa e divulgação acerca do patrimônio edificado. Trata-se de uma forma de ação de reconhecimento do patrimônio edificado em favor da sua valorização e preservação, utilizando a modelagem em escala reduzida como instrumento de conhecimento e de projeto arquitetônico.

Considerações Finais

Diante da experiência bem sucedida na Cientec de 2015, pretende-se dar continuidade a este trabalho promovendo durante a Cientec 2016 a segunda oficina de maquetes em papel. No momento, será oferecido ao público visitante a oportunidade de confeccionar a maquete do Estádio de Futebol João Machado, conhecido como Machadão, que apesar de ter sido demolido, causou impacto semelhante ao que se vê com relação ao HIRM. Espera-se com esta ação, fomentar ainda mais na comunidade externa, sobretudo nas crianças e adolescentes o interesse pela preservação dos edifícios de valor histórico para cidade. Entende-se que o caminho é a educação patrimonial junto às escolas, pois através delas é possível trilhar um novo percurso na busca pelo resgate e conservação da memória afetiva da população pelos seus edifícios e consequentemente pela sua história.

Acredita-se que, a realização deste tipo de ação que extrapola o meio acadêmico, e vai ao encontro principalmente da comunidade externa, promoverá o reconhecimento do patrimônio edificado da nossa cidade em favor de sua valorização e de sua preservação. A utilização de modelagens e maquetes em escala reduzida como instrumento de conhecimento são importantes instrumentos de ensino nas escolas de nível fundamental e médio, despertando nas crianças e jovens a consciência na necessidade em preservar a história e a memória da cidade.

PATRIMONIO ARQUITETÔNICO INDUSTRIAL DO CEARÁ – BRASIL.

MARGARIDA ANDRADE / ROMEU DUARTE JUNIOR / CLOVIS JUCA NETO

Universidade Federal do Ceará. Departamento de Arquitetura e Urbanismo

margaridajuliaf@yahoo.com.br / romeudj@yahoo.com.br / clovisj@uol.com

RESUMO: O presente artigo reporta-se à arquitetura industrial do Ceará e aos esforços atualmente desenvolvidos para sua identificação e documentação, mediante inventariação, com vistas à sua proteção e promoção. Será considerado objeto do estudo o acervo construído produzido entre os ciclos econômicos da cana de açúcar e do algodão, os quais datam das primeiras décadas do século XIX, o segundo bem mais importante que o primeiro. O artigo conta com cinco partes, incluindo esta introdução. A segunda seção será analisada o papel de Fortaleza na rede urbana regional, ressaltando a pecuária como uma das principais atividades econômicas do Ceará colonial e ressaltando os caminhos das boiadas, que configuravam o território cearense. A terceira apresenta uma breve história da indústria no Ceará destacando os dois ciclos econômicos da cana de açúcar e do algodão e as condições da indústria têxtil. Um estudo de caso: Fábrica e Vila São José do grupo Filomeno Gomes localizadas no bairro de Jacarecanga é o tema da quarta seção. E, por fim, o inventário do Patrimônio Industrial no Ceará.

PALAVRAS-CHAVES: patrimônio cultural; Patrimônio industrial; Arquitetura Cearense.

Introdução

O presente artigo reporta-se à arquitetura industrial do Ceará e aos esforços atualmente desenvolvidos para sua identificação e documentação, mediante inventariação, com vistas à sua proteção e promoção. Será considerado objeto do estudo o acervo construído produzido entre os ciclos econômicos da cana de açúcar e do algodão, os quais datam das primeiras décadas do século XIX, o segundo bem mais importante que o primeiro.

Objetiva-se com a pesquisa conhecer e analisar as tipologias arquitetônicas industriais desenvolvidas no trecho temporal mencionado, seus programas de necessidades, seus sistemas estruturais e construtivos, seus processos de produção industrial, seus parques tecnológicos e sua relevância como elemento propiciador de concentração de aglomerações humanas e expansão urbana; avaliar seus valores históricos, artísticos, ambientais, simbólicos e afetivos; avaliar o estado de conservação e manutenção predial dos imóveis industriais selecionados para inventariação; elaborar lista de obras passíveis de proteção edilícia, com indicação daquelas prioritárias, a partir da definição de critérios de seleção; favorecer a promoção do acervo arquitetônico industrial cearense.

Em termos metodológicos, proceder-se-á inicialmente à realização de pesquisa bibliográfica em acervos públicos privados relativa à história da indústria no Ceará, com a análise de suas motivações econômico-financeiras, da estratégia de localização de suas unidades produtivas, de sua relação com outros sistemas produtivos ou estruturantes do território (rodovias, portos, ferrovias etc.), o que já se encontra em curso. Com a intenção de aprofundamento no assunto, serão efetuadas entrevistas com técnicos, pesquisadores, estudiosos e personalidades ligadas desenvolvimento da indústria no Ceará. A essa altura, será produzido material para a elaboração de uma exposição sobre o tema. Em seguida, far-se-á a demarcação das etapas do trabalho, que compreenderá a inventariação das indústrias de Fortaleza, da Região Metropolitana e de regiões do estado. Na sequência, mediante critérios de seleção previamente estabelecidos, definir-se-á o acervo arquitetônico a ser inventariado. Ato contínuo, será deflagrada a operação de inventariação arquitetônica (realização de levantamentos métricos, gráficos, fotográficos e iconográficos dos imóveis selecionados) por etapa geográfica. Após a totalização dos levantamentos, será executada a sistematização das informações obtidas, bem como a sua organização e disponibilização em arquivo adequado.

Como resultado esperado, pretende-se produzir um conjunto de dados referentes à arquitetura industrial cearense que, além do seu repasse ao público interessado, propicie a efetuação de várias formas de promoção, tais como publicações, exposições, filmes, vídeos, entre outras, de maneira a tornar conhecida e valorizada essa faceta do patrimônio cultural do estado.

O artigo conta com cinco partes, incluindo esta introdução. A seguir será analisado o papel de Fortaleza na rede urbana regional, ressaltando a pecuária como uma das principais atividades econômicas do Ceará colonial e ressaltando os caminhos das boiadas, que configuravam o território cearense. A terceira seção apresenta uma breve história da indústria no Ceará destacando os dois ciclos econômicos da cana de açúcar e do algodão e as condições da indústria

têxtil. Um estudo de caso: Fábrica e Vila São José do grupo Filomeno Gomes localizadas no bairro de Jacarecanga é o tema da quarta seção. E, por fim, O inventário do Patrimônio Industrial no Ceará.

Os Antecedentes: Fortaleza e a economia colonial

A base da economia cearense, a partir do último quartel do século XVII, foi a atividade criatória, que se desenvolveu ao longo dos rios Jaguaribe, Acaraú e Coreaú. As vilas foram fundadas no cruzamento dos caminhos das boiadas, nas margens dos rios ou "próximas às zonas para agricultura, na maioria das vezes em regiões serranas ou em suas proximidades" (JUCÁ, 2007:225).

A pecuária condiciona uma ocupação bastante rarefeita do território cearense, com as povoações concentrando-se inicialmente nos sertões e não no litoral, desencadeando uma rede de caminhos da qual Fortaleza estava apartada. Mesmo elevada à condição de vila em 1726, não passava de um pequeno núcleo distante da atividade pastoril desenvolvida no interior da Capitania.

Breve História da Indústria no Ceará

Dois fatores alteram a economia cearense no final do século XVIII: o desenvolvimento da agricultura do algodão para exportação e a independência administrativa do Ceará da Capitania de Pernambuco, em 1799.

O algodão passa a ser o principal produto comercial no Nordeste a partir do terceiro quartel do século XVIII, mas ainda representando "*uma insignificante cultura de expressão local e valor mínimo*" (PRADO JR, 1986).

Segundo IRFFI

> Aliadas à pecuária, no Ceará, outras atividades foram sendo estabelecidas conforme o território cearense paulatinamente foi conhecido e ocupado; de maneira que atividades agrícolas como o algodão, o café e a cana de açúcar contribuíram também para a formação econômica deste território. Assim, a expansão da lavoura canavieira, o gado e outras atividades, como o algodão, foram conquistando, gradativamente, esta Província no sentido interior/litoral (2011, p. 4).

Cana de Açúcar

O açúcar teve sua importância em algumas áreas do estado como afirma Thomaz Pompeu:

> "No Cariri (Crato e Jardim) onde existem trezentos engenhos de madeira e ferro quase toda a cultura de canna reduz-se ao fabrico de rapadura, melaço e aguardente, sendo que de 1857 para cá é que se começou a fazer assucar, e já em 1858 exportaram-se 10,000 arrobas. O Cariri e Serra-Grande exportam immensas quantidades de rapaduras, melaço e aguardente para as províncias visinhas do Piauhy, Pernambuco, Parayba e Bahia" (BRASIL, 1997, p. 360).

Dando continuidade a seu levantamento sobre cana de açúcar Thomaz Pompeu identifica em 21 freguesias 1.252 engenhos e engenhocas "e outros que devem haver nas 13 freguesias que restam" (BRASIL, 1997,P.362-363). As freguesias com maior número de engenhos Crato (180), Jardim (140), Aquiraz (104) Ipu (93), Baturité (92) e Fortaleza (82).

Na Tabela 1 podemos observar os engenhos existentes em cinco municípios caririenses em 1954. Destacando-se os municípios de Barbalha e Crato como os maiores centros produtores de rapaduras.

TABELA 1 – Engenhos no municípios do Cariri

	Barbalha	Crato	M. Velha	Juazeiro	Jardim
Engenhos a força motriz	61	67	92	30	38
Engenhos a bois	01	05	-	-	-
Engenhos d´água	03	03	-	-	-
TOTAL	65	75	92	30	38

Fonte: FIGUEIREDO FILHO,1958, p.69).

Em meados do século XX essa região foi introduzida "nas rotas de escoamento da produção das usinas de açúcar da zona da mata Pernambucana. A partir desse período o açúcar industrializado passou a oferecer grande concorrência a rapadura gerando uma crise na economia canavieira da região" (GONÇALVES, 2011, p.48).

Naudiney Gonçalves relata a situação da região na década de 1970:

> No período de funcionamento da Usina Manoel Costa Filho muitos produtores optaram por fechar os seus engenhos e passaram a fornecer a cana-de-açúcar diante de algumas imposições da indústria, que optou por desmobilizar a produção artesanal transformando esses produtores em fornecedores de matéria prima para a sua produção de açúcar e álcool. Com isso, a Usina adquiria os equipamentos tradicionais e os guardava como sucata (2011, p.56).

João Policarpo Lima e Celia Cavalcanti em seu artigo relata a situação atual dos engenhos no estado:

> No Ceará duas regiões se destacam pela existência da pequena produção de rapadura: a do Cariri e a da Serra da Ibiapaba. Embora exista uma usina de açúcar, em Barbalha, os municípios circunvizinhos como Missão Velha, Barro e Milagres são produtores destacados de rapadura. Já Juazeiro do Norte e Crato se dedicam à produção de cachaça.
>
> Pelos dados do cadastro do SEBRAE, o Estado do Ceará conta com cerca de 167 engenhos produtores de rapadura. Na Serra da Ibiapaba, o maior número de produtores se encontra no município de Ibiapina com 67 engenhos, seguido de Ubajara com 33 produtores cadastrados. Matéria publicada no Diário de Pernambuco em 14/11/97 destaca Barbalha como principal produtor na região do Cariri "30 engenhos responsáveis pela produção de aproximadamente 100 mil rapaduras/dia" (LIMA; CAVALCANTI apud GONÇALVES, 2011, p.71).

O Algodão

O processo de urbanização da cidade Fortaleza na primeira metade do século XIX está diretamente associado à economia algodoeira no Ceará e seu papel central na rede agroexportadora do produto. Fortaleza esteve à margem da economia pastoril, mas, com a valorização do algodão no mercado mundial no século XIX, converteu-se no principal porto de embarque desse produto e centro da economia cearense, graças ao seu papel na comercialização de produtos de exportação, principalmente o algodão.

Deteremos nessa etapa do trabalho as condições da indústria têxtil, especialmente o setor de fiação e tecelagem, que gerou as vilas operárias. Assim abordaremos as duas fases da evolução da indústria têxtil em Fortaleza, o período que vai de 1880 a 1920, aquele de tentativas iniciais, e o de 1920 a 1960, período de consolidação, evidenciando-se em cada um deles as características da estrutura industrial.

Período 1880-1920

Este período, que se inicia em 1880 e vai até 1920, caracteriza-se como a fase das primeiras implantações têxteis e a formação dos primeiros grupos empresariais.

É o setor de fiação e tecelagem, como será visto, que vai representar a própria consolidação da produção fabril, além de possibilitar uma grande fonte de riqueza ao Ceará, conferindo aos seus proprietários a liderança econômica do estado, além de ser o principal setor responsável pela implantação das vilas operárias.

As primeiras fábricas se implantam a partir do final do século XIX, bastante defasadas em relação a algumas regiões do país. Entretanto coincide com outros investimentos pioneiros voltados para o consumo local e regional, destacando-se, principalmente, os setores de sabão, cigarros, óleos, chapéu de sol.

A têxtil vai exigir uma nova estrutura fabril, com edificação própria, dispondo de maquinarias estrangeiras, novos padrões de administração e localizando-se dispersamente, nas proximidades da linha férrea.

Outro destaque importante a se fazer é uma rápida caracterização do produto e do processo de trabalho da indústria têxtil cearense. Pode-se afirmar que esta se baseava sobremodo na fabricação de algodão cru para sacarias e consumo das classes populares e na produção de fios para rede. Dentro dessas instalações está associado o processo de produção da rede de dormir, que se desenvolve tanto dentro da própria fábrica como a domicílio, gerando a ocupação de dois tipos de mão de obra, a do setor de produção interna e a externa.

Entre o intervalo de 1880 a 1920 surgem 11 fábricas, das quais nove estão localizadas na capital e duas no interior do estado: fabrica Santa Tereza, Aracati (Figura 5) e fábrica Ernesto & Ribeiro, Sobral.

Período 1920-1960

Se a formação da indústria têxtil cearense se realiza entre 1880 e 1920, pode-se afirmar que o período entre 1920 e 1945 marca a fase da sua consolidação, onde o setor se expande e procura organizar sua produção num "novo patamar". Destaca-se esse "novo patamar" da indústria têxtil cearense como o processo de concentração de capital, de modernização da estrutura das empresas e de implantação de novos métodos de tecelagem capazes de produzir em escalas exportáveis.

Nota-se, então, com esses dados que, na década de 1920, o sub-ramo da indústria têxtil de Fortaleza cresce através do processo de consolidação dos antigos grupos e do surgimento de dois novos – os grupos José Pinto do Carmo e Pedro Filomento Gomes. Vale ressaltar que o empresário Filomeno Gomes, além de fabricante de cigarros, era sócio da Siqueira Gurgel Gomes & Cia Ltda (Usina Gurgel) (Figura 8) e junta-se com a empresa Diogo Siqueira para instalar a fábrica de tecidos São José em sua fase inicial.

A economia cearense sobrevive à crise de 1930 sem grandes abalos, podendo até afirmar-se que se verifica um fluxo positivo proveniente dos eventuais recursos da indústria da seca (1932) e do aparecimento de vários bancos.

Na década de 1940 as empresas locais vendiam tudo que era produzido, chegando a trabalhar em regime de três turnos e mais fins de semana e feriados. Diversificaram sua produção para redes finas com tear mecânico e toalhas felpudas. Com isto sua instalações tiveram de ser reequipadas,

como por exemplo, a fabrica São José, que vive um grande momento de expansão nesse período, "quando duplicou a sua produção e aumentou o contingente de mão de obra, estimado em 1.050 operários, 600 na secção de tecelagem e 450 na rede de dormir" (ARAGÃO, 1987). Nessa década não houve registro de falência.

Se a década de 1940 marca um período favorável à indústria têxtil cearense, "quando este setor industrial chega, até mesmo, a exportar parte de sua produção para países da América Latina e África, a década de 1950 se mostrará como a fase mais crítica enfrentada por ela até então" (VIANA, 2014, p.229). O Cotonifício Leite Barbosa e a Cia Têxtil José Pinto do Carmo pediram concordata e as firmas Gomes & Cia e A. D. Siqueira tiveram a suspensão da produção de tecidos e depois de 1964 somente três firmas continuarão a produzir tecidos no Ceará, a Cia de Fiação e Tecidos Ernesto Deocleciano em Sobral e duas em Fortaleza, Cotonifício Leite Barbosa e a Thomaz Pompeu de Sousa Brasil (VIANA, 2014, p.229).

Um estudo de caso: Fábrica e Vila Operária São José

Observamos que o período de 1880-1920 é considerado como as primeiras tentativas do setor têxtil, sem nenhum investimento imobiliário, ao tempo em que a cidade não apresenta uma estrutura espacial estratificada mais rígida. Por outro lado a partir de 1920 inicia-se o surgimento das vilas operárias, período em que a indústria se consolida e a cidade apresenta uma estrutura espacial mais definida.

Selecionamos para este momento o Parque São José constituído pelo complexo fabril e a Vila Operária do grupo Filomeno Gomes localizadas no bairro de Jacarecanga (Figura 9)..

O grupo na implantação do complexo fabril adquire 150.000m² de terrenos, já prevendo futuras ampliações. A constante ampliação do capital permite a expansão da estrutura primitiva e a construção de casas para uso de seus empregados, nas proximidades da fábrica, pelo menos até a década de 1940.O bairro de jacarecanga no momento da implantação da fábrica São José, era um local isolado, com reduzida expansão e carência de habitação, onde o processo de produção do espaço construído correspondia a uma relação quase *exclusiva entre os operários e a fábrica. Assim, quando da construção do grande complexo fábrica e vila, não importava talvez ao empresário, naquele momento, os lucros obtidos com o capital imobiliário. Tanto é que a empresa constrói nessa época apenas seis casas para seus mestres.*

O deslocamento da estrada de ferro vai viabilizar o processo de ocupação de novas indústrias nesta área que, por sua vez, transfere par seu entorno a moradia da população operária, surgindo na década de 1930 as barracas nas areias do atual Pirambu. Supõe-se que nesse período, com a valorização do solo urbano, a empresa Filomeno Gomes constrói 150 casas. Já na década de 1940, quando o processo de urbanização da zona oeste se acelera, a mesma empresa procura rentabilizar ainda mais seus lucros imobiliários, substituindo as casas por apartamentos, alterando simultaneamente a política de aluguel.

O complexo fabril e a vila operária passaram por grandes transformações, acompanhando o crescimento urbano de Fortaleza e a mudança na lógica imobiliária do empresário. Este processo provocou o distanciamento cada vez maior em relação ao projeto inicial que a originou.

Hoje essa área, como muitas outras partes da cidade, passa por mudanças incentivadas pela legislação urbana, a qual permite a construção de edifícios de vários andares. No caso específico da fábrica São José para se adaptar ao novo investimento – Centro Fashion – somente as paredes externas foram preservadas. Segundo a matéria do Jornal O Povo de 04 de agosto de 2015, a área abrigará 6.500 boxes, 300 lojas, hotel e uma grande área de estacionamento.

O Inventário do Patrimônio Industrial

O patrimônio cultural edificado, em todo o mundo, atravessa uma expansão de seus campos tipológico, cronológico e geográfico. Bens culturais que até bem pouco tempo não seriam sequer considerados, hoje são protegidos e valorizados como monumentos. Por outro lado, o público do patrimônio cultural também cresceu, expandindo-se dos técnicos (arquitetos e historiadores) para comunidades e populações, cada vez mais interessadas nas questões da preservação como itens de uma agenda de consolidação da cidadania.

De modo particular, o patrimônio industrial, face aos processos de desindustrialização e à rápida obsolescência de métodos, maquinários e instalações físicas em curso nas últimas décadas, ganhou relevo como um problema a ser resolvido no âmbito da dinâmica urbana, o que fez merecer o assunto uma carta específica do ICOMOS (Nizhny-Tägil/2003), através do International Comitee for the Conservation of the Industrial Heritage - TICCIH.

No ambiente brasileiro, assistimos à escalada de demolição e abandono de obras importantes, as quais, muitas vezes, têm sua história confundida com a de bairros, cidades e regiões. Antigas plantas industriais, de frente de água ou ferro-portuárias têm sido aproveitadas, a partir de sua inventariação, para abrigar outros programas edilícios, com recuperação, pela cidade, de áreas devolutas ou sem destinação definida.

No Ceará, o acervo industrial de interesse de preservação acha-se praticamente desprotegido, bem como se registra uma carência completa de informações sobre a sua ocorrência e o seu estado de conservação. A realização de um inventário sobre os bens culturais industriais, no bojo de um amplo trabalho de identificação e documentação, certamente contribuirá para a proteção e promoção desse acervo, além de favorecer a sua destinação a novos usos pela via da reabilitação.

O Museu da Indústria do Ceará, instituição recém-criada e ligada à Federação das Indústrias do Estado do Ceará – FIEC e ao Serviço Social da Indústria – SESI, tem como missão resgatar a memória da atividade industrial no estado e, para tanto, convidou docentes pesquisadores do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC – CAUUFC para a elaboração de uma pesquisa que tem como base o levantamento da arquitetura industrial cearense de valor patrimonial.

A pesquisa, organizada como um projeto de extensão universitária compreenderá quatro fases: 1. Estudos sobre a história da indústria no Ceará, enfocando a espacialização da atividade industrial no estado e a definição das tipologias arquitetônicas industriais a serem levantadas; 2. Levantamento do patrimônio industrial de Fortaleza; 3. Levantamento do patrimônio industrial do Ceará (por região geográfica, a começar pela Região Metropolitana de Fortaleza); 4. Edição de publicação e elaboração de exposição sobre o patrimônio industrial do Ceará.

A linha teórico-metodológica empregada arrimar-se-á diretamente nos estudos sobre o assunto realizados pelo ICOMOS/UNESCO (Carta de Veneza, 1964; Carta de Burra, ICOMOS/Austrália, 1980; Carta de Nizhny-Tägil, 2003) e por especialistas internacionais e brasileiros, tais como Claudine Cartier, Cesare Brandi, Dominique Poulot, Françoise Choay, Giovanni Carbonara, Hugues de Varinne-Boham, Beatriz Mugayar Khül, Esterzilda Berenstein de Azevedo, Paulo Ormindo de Azevedo e Ulpiano Bezerra de Menezes, todos voltados à preservação do patrimônio arquitetônico ligado à industrialização.

Com a edição da Carta de Nizhny-Tägil pelo ICOMOS em 2003, passou-se a valorizar em todo o mundo os complexos industriais, razão de ser de muitas cidades e regiões pelo globo terrestre. Portanto, pretende-se com a elaboração do inventário da arquitetura industrial cearense jogar um pouco de luz sobre este acervo, praticamente desconhecido e destituído de qualquer reconhecimento, de forma a valorizá-lo e fazê-lo útil à comunidade.

Referencias Bibliográficas

ANDRADE, Margarida J. F. Salles. *Onde moram os operários, Vila operárias em Fortaleza: 1920-1945*. 1990. 309f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal da Bahia, Salvador.

_____. *Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade: 1810-1933*. 2012. 290f. Tese (Doutorado História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo), Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo.

ARAGÃO, Elizabeth Fiúza. *A trajetória as indústria têxtil no Ceará: o setor de fiação e tecelagem – 1880 – 1950*. Fortaleza:NUDOC, Série idéias N^{0} 08, 1987.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. *Arquitetura do Açúcar*. São Paulo: Nobel, 1990.

BRASIL, Thomaz Pompeu de Souza (Senador Pompeu) [1863]. *Ensaio Estatístico da Província do Ceará*. Ed. Fac. Sim., Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1997.

CURY, Isabelle (org.). *Cartas Patrimoniais***.** Rio de Janeiro: IPHAN/DEPROM, 2000.

FIGUEIREDO FILHO, José de. *Engenhos de Rapadura do Cariri***.** Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1958.

GIRÃO, Raimundo. *História econômica do Ceará*. Fortaleza, 1957.

GONÇALVES, Naudiney de Castro. *O Fogo não está morto: engenhos de rapadura do Cariri cearense como uma referência na perspectiva das políticas públicas no último quartel do século XX*.2011, 84f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas gerais, Belo Horizonte, 2011.

IRFFI, Guilherme; CORTEZ, Ana Isabel; R.P., CORTEZ, Ana Sara. *Atividade Econômicas e Trabalho Escravo no Sul do Ceará: uma análise da segunda metade do século XIX*. In: ENCONTRO – ECONOMIA DO CEARÁ EM DEBATE, 3, 2011, Fortaleza: IPECEA, 2011.

KHUL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. São Paulo: Atelier Editorial, 2008.

NOBRE, Geraldo. *O Processo Histórico de Industrialização do Ceará*. Fortaleza: FIEC, 1989.

VIANA, Carlos Negreiro. A Família Leite Barbosa e a indústria têxtil do Ceará: uma relação de 1

GOIÂNIA, CIDADE NOVA, PATRIMÔNIO RECENTE: EXPERIÊNCIAS NA CARACTERIZAÇÃO E VALORAÇÃO DA ARQUITETURA RESIDENCIAL ENQUANTO ELEMENTO DE CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM DO NÚCLEO PIONEIRO DA CIDADE.

ELINE MARIA MOURA PEREIRA CAIXETA / DAFNE MAQUES DE MENDONÇA / LÍVIA MARIA MOREIRA DANIELLE RADIS ALVES / JULIA MACEDO MONTEIRO.

Universidade Federal de Goiás (UFG) / Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)

emmpcaixeta@gmail.com / dafnemm@gmail.com / arquiteta.liviamaria@gmail.com / daniradis.arq@gmail.com / arqjuliam@gmail.com.

RESUMEN: Goiânia (1933-34) enquadra-se no hall de Cidades Novas, projetadas como expressão de modernidade no interior do Brasil. A paisagem do seu núcleo pioneiro é pontuada por uma diversidade de arquiteturas que se inspiram nas tendências em voga na primeira metade do século XX; formando uma identidade arquitetônica multifacetada e híbrida, dentro da aparente rigidez de seu traçado urbano. Desde sua origem, a cidade tem sido palco de representações que contribuem para a reconstrução de significados na configuração da sua paisagem, assumindo a tendência antropofágica, modernizante, que não valoriza a história. Tal fato refletiu diretamente sobre a preservação de seu conjunto urbano, pela falta de reconhecimento de um patrimônio, ainda recente, por parte da população e das esferas administrativas. Compreende-se que o patrimônio residencial de uma cidade é aquele que mais se aproxima da sociedade, sua história e memória, por estar mais diretamente ligado ao seu cotidiano e às formas de habitar o espaço edificado e urbano. O artigo relata a experiência da parceria entre a UFG e o IPHAN-GO, com recursos provenientes do Ministério Público do Estado de Goiás, que busca identificar e caracterizar o patrimônio residencial da fase inicial de Goiânia e sua contribuição na construção de uma paisagem representativa para a cidade.A metodologia, desenvolvida ao longo da experiência vivida,compõe pesquisas bibliográficas, icnográficas, iconográficas, geoprocessamento e levantamentos em campo, envolvendo derivas de apreensão do lugar e da paisagem, leitura da morfologia urbana e contato com moradores. Nesse processo, foram agregadas oficinas de capacitação no sentido de ampliar o escopo do trabalho à esfera da educação patrimonial. Este é um trabalho pioneiro, que incorpora a diversidade de linguagens contidas na paisagem urbanada cidade, aspecto ainda pouco assimilado, especialmente no que se refere à sua valorização. Almeja-se com isso, aproximar a sociedade ao patrimônio arquitetônico local eestabelecer diretrizes para sua preservação.

1. Goiânia, Cidade Nova, Patrimônio Rescente

Planejada inicialmente para 50.000 habitantes, assumindo a condição de capital do Estado de Goiás, Goiânia hoje possui cerca de um milhão e quatrocentos mil habitantes. O projeto do seu núcleo inicial foi desenvolvido por Attílio Corrêa Lima, de 1933 a 1935, e na sequência, por Armando Augusto de Godoy, de 1936 a 1938; tendo como base de sustentação, uma "proposta urbana pendular", apoiada "tanto nas formulações do movimento *City Beautiful* e da escola francesa de 'Urbanismo Científico', quanto no ideal inglês de Cidade Jardim, na variante do subúrbio norte-americano".[1]A cidade projetada caracteriza-se, em linhas gerais, pela criação de grandes extensões de áreas verdes e por um sistema viário racionalista determinado pelo zoneamento, pela topografia do terreno e pelo dimensionamento de vias. Seu tecido urbano, configurado por largas avenidas arborizadas e edificações com no máximo quatro pavimentos, entre as quais se incluem os edifícios institucionais e representativos, encontra-se na dicotomia entre a escala do doméstico e do monumetal.

O Setor Central configura-se por um traçado, em forma de grelha, que se contrapõe a uma rede de rotatórias e diagonais, que tem origem em uma praça central, denominada e caracterizada como "Praça Cívica", composta por edifícios públicos, monumentos e jardins. As principais avenidas que estruturam seu traçado urbano, junto à esta praça, formam um desenho característico da Escola Francesa de Urbanismo. As quadras são tradicionais e conferem o caráter de "rua corredor" ao sistema viário, com a peculiaridade da inserção de ruas e áreas internas – de serviço – localizadas em algumas das quadras.

Já o Setor Sul apresenta um traçado composto por ruas sinuosas, algumas delas em *cul-de-sac*, associadas à avenidas radiais que convergem para uma praça central. As quadras, irregulares, apresentam grandes áreas verdes destinadas ao lazer e ao convívio social entre os moradores. Interligadas por ruas de pedestres, estas áreas criam uma espécie de parque público contínuo.

Como resultado do espaço construído ao longo das primeiras décadas de formação da cidade, predomina o ritmo e a volumetria das edificações ainda em uma escala doméstica, associadas às massas de vegetação, configurando uma paisagem modesta e aprazível, mais próxima àquela almejada nas propostas da Cidade Jardim, que do monumentalismo encontrado nos princípios do movimento *City Beautiful* e da escola francesa de "Urbanismo Científico".

Boa parte da arquitetura do núcleo incial da cidade nasce no ecletismo e no racionalismo pragmático, que algumas vezes se aproximam da estética Déco e Modernista. A partir da década de 1950, a arquitetura Modernista edifica suas primeiras obras em Goiânia. Seu desenvolvimento aconteceu timidamente, até o período da construção de Brasília, quando ela recebe a imigração

---

1 José Artur D. Frota e Eline Maria M. P. Caixeta, "Um urbanismo pendular. Goiânia: entre a monumentalidadedo urbanismo acadêmico francês e a escala doméstica da tradição da Cidade Jardim", *Anais do XII Seminário SHCU - A circulação das ideias na construção da cidade: uma via de mão dupla*, Porto Alegre, 2012, pp. 1-9.

de arquitetos e engenheiros, num primeiro momento oriundos do Rio de Janeiro e de São Paulo, e posteriormente de Belo Horizonte e Brasília.

Como parte relevante do tecido urbano, essa arquitetura –multifacetada e híbrida– ratifica a identidade igualmente mestiça de seus espaços urbanos, o que acaba por configurar-se como maior valor deste patrimônio, ainda recente.

O processo de destruição e descaracterização deste patrimônio, iniciou-se já na década de 1960, com a verticalização do Setor Central, que passou por um esvaziamento e deterioração, a partir do final dos anos 1970 e início dos 1980.[2] O mesmo ocorreu em relação ao Setor Sul que, embora preservado da verticalização que sofreram outros bairros residenciais da cidade, foi e ainda é vítima do processo de marginalização de suas áreas livres.

Ao longo das duas últimas décadas, o patrimônio edificado de Goiânia vem se depauperando gradativamente. Fato esse, acelerado a partir do último plano diretor (2006), que libera a verticalização de toda a área urbanizada, em nome do modelo de "cidade compacta" que supostamente viria racionalizar os investimentos em infraestrutura, melhorando a qualidade de vida, mas que, na realidade,expressa o domínio da especulação imobiliária sobre os interesses públicos. Da mesma forma, seu patrimônio ambiental e urbano, relacionado tanto aos parques e às zonas de proteção ambiental, quanto à arborização das ruas, avenidas e praças, que até então imprimiam uma identidade verde para a cidade[3], vem sendo igualmente depauperado.

Algumas experiências de retomada do Setor Central foram realizadas a partir da década de 1990, porém sem sucesso: Projeto Goiânia 21 - Operação Centro (1998); Reconsideración del Sector Histórico de Goiânia (2000) e Gecentro (2004). Em 2002, esta área foi alvo de um processo de tombamento Federal. O processo, conduzido pelo IPHAN, tombou um conjunto de 22 elementos e prédios públicos considerados representativos do *art déco* na cidade[4], além do traçado proposto por Attílio Corrêa Lima. Neste mesmo período, o traçado original do Plano de 1938, que compreende os setores Central, Norte e Sul da cidade, foi igualmente tombado por legislação municipal.[5]Ações pontuais de apropriação e resignificação de espaços urbanos e edificados obsoletos, localizados nos setores Central e Sul, ocorrem ainda timidamente em

---

2 Maria Diva Araujo Coelho Vaz, "Percorrendo a História do Centro", em Flávia Maria de Assis Paula e Lana de Souza Cavalcanti (eds.), *A Cidade e seus Lugares*, Goiânia: Editora Vieira, 2007, pp. 01-22.

3 Sobre a identidade verde da cidade na década de 1980, Ver: Edgar Albuquerque Graeff, *1983. Goiânia: 50 anos*, Brasília: MEC/SESU, 1985.

4 Manuel Ferreira Lima Filho e Laís A. Machado, "Formas e tempos da cidade", Goiânia: Cânone Editorial e Ed. UCG, 2007, pp. 246-247.

5 Camilo Vladimir Lima Amaral, "Planos de Goiânia: a construção da cidade moderna na perspectiva urbanística" em Eline Maria Moura Pereira Caixeta e Bráulio Romeiro (eds.) *Interlocuções na arquitetura moderna no Brasil: o caso de Goiânia e de outras modernidades.* Goiânia: Editora UFG, 2015, p. 48.

Goiânia[6], faltando ainda um longo caminho a percorrer no sentido da utilização plena do potencial urbanístico destes espaços.

A experiência de Goiânia tem demonstrado que a preservação do traçado sem os demais elementos configuradores do espaço urbano, bem como a preservação de alguns edifícios sem levar em conta o conjunto arquitetônico e urbano do qual fazem parte, tem sido ineficiente. Faltam ações mais eficazes, atreladas a políticas públicas continuadas, ações de educação patrimonial e projetos urbanos que tratem a questão em seu conjunto; além de instrumentos adequados para abordar tal problema, que no caso das "Cidades Novas"[7], assume particularidades.

Hoje com 86 anos de vida, podemos considerar Goiânia como uma metrópole que, em seu processo de crescimento, assumiu a tendência antropofágica modernizante de auto-renovação constante que não valoriza a história. A rítimo frenético das transformações pelas quais ela tem passado, desde sua construção na década de trinta até os dias de hoje, tem marcado fortemente sua paisagem. Uma paisagem na qual se vêm suprimidos, rapidamente, importantes eventos que contam sua história. Eventos estes, que sequer tiveram o "tempo" necessário para criar vínculos de memória. A velocidade, principal característica da modernidade, está impregnada em sua história e este tem sido o grande desafio para aqueles que lidam com o patrimônio recente. O crescimento rápido e difuso de cidades, como Goiânia, aliado à falta de vínculos memória com seus moradores, dificulta o trabalho dos órgãos de preservação, que se vêm despreparados para lidar com este problema.

A falta de conhecimento e reconhecimento desse patrimônio por parte da sociedade é o principal entrave para a sua conservação e preservação. Neste contexto, estratégias de reconhecimento e de aproximação com a sociedade contidas no processo de inventário[8],somadas à ações educativas, aponta-se como rico caminho a ser explorado.

Pautado por esta perpectiva, o trabalho desenvolvido pela UFG, em parceria com o IPHAN-GO,

---

6 Recentemente, ações de associações de moradores e coletivos urbanos, vêm empreendendo intervenções artísticas nas vielas de serviço das quadras do centro da cidade e nas áreas verdes das quadras do Setor Sul.

7 Entende-se por Cidades Novas, aquelas cidades construídas com a intenção de constituirem-se como urbes inovadoras e dinâmicas dentro de seus respectivos contextos, no sentido de compor um novo território de ocupação e modernização de um país. De um modo geral, elas caracaterizam-se pelo planejamento e implantação fora de áreas urbanizadas, almenjando o desenvolvimento de regiões pioneiras, por razões políticas de interiorização. Ricardo Trevisan, *Cidades Novas*, (Tese de Doutorado FAU-UNB), 2009. Disponível emhttp://pct.capes.gov.br/teses/2009/53001010042P8/TES.PDF [Data de consulta: 19 de julho de 2016]

8 As ações de inventário,hoje, não se restringem à catalogação de bens identificados, estendendo-se a uma ação capaz de incentivar o diálogo, estimular a reflexão, a pesquisa e a proteção dos bens patrimoniais. A complexidade deste trabalho no campoda arquitetura envolve a identificação de seus vínculos com o contexto urbano e as práticas sociais e exige uma ação interdisciplinar e interinstitucional, que relaciona diferentes atores.

busca identificar, caracterizar e valorar o patrimônio residencial da fase inicial da cidade, como importante elemento de construção de sua "paisagem urbana histórica"[9], tendo em vista que a paisagem é uma interpretação. Não é o que se vê, mas como se vê. Ela vai além dos limites físico. É o resultado de camadas de significados, necessários à sua preservação. Compreende-se que o patrimônio residencial é aquele que mais se aproxima da sociedade, sua história e memória, por estar mais diretamente ligado ao seu cotidiano e às formas de habitar o espaço edificado e urbano, sendo um excelente meio de interpretação dos significados latentes na paisagem e, consequentemente, de sensibilização para conservação e preservação de seu patrimônio edificado.

2. Arquitetura Residencial e Paisagem do Núcleo Pioneiro

A experiência aqui relatada, tem como projeto âncora a pesquisa "Reconstruindo Documentações: Narrativas e Caminhos do Projeto Moderno em Goiânia", refere-se à parceria entre UFG e IPHAN-GO, com apoio financeiro do Ministério Público de Goiás (MPGO),a partir do Termo de Referência "Inventário de Arquitetura Moderna em Goiânia/GO", que faz parte do Acordo de Cooperação Técnica entre UFG e IPHAN-GO, firmado em 2015. Este Termo teve como objetivo formar equipe técnica para dar continuidade às ações de identificação e inventário do conjunto de bens residenciais que conformam o patrimônio arquitetônico moderno existente nos primeiros bairros de Goiânia, sendo eles: o Setor Central, o Setor Sul, o Setor Aeroporto eo Setor Oeste. O IPHAN, como órgão detentor de conhecimento específico sobre o tema e responsável pela metodologia de inventário empregada, participa como orientador dos trabalhos.

Os resultados deste acordo visam fornecer informações que subsidiem tanto os trabalhos do IPHAN-GO, quanto do Ministério Público do Estado de Goiás e das demais esferas de proteção do patrimônio local, além de possibilitar a produção de conhecimento e documentação, fomentando o uso do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão do IPHAN, em nível nacional.

2.1. Metodologia e Dinâmica da Pesquisa

O trabalho iniciou com a identificação de bens de interesse construídos entre as décadas de 1930 a 1970 nos primeiros bairros de Goiânia. Essa varredura iniciada em pesquisas anteriores ganhou volume a partir da formação de uma equipe interdiciplinar e interinstitucional de pesquisa,

9 "A paisagem urbana histórica é a área urbana compreendida como o resultado de uma estratificação histórica dos valores e atributos culturais e naturais, que se estende além da noção de "centro histórico" ou "ensemble" para incluir o contexto urbano mais amplo e a sua localização geográfica."UNESCO,*UNESCO: Recomendações sobre a Paisagem Histórica Urbana*, 2011. Disponível em http://psamlisboa.pt/wp-content/uploads/2014/03/UNESCO_RECOMENDACAO.pdf [Data de consulta: 19 de julho de 2016]

envolvendo a UFG, o IPHAN-GO e o Governo do Estado, com a participação de profissionais de arquitetura e de geografia e alunos do curso de graduação em arquitetura e urbanismo da UFG.[10]

Diante dos 306 bens identificados foi preciso desenvolver uma metodologia de seleção de residências a serem inventariadas individualmente; e de análise da formação de conjuntos em sua paisagem. Os dados fomentados foram espacializados e sistematizados em mapas e banco de dados, a fim de possibilitar a construção de uma metodologia concreta e de possível aplicação em cidades de realidade semelhantes.

A fundamentação teórica deu-se em paralelo, embasando as decisões de classificação da linguagem arquitetônica dos bens. As linguagens encontradas foram: 1) Casas-tipo, entre as quais se incluem as casas construídas pelo Governo do estado de Goiás e casas construídas por particulares que apresentavam padrões construtivos-formais e espaciais semelhantes aos utilizados pelo governo; 2) Casas ecléticas, entre as quais se incluem as casas em estilo missões, normando e neocolonial e as casas que adotam um sincretismo de linguagens, denominado de eclético sintético; e as 3) Casas modernas, dividas entre: casas déco, casas modernistas, casas modernistas de transição e casas brutalistas. Além dessa classificação, foi realizada uma busca em arquivos históricos por documentos iconográficos e icnográficos de alguns bens, a fim de subsidiar o entendimento da concepção das residências. (Ver Figuras 4 a 9, exemplos de classificação das residências por linguagem)

Para o cadastro de residências, a partir da metodologia SICG-IPHAN, foram adotadas as fichas modelo M301, M302 e M303, quando se trata do bem individual e as fichas M1.01 e M1.02, quando da análise e caracterização do conjunto arquitetônico.

O grupo de residências inicialmente cadastradas veio de uma base de dados anteriores já existentes, como pesquisas e listagens em órgãos públicos locais, pesquisa histórica, além de levantamentos em campo e uma oficina de capacitação, realizados em 2015. No entanto, no decorrer do trabalho, observou-se que o grupo de residências identificadas não compreendia o total de residências existentes nas regiões de estudo, por esse motivo, deu-se início à novas derivas de identificação de mais bens de interesse para a pesquisa em três bairros pioneiros na formação da cidade: Setores Central, Sul e Oeste. Essas residências foram mapeadas e sistematizadas no banco de dados. Para o trabalho em campo, os bairros foram divididos em 17 regiões.

Após as derivas realizadas o montante de casas aumentou em mais de 50%, quantitativo

10 Equipe de trabalho do Projeto - Arquitetos: Eline Maria Moura Pereira Caixeta (coordenadora), José Artur D'Aló Frota, Lívia Maria Pereira da Silva Moreira, Dafne Marques de Mendonça (IPHAN/GO), Márcia Guerrante Tavares, Simone Borges Camargo de Oliveira, Mayra Almeida e Renata Lima (SEDUCE/GO). Geógrafo: Wilson Lopes. Alunos de Graduação em Arquitetura e Urbanismo: Laís Oliveira, Maryan Shahin Acosta Nascimento, Roberto Cociello Neto, Julia Macedo Monteiro, Ana Carla Paiva, Gabrielle Costa, Guilherme Ferreira e Amanda Karoline.

significativo, que influenciou principalmente a análise da paisagem histórica da cidade, bem como na identificação dos conjuntos.

Com a espacialização (Mapa 2) e o geoprocessamento de dados, foi possível identificar a formação de conjuntos de residências por adensamento. Nestes, foi realizada a análise da paisagem, da ambiência e da alteração morfológica, que subsidiou o preenchimento das fichas M101 e M102.

O banco de dados criado a partir das fichas M3 e M1, permitiu a criação de mapas temáticos que contribuem para a análise dos conjuntos arquitetônicos e bem isolados. Isso possibilitou a caracterização dos mesmos, identificando os contextos preservados, com potencial para degradação, degradados e bens isolados de relevância arquitetônica.

2.2. Inventário Individual de Residências

A metodologia de seleção para o inventário individual considerou os critérios de conservação, preservação (atributos da ficha M3.01) e densidade (fruto da espacialização), atribuindo peso de até 1 para o estado de conservação e de até 2 para os demais. Com os dados mensurados, as casas foram pré-selecionadas. Dando prosseguimento, inseriu-se a essa seleção o valor arquitetônico, que foi considerado a fim de filtrar e possibilitar um quantitativo razoável e passível de ser visitado. A partir dessa seleção estabeleceu-se um percentual de fichas a serem preenchidas, conforme a linguagem arquitetônica.

Para o preenchimento das fichas M3.02 e M3.03 é necessário o acesso interno à residência com consentimento por escrito do proprietário. Pensando nisso, desenvolveu-se um panfleto educativo (Figura 10) que visa informar sobre a importância do tema, além de preparar o morador para o primeiro contato com os pesquisadores. O mesmo é entregue no primeiro acesso ou depositado em sua caixa de correio, quando da impossibilidade de atendimento. As fichas preenchidas, servem como amostragem de residências relevantes dentro de sua linguagem arquitetônica.

Como são edificios selecionados pela representatividade individual, o inventário contribui para o entendimento mais pormerizado do bem em suas características formadoras e essenciais. O preenchimento das fichas demandou a realização do levantamento arquitetônico e fotográfico, visando responder aos seguintes atributos: 1) Ficha M3.01 – características gerais que identificam a linguagem arquitetônica, estado de preservação e conservação e existência de bens integrados; Ficha M3.02 - croqui da planta de situação, croqui de planta de implantação, croqui de fachadas, breve descrição arquitetônica, apanhado geral dos materiais construtivos; 2) Ficha M3.03 - croqui de planta baixa, detalhe de todos os ambientes da casa especificando os materiais construtivos dos pisos, paredes e forros e inserção de imagens do interior da residência e detalhes de materiais.

2.3. Leitura da Paisagem

A leitura da paisagem foi realizada no sentido de auxiliar na definição e caracterização dos conjuntos e dos bens isolados, pois percebeu-se que ela não poderia ser feita de forma superficial –baseada unicamente pelo adensamento das residências–, pelo fato da visão macro de um mapa por adensamento não ser suficiente para avaliar a complexidade de elementos que envolvem os conjuntos e o contexto onde se inserem os bens. Para a realização dessa leitura delimitou-se os trechos de análise, bem como os percursos, a partir do mapa de adensamento (Mapa 3), no qual estão contidas todas as residências cadastradas no projeto.

A análise da paisagem foi iniciada no Setor Central, pois é onde se localiza o maior número de casas de interesse, 162 no total. Esta análise foi realizada a partir da observação *in locu*, percorrendo a pé as ruas onde se localizam as casas identificadas como bens de interesse. Nesses percursos, observam-se, a ocorrência de barreiras e limites visuais e analisa-se a paisagem a partir dos usos, das alturas, das tipologías edilícias, da presença de vegetação e da dinâmica das ruas; demarcando a ocorrência de "conjuntos" e de "bens isolados" e caracterizando o "intervalo espacial" entre eles. (Mapa 4). A leitura contribuiu também para a avaliação do estado de preservação, bem como no preenchimento das fichas de inventário M1, relativa ao contexto histórico e morfológicos dos bairros, ao servir como recurso para compreensão da evolução urbana destas áreas.

A paisagem do núcleo pioneiro de Goiânia, originalmente unitária e homogênea na relação dos edificios com o lote e no parcelamento, hoje caracteriza-se por áreas justapostas e um entorno imediato fragmentado, no qual perde-se a leitura desta paisagem original. Essa situação agrava-se a cada dia, com a demolição de casas para a construção de edifícios ligados a usos não residencias, de vazios e de elementos que rompem com a escala local. Preservar os conjuntos, mais que os bens isolados, torna-se tarefa urgente.

O ponto chave da análise foi avaliar a ambiência dos trechos onde se localizam bens de interesse, levando em consideração alguns aspectos, classificados como: marcos (elementos de referência na paisagem); limites (vias que demarcam o trecho da análise); as barreiras (elementos ou edificações que impedem ou prejudicam a visualização do conjunto); indicadores de transformação (elementos que causam ou são provenientes de alterações na ambiência) e vegetação. Após esta leitura da área foram identificados três tipos de ambiências: Doméstica, Variada e Transição.

A ambiência "Doméstica" caracteriza-se por ambientes cujos aspectos materiais da paisagem e em alguns casos, aspectos subjetivos e sensoriais, remetem à da época da implantação das residências estudadas. São aspectos que caracterizam esta condição: a presença de arborização urbana e jardins frontais nos recuos; escala predominante doméstica, com edificações de baixo gabarito; permeabilidade visual entre as casas e as ruas; movimento de moradores na via e número razoável de edificações com uso residencial unifamiliar.

Já a ambiência "Variada" apresenta usos consolidados que não os residênciais e tem como

características: presença de uma tipologia predominantemente comercial, institucional ou serviços; arborização e vegetação insipiente; pouca permeabilidade visual para as edificações a partir das áreas públicas e a presença barreiras visuais.

A ambiência "em Transição" caracteriza-se por apresentar claros sinais de mudanças em andamento, mas de caráter não definido, a exemplo: ruas com número considerável de fatores de transformação, tanto nas edificações, no parcelamento do solo e nos usos, quanto na área urbana e pouco volume de vegetação, seja nos recuos como nas vias públicas.

Com a análise da paisagem e da ambiência, só no Setor Central, foi possível identificar 18 cojuntos e 97 bens isolados.

3. Limites e Desafios, um Novo Olhar para com o Patrimônio Material

Trata-se de um projeto em andamento, em cuja primeira avaliação idenitifica-se como bastante complexo, em virtude da própria variedade que apresenta esse patrimônio. Cidade Nova –nascida a partir de um plano–, que se desenvolveu muito rapidamente, num momento em que a ciência do urbanismo no Brasil consolidava-se a partir de planos diretores e projetos urbanos, ela não teve a oportunidade de consolidar-se como patrimônio edificado no âmago da sociedade. Seu patrimônio, ainda recente, não consegue manter laços de afetividade suficientes, que possam garantir sua permanencia enquanto memória coletiva.

Os fatores mais evidentes, identificados até o momento, são o crescente abandono e destruição desse patrimônio, em função da falta de informação e de incentivo para a sua preservação, e a existência de particularidades e especificidades em cada bairro ou região da cidade, que devem ser consideradas na sua leitura. Por outro lado, o desenvolvimento rápido e muitas vezes descontrolado da cidade, está transformando as áreas urbanas e a sua paisagem, provocando o fenômeno da fragmentação e deterioração do patrimônio edificado e urbano, com profundo impacto nos valores da comunidade. A leitura desse patrimônio e de dinâmica da cidade, nos mostra que não podemos trabalhar sobre modelos, mas com referências que nos permitam construir, sob medida, estratégias que possam garantir sua vitalidade.

Hoje bastante heterogênea, sua paisagem é contemporânea com vestígios de história, que deve ser avaliada e valorada, a partir de sua heterogeneidade. Esta é a paisagem da cidade moderna em sua essência. Fruto da modernidade, Goiânia comporta-se como tal.

Na pesquisa fica claro o desafio primeiro de apreender a diversidade do patrimônio local não homogêneo, residindo nesse aspecto diversificado a principal característica. Este é, ao mesmo tempo, um dificultador na atuação das políticas públicas, assim como no reconhecimento sobre o que é importante ou não. Ao longo da pesquisa, a construção do entendimento das linguagens foi se construindo e se consolidando, através do apuramento do olhar para o nunca visto, o modesto, o não classificado e o fragmentário.

O segundo desafio é desvincilhar esses remanescentes das descaracterizações, modificações e interferências, frutos da própria dinâmica das cidades-novas, e reinterpretá-las em suas relações com os demais fragmentos urbanos. A leitura das ambiências indica uma metodologia de entendimento sobre qual é a atmosfera urbana histórica de Goiânia, considerando o importante papel das residências no preenchimento dos intersticios do traçado projetado e que confere uma escala doméstica, apesar de atrelada a um traçado que aspira monumentalidade.

O terceiro passo, a qual a pesquisa visa dar subsidios, é em como preservá-lo, já que o heterogêneo e o ciclo rápido de transformações – que já imprimiram marcas – também são partes do processo histórico de formação do próprio núcleo urbano. As diferenças entre linguagens e entre as características morfológicas dos Setores (tais como o Central e o Sul) tornam complexas as medidas de preservação. Ao mesmo tempo, as particularidades de Goiânia, enriquessem o debate sobre como e o que preservar, pois distanciam as cidades-novas dos núcleos urbanos tradicionalmente protegidos pelas políticas públicas, nos quais é priorizada a identificação de elementos que unificam as paisagens urbanas e não de suas diferenças.

Os desafios em lidar com esse patrimônio passa essencialmente pelo trabalho interdiciplinar e interinstitucional, pelo contato com os moradores e pela educação patrimonial. Passa por entender o território da cidade enquanto documento vivo, fruto do diálogo e da construção coletiva; passa pela interação entre o pesquisador e os atores periféricos, seus moradores, e pelo trânsito entre o patrimônio material e o patrimônio imaterial. Mobilizar a cidade para este território, seus lugares e sua problemática, passa a ser fundamental nesse caso. Goiânia tem o papel de ser a cidade que sinaliza, que dá uma orientação para outras Cidades Novas, construídas no Brasil a partir da década de 1930-60, que não sabem como caminhar, como planejar seu futuro, como resignificar-se enquanto patrimônio moderno.

Agradecimentos:

Apoio financeiro para a realização da pesquisa: MINISTÉRIO PÚBLICO DE GOIÁS.

Apoio financeiro para participar do evento: FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DO ESTADO DE GOIÁS.

RE)CONHECER PELO TRAÇO: ATIVIDADES DE REGISTRO E APREENSÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO DAS CIDADES BARROCAS BRASILEIRAS.

JOSÉ CLEWTON DO NASCIMENTO

Departamento de Arquitetura / Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Natal/RN/ Brasil

jclewton@hotmail.com

RESUMEN:

A proposta de comunicação visa discutir a necessidade de se reforçar, no âmbito da formação acadêmica em Arquitetura e Urbanismo, atividades que propiciem ao discente a prática do "observar a cidade e o seu patrimônio edificado", como forma de construção de um conhecimento sobre o que é observado, e como desdobramento, o (re)conhecimento do patrimônio edificado como espaço qualificador da paisagem.Serão apresentados resultados referentes a uma atividade de extensão, que consistiu em oficinas sobre a apreensão do espaço urbano barroco, nas cidades de João Pessoa (PB) e São João del Rei (MG), cuja procedimento metodológico utilizado - apresentação sobre conceitos relativos à concepção do espaço barroco (arquitetura e cidade) e sobre a estrutura urbana do espaço colonial do sítio histórico das cidades em questão, evidenciando o caráter barroco do referido espaço;apresentação dos desenhos de observação como linguagem para a apreensão do espaço barroco; explanação sobre o croqui como "criação" (para além de um mero registro de observação); "oficina" propriamente dita: registros que evidenciem os elementos barrocos presentes nas cidades coloniais brasileiras, nas diversas escalas (do espaço urbano ao detalhe arquitetônico) –,articula os campos de conhecimento da história da arquitetura e do urbanismo e das técnicas de representação e linguagem,cuja intenção é de propiciar uma Interface entre áreas que permitem abordagens mais abertas, de integração entre campos de conhecimentos, bem como possibilitar a utilização de outras formas de transmissão de conteúdo – no caso específico, das disciplinas da área de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo –, que agreguem valor e criatividade às formas tradicionais, já trabalhadas em sala de aula.Os resultados obtidos nestas primeiras experiências evidenciam – nos desenhos e nas falas dos participantes – um (re)conhecimento de que o exercício do "olhar" propiciar uma relação mais aproximada com o patrimônio de nossas cidades.

PALABRAS-CLAVE: patrimonio edificado; barroco no Brasil; desenho in loco

1. Apresentação

No nosso dia-a-dia na academia, enquanto formadores, somos instigados a construir possibilidades para empreendimento de métodos e de ensino-aprendizagem que promovam o ensino de forma mais dinâmica e inovadora, a fim de contribuir para uma melhor capacitação dos alunos. Enquanto professores da área de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo, esta necessidade se torna premente haja vista a necessidade de reforçarmos a importância que as disciplinas de cunho teórico apresentam acerca do rebatimento em disciplinas práticas, como possibilidade de desenvolver atividades em que os alunos possam construir um quadro crítico/reflexivo sobre o acumulado das produções urbanas e arquitetônicas ao longo do tempo, de modo estas reflexões tornem-se referências para as ações projetuais.

O presente artigo visa apresentar atividades desenvolvidas no âmbito da formação acadêmica em Arquitetura e Urbanismo, nos âmbitos do ensino e da extensão, desenvolvidas entre os anos de 2014 e 2016, tendo como foco "a cidade barroca". Serão apresentados os resultados referentes a atividades realizadas sobre minha organização, que buscam articular o conteúdo a ser tratado (no caso específico, aspectos relacionados à temática da cidade e da arquitetura barroca) levando em consideração: a prática do "percorrer a cidade" (vinculando aos conceitos-base do que seja a cidade barroca) e a ênfase no desenho com linguagem utilizada para expressar a prática de "ver a cidade", e o percurso.

Apresentaremos resultados relacionados a dois tipos de atividades: a primeira, vinculada a uma experiência didático-pedagógica vivenciada por alunos do 3º período do curso, que buscou promover a integração entre os componentes curriculares História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo 1 e Comunicação Visual, ambos da grade curricular do referido curso. Para a realização da referida atividade, se fez necessário, utilizar os conteúdos que tratam das cidades barrocas e dos conhecimentos sobre leitura visual das cidades.

Esta experiência se pautou na seguinte abordagem metodológica: aulas teóricas seguidas de debates; leitura de algumas referências bibliográficas; registro, observação e análise das cidades de Olinda e Recife/PE, realizados em viagens de estudos, e aulas de assessoria ao trabalho integrado, ministradas em conjunto pelos docentes das disciplinas.

Com relação às atividades de extensão, apresentaremos experiências relacionadas à realização de oficinas de desenho denominadas "Apreensões e Registros do Espaço Urbano Barroco", ocorridas nos sítios históricos de João Pessoa e São João del Rei, em novembro de 2014 e julho de 2015, respectivamente, que consistiram em oficinas sobre a apreensão do espaço urbano barroco, articulando os campos de conhecimento da História da Arquitetura e do Urbanismo e das técnicas de representação e linguagens, notadamente as vinculadas ao desenho. A atividade em João Pessoa foi uma espécie de "piloto", com a intenção de que esta atividade gerasse desdobramentos e fosse realizada em outros sítios históricos que possuem características barrocas em sua estrutura urbana, o que de fato ocorreu, com a realização da atividade em São João del Rei.

Antes de adentrarmos na apresentação das experiências, consideramos necessários fazermos a apresentação dos referenciais teórico-metodológicos utilizados para dar suporte às atividades práticas. Tais referências são de duas ordens: o ideário Barroco e a sua materialização na cidade e na arquitetura; e o desenho como linguagem e modo de "ver o mundo".

2. Os referenciais teóricos-metodológicos

2.1. Cidade barroca: percurso, anunciação e foco

O primeiro aspecto a ser levado em consideração nos referenciais teórico-conceituais diz respeito ao entendimento que nos traz José Ressano Lamas, na obra "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade" (2010), com relação aos conceitos de morfologia urbana e forma urbana. Para o autor, estes conceitos devem estar vinculados à ideia de tratarmos estes dois conceitos a partir de uma lógica relacional, entre partes e todo, nas mais diferentes escalas, bem como na perspectiva da interdisciplinaridade.

Lamas define, portanto, MORFOLOGIA URBANA como "a convergência e a utilização de dados habitualmente recolhidos por disciplinas diferentes - economia, sociologia, história, geografia, arquitectura, etc. – a fim de explicar um facto correto: a cidade como fenômeno físico e construído"(Lamas, 2010, p.38), e FORMA URBANA o "conjunto de formas arquitectônicas ligadas entre si por relações espaciais". Por conseguinte, os ELEMENTOS MORFOLÓGICOS são "as unidades ou partes físicas que, associadas e estruturadas, constituem a forma" (Lamas, 2010, p.38).

Em se tratando de análise, apreensão e registro do espaço urbano barroco, torna-se fundamental o entendimento de que a configuração espacial barroca é necessariamente relacional, entre os focos e os percursos que conduzem a estes.

Esta relação entre foco e percurso está no cerne da discussão trazida por Rodrigo Baeta, notadamente na obra "O Barroco, a Arquitetura e as Cidades nos Séculos XVII e XVIII", publicada em 2012. Ancorado em base fenomenológica, capitaneado por autores como Giulio Carlo Argan (2004) e Christian Norberg-Schulz (1999), Baeta constrói sua argumentação apontando o Barroco como a expressão de um homem que busca a segurança perdida e parte para a criação de um novo sistema, uma nova ordem segura e absoluta que lhe sirva como fonte de certezas e substitua o cosmos perdido, constituindo-se estes sistemas absolutos, no campo sócio-político, basicamente, na renovada Igreja Romana criada pela Contra–Reforma, predominantemente na Itália, e na monarquia absoluta do Estado Francês.

Com relação à urbanística barroca, aponta-se que a cidade se abre e se vê invadida e polarizada pelos símbolos de poder e a arquitetura instiga o cidadão a viver de acordo com o sistema, integrando –o e não mais se perdendo nas dúvidas que dominaram o século anterior. O edifício, portanto, assume a posição de OBJETO DE COMUNICAÇÃO, apresentando como principais características: centralização, integração e extensão; Expansão do domínio; Noção de espaço infinito; "Efeito surpresa".

No que diz respeito aos estudos sobre o barroco no Brasil, devemos salientar que a política colonialista portuguesa vai incorporar no processo de colonização dos novos territórios conquistados, o ideário de expansão do catolicismo apostólico romano, preconizado pela Contra-Reforma e pelas determinações do Concílio de Trento, ou seja, o Brasil, como território português na América, será espaço propício para propagação e materialização do ideário barroco no "novo mundo".

2.2. O desenhar como forma e como prática de "ver o mundo"

A ideia de vincular Teoria e História da Arquitetura e Urbanos com o desenho como forma de expressão parte da premissa de que a prática do desenho *"in loco"*, enquanto forma de apreensão e conhecimento do espaço urbano/arquitetônico, possibilita / potencializa a capacidade *"para ver e pensar criativamente"* (Richards, in URBAN SKETCHERS EM LISBOA: DESENHANDO A CIDADE, 2012, p.15).

A partir desta premissa, várias são as possibilidades de desdobramentos, acerca da temática, os quais listamos alguns: A prática do desenho como a possibilidade do acumulo e construção de um quadro riquíssimo de imagens mentais; O desenhar como um processo exploratório de descoberta; O desenho como processo de aprendizagem, onde, necessariamente, ao se desenhar, busca-se aprender algo, e algo a mais; ("Desenhar para ver"); O desenho como "marca de expressividade" de quem o faz, ou seja, como traço identitário da relação entre o sujeito e o objeto representado.

É nesta atmosfera que as atividades a serem apresentadas adiante se inserem, tendo o percurso como elemento articulador entre o reconhecer a cidade barroca e o desenhar a cidade barroca.

3. Percorrer a cidade barroca

3.1. Pelas ruas de Olinda e Recife – atividades de ensino

Passaremos a relatar a primeira experiência, dividida em duas atividades relacionadas a uma ação de integração interdisciplinar (na primeira versão, integrando HTAU 1 e Comunicação Visual, e na versão mais recente, incorporando Planejamento Urbano 1 – PPUR1)[1]. As referidas atividades objetivaram reforçar o eixo central da integração como proposta metodológica do curso. Reiteramos que a metodologia utilizada enfatiza e reforça a importância das atividades de observação e registro, como aspectos fundamentais para a formação do arquiteto e urbanista.

1 As experiências relacionadas à atividade integradora em questão (HTAU1 e Comunicação Visual) tiveram início no semestre 2015.2, e no semestre 2016.1 foi incorporada a disciplina de PPUR1.

Passamos a apresentar as atividades em si (questões norteadoras, objetivo, procedimentos metodológicos, produtos e resultados), a partir da experiência realizada nos semestres 2015.1 e 2016.1, a primeira, foi uma viagem de formação ocorrida entre os dias 15 e 17 de junho de 2015. A atividade foi pensada a partir das seguintes questões norteadoras: (i) Podemos identificar, na atualidade, a presença da cidade barroca no quadro urbano da cidade de Olinda? (ii) A sinalização turística auxilia na compreensão / identificação desta cidade barroca? Já para a segunda experiência, em viagem de formação ocorrida entre os dias 19 e 21 de maio de 2016, nas cidades de Olinda e Recife/PE, foi incorporada mais uma questão: Como se configura, na atualidade, essa cidade barroca?

Como procedimento metodológico**,** utilizamos nas duas experiências a estratégia da realização de percursos pela área delimitada como universo de estudo - sítio histórico de Olinda e Recife barroca. Em cada percurso, foi solicitada a realização de registros (fotográficos, desenhos, relatos, vídeo, etc.) a partir do que foi estabelecido como "questões norteadoras". No final da visita, foi apresentada ao grupo a atividade que deveria ser realizada, a saber:

> "A comissão organizadora do evento "Arquitetura e cidade barroca no Nordeste", a ser realizado na cidade de Olinda/PE, solicitou a elaboração de material informativo sobre os sítios históricos da cidade, enfatizando o caráter barroco deste, haja vista que grande parte dos participantes do evento – estudantes de cursos de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – não conhecem os referidos espaços.
>
> Neste sentido, solicitamos que a turma elabore este produto, que deve estar para além de informações de natureza turística: devem enfatizar o espaço urbano barroco destas cidades.
>
> O informativo deverá constar o conteúdo ministrado na disciplina, amparado nas bases teórico-conceituais de José Ressano Lamas e Rodrigo Baeta (autores cujas obras foram estudadas na primeira unidade). Bem como, o conteúdo ministrado e trabalhado na disciplina Comunicação Visual, referentes à sinalização urbana e programação visual. Para tanto, se faz necessário se basear no Guia Brasileiro de Sinalização Turística – IPHAN, e no texto extraído do livro Introdução ao Desenho Urbano, de Vicente Del Rio. Deverão ser cruzados também os dados referentes à pesquisa documental (iconografia, mapas, pesquisas sobre o tema, histórico das cidades) com os dados e registros que foram colhidos durante a visita de campo".

A turma foi dividida em seis equipes com três componentes cada uma. Os trabalhos foram desenvolvidos entre ateliê em sala de aula e atividades extraclasse. A título de exemplificação, descrevemos e analisamos apenas um produto que apresentou proposta em que o desenho apareceu como uma linguagem evidenciada na proposta: Trata-se do material informativo "Olinda, cidade barroca": folder e aplicativo.

O produto apresentado pela equipe constou de um folder informativo contendo, de um lado do papel textos contemplando aspectos gerais, históricos, de configuração urbana e arquitetônica da cidade de Olinda, e do outro lado, um mapa, com sugestão de trajeto aos participantes do evento, constando exatamente dos trajetos realizados pela turma durante a viagem de formação (os dois trajetos realizados com o grupo inteiro, e mais o trajeto "alternativo"). Ainda no informativo sobre os trajetos, foi possibilitado o acesso a uma página virtual através da leitura do QR CODE, que leva diretamente a uma das abas do blog http://historiaarquitetura.blogspot.com.br/. Este blog, além da aba referente aos "trajetos", possui as seguintes abas: Home, História, Barroco, Monumentos, Curiosidades e Registros. Pretendemos chamar atenção para esta última aba, que incorporou desenhos realizados pela turma durante a viagem. O conteúdo destas abas se encaixa do que foi apresentado e discutido pelos conteúdos programáticos dos dois componentes curriculares, nos aspectos concernentes às temáticas trabalhadas na atividade.

Na segunda experiência, ocorrida nas cidades de Recife e Olinda, seguiu-se os mesmos procedimentos metodológicos, incorporando-se os aspectos relacionados à disciplina de PPUR. Durante a visita, foi observado que o grupo utilizou de uma forma considerável o desenho como forma de registro, na construção de um quadro de memória das apreensões, bem como também como forma de expressão. Da mesma forma que na atividade realizada em 2015.1, no final da visita, foi apresentada ao grupo a atividade que deveria ser realizada, a saber:

> "Nos últimos tempos, tem-se observado o surgimento e crescimento dos chamados grupos de "desenhadores de rua", "desenhadores urbanos" ou "urbansketchers", nas mais diferentes escalas de amplitude geográfica (internacional, nacional, regional). No âmbito nacional, tivemos recentemente a realização do "1º Encontro Urbansketchers Brasil", que ocorreu dos dias 21 a 24 de abril de 2016, e que levou à cidade um número aproximado de 300 desenhadores.
>
> Como desdobramento desta atividade, um grupo de desenhadores urbanos das regiões Norte e Nordeste resolveu organizar um evento que objetiva reunir os desenhadores destas regiões em prol de compartilhar experiências e vivências nesta temática.
>
> Um aspecto interessante destes grupos de desenhadores é a diversidade de formação de seus participantes: de arquitetos a publicitários, engenheiros mecânicos, físicos, etc. No entanto, como a comissão constituída para organizar este evento é formada predominantemente por arquitetos professores, e como foi definido que o evento ocorrerá nas cidades de Olinda e Recife, foi definido que seria dada ênfase à CIDADE BARROCA como temática. Neste sentido, a referida comissão organizadora solicitou a elaboração dos seguintes produtos: material informativo sobre os sítios históricos das cidades, enfatizando o caráter barroco destes, haja vista que grande parte dos participantes do evento não conhece os referidos espaços; Definição dos espaços a serem desenhados, com informações acerca do caráter barrocos destes lugares".

A turma foi dividida em sete equipe, com o número de integrantes variando entre três e quatro componentes. Os trabalhos foram desenvolvidos entre ateliê em sala de aula e atividades extraclasse. A título de exemplificação, apresentamos um produto que utilizou que utilizou / evidenciou o desenho como linguagem de uma forma clara.

O grupo em questão desenvolveu um caderno informativo sobre o evento intitulado "Caminhos Barrocos". O título dá ênfase ao percurso, à ideia do caminhar vinculado ao espaço barroco. Outro aspecto importante de se salientar é que a proposta apresentada incorporou de forma interessante o "espírito" do que é ser um "desenhador urbano", ou "urbansketchers"[2]. A lógica da organização do encontro seguiu basicamente umas das formas como se organizam os eventos com esta temática. Salienta-se, em um primeiro momento, a utilização de carimbos nas folhas do informativo, que é uma característica identificadora dos referidos grupos.

A relação entre o tema "cidade barroca", o "caminhar" como método de apreensão, e o desenho como linguagem, representação e forma de expressão está presente em todo o desenvolvimento do produto. Chamamos atenção para alguns aspectos:

- A programação do evento (intitulada "dias de caminhada") abrange as três escalas de atuação do barroco ("Espaço urbano nas cidades irmãs"; "arquitetura barroca pernambucana"; pormenores"), o que nos aponta que o grupo trabalhou com a definição de "sistema" barroco (da escala macro para a micro, e vice-versa). No texto de apresentação de cada uma dessas escalas, identificamos a alusão ao conteúdo programático trabalhado durante os demais momentos da disciplina;

- No mapa de apresentação dos caminhos a serem percorridos, enfatiza-se o uso do desenho à mão livre, bem como na relação entre percurso e foco na apreensão dos elementos morfológicos da cidade. No mapa, os focos (ou "passos do caminho"), são evidenciados;

- Com relação aos "passos de caminhada", podemos observar que os conteúdos da disciplina foram trabalhados de modo mais detalhado, condizendo com o nível de aproximação com relação à escala do edifício;

- Além dos aspectos apresentados com relação ao conteúdo, chamamos atenção para a utilização dos registros que fizeram em forma de desenho durante a visita. São desenhos que procuram expressar, criar memória da atividade, não havendo, portanto, prioridade na dimensão "artística". Salienta-se também que o grupo não restringiu a linguagem somente aos desenhos realizados *in loco*: a estes foram incorporados

2 Para mais informações sobre "desenhadores urbanos" ou "urbansketchers", acessar www.urbansketchers.org

recursos de edição, de modo a evidenciar que estas linguagens (desenho à mão livre e recursos computacionais) não se excluem, se complementam.

3.2. Pelas ruas de João Pessoa e São João del Rei – atividades de extensão:

A segunda experiência refere-se à Idealização e realização de duas atividades de extensão (anos de 2014 e 2015), que consistiram em oficinas sobre a apreensão do espaço urbano barroco, nas cidades de João Pessoa/PB (nos dias 28 e 29 de novembro de 2014) e São João del Rei/MG (nos dias 29 e 30 de junho de 2015).

O procedimento metodológico utilizado nas suas atividades consistiu nas seguintes atividades: (i) apresentação sobre conceitos relativos à concepção do espaço barroco (arquitetura e cidade) e sobre a estrutura urbana do espaço colonial do sítio histórico das cidades em questão, evidenciando o caráter barroco do referido espaço; (ii) apresentação dos desenhos de observação como linguagem para a apreensão do espaço barroco; (iii) explanação sobre o croqui como "criação" (para além de um mero registro de observação); (iv) "oficina" propriamente dita: registros que evidenciem os elementos barrocos presentes nas cidades coloniais brasileiras, nas diversas escalas (do espaço urbano ao detalhe arquitetônico).

A proposta da atividade visou articular os campos de conhecimento da História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo e das técnicas de representação e linguagem, possibilitando uma Interface entre áreas que permitem abordagens mais abertas, de integração entre campos de conhecimentos, bem como possibilitar, no âmbito do ensino, a utilização de outras formas de transmissão de conteúdo – no caso específico, das disciplinas da área de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo –, que agreguem valor e criatividade às formas tradicionais, já trabalhadas em sala de aula. Passaremos a apresentar uma síntese de cada item, e as aproximações e distanciamentos que se evidenciaram no confronto entre as duas experiências.

Com relação à apresentação sobre a estrutura urbana do espaço colonial dos sítios históricos de João Pessoa e São João del Rei, evidenciando o caráter barroco dos referidos espaços, primeiro item da programação das oficinas – apresentados respectivamente, no caso de João Pessoa, pelos professores Maria Berthilde Moura Filha e Ivan Cavalcanti (DA/UFPB)(figura 9), e no caso de São João del Rei, pelo historiador Roberto Maldos (IPHAN/MG) –, podemos traçar um paralelo entre as duas situações, a partir das seguintes observações sobre os referidos sítios históricos:

- Ambos apresentam em suas estruturas urbanas a importância da arquitetura religiosa como elementos estruturadores do espaço urbano;

- Núcleos originais das cidades implantados em acrópole, ocupando platôs;

- A Rua Direita estruturando o núcleo inicial. Os principais edifícios religiosos como

elementos estruturadores do espaço;

- Predominância do traçado linear em João Pessoa e na Rua Direita em São João del Rei (Em São João del Rei identificam-se trajetos sinuosos, nas imediações da Rua Direita).

A morfologia destes trechos da cidade possibilita o desenvolvimento da atividade proposta (identificar foco, percurso, anunciação, e em algumas situações a ideia do "efeito surpresa"), Estes aspectos são desenvolvidos no item a seguir.

Com relação à apresentação dos desenhos de observação como linguagem para a apreensão do espaço barroco, nas duas oficinas foram discutidos conceitos relativos à concepção do espaço barroco (arquitetura e cidade) a apreensão do espaço barroco (e em particular os espaços barrocos de João Pessoa São João Del Rei), vinculando-os a uma explanação sobre o croqui como "criação" (para além de um mero registro de observação); Estratégia / métodos / técnicas de representação, para evidenciar os elementos barrocos (claro-escuro; eleição do foco; enquadramento; "dito-não dito"; esconder-fazer surgir).

Estes procedimentos possibilitaram que os grupos fossem à campo direcionados a realizarem registros que propiciassem a representação desses conceitos de forma gráfica durante a "oficina" propriamente dita. Os desenhos revelam, portanto, a materialização sob forma de desenhos da compreensão dos espaços barrocos das duas cidades, à luz do que foi apresentado anteriormente, em sala.

Chamamos atenção, particularmente, para alguns aspectos: o primeiro diz respeito à composição dos registros realizados. Predominantemente – nas duas oficinas – os participantes escolheram trabalhar em uma escala de aproximação, ao demarcar o edifício religioso como foco, esta ideia reforçada pelo tratamento do entorno como elemento de emolduramento com relação à igreja, esta enquadrada na composição. No entanto, essa forma de olhar não foi a única: alguns participantes – notadamente no caso de João Pessoa – trabalharam com a ideia de "ver ao longe", e em seus desenhos evidenciaram a presença marcante das torres na paisagem do referido sítio histórico.

Nas conversas de compartilhamento pós-registros, dois aspectos a salientar: o primeiro diz respeito às observações feitas por alguns participantes, ao verificarem que a atividade propiciou um olhar para a cidade de forma mais atenta e, por conseguinte, perceberem aspectos que a cidade revela de um modo que é praticamente impossível perceber fora da relação espaço-temporal marcada pelo "tempo lento"; o segundo é relativo à observação feita de que a forma como foi conduzida a oficina propiciou que ao longo da atividade, os participantes fossem deixando o "receio" de desenhar, de se expressar e de expor o desenho ao grupo. No final, a ideia do desenho como forma de expressão – em detrimento de uma concepção clássica do desenho como arte – sobressaiu.

Considerações Finais

No desenvolvimento dessas atividades, pudemos observar que a inserção de métodos e técnicas que incentivem uma maior participação dos alunos na elaboração dos produtos solicitados, como complementação aos métodos tradicionais de ensino, buscando também diálogos entre áreas (visando quebrar a lógica das "caixinhas", tão comum ainda nas instituições de ensino), se configuram como pontos positivos na busca por caminhos que apresentem melhores resultados na produção do conhecimento em geral, e na formação do arquiteto e urbanista, em particular.

Salientamos também a necessidade de reforçar o papel do desenho, como uma importante linguagem que possibilite formas de expressão e que é necessário vê-lo como parte integrante do processo de conhecimento, independente de qual seja a área e o momento do curso.

Por fim, evidenciamos a partir das atividades realizadas, a importância de se entender o "olhar atento" como possibilidade da construção de um quadro crítico e reflexivo sobre nossas cidades.

Referências

ARGAN, Giulio Carlo. **Imagem e Persuasão: ensaios sobre o barroco.** São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

BAETA, Rodrigo Espinha. **O Barroco, a Arquitetura e as Cidades nos Séculos XVII e XVIII.** Salvador: EDUFBA, 2012.

CULLEN, Golden. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento.** São Paulo: Pini, 1999.

EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN. Guia Brasileiro de Sinalização Turística. Brasília: 2001.

LAMAS, José Ressano. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** Edição Fundação Calouste Gulbenkian. 2010.

KUSCHNIR, Karina. **Desenhando Cidades.** In **Revista sociologia &antropologia**, v.02.04, 2012.

NORBERG-SCHULZ, Christian. Arquitectura Occidental. Barcelona: Gustavo Gilli, 1999.

URBAN SKETCHERS EM LISBOA: Desenhando a Cidade. Lisboa: Quimera Editores, 2012.

EXPRESSÃO DE FÉ: A RELIGIOSIDADE POR MEIO DO PATRIMONIO EDIFICADO DA IGREJA MATRIZ CRISTO REI.

LILIANY SCHRAMM DA SILVA GATTERMANN / MARIANA MATTEI SANTOS; RENATA FERRARI CURVAL

Faculdade Meridional IMED, Passo Fundo, RS, Brasil

liliany.silva@imed.edu.br / mariana.santos@imed.edu.br; renata.curval@imed.edu.br

RESUMEN: Este trabalho trata sobre o patrimônio edificado representado pela Igreja Matriz Cristo Rei, localizada no município de Marau - RS, Brasil. O mesmo é uma produção do Grupo de Pesquisa em Teoria e História da Habitação e da Cidade (THAC), vinculado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Meridional IMED na cidade de Passo Fundo – RS. Este tem como objetivo a pesquisa não somente referente à arquitetura sacra produzida na cidade de Marau – RS, mas da arquitetura produzida pelos imigrantes italianos no Estado, bem como suas referências, realizando investigações acerca das influências da imigração italiana nos usos e costumes, como também na arquitetura e no urbanismo. O município de Marau faz parte da região que recebeu incentivos do governo a fim de ocupação do território. Os primeiros imigrantes italianos chegaram àquele território em 1904, instalando-se de modo provisório. Contudo, desde o princípio, houve a necessidade de se criar um elemento de unificação da comunidade, o qual no caso deste estudo, foi constituído pela Igreja considerando-se a religiosidade inerente aos imigrantes vindos da Itália. A primeira edificação com fins religiosos na região onde hoje se configura a cidade de Marau data de 1909 e se constituía de um capitel, isto é, uma pequena capela, executada rusticamente em madeira lascada. A atual igreja foi inaugurada em 1941 e, desde então, sofreu diversas intervenções que vão desde o retoque nas pinturas, o restauro por problemas de infiltração, até mesmo a revitalização do entorno, a fim de facilitar o acesso e valorizar o referido patrimônio edificado. Deste modo, partindo-se da forma primitiva até a concepção atual, a Igreja Matriz de Marau tem despertado interesse de pesquisadores da área de arquitetura e patrimônio históricos devido à demonstração religiosa expressa pelos imigrantes e descendentes revelada por meio dos exemplares arquitetônicos remanescentes.

PALABRAS CLAVE: Arquitetura; Patrimônio; Rio Grande do Sul; Marau; Igreja Matriz Cristo Rei

A importância do imigrante no processo de formação da cidade

Marau é uma cidade sul-rio-grandense, localizada na porção sul do Planalto Médio denominada Região da Produção. Ela faz parte da região que recebeu incentivos do governo para ocupação territorial e a história de sua colonização por imigrantes de ascendência italiana começa bem no início do século XX, momento em que as colônias oficias já se encontravam plenamente ocupadas.

Os colonos descendentes dos imigrantes, em grande número, viram-se obrigados a migrar para outras terras. Assim, foram abertas novas colônias na porção norte e nordeste do Rio Grande do Sul e foi aí que os primeiros imigrantes italianos e seus descendentes chegaram à localidade, no ano de 1904, instalando-se de modo provisório.

Até o ano de 1954, Marau pertenceu ao município de Passo Fundo, para então ter sua emancipação. Em 1955 ocorreu a instalação oficial do município e é nesta data que é comemorado seu aniversário. A origem de seu nome ainda gera dúvidas, porém sabe-se que ele revela e preserva o passado indígena da localidade. No entanto, prevalece ali a forte dominação da cultura da imigração italiana, com seus usos e costumes, os quais influenciaram e ainda influenciam até mesmo outras comunidades que habitam o local.

Conforme a edição comemorativa do Jornal A Nossa Cidade (NC), pelo cinquentenário de Marau, no ano de 2005, as concessões de terras foram iniciadas no ano de 1916, para 400 proprietários. Esses novos *padrones*, donos de terras, sendo essas pequenas propriedades, logo transformaram as densas e selvagens matas em fecundas plantações. O lugar que antes era ocupado por um povoado caboclo disperso é agora uma forte comunidade de migrantes de origem italiana com espírito unificador (NC, 2015, p. 02).

O imigrante italiano e a fé

Silvino Santin, em suas crônicas, comenta sobre o espírito religioso do imigrante italiano, enfatizando sua importância como meio unificador da comunidade. Ele afirma que a fé para aqueles indivíduos não se tratava apenas de uma questão de devoção, mas sim uma forma de mantê-los submissos e resignados com suas condições, compelindo-os ao trabalho árduo e contínuo, mas que de forma positiva contribuiu para constituir o perfil dessa sociedade e seu processo de desenvolvimento. É importante salientar que quase a totalidade dos imigrantes admitiam-se de confissão católica (SANTIN, 2011). Sintetizando o sentimento de fé do migrante italiano nas palavras de Santin,

> A decisão de emigrar não era garantia definitiva para partir. Era apenas o primeiro passo, talvez, o mais difícil e traumático, pois representava uma mudança profunda na vida das pessoas e das famílias. O que mais doía naqueles rudes camponeses, especialmente para os mais velhos, era separar-se definitivamente de sua terra natal, de seu vilarejo,

> de tudo o que lhes era familiar. Neste sentido, Deliso Villa escreveu: "A grande massa populacional dos italianos nascia, vivia e morria num mesmo lugar, à sombra de um mesmo campanário, ligada a pequenos costumes, a tradições ancestrais, a duras privações, a raras festas animadas". Certamente não era fácil romper com esses laços afetivos tão profundos, basta lembrar as primeiras iniciativas comunitárias, assim que instalados na nova Pátria, de reproduzir o cenário do seu vilarejo, tendo como centro a igreja e o campanário. (SANTIN, 2011).

Com relação à igreja, para o imigrante italiano ela representava sua origem. Segundo Silvino, ela podia representar religião, mas também um local de reunião. Sendo assim, "tanto a igreja, como religião, quanto a igreja, como local de oração, complementavam-se. As práticas religiosas encontrariam sua plena realização no interior de um local consagrado, que podia ser capitel, oratório, capela, igreja catedral ou santuário" (SANTIN, 2011). Além disso, a instituição religiosa muitas vezes supria o papel do Estado e a maioria dos indivíduos, mais que cidadãos do Estado, sentiam-se cidadãos da Igreja.

Embora de modo rudimentar, desde o princípio havia a necessidade de um elemento unificador, que neste caso foi representado pela Igreja tendo em vista a religiosidade inerente aos colonos. Sendo assim, a primeira edificação religiosa na região que hoje se constitui o município de Marau tem registros que datam de 1909, é configurada por um capitel, isto é, uma capela de pequenas dimensões, quatro por quatro metros, executada em madeira lascada de modo despretensioso.

Dessa maneira, da forma primitiva, citada nos primeiros registros, até a concepção atual, a Igreja Matriz de Marau desperta interesse de pesquisadores da área da arquitetura e patrimônio histórico devido à expressão de fé demonstrada pelos imigrantes e seus descendentes revelada através do acervo arquitetônico remanescente.

A religiosidade dos colonizadores de Marau

A religiosidade sempre esteve presente na vida da população que deu origem ao município de Marau: na segunda visita do Bispo de Santa Maria, Dom Miguel de Lima Valverde, em 1920, mil e duzentas pessoas foram crismadas. E, já em 1926, foram realizadas as primeiras missões, quando quatro mil pessoas receberam a comunhão.

Foi o primeiro vigário, padre Calógero Tortoricci, que fundou a primeira escola de Marau, em 1925, a qual contava com 75 alunos na época. Com o rápido crescimento da ordem dos padres capuchinhos no Estado, em 1934, chegam à cidade de Marau os freis: Gentil de Caravaggio, José de Bento Gonçalves e Paulino de Caxias. Tinham a intenção de assumir o trabalho de assistência aos fiéis e de construir um convento, o qual foi concluído em 1936.

Em 1938, a Escola Cristo Rei, existente até hoje, iniciava suas atividades, a cargo das Irmãs Missionárias Franciscanas de Nossa Senhora Auxiliadora. Na época, contava com 180 alunas

externas e 15 alunas internas. Por meio da ação dos religiosos, foram instituídos vários eventos espirituais, tais como: festas dos padroeiros, procissões, tríduos, novenas, muitos dos quais perduram até hoje.

Mesmo a praça tem relação com a religiosidade local. Segundo FEDERIZZI; WOHLFART (2015): "Os acessos e desenhos internos da praça foram criados a partir do desenho de um cálice com uma hóstia, sendo que dela surgem raios". Assim, é possível confirmar que para essa sociedade, formada por cidadãos da Igreja, nem mesmo a praça tinha caráter cívico, mas sim religioso.

As fases da construção da igreja matriz

Pela sua descendência, os imigrantes italianos eram muito religiosos: em 1909 já havia uma pequena igrejinha, de aproximadamente 4 metros por 4 metros, construída com tábuas lascadas à mão.

Em 1911, a população decidiu construir uma capela maior, de tábuas serradas. Antes de sua conclusão, as missas e celebrações eram realizadas nas casas das famílias.

No ano de 1913, com a visita do Bispo de Santa Maria, foi criada a Paróquia do Santíssimo Redentor; mas apenas em 1919, houve a posse do primeiro vigário, vindo da Sicília.

Como a igreja havia tornado-se pequena diante do crescimento populacional, em 1927, foi criada uma comissão para tratar da construção de uma nova igreja, a qual deveria ser em alvenaria e mais ampla que a anterior.

A nova igreja matriz foi sendo erguida por meio do trabalho da população e de doações, sendo interrompida sua construção devido à necessidade mais premente de um hospital. Sua pedra fundamental foi lançada em seis de novembro de 1932, tendo Cristo Redentor como padroeiro.

Apenas em 1941 foram concluídas as obras e inaugurada a Igreja Matriz.

Em 1952, em decorrência do apodrecimento do velho campanário de madeira, decidiu-se pela construção de um novo campanário em alvenaria que deveria estar localizado à direita da Igreja Matriz. Abrigando os sinos do antigo campanário, bem como um grande relógio, o mesmo foi concluído e inaugurado em 1955.

Em termos de referências estilísticas, igreja e campanário apresentam seus contrastes: a Igreja Matriz apresentando aspectos coloniais, e o Campanário projetado em estilo românico.

Possuindo apenas uma nave, a Igreja Matriz Cristo Rei apresenta duas capelas laterais, localizadas próximas à entrada da mesma, também se utilizando de transepto e ábside poligonal. Pode-se observar o emprego do coro. O teto é composto por abóbadas nervuradas e, nas aberturas, há a presença de vitrais.

A Igreja Matriz já passou por duas reformas. Na primeira, ocorrida no início dos anos 70, algumas imagens pintadas nas paredes e nas abóbadas foram apagadas. A segunda reforma se deu no ano de 1999, devido a problemas estruturais e de infiltração; nesta, o restante das pinturas foi desconsiderado. De acordo com BERNARDI (2005): "Se ela ganhou com a iluminação, em boa parte indireta, perdeu os traços artísticos das belas gravuras das paredes e teto."

Atualmente, a população do município de Marau está mobilizando-se para arrecadar fundos e assim conseuir reformar novamente a Igreja Matriz Cristo Rei; desta vez, existe a preocupação entre os munícipes para que ela retorne à forma mais original possível.

Considerações Finais

Através dos estudos que vem sendo realizados pelo grupo de pesquisa, o qual analisou a formação do município de Marau, a influência da religiosidade no seu desenvolvimento, bem como as etapas da criação da Igreja Matriz Cristo Rei, observou-se a expressão de fé demonstrada pelos imigrantes e seus descendentes e o impacto em todo o processo de formação da sua comunidade. Esses aspectos são revelados através do acervo arquitetônico remanescente e tal acervo é vestígio incontestável da história dessa comunidade e constitui importante fonte de pesquisa para o meio científico.

As referências culturais deixadas por esses indivíduos em solo sul-rio-grandense, muitas vezes chamados de "colonos" de modo pejorativo, antes era considerada depreciativa. Decorrido um século da chegada da imigração em solo gaúcho, a rememoração das vivências passadas fez com que a comunidade de ascendência italiana viesse a sentir orgulho de seus pregressos e, aos poucos, ir descortinando as evidências da sua passagem.

Devido à importância de tal patrimônio e a carência de material teórico-científico específico sobre o tema, pretende-se dar continuidade à pesquisa acerca dos elementos arquitetônicos originados da imigração italiana, expandindo o campo de atuação para toda a região norte do Estado do Rio Grande do Sul.

Referências Bibliográficas

BERNARDI, Francisco. História de Marau: uma comunidade laboriosa. Porto Alegre: Pallotti, 1992.

_____. Marau: empresas cinquentenárias. Passo Fundo: Berthier, 2005.

FEDERIZZI, Roberta; WOHLFART, João Alberto. Salame: uma história de sucesso em Marau. Passo Fundo: Berthier, 2015.

JORNAL A NOSSA CIDADE. Edição especial: Um olhar na história de Marau. Marau, outubro de 2005.

SANTIN, Silvino. Caminhos da imigração italiana no Rio Grande do Sul [Crônicas]. Disponível em: https://silvinosantin.wordpress.com/category/colonizacao-italiana/ Acesso em: 27 set. 2015.

EDUCAR O OLHAR: UM *WEBSITE* A SERVIÇO DO (RE) CONHECIMENTO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO DA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PARAIBA - BRASIL).

MARIA BERTHILDE MOURA FILHA / IVAN CAVALCANTI FILHO

Universidade Federal da Paraíba

berthilde_ufpb@yahoo.com.br / icavalcantifilho@yahoo.com.br

RESUMEN: A temática deste artigo é a educação patrimonial, sendo o objeto tratado uma experiência desenvolvida no âmbito dos projetos de extensão universitária. Este projeto surgiu com o intuito de aproximar a sociedade das questões referentes à conservação do patrimônio edificado da cidade de João Pessoa (Paraíba – Brasil), considerando que as ações levadas a cabo pelos órgãos oficiais de proteção do patrimônio não encontram respaldo junto à população. Tal experiência teve início com a criação de um *website,* disponível no endereço eletrônico memoriajoaopessoa.com.br *e* idealizado enquanto um mecanismo de divulgação em massa que possibilita educar o olhar de toda sociedade para compreender a história e memória da cidade, contribuindo para que a população, melhor informada, se posicione frente ao estado de abandono em que se encontra o patrimônio arquitetônico e urbanístico. Diante de tal objetivo, o *site* foi construído visando atender diversos segmentos da sociedade, distintas faixas de escolaridade e idade. Assim, foram criados *links* com conteúdos mais lúdicos e direcionados para crianças e jovens, e outros com caráter mais denso e acadêmico, sendo todos construídos a partir de pesquisas desenvolvidas no curso de graduação em arquitetura e urbanismo da Universidade Federal da Paraíba. Uma segunda vertente deste projeto de extensão tem por meta trabalhar com um público presencial constituído, prioritariamente, por crianças e adolescentes das redes pública e privada de ensino, pois se entende serem estes jovens os futuros guardiãs do patrimônio de João Pessoa. Assim, o objetivo aqui proposto é apresentar as estratégias adotadas para concretização desta experiência, discorrer sobra os resultados alcançados e discutir a validade de explorar os recursos das mídias digitais como meio de minorar o déficit de ações de educação patrimonial.

PALABRAS CLAVE: Educação patrimonial. Mídias digitais. Extensão universitária. João Pessoa.

Introdução

Os Centros Históricos são entendidos por alguns segmentos da sociedade enquanto documentos que permitem o (re)conhecimento da história, da arquitetura e das cidades, sendo considerados um importante elemento para a conservação da memória e da identidade de um lugar. No entanto, nem sempre são assim compreendidos e mantidos por outras parcelas da população.

No Brasil, em geral, a sociedade demonstra uma rejeição em relação à conservação do patrimônio, perpetuando o discurso da "museificação" das cidades e a ideia de conflito entre a "conservação" e o "progresso", em particular no que tange ao patrimônio arquitetônico e urbanístico que detém um valor de mercado. Com base neste pensamento dominante foi definido um "preconceito" para com as políticas patrimoniais, constantemente revidadas pela sociedade que não entende ser possível inserir no processo de construção do presente as referências do passado que permitem reconhecer a memória e identidade própria de cada lugar. Em grande parte, esta atitude é o resultado de uma falta de informação sobre os valores inerentes ao patrimônio.

A fim de assegurar o efetivo apoio e participação da sociedade nas políticas de conservação do patrimônio se faz necessário conscientizá-la que "os ambientes construídos pelos homens" são portadores das memórias, das "práticas sociais e dos sistemas de representação dos indivíduos" que ali conviveram no passado, sendo tais vestígios o registro de nossa própria história[1]. Somente estando consciente deste papel que o patrimônio cumpre e o reconhecendo como parte da sua própria história e memória é que a sociedade pode se envolver na preservação deste. Caso contrário é improdutivo exigir da população que seja participativa nas ações de preservação de um patrimônio sobre o qual não tem informação, não se apropria e não se sente responsável pela manutenção.

Diante desta problemática, foi definido o foco de um projeto de extensão universitária que visa promover uma ação de educação patrimonial. Tal experiência se iniciou, em 2006, com a criação de um *website* idealizado enquanto um mecanismo enquanto um mecanismo de divulgação em massa que possibilita educar o olhar de toda sociedade para compreender a história e memória da cidade de João Pessoa, contribuindo para que a população, melhor informada, se posicione frente ao estado de abandono em que se encontra o patrimônio arquitetônico e urbanístico desta cidade. Uma segunda vertente deste projeto de extensão tem por meta trabalhar com um público presencial constituído, prioritariamente, por crianças e adolescentes das redes pública e privada de ensino, pois se entende serem estes jovens os futuros guardiãs do patrimônio de João Pessoa. Assim, o objetivo aqui proposto é apresentar as estratégias adotadas para concretização desta experiência, discorrer sobre os resultados alcançados e discutir a validade de explorar os recursos das mídias digitais como meio de minorar o déficit de ações voltadas para a educação patrimonial.

---

1 ALMEIDA, Eneida de, e BÓGEA, Marta. Esquecer para preservar. Disponível em wwttp://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq091_02. Acesso em: 05 de março de 2016.

O necessário investimento na educação patrimonial

Apesar de ser reconhecida como fundamental, no Brasil, a educação patrimonial não foi devidamente valorizada pelos órgãos de fomento à cultura e de proteção do patrimônio. Já em 1970, o Compromisso de Brasília[2] recomendava incluir nos currículos escolares, de nível primário, médio e superior, matérias que tratassem sobre o "conhecimento e a preservação do acervo histórico e artístico, das jazidas arqueológicas e pré-históricas, das riquezas naturais, e da cultura popular".

Esta preocupação do Compromisso de Brasília com a educação patrimonial estava em sintonia com as recomendações de mesmo teor contidas nos documentos internacionais daquela época, a exemplo da Recomendação de Nairóbi[3] que, em 1976, afirmava: "A tomada de consciência em relação à necessidade da salvaguarda deveria ser estimulada pela educação escolar, pós-escolar e universitária e pelo recurso aos meios de informação".

Transcorridas mais de três décadas desde as referidas recomendações, verifica-se que as ações de educação patrimonial, no Brasil, não avançaram na proporção que se faz necessário. Confirma Fratini[4] que este ainda é um tema sem grande peso na atual agenda do ensino básico e médio brasileiro, pois só começou a ser discutido entre nós na década de 1980 e, apesar de ter conseguido alguns avanços, requer mais estudos, projetos e experiências. Como ressaltam Oliveira e Moura Filha[5]:

> O Brasil ainda caminha rumo a ações que verdadeiramente consolidem a preservação do seu patrimônio cultural. Somente quando a sociedade tomar ciência da real importância que os bens das nossas cidades possuem para o resgate da nossa identidade é que ela apoiará e contribuirá para com as medidas de preservação impostas pelos órgãos responsáveis, salvaguardando sua memória coletiva.

Visando contribuir para minorar esta lacuna, especificamente para a cidade de João Pessoa, surgiu a proposta do projeto de extensão aqui em foco, o qual foi motivado, também, pela incômoda situação de ver quão pouco eram disponibilizadas para a população as informações produzidas através de trabalhos acadêmicos da graduação em arquitetura e urbanismo da Universidade Federal da Paraíba. Havendo este manancial de informações confiáveis sobre o

---

2 IPHAN. Cartas Patrimoniais. Disponível em http://portal.iphan.gov.br. Acesso em: 05 de março de 2016.

3 IPHAN. Cartas Patrimoniais. Disponível em http://portal.iphan.gov.br. Acesso em: 05 de março de 2016.

4 FRATINI, Renata. *Educação patrimonial em arquivos*. Histórica Revista Eletrônica. São Paulo, edição nº 34, jan. Disponível em http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao34/materia05/ Acesso em: 21 de Setembro de 2016.

5 OLIVEIRA, Fernanda Rocha; MOURA FILHA, Maria Berthilde. Novas práticas de educação patrimonial: do virtual ao real. In. TOLENTINO, Átila Bezerra (Org.) *Educação patrimonial: reflexões e práticas*. João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012. p. 86-91.

acervo arquitetônico e urbanístico de João Pessoa, porque não tirar partido do mesmo em favor da conservação de tal acervo, tornando acessíveis à população estas fontes de pesquisa? Mas como democratizar estas informações sem restringir novamente o acesso apenas àqueles que, por acaso tivessem tais trabalhos à mão por meio físico? Aqui, a atração da internet conduziu à opção por um *website*, possibilitando atingir um grande público, de forma rápida e com baixo investimento financeiro. Da junção destes dois fatores surgiu a proposta de desenvolver o *site* disponível no endereço eletrônico memoriajoaopessoa.com.br concebido para ser uma ferramenta a favor da preservação do patrimônio dessa cidade, trabalhando para educar o olhar da população para esta tarefa.

Porque um *website*?

Ao longo dos dez anos de existência do projeto de extensão aqui em foco, aspectos positivos e negativos têm se mostrado diante da opção de trabalhar no universo virtual. Por sorte, os aspectos positivos têm prevalecido possibilitando alcançar os resultados que serão apresentados a seguir, enquanto os obstáculos têm sido superados.

Entre os obstáculos, o principal é a limitação técnica dos graduandos em arquitetura e urbanismo para lidar com o *designer* e programação de um *website,* pois este não é o foco da formação desses discentes. A princípio, este problema era amenizado pela simplicidade da proposta, tendo o *site* um reduzido conteúdo. No entanto, na medida em que o *site* foi sendo ampliado, se fez necessário estabelecer parcerias com alunos dos cursos de tecnologia da informática e mídias digitais e, com esta interdisciplinaridade, foi possível sanar problemas técnicos que causavam limitação à ferramenta e inviabilizavam ser plenamente explorada.

Em contrapartida, os aspectos positivos do *website* se confirmam. Entre estes, enumera-se:

1. a indiscutível democratização da informação que se torna disponível para toda a sociedade com acesso à internet;

2. a possibilidade de ofertar conteúdos diversificados, dinâmicos e atrativos em um único sítio, dirigidos a grupos diversos quanto à idade, nível de escolaridades, grau de aprofundamento das informações, etc.;

3. a facilidade na alteração dos conteúdos da página, os quais podem ser acrescidos, removidos, renovados, de forma pontual, sem implicar na necessária alteração de todo o produto, o que seria inevitável utilizando uma edição em meio físico. Essas alterações têm sido constantes, havendo a criação ora de novos *links*, ora de novos conteúdos para *links* já existentes;

4. a ausência de restrição quanto ao volume das informações produzidas e disponibilizadas, fator que seria difícil de lidar utilizando outro recurso que não o universo digital.

Por estes motivos, há a pretensão que esta página *web* se torne cada vez mais atraente e interativa, cumprindo sua função de ferramenta de educação patrimonial. Para tanto, deve-se continuar ampliando os *links* já existentes ou ainda criar novos, a fim de que a página continue, gradativamente, convertendo-se em uma fonte de pesquisa e conhecimento sobre o patrimônio histórico de João Pessoa, colocando em prática a ideia de educar o olhar da comunidade em relação à conservação patrimonial.

Estratégias do *website*: como atrair públicos diversos?

Sendo o objetivo do *website* memoriajoaopessoa.com.br convidar toda a sociedade a se envolver com as questões patrimoniais, houve o cuidado de, progressivamente, estruturá-lo com *links* que têm propostas diversas, visando abranger os diversos segmentos dos internautas, considerando as distintas faixas de escolaridade e idade. De forma geral, pode-se reunir estes *links* em dois grupos: um de caráter mais denso e acadêmico e um mais lúdico. A estes se somam outros que disponibilizam informações sobre o próprio *website*, apresentando os integrantes do projeto (Quem somos), disponibilizando os artigos publicados sobre o mesmo (Publicações), direcionando o visitante para o *Facebook* ou para outros *links* interessantes.

Independente do perfil acadêmico ou lúdico dos *links* é importante ressaltar dois aspectos: primeiro, que todos os conteúdos disponíveis no *site* são fruto de pesquisas e, portanto, são fiáveis; segundo, a preocupação em transmitir as informações em linguagem objetiva e acessível.

Assim, o grupo dos *links* mais acadêmicos é direcionado para o público adulto e, mais especificamente, para estudantes universitários, procurando atrair com conteúdos consistentes sobre o acervo de edifícios protegidos pelos órgãos de preservação, a formação e evolução urbana da cidade de João Pessoa, o conceito de Centro Histórico e outros termos referentes ao patrimônio, visando à compreensão adequada sobre os seus aspectos formais e sua importância histórica.

Por sua vez, os conteúdos mais lúdicos são direcionados para as crianças e jovens, o que não exclui os adultos pelo teor atrativo dos vídeos apresentados nos *links* "vivências" e "memória social". O caráter lúdico é obtido explorando jogos, uma galeria de fotografias antigas da cidade, passeios virtuais por edifícios e espaços públicos da cidade, registros da memória coletiva sobre lugares e cotidianos da cidade em tempos passados. A proposta é fixar imagens recentes e antigas de edificações e logradouros significativos da urbe, todos objetivando o envolvimento do usuário com as questões patrimoniais.

Estratégias de interação com o público virtual: as mídias sociais

Todo *website* requer uma estratégia de divulgação e interação com o público virtual, com o intuito de ter a página continuamente atualizada e o seu conteúdo disseminado. No caso do

memoriajoaopessoa.com.br, que tem por objetivo a publicação de informações acerca da cidade e do que for relacionado a patrimônio, essa estratégia deve buscar meios que tenham maior eficácia, na prática, nos dias atuais.

O projeto, então, conta com as redes sociais para ajudar tanto na promoção do portal eletrônico, como nas próprias informações a que se propõe disponibilizar, e, para isso, foram criadas as páginas no *Facebook* e no *Instagram*, onde a atualização é feita, constantemente, através de *posts* padronizados com *layout* e símbolo do projeto – uma maneira de deixar sua marca cada vez mais presente na memória dos usuários.

O conteúdo postado aborda, como mencionado, o tema patrimônio, seja ele material ou imaterial, da cidade de João Pessoa ou do mundo; e, quanto à divulgação do próprio *website*, é propagado o seu conteúdo, as campanhas e concursos – os quais, geralmente, são feitos em datas importantes para a cidade, de modo a estimular a participação das pessoas, gerando um envolvimento que contribui para o objetivo central do projeto, que é envolver a população com o patrimônio da capital paraibana.

É por meio dessas postagens e compartilhamentos que o projeto interage com seu público, recebendo sugestões, perguntas e, através das curtidas, medindo o grau de satisfação dos visitantes das páginas. Hoje, o projeto ultrapassa a marca das duas mil curtidas no *Facebook* e 700 seguidores no *Instagram*.

Estratégias de interação com o público presencial: as oficinas de educação patrimonial

A partir do ano de 2013 o projeto Memória João Pessoa alcança um novo patamar: põe em prática o que já era ideia e leva até escolas de ensino fundamental à médio, públicas e privadas, da cidade de João Pessoa, oficinas de educação patrimonial, de modo a ampliar a divulgação dos conteúdos disponíveis.

A realização das oficinas se deu na medida em que o *website* foi consolidado entre os seus usuários, passando por várias atualizações até firmar-se no formato atual, as quais o tornaram uma ferramenta bem estruturada e de fonte confiável, além de mais atrativa graficamente/visualmente ao público. Uma vez atraente a um público diverso, e não apenas composto por estudantes e profissionais relacionados à área, fez-se possível a sua divulgação com maior segurança.

Fora do papel, as oficinas se tornaram uma importante estratégia para atingir ao objetivo do projeto, na medida em que levam discussões acerca de patrimônio e da importância da sua preservação, trazendo essa realidade para o cotidiano dos alunos participantes, moradores de João Pessoa, que muitas vezes não tem contato com esse tipo de informação.

A sua aplicação foi feita tanto em escolas que já possuem a educação patrimonial como atividade extracurricular, como também em escolas que não possuem qualquer vínculo com a mesma.

Essa nota reforça a preocupação do projeto em disseminar, para o máximo de pessoas possíveis, a importância em manter vivo o patrimônio da nossa cidade.

Algumas escolas firmam o compromisso com o Memória anualmente, de modo que suas turmas vão acompanhando o desenvolver do projeto, e, como resultado gratificante, a equipe percebe uma nítida diferença entre os alunos que já participaram das oficinas e aqueles que ainda não participaram, os primeiros passam a conhecer conceitos básicos e, nas oficinas seguintes, já possuem uma mente mais preparada para se aprofundar no conhecimento. Ou seja, já não se encontram mais alheios ao patrimônio.

A iniciativa de levar a equipe do projeto a ter contato direto com crianças, adolescentes e até mesmo adultos, em certos casos, eleva a notoriedade e seriedade com que o trabalho é desenvolvido, na medida em que se acredita que esse conhecimento deve partir da base, para que então as crianças de hoje saibam valorizar o patrimônio que é seu, e de todos, e o mesmo possa, assim, manter-se vivo.

Essa experiência agrega valores tanto aos integrantes do projeto quanto aos participantes das escolas. Os primeiros, na medida em que têm a oportunidade de vivenciar uma prática didática, de forma a transmitir a outrem o que acabaram de aprender na vida universitária. Quanto aos alunos participantes das escolas, a experiência lhes acarreta um conhecimento essencial para que desenvolvam seu lado crítico e consciente de cidadãos que se preocupam com o que acontece ao seu redor, ou seja, esses alunos deixam de ser inerentes ao patrimônio e passam a pensar e intervir, futuramente, com a preocupação em preservá-lo.

Resultados alcançados, à guisa de considerações finais

Os resultados alcançados no que refere à produção do *website* não serão apontados, uma vez que podem ser conferidos no endereço eletrônico memoriajoaopessoa.com.br. São priorizadas, aqui, apenas informações que permitem visualizar o alcance obtido pelo projeto enquanto ferramenta de educação patrimonial, ou seja, dados sobre o público que a partir da consulta do *website* tem percebido o patrimônio sob um outro olhar.

Os internautas, que constituem a maior parcela de nosso público alvo tem um perfil difícil de definir por seu caráter virtual. Sabemos ser, em parte, constituído por universitários das áreas relacionadas com a conservação do patrimônio: arquitetura, história, turismo, etc. Quanto ao público externo à universidade, este apenas pode ser identificado através dos sistemas de gerenciamento dos meios digitais utilizados para apresentar e divulgar o *site*, os quais registram o número de visitas e a origem dos acessos.

Acompanhando estas informações nos últimos anos, se percebe ser crescente este público, indicando que se alcança a meta de atrair a população que busca conhecimento sobre o patrimônio arquitetônico e urbanístico de João Pessoa. Em 2012, o sistema de gerenciamento do *site* informou que entre os meses de maio e dezembro, foram 13.164 acessos efetuados a partir

de mais de mil computadores diferentes. Estes são números que apenas nos aproxima do nosso público, mas não são precisos, uma vez que se somam a outros usuários que, por exemplo, consultam os vídeos dos *links* "vivências" e "memória social" armazenados através do Youtube, meio que quantificou aproximadamente 1.179 visitas no mesmo ano de 2012.

Através do mesmo sistema de gerenciamento, sabemos que no período entre setembro de 2015 e setembro de 2016, o site recebeu a visita de 3.659 usuários, através de 14.842 visualizações de página. Portanto, é crescente o público virtual, surpreendendo ver que este não se restringe apenas à cidade de João Pessoa, como demonstrado a seguir.

Em relação ao nosso principal meio de divulgação do projeto, as mídias digitais, registra-se um salto considerável nos seguidores. No *Facebook*, passou de 515 em 2013, para 1700 em 2014, e chega a 2.044 pessoas de acordo com a estatística mais atual, mostrando que tal meio de divulgação se mostra válido e eficaz. Este último aumento não foi tão expressivo como o anterior, por conta de novos recursos disponibilizados como o *Instagram*, que já chega hoje a 700 seguidores. É importante ressaltar que a faixa etária predominante entre estes é de 18 a 34 anos, o que é significativo diante do nosso objetivo de fazer deste *website* uma ferramenta de educação patrimonial, contribuindo para ampliar a atenção para com a conservação do nosso patrimônio.

Sobre o público atendido de modo presencial através das oficinas realizadas em escolas os resultados têm sido também satisfatórios. Esta atividade, relativamente recente, atingiu apenas cerca de 190 alunos da rede pública e privada de ensino, em 2014.

Em 2015, essas oficinas foram realizadas em seis escolas, tanto particulares quanto da rede estadual e municipal de ensino, envolvendo alunos do ensino fundamental e médio, elevando para 950 o número de crianças e adolescentes que participaram, meta que já vem sendo alcançada também este ano.

Certamente, tão gratificante quanto poder levar a este público os resultados do Memória, é perceber o envolvimento e crescimento dos alunos da graduação que participam do projeto de extensão. Muitas vezes, estes se sentem atraídos pela oportunidade de participação sem que tenham, necessariamente, uma vinculação com a temática. No entanto, a grande maioria acaba por aderir à causa patrimonial e se tornam agentes da conscientização da conservação entre os demais colegas de graduação. Essa atitude ultrapassa os limites da universidade e vem se refletindo, também, na vida profissional dos hoje arquitetos que passaram pelo projeto. Sobre este envolvimento, fica aqui registrada a colaboração da atual equipe de extensionistas que contribuiu para a execução deste artigo, aos quais agradecemos: Georgia Maria Ribeiro de Souza, Dandara Souza, Nathália Ewelinh Linhares da Costa, Raissa Karenina Elias da Silva, Ingrid Jéssica Corcino Pinheiro, Leandro Ismael de Azevedo Lacerda e Lucas Ismael de Azevedo Lacerda.

Diante de tudo que foi aqui relatado, acredita-se que esta página vem ampliar os atuais esforços das instituições de conservação do patrimônio, quanto aos trabalhos de educação patrimonial e com os quais se deseja contribuir. Ao mesmo tempo, continua-se vendo como imprescindível o investimento na divulgação do *site*, principalmente junto ao meio acadêmico e nas escolas de ensino fundamental e médio, capacitando os professores para o uso da página junto aos alunos, bem como na realização de oficinas de educação patrimonial direcionadas para crianças e adolescentes. Cresce a consciência do potencial que esta ferramenta virtual possui enquanto instrumento de educação patrimonial, de conscientização cidadã, reforçando os laços entre a nossa história e seus principais atores, despertando um novo olhar sobre o patrimônio. E, por fim, recomendam-se ações deste tipo por parte de universidades e demais agentes formadores da sociedade, pois é este o real objetivo do presente artigo: incentivar a educação patrimonial, a formação desse "olhar" diferenciado.

É DIA DE FESTA NA BAHIA: RITOS, MITOS E CONSTRUÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS.

MARIELY CABRAL DE SANTANA

Universidade Federal da Bahia (PPG-AU)

mariely.santana@gmail.com

RESUMEN: No final do século XX, as discussões acerca da preservação do patrimônio urbano no Brasil, antes ancorada exclusivamente na proteção do patrimônio material – histórico e monumental- foram ampliadas a partir da inclusão do conceito de patrimônio imaterial que alargou os conceitos de autenticidade, valorização da memória e identidade cultural e legitimou as manifestações culturais como representações únicas de diferentes grupos culturais que, particularizam e identificam o lugar. Assim, tendo como principio as festas religiosas – entendidas como fenômeno cultural gerador de imagens e signos da vida coletiva – este trabalho busca compreender as relações, os conflitos, as inclusões e a exclusões existentes entre os diferentes grupos culturais que compõem a sociedade baiana e o seu rebatimento na formação e transformações dos espaços urbanos na cidade de Salvador – Bahia, assim como, identificar mecanismos que possibilitem a difusão das memórias coletivas, o resgate da cultura para os citadinos e, consequentemente, a sua valorização. Esta investigação teve como eixo a festa em homenagem ao Senhor Bom Jesus do Bonfim, que agrega um grande número de adeptos da religião católica e afro-descente brasileira, o que possibilitou entender as diversidades, as tensões e os conflitos que caracterizam a dinâmica cultural da cidade. As fontes de pesquisa revelaram o papel construtor e também disciplinador da Igreja e o Estado, que conferindo significados à área, possibilitaram a legitimidade e a divulgação da devoção, além de, contribuírem diretamente na construção e transformações do lugar, evidenciando a relação do patrimônio construído com as manifestações culturais expressas pela sociedade. O trabalho busca ainda apresentar uma discussão mais ampla sobre a historiografia da cidade e os novos conceitos sobre patrimônio cultural, procurando inserir as festas religiosas, de ampla participação popular e apropriação do espaço publico, como mais um elemento de estudo da historia e da evolução urbana das cidades brasileiras.

PALABRAS CLAVE: Patrimonio Material, Patrimonio Imaterial, Festas Religiosas.

A abordagem desta pesquisa, além de conduzir a uma ampliação do estudo da história da cidade, busca apresentar uma nova discussão sobre a preservação do patrimônio centrado não apenas nos estudos e analises dos valores históricos e artísticos, mas, também, na interpretação da cultura entendendo a produção arquitetônica, não apenas na sua dimensão material, mas também na sua dimensão simbólica.

As festas de caráter popular, religiosas, cívicas ou profanas identificam lugares nas cidades brasileiras e são bens integrantes do patrimônio cultural do país. A cada festa é possível observar as transformações físicas que ocorrem na cidade e verificar a diversidade da cultura popular resultado da miscigenação entre diferentes grupos humanos que desenharam a sociedade soteropolitana.

A mais importante celebração de cunho religoso, na cidade, sem dúvida, são as homenagens ao Senhor do Bonfim. A devoção a este Senhor é a maior demonstração de fé que encontramos no povo baiano. Todos os anos, no mês de janeiro, milhares de pessoas deslocam-se para a colina Sagrada, localizada a 8 km do centro da cidade, para agradecer, reverenciar, festejar e suplicar ao Bom Jesus do Bonfim[1]. Chama à atenção a diversidade de manifestações que ocorrem naquele lugar, durante as festas – brancos, negros, pobres, ricos, pessoas da cidade e turistas, todos unidos na mesma fé. Assim, tendo como eixo central a festa do Bonfim, considerada desde o século XIX como a comemoração de maior concorrência de fiéis na cidade, esta pesquisa propõe-se estudar a história da cidade, buscando entender a relação existente entre devoção, festa e apropriação do espaço físico da cidade na construção de um lugar Península de Itapagipe, na cidade de Salvador.

A festa não é boa apenas para participar como divertimento, mas também se mostra uma excelente fonte de reflexão dos vínculos coletivos que constroem a sociedade. Em síntese, a pesquisa pretende entender a dimensão concreta, apreendida através da cultura, na construção do espaço e consequentemente, a sua apropriação como representação do patrimônio cultural.

1 A Dimensão Simbolica Do Patrimônio

Compreender a evolução do conceito de patrimônio cultural no cenário brasileiro é essencial para o entendimento das permanências e modificações do conceito de patrimônio cultural. Patrimonio, pela etimologia da palavra é um legado do passado. É verdade que muitos desses bens nos chegaram através de heranças, porém eles não são simplesmente legados de uma geração a outra, eles são "construídos", "recriados", "apropriados". Do mesmo modo, a permanência desse patrimônio no tempo resulta de ações e interpretações dos diferentes grupos humanos, que partem sempre do presente em direção ao passado. Assim, "[...] o interesse pela

1 A grafia foi atualizada em decorrência da nova ortografia brasileira. Nos documentos consultados, a palavra está grafada Bom-Fim.

defesa e a proteção do passado conjuga-se com a construção do ambiente (lugar, território) onde se desenvolvem modos de vida diferenciados, muitas vezes contraditórios entre si devido à diversidade cultural." (ARANTES, A., 1984, p.9)[2].

A preservação do patrimônio brasileiro, nos primeiros anos, foi definida a partir da excepcionalidade histórica e artística que delimita um grupo de bens a serem protegidos, privilegiando apenas um segmento desse patrimônio – a dimensão material. Este processo terminou por privilegiar uma prática de preservação – o tombamento – que associou a preservação à idéia de imutabilidade, contrapondo-se à noção de mudança ou transformação e centrando mais a atenção no objeto e menos nos sentidos que lhe são atribuídos ao longo do tempo, desconsiderando "[...] de modo complementar os processos inversos de permanência e recriação das diferenças em outros planos." (GONÇALVES, 1996, p.22[3]).

Verifica-se, porém, ao longo dos anos, que esta política de preservação, amparando apenas os edifícios, sítios e obras de arte, não correspondia à realidade do processo de "formação da nação" e, neste sentido, estava distante de cumprir os objetivos de preservar os conteúdos simbólicos, pois mostrava parcialmente o retrato da nação, reduzindo o patrimônio cultural de uma sociedade complexa às expressões de apenas uma das várias influências que a formaram. Vista apenas sob esta ótica, a preservação está sujeita a perder o que justifica essa proteção: "[...] os valores atribuídos aos bens culturais." (FONSECA, 2001, p. 188)[4].

As novas exigências teóricas, colocadas principalmente pela sociologia e antropologia, no final do século XX, passaram a questionar o estudo da história baseada apenas na primazia das análises dos conjuntos econômicos e demográficos ou das estruturas sociais. Essa mudança abriu

> [...] espaço para novos objetos de pesquisa – as crenças e os comportamentos religiosos, as atitudes perante a vida e a morte, as relações de parentesco e as relações familiares, os rituais. Estas formas de sociabilização passaram a representar a constituição de novos territórios do historiador, anexados, porém, aos territórios existentes. (CHARTIER, [1990], p.15)[5]:

---

2 ARANTES, Antonio A. **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense, 1984.

3 GONÇALVES, José Reinaldo Santos. **A retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ; Brasília: IPHAN, 1996.

4 FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da "pedra e cal": por uma concepção ampla de patrimônio. **Revista Tempo Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 147, out./dez. 2001. p. 185-204.

5 CHARTIER, Roger. **A história cultural**: entre práticas e representações. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: DIFEL, [1990].

Segundo esse autor, esta nova forma de pensar deu origem ao recente conceito de história cultural, "[...] que tem por principal objetivo identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é constituída, pensada, dada a ler." (CHARTIER, [1990], p. 17)[6].

O entendimento desse conceito, associado aos estudos do antropólogo Antonio Arantes (2000)[7], nos levaram a questionar o reconhecimento do patrimonio de uma sociedade, ancorado apenas na sua dimesão material. Arantes (2008), em seus estudos demonstra que toda linguagem desenvolve-se através de signos e de significados. Neste sentido, todo significado deve possuir uma contrapartida material, palpável, que possibilite o seu entendimento, da qual é sempre indissociável. Assim sendo, haverá sempre objetos físicos, por meio dos quais será possível registrar e reconstruir os sistemas abstratos da linguagem. Somente a partir de uma dimensão material é possível descrever a língua e a prática de uma determinada comunidade, ou seja, é possível conhecer os símbolos que identificam, caracterizam e personalizam cada grupo.

Fazendo uma analogia, podemos afirmar que a cultura também possui um suporte material que permite identificá-la. A cultura, segundo Ortiz (1994)[8], tem sempre em vista que as práticas humanas inscrevem seus significados de várias formas em objetos palpáveis. Deste modo, uma estrutura arquitetônica informa sobre o modo de vida de seus habitantes, assim como as atividades cotidianas inscrevem sentidos no edifício e no espaço aberto, construindo lugares e territórios reconhecíveis.

Com base nesses conceitos de patrimônio como herança e de cultura como criação, produção de um grupo social em um determinado espaço e tempo, chegamos à noção de Patrimônio Cultural como um conjunto de bens constituídos[9], reconhecidos por uma sociedade como representativos da sua história e da sua produção. É necessária a existência de um patrimônio conhecido, de uma memória preservada, para que seja possível definir uma identidade cultural coletiva, que deve dizer respeito à totalidade da experiência social e não apenas a alguns segmentos privilegiados. A cultura, portanto, não reside apenas no objeto, no suporte físico, como também não está restrita apenas à condição intelectual. A cultura só pode ser entendida através da relação do homem consigo mesmo, com a sociedade em que está inserida e, principalmente, na relação desta sociedade com a sua produção material e imaterial, ao longo do tempo e em um espaço determinado.

---

6 CHARTIER, *op.cit*

7 ARANTES, Antonio A. **Inventário nacional de referência cultural**: manual de aplicação. Brasília: IPHAN/MinC, 2000

8 ORTIZ, Renato. **Cultura brasileira & identidade nacional**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

9 Entendemos bens culturais como todas as manifestações de expressão produzidas pelo homem, às quais são atribuídos significados, funções e valores que identificam e personalizam uma comunidade. O valor simbólico do bem cultural só tem sentido em um contexto determinado.

A percepção de bem cultural não se limita mais aos estudos dos monumentos em si, mas, a partir do ultimo quartel do século XX, volta-se preferencialmente para os conjuntos culturais "[...] que traduzem no espaço as organizações sociais, os modos de vida, as crenças, os saberes e as representações das diferentes culturas passadas e presentes no mundo." (LEVI-STRAUSS, 2001, p. 24)[10]. Ainda segundo esse autor:

> [...] cada testemunho material não é mais considerado isoladamente, mas em seu contexto e na compreensão das múltiplas relações que mantém de modo recíproco com o seu ambiente físico-cultural e de crenças. A estrutura material organiza uma "paisagem" vivida pela comunidade e participa de sua identidade. (LEVI-STRAUSS, 2001, p.25)[11].

É neste contexto que se delineia o conceito de patrimônio imaterial, instituído no Brasil, nos anos de 2000, por meio do Decreto-Lei nº 3.551. A diferenciação entre Patrimônio Imaterial e Material reside no fato de que, após a sua criação, o Patrimônio Imaterial passa a depender do seu processo de produção, necessitando de constante atualização por meio da mobilização de suportes físicos – o corpo, instrumentos, indumentárias, alimentos, lugares – o que depende da ação de sujeitos capazes de atuar segundo determinados códigos (SANT'ANNA, 2001)12.

Assim, para que possamos entender a riqueza e a dimensão do patrimônio imaterial é necessário, segundo Antônio Arantes, (2000, p. 02)[13]: "[...] conhecermos os processos de produção, reprodução e mudança cultural, bem como conhecer sobre os mecanismos que articulam esses processos à formação do patrimônio cultural e da memória social."

Sabemos, no entanto, que essas informações só podem ser apreendidas a partir de manifestações materiais ou "suportes" – sítios, monumentos, conjuntos urbanos, artefatos, relatos, ritos etc. Estes, porém, só se constituem como referências culturais, quando são considerados e valorizados enquanto marcas distintas, por sujeitos definidos. Assim patrimônio material e imaterial não devem mais aparecer como áreas separadas, mas como um conjunto único e coerente de manifestações multiplas da cultura.

---

10 LEVI-STRAUSS, Laurent. Patrimônio imaterial e desenvolvimento cultural: o novo decreto para proteção de bens imateriais. **Revista Tempo Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 147, p. 24-53, out./dez. 2001.

11 LEVI-STRAUSS, Laurent. Patrimônio imaterial e desenvolvimento cultural: o novo decreto para proteção de bens imateriais. **Revista Tempo Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 147, p. 24-53, out./dez. 2001.

12 SANT'ANNA, Márcia. Patrimônio Imaterial: do conceito ao problema da proteção. **Revista Tempo Brasileiro**, Rio de Janeiro, n. 147, out./dez. 2001. p. 151-162.

13 ARANTES, Antônio A. *Idem.*

2 A FÉ E A FESTA: ritos, construção do lugar e preservação do patrimônio cultural.

A devoção e a festa do Bonfim foram estudadas na sua mais ampla dimensão comunitária, o que possibilitou a apreensão dos valores dos diferentes grupos que participaram da formação da sociedade baiana e o acompanhamento das manifestações culturais dos setores populares baianos, bem como a sua transformação na história, na relação sempre intensa com os diversos segmentos sociais e com as variadas instâncias de poder.

Estudando as manifestações festivas e religiosas que ocorriam na península de Itapagipe, foi possível observar a dinâmica da longa e multifacetada história da Bahia. Uma história de luta, que envolveu questões relacionadas com a religião, a política, a moralidade, continuidades e rupturas da tradição, valores do catolicismo, religiosidade africana e a realidade do amplo processo de miscigenação cultural, além do irresistível progresso dos costumes e dos divertimentos, em que a própria manutenção da festa, a construção da memória coletiva da festa e da identidade coletiva futura da cidade sempre estiveram em jogo.

Embora fugaz, pois se realiza apenas uma vez por ano, a festa do Bonfim confere à cidade um significado particular, apresentando uma linguagem própria, impregnada de signos e significados, consequência da mescla cultural responsável pela sua estrutura. Para o seu entendimento, tornou-se necessário conhecer a contrapartida material, palpável, por meio da qual foi possível registrar e/ou modificar os sistemas abstratos dessa linguagem. A análise do suporte material – igreja e largo - permitiu descrever a cultura dessa sociedade e identificar os símbolos que a caracterizaram. Desta forma, a festa esteve sempre ancorada em um lugar e associada a uma estrutura física.

O estudo da festa possibilitou acompanhar passo a passo o processo vivo e dinâmico de construção e modificação dos diferentes suportes materiais necessários para ancorar a devoção e a festa. Desde o início, ficou evidenciada a relação direta entre os valores e atividades cotidianas desenvolvidas pelos habitantes da cidade, e a construção de um lugar sagrado na península de Itapagipe, bem como a sua direta relação com a cidade.

A primeira providência dos organizadores da festa foi construir o edifício para abrigar a imagem do Senhor do Bonfim e os acessos, para que os devotos, atores principais dessa manifestação cultural, pudessem chegar até ao local sagrado. Os acessos possibilitaram a manutenção e o crescimento da devoção, pois a preservação do mito depende diretamente do processo de vivência, que precisa ser cotidianamente alimentado.

O edifício da igreja do Bonfim passou a assumir, desde o início, um grande valor simbólico na cidade. Sua arquitetura se distingue no cenário da cidade na condição de um grande ponto focal. Situado em posição privilegiada, com a igreja voltada para a baía de Todos os Santos, ela se mantém vigilante, protegendo a população soteropolitana. A escolha do lugar, a única colina da península de Itapagipe, para a construção do templo, já evidencia o desejo de tornar essa devoção um símbolo para a cidade. O edifício extrapola ainda a sua finalidade de sede do culto religioso, suprindo a necessidade da sociedade, e conquista a condição de símbolo,

representando os valores construídos pela comunidade, que se expressam de forma coletiva e plural. Enquanto símbolo suscita o desejo de enfatizar essa arquitetura perante a cidade e a sua vizinhança, no qual vão se organizar os espaços livres, o sistema viário e os elementos que constroem a cidade.

Estudando a festa do Bonfim, foi possível entender o processo de formação da paisagem urbana e a própria concepção arquitetônica da igreja e do casario do entorno. As consultas aos documentos do Arquivo da Irmandade e reportagens de diferentes jornais e o cruzamento dessas informações com uma série de outros dados permitiram-nos perceber a aliança existente entre o Estado, a Igreja e a sociedade no processo de apropriação e modernização dessa área da cidade. Esta relação é muito evidente na península de Itapagipe, maior centro religioso da cidade, onde constatamos a existência de um projeto de exclusão dos negros, desenvolvido pela Igreja e pelo Estado. Esta exclusão é também perceptível durante a primeira República, no projeto oficial estético desenvolvido na urbe, diretamente relacionado com o processo de branqueamento, que procurou dotar trechos da cidade de uma imagem progressista, utilizando referenciais importados de outros centros.

A pesquisa mostrou, ainda, que a devoção, proporcionou as mudanças mais significativas na habitação, no sistema viário e na infra-estrutura do bairro. Assistiu-se a uma gama de processos de desestruturação e reorganização do agenciamento da área, muitas vezes estimulados pelo saber médico assimilado pelos dirigentes da mesa da Devoção, que promoveram na área modificações significativas no âmbito urbanístico, tais como o sistema de abastecimento de água, a luz elétrica, o bonde e, principalmente, rua que propiciaram a ligação da península com o centro da cidade. Estas intervenções foram realizadas com o claro objetivo de divulgar e tornar a devoção ainda mais grandiosa e respeitada. Outras vezes, elas ocorreram espontaneamente, como resposta à própria dinâmica cultural estabelecida entre diferentes grupos, a exemplo da introdução de novos ritos e devoções – o culto de São Gonçalo do Amarante e de Nossa Senhora da Boa Morte – que possibilitaram à festa extrapolar os limites internos do templo e conquistar o espaço externo através das procissões ou ainda da lavagem da igreja. A participação mais intensa dos negros e a exacerbação da sua religiosidade e cultura também impulsionaram modificações no templo e no largo.

Como a festa, pelo seu caráter de participação, é sempre atual, a festa do Bonfim passou a apresentar campos distintos e opostos, encontrados nos diversos grupos que dela participavam, e também pontos comuns que possibilitaram a união desses grupos. Estes conteúdos enriqueceram a análise, por se constituírem em importante ferramenta para o entendimento da dinâmica da cidade. O principal ponto de união foi, sem dúvida, a fé e a confiança no Senhor do Bonfim, consolidadas em todos. A grande divergência foi provocada pela dificuldade de estabelecer os limites entre os interesses dos diferentes grupos que participavam da devoção. O maior empecilho estava relacionado à própria questão conceitual sobre o que era "civilização" e "tradição", esta última muitas vezes definida como atraso e anti-civilidade. Nada melhor para explicitar esta relação que as diversas notícias sobre "as bellas festas cathólicas" e o "bachanal da lavagem", expressões que evidenciam uma intenção de segregação racial e conflito de interesses e culturas.

De um lado, em termos bem amplos, estavam as autoridades civis, os reformadores católicos, os irmãos da devoção, a elite, minoria composta quase na sua totalidade por brancos, como defensores de algum modelo de civilização baseado principalmente nas referências dos modernos costumes europeus, que buscavam, através do controle da festa, atender a seus próprios anseios e interesses. Do outro lado, aqueles que reproduziam práticas e costumes antigos, frequentemente condenados pelos primeiros. A este grupo pertenciam os festeiros, os barraqueiros, os aguadeiros e os expectadores populares, grande parte composta por negros, cuja participação festiva e não submissa, constantemente desafiavam os limites extremos impostos pelos que organizavam e dirigiam a festa. Esta pluralidade, entretanto, proporcionou e ainda propicia à festa do Bonfim a sua característica mais importante: a festa é de todos.

Para a igreja e as autoridades imperiais, as festas religiosas populares representavam ainda um outro impasse: ao mesmo tempo em que eram símbolos do seu poder, expunham uma prática popular condenada frente à civilização e frente a uma correta religiosidade. Esse impasse dificultava e limitava as políticas de controle. As reformas religiosas promovidas pelo clero seriam apenas o início de um papel civilizador bem mais abrangente, com o qual seria alcançada uma série de realizações que se estendiam a inúmeros aspectos da vida da cidade e dos seus habitantes. O grande impedimento à civilização, entretanto, esteve centrado nos aspectos relacionados à esfera cultural e às questões sociais: certos hábitos, tradições, preferências por atividades lúdicas ou de entretenimento fortemente arraigadas na alma da maior parte das pessoas – os negros – sobretudo das camadas populares, que constituíam a grande maioria da população soteropolitana.

No decorrer do século XIX, com a introdução de novos valores e o anseio de tornar o Brasil europeizado, tornou-se imperativo dar um fim à cultura colonial, de características eminentemente populares. Este público, no entanto, estava em constante contato com a "civilização" e muito rápido apreendia as novidades trazidas do "mundo civilizado", ampliando e modificando as versões e possibilidades da festa. Vários foram os caminhos de aproximação, de comunicação e de influências entre as manifestações da cultura popular e do que se convencionou chamar de cultura civilizada e erudita, inviabilizando simples distanciamentos e oposições. O espaço respondeu a esses momentos de aproximação e oposição ora abrigando o povo, ora segregando e afastando o devoto do templo e do largo. Assim, a festa popular, com suas variadas formas de expressão, foi reprimida e perseguida.

Neste contexto, são claras as respostas dadas à festa pelo grupo dirigente, responsável pela sua organização. Visando resguardar a fé, único ponto de ligação entre os diferentes grupos em atrito, buscava então afastar os "não civilizados", através de alterações constantes realizadas na estrutura física da igreja, do largo e da área. Cada modificação no suporte físico da festa registra um momento de transformação dos valores culturais da sociedade baiana. Na festa do Bonfim, esta relação é muito estreita e evidente, assim como também são muito nítidos o caráter popular e devocional do povo. Ao lado do forte cerceamento das manifestações dos segmentos populares, principalmente dos negros, e dos limites colocados pelo reformismo católico, esteve sempre presente na festa a constante criatividade popular, burlando o poder e reinventando novas festas. Isso era facilitado também pela participação dos intelectuais, dos memorialistas,

que, fazendo parte do público da festa, muitas vezes e por motivos diversos tornaram-se cúmplices da tradição, facilitando, em parte, a continuidade do que muitos viam como barbárie. Não podemos deixar de considerar a força e a persistência das heranças africanas e a imensa manifestação da fé popular que se expressava nessa festa religiosa.

Esta situação pouco foi alterada nos primeiros anos da República, quando a cultura popular continuou sendo tratada como caso de polícia. Só a partir dos anos trinta, através da afirmação de uma política nacionalista, o Brasil buscou reabilitar a cultura popular, tirando-a da perseguição para ser exaltada em eventos públicos. Nesse momento, as festas, as manifestações culturais e os ritos voltaram a ser valorizados, inclusive a lavagem do Bonfim, na Bahia. A partir dessa época, o patrimônio brasileiro, móvel e imóvel, assim identificado pelo seu valor histórico e/ou artístico passou a receber proteção do Estado, através do Decreto-Lei 25, de 1937. Um dos primeiros edifícios tombados na Bahia foi a Igreja do Senhor do Bonfim, no entanto, apenas a materialidade da festa – o edifício da igreja – foi colocada sob a salvaguarda da lei. Nesse momento, não foi considerada a rica dinâmica cultural responsável pela construção e manutenção desse edifício.

A abordagem desta pesquisa, além de conduzir a uma ampliação do estudo da história da cidade, leva também a um novo conceito para a preservação do patrimônio centrado agora no processo de interpretação da cultura enquanto produção não apenas material, como também simbólica. Vista como patrimônio cultural, a festa proporciona ainda a ampliação do conceito de cidadania, que implica no reconhecimento dos direitos culturais dos diferentes grupos que compõem uma sociedade, entre eles o direito à memória, ao acesso à cultura e à liberdade de criar, como também o reconhecimento de que produzir e consumir cultura são fatores fundamentais para o desenvolvimento da personalidade e da sociedade.

O tombamento, instrumento de preservação utilizado até o século XX, não se mostrou suficiente para garantir a perpetuação da memória dos diferentes grupos formadores da sociedade nem representou os diferentes processos de construção e valorização do patrimônio, na colina do Bonfim. Buscando ampliar a proteção do patrimônio cultural brasileiro, foi aprovado em 2000 o Decreto-Lei 3.551, que estabelece o registro do patrimônio imaterial e procura entender a dinâmica cultural existente na formação do patrimônio nacional. Na base dessa discussão está o conceito de autenticidade e, em 2014, a festa do Senhor do Bonfim foi registrada no livro das celebrações. Patrimônio imaterial e material não devem mais aparecer como duas áreas separadas, mas como um conjunto único e coerente de manifestação múltipla e complexa.

Através deste estudo, ficou claro que o importante é assegurar a continuidade histórica de um processo de produção cultural, buscando identificar características das manifestações, preservar os modos de fazer e respeitar as diferenças, principalmente os rituais religiosos e as tradições. Neste sentido, a pesquisa propôs a superação da dicotomia existente entre patrimônio material e imaterial, mostrando a sua direta vinculação. Cada testemunho material não deve mais ser considerado isoladamente, mas em seu contexto e na compreensão das múltiplas relações que mantém de modo recíproco com o seu ambiente físico, cultural e crenças, organizando uma "paisagem" vivida pela comunidade e participando de sua identidade. Neste processo, é importante garantir que a preservação não fragmente a cultura em vários segmentos, pois o

valor simbólico dos bens culturais só tem sentido em determinado contexto e analisado com todos os componentes sociais que o definem.

A investigação aqui apresentada não se esgota em termos conceituais, mas busca enriquecer a relação da sociedade com seus bens culturais, sem que se perca de vista os valores que justificam a sua preservação. A relação entre cultura popular e identidade nacional é constante na cultura brasileira. Ao contrário da visão modernista, que via o desenvolvimento e o crescimento das cidades apenas sob a perspectiva econômica e técnica, e buscava a identidade brasileira baseada na cultura popular vista como folclore, a contemporaneidade vê esta memória nacional sob uma perspectiva ampliada e a entende como um prolongamento da memória coletiva. A cidade não possui um crescimento apenas econômico, mas está submetida, principalmente, às modificações culturais promovidas pelas novas ideologias políticas, culturais e religiosas.

PAISAGENS E TERRITÓRIOS CULTURAIS: DA AMPLIAÇÃO DO CONCEITO ÀS POSSIBILIDADES DE APLICAÇÃO. O CASO DAS FAZENDAS HISTÓRICAS SUL MINEIRAS.

LARISSA DE SOUZA PEREIRA / MARIA CRISTINA DA SILVA SCHICCHI

Programa de Pós-Graduação em Urbanismo / POSURB. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, SP.

larissa@pucpcaldas.br / crisschicchi@gmail.com

RESUMEN: Este texto é produto de reflexões sobre possíveis formas de investigar e considerar a relação entre paisagem e patrimônio, tendo como base as atuais formulações do conceito de Paisagem Cultural e de Lugar. Tais conceitos nos permitem vislumbrar possíveis ampliações dos critérios de seleção e de aplicação à preservação, a partir da aproximação entre as dimensões cultural/natural e material/imaterial que propõem. Tal intento tem como objetivo construir uma base que possibilite a análise ampla do território Sul do estado de Minas Gerais, caracterizado por uma paisagem diversa e complexa, representada por aspectos naturais e construídos, que juntos, formam um grande acervo de reminiscências da formação do território. O conjunto de fazendas centenárias localizado no sul do estado de Minas Gerais, juntamente com os núcleos urbanos que têm nele sua origem, constituem uma paisagem que será analisada como representação espacial do processo de construção do território. Tais exemplares são formadores de um patrimônio paisagístico singular, representativo de uma identidade da região, que ultrapassa a dimensão arquitetônica e monumental, que requer a interpretação do patrimônio como paisagem construída. Deste modo, a pesquisa busca discutir possibilidades de avanços quanto à compreensão e caracterização da área de estudo. Tendo em vista que as fazendas sul mineiras e o sistema de pequenas cidades por elas originadas possuem exemplares arquitetônicos, objetuais e documentais representativos, e que ainda mantém características indentitárias por seu patrimônio imaterial, esse trabalho pretende oferecer uma reflexão sobre novas estratégias e propostas de atuação e preservação deste conjunto indissociável.

PALABRAS CLAVE: Paisagem Cultural, Território, Sul de Minas, Patrimônio, Lugar

Introdução

Este texto é produto de reflexões sobre possíveis formas de ampliação de conceitos, critérios de seleção e de aplicação de instrumentos patrimoniais. Tem como objetivo construir uma base que possibilite a análise de uma porção territorial do Sul do estado de Minas Gerais, caracterizada por uma paisagem diversa, representada por aspectos naturais e construídos, que juntos, formam um grande acervo de reminiscências da formação do território.

Em Minas Gerais, o reconhecimento do território foi marcado pelo descobrimento do ouro, sobretudo com o início do movimento das expedições bandeirantistas rumo ao interior dos sertões, em meados do século XVII.

No primeiro momento, os núcleos populacionais eram representados pelos acampamentos e pousos de bandeirantes emais tarde, pelas lavras de exploração aurífera, fator que caracterizava uma grande mobilidade de pessoas dentro do território, gerandouma grande demanda por itens de subsistência. Com isso, foram sendo estabelecidas as primeiras fazendas ao longo dos caminhos que levavam às minas e à Vila Rica, atual Ouro Preto.

Essas propriedades tinham papel fundamental no abastecimento da população, sendo também uma boa alternativa àqueles que preferiam dedicar-se à atividade agrícola a arriscar-se nas minas, que logo apresentariam os primeiros sinais de escassez e decadência.

Segundo a Corografia Histórica elaborada por Matos (1981)[1], as terras da região sul de Minas Gerais, que possuem clima ameno e são ricas em campos férteis, diferentemente das terras improdutivas e íngremes da região das minas, ficaram conhecidas por estes atributos, atraindo proprietários que vinham, sobretudo, de São Paulo e de Portugal, cuja corrente migratória teve papel importante na diferenciação das fazendas do Sul de Minas quando relacionadas às propriedades de outras regiões da capitania, sobretudo por causa dos mestres-construtores,que traziam para o Brasil as técnicas empregadas no além-mar[2].

As grandes propriedades de terra, coroadas pelas sedes e casas-grandes, representantes do início da ocupação de uma das localidades mais antigas do estado de Minas, foram sendo subdivididas e compartilhadas por meio de doações e processos de inventário e, em conjunto com a rede de caminhos estruturada pela corrida do ouro, deram origem às pequenas cidades existentes na região.

---

1 MATOS, Raimundo José da Cunha. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837).*Vol. I. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

2 De acordo com Fonseca (2011, p. 161), estudos genealógicos demonstram que "(...) aproximadamente mil paulistas fixaram-se de modo definitivo em Minas Gerais, enquanto a quantidade de imigrantes reinóis é avaliada em torno de oitocentos mil". A autora reforça ainda a superioridade dos portugueses nos ofícios ligados ao comércio e à construção civil, cuja maioria dos artistas, mestres de obras, pedreiros, pintores e entalhadores era portuguesa ou seus descendentes diretos, nascidos nas Minas.

Tais exemplares rurais de edifícios históricos, suas benfeitorias, caminhos e acessos,em conjunto com a paisagem natural e urbana dos pequenos núcleos, constituem um patrimônio cultural que, por sua vez, é gerador de uma paisagem singular e de modos de vida característicos do local, cuja importância não está em suadimensão arquitetônica e monumental e sim na permanência de determinadas tradições que, recriadas ao longo do tempo, permitiram a preservação até os dias de hoje desta paisagem.

A área que este trabalho se propõe a estudar é composta por oito municípios[3] sul-mineiros, que foram selecionados por representarem o território onde se localizam as fazendas mais antigas de toda esta região e por serem originários de sesmarias e, posteriormente, de vilas comuns ao início da constituição do território. Além disso, esses municípios apresentam características geográficas e culturais que delineiam uma gênese[4] comum, presente em seu processo de constituição.

A presença das fazendas centenárias pode ser justificada pelo fato de alguns destes municípios serem cortados pelo Caminho Velho da Estrada Real[5] e por outros caminhos importantes para o escoamento da produção no período colonial e imperial, o que reforça o fato de que neste território foram traçadas as primeiras linhas que indicavam a ocupação do interior do Brasil e do território do atual estado de Minas Gerais.

Lugar e paisagem: dois conceitos interligados pelo território

Para fundamentar a discussão sobre os critérios de valorização a partir da compreensão ampla e complexa que se almeja aqui, torna-se necessária a análise dealguns conceitos fundamentais, como os de lugar e paisagem.

O conceito de lugar tem assumido grande relevância nas pesquisas, em diversas áreas relacionadas à análise, compreensão, planejamento e gestão do território. Este trabalho inicia-se concebendo paisagemcomo o resultado da reunião de qualidades materiais e subjetivas que cria o sentido de lugar, gerado por fatores temporais, históricos, culturais e afetivos, que detém as

3 Os municípios são: Aiuruoca, Baependi, Carrancas, Cruzília, Minduri, Luminárias, São Thomé das Letras e São Vicente de Minas.

4 A ideia de existência de um "código genético" dos lugares foi abordada por Nuñez e Novick (2011), como uma trama de recursos e valores que se construíram no passado, porém cuja valorização permite dar sentido as ações no presente e no futuro.

5 O caminho Velho da Estrada Real foi a primeira via aberta oficialmente pela Coroa Portuguesa com o objetivo de ligar o litoral fluminense à região de exploração aurífera no interior de Minas Gerais. Esta via foi oficializada sobre trechos do caminho primitivo, já utilizado pelos bandeirantes durante as primeiras tentativas de acesso ao novo território. Após a decadência da produção aurífera, esse caminho adquiriu grande importância na distribuição dos artigos agropecuários produzidos no Sul de Minas e exportados para a Corte.

memórias, individuais ou coletivas dos povos.[6] |

A constituição do território sul mineiro e o conjunto formado por arquitetura, natureza e cultura nesta região, se complementam pela concretização das ações humanas através de suas relações sociais, econômicas e políticas, em um cenário configurado sobre uma constituição geográfica, topográfica e topológica, o que permite evidenciar adiversidade de aspectos gerados durante o processo de consolidação deste território, que resultou em um conjunto natural e cultural, repleto de lugares dotados de significados diversos, capazes de evidenciar o processo de ocupação, bem como serem representativos dos acontecimentos marcantes de sua história.

Neste sentido, busca-se uma compreensão deste território e de seu valor patrimonial, que supera a mera descrição morfológica ou uma tipificação, procurando aproximar o conceito de lugar ao de paisagem cultural.

O lugar e sua atmosfera, gerada pela vivência humana, constituem a paisagem e suas imagens, que constroem a estrutura ontológica dos indivíduos e de seus grupos sociais. Estes conceitos foram utilizados nas teorias desenvolvidas por Martin Heidegger (1889-1976), filósofo associado à fenomenologia[7]da percepção, e ganharam espaço em outros campos disciplinares como a geografia cultural-humanista, a arquitetura e o urbanismo, a arqueologia e a antropologia.

Segundo Norberg-Schulz[8], o potencial fenomenológico da arquitetura está na capacidade de dar significado ao ambiente mediante a geração de lugares e o autor utiliza a antiga noção romana *s loci*[9] que representa o espírito de determinado lugar. Em suas teorias, Heidegger[10] busca esclarecer o que seria para ele o verdadeiro "habitar", conceito chave para o legítimo "ser" do homem no mundo, o que remete também à sua experiência cotidiana.

---

6 CAUQUELIN, Anne. *A Invenção da Paisagem.* São Paulo: Martins Fontes, 2007;
RIBEIRO, Rafael Winter. *Paisagem Cultural e Patrimônio.* Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007;
IPHAN. *Portaria n ° 127, de 30 de abril de 2009. Estabelece a chancela da paisagem cultural brasileira.* 2009.

7 O método denominado fenomenologia foi definido inicialmente por Edmund Husserl e foi utilizado posteriormente pelo filósofo Martin Heidegger na abordagem dos questionamentos sobre a vida cotidiana, utilizando-se da linguagem e da literatura como principais fontes de informação para a compreensão desses fenômenos que escapam à abstração da ciência. Na aplicação do método no âmbito da arquitetura, destacamos Christian Norberg-Schulz, que iniciou seus estudos dedicados ao assunto na década de 1960.

8 NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci.Towards a Phenomenology of Achitecture.Rizzoli*: New York1980.

9 A antiga noção romana de *genius loci* ainda é bastante utilizada quando nos referimos ao espírito que constitui a ambiência de um lugar. De acordo com Schulz, na antiguidade acreditava-se que todo ser possuía um *genius*que dava vida às pessoas e aos lugares, acompanhando-os do nascimento à morte, e determinando seu caráter ou essência. Para os antigos era de suma importância estar em acordo com o *genius*da localidade onde viviam (...) (NORBERG-SCHULZ, Christian. "O Fenômeno do Lugar". Em Uma Nova agenda para a arquitetura, por Kate NESBITT, 441-459. Cosac Nayf, 2006).

10 HEIDEGGER, Martin. *"Construir, Habitar, Pensar."* Em O Urbanismo, por Françoise CHOAY, 345-350. São Paulo: Perspectiva, 2005.

Tratamos aqui do habitar que surge como é próprio do indivíduo construir: de acordo com os conhecimentos, costumes, crenças e dos meios e modos que não são efêmeros, mas recorrentes, ao mesmo tempo em que proporcionam novas perspectivas ao pensamento que se recorda. Em suas análises poéticas, Heidegger sinaliza os elementos da natureza, definidos em termos geográficos, e os de criação humana – como as construções, na constituição da imagem poética, o que, segundo Schulz (1980), sugere um ponto de partida para uma "fenomenologia do meio ambiente", conceito que pode ser diretamente relacionado às noções atualmente abordadas sobre a paisagem cultural, sendo esta, capaz de demonstrar o "(...) convívio singular entre a natureza, os espaços construídos e ocupados, os modos de produção e as atividades culturais e sociais, numa relação complementar entre si, capaz de estabelecer uma identidade que não possa ser conferida por qualquer um deles isoladamente".[11]

Portanto, uma fenomenologia dos lugares escaparia às análises meramente referidas aos aspectos quantitativos, mas se serve dos aspectos qualitativos. Ela constitui no reconhecimento dos elementos materiais e concretos, e de suas ambiências, a partir da consciência e das relações afetivas do indivíduo que os vivenciam. Tais significados são agregados de forma, primeiramente, íntima e pessoal e, por consequência, coletiva em um segundo momento.

O lugar faz parte da existência de todas as coisas e de todos os seres e, aqui, refere-se a ele como algo maior do que uma localização abstrata, mas como um conjunto de fenômenos concretos que possuem qualidades materiais de forma, textura, cor, luz e sombra, som e cheiro, ou seja, o lugar possui qualidades sensíveis que manifestam a sua essência.De acordo com o ICOMOS (2008) em sua Declaração sobre a Salvaguarda do espírito do lugar, o *espírito do lugar* pode ser definido como o "(...) conjunto de bens materiais (sítios, paisagens, edificações, objetos) e imateriais (memórias, depoimentos orais, documentos escritos, rituais, festivais, ofícios, técnicas, valores, odores), físicos e espirituais, que dão sentido, valor, emoção e mistério ao lugar".[12]

Na Declaração de 2008, aponta-se a necessidade de compreender e propor medidas preventivas contra as ameaças ao espírito do lugar através do conhecimento aprofundado das localidades e de seu patrimônio, identificando as relações estabelecidas entre os elementos materiais e imateriais que fazem parte da riqueza cultural viva das comunidades, o que nos permite vislumbrar aspectos importantes no processo de valoração da área de estudo apresentada.

Já constatado que o território apresentado nesse trabalho não permite a delimitação de um perímetro claro de proteção – como é próprio da maioria dos casos de tombamento ou mesmo nos processos de inventário de conjuntos urbanos e de exemplares arquitetônicos e artísticos –, uma análise de caráter interdisciplinar torna-se fundamental para encontrarmos os fundamentos necessários na consideração desses valores.

A abordagem fenomenológica do lugar aparece também em estudos relacionados à Arqueologia

11 RIBEIRO, *op. cit*., p. 7

12 ICOMOS. *Salvaguarda do espírito do lugar.* Quebec, 2008, p. 2.

da Paisagem e ao que é denominado por alguns especialistas de *"persistentplaces"*[13]ou "lugares persistentes". Estes lugares teriam sido escolhidos em função da facilidade de acesso aos recursos necessários à fixação humana quanto a exploração, à mobilidade, a obtenção de matéria-prima, de pesca, caça e coleta, de potencial ritualístico e, muitas vezes, pela preexistência de estruturas de ocupações anteriores.

Tal interação pode ser observada ao analisarmos as implantações das fazendas e dos núcleos urbanos: há uma inter-relação constante entre marcos geográficos, cursos de rios e estradas de acesso, além disso, pode-se notar que, ao ser definida a área de implantação de uma sede de fazenda, a proximidade em relação às áreas de extração de madeira e pedra, também era fundamental, uma vez que as primeiras edificações eram feitas com materiais disponíveis no local. Em um segundo momento, as fazendas ou pequenos núcleos populacionais que possuíam uma capela e cemitério consagrados, eram os mais procurados pelas pessoas que ali podiam acompanhar os batismos, missas e casamentos, além de garantirem os rituais funerários e um sepultamento em solo sagrado.

A essas categorias poderiam ser acrescentados os fatores afetivos e a noção de pertencimento, mais relacionados às apropriações simbólicas do espaço. Quando tratamos das apropriações que se dão por meio da relação entre homem e ambiente, elas são compreendidas dentro de um território que origina uma paisagem cultural, representada, no registro etnográfico, pelos mitos e ritos associados aos grupos humanos que mantêm uma relação duradoura com o local em que vivem.

A noção de paisagem etnográfica foi abordada nas pesquisas de Kanashiro[14], onde a autora considera, baseada emHardesty (2000), que as paisagens etnográficas são aquelas que "refletem o sistema de significados, ideologias, crenças, valores e a visão de mundo compartilhada por um grupo de pessoas".

Portanto, a paisagem na arqueologia é vista como um "ambiente que ultrapassa os preceitos de uma entidade física intacta"[15], e que decorre de uma relação intrínseca com a dinâmica cultural, compreendida como uma construção social, e sob esta ótica, as investigações arqueológicas, assim como abordagem que aqui pretendemos aplicar referente a questão da preservação do patrimônio, devem transcender os espaços demarcados como assentamentos, para atender porções territoriais amplas. Deste modo, o estudo de sítios arqueológicos isolados – neste caso,

---

13 O conceito de *persistente places* foi proposto por Sarah S. Schalanger para tratar dos locais usados diversas vezes, diacronicamente, durante a ocupação de uma região, partindo do pressuposto que "em função de certas particularidades, os espaços topográficos são ocupados em longa duração refletindo na distribuição e formação do registro arqueológico" (SCHALANGER 1992, *apud* FAGUNDES, Marcelo. *Uma Análise da Paisagem em Arqueologia. Os Luagres Persistentes.* 2008.

14 KANASHIRO, Milena. *Atlas digital das paisagens etnográficas: região metropolitana de Curitiba [CD-ROM].* Londrina: Fundação Araucária, 2013.

15 FAGUNDES, Marcelo. *op. cit.*, p. 6.

sítios históricos – não contempla a complexidade apresentada pelo objeto da pesquisa, e nem os instrumentos existentes para sua proteção.

Quanto à abordagem a partir da fenomenologia no estudo da geografia, podemos destacar Tuan[16], que adota o "lugar" como um conceito fundamental no estudo da disciplina. Esse autor, ligadoà geografia cultural e humanista, considera que a geografia se refere à inserção do homem e sua experiência no mundo, de modo que não pode lidar apenas com aspectos objetivos relacionados a um espaço geometrizado e mensurável.

Tuan[17] afirma que os conceitos de espaço e lugar estão sempre atrelados pois, o que começa como um espaço indiferenciado, converte-se em lugar à medida que se torna familiar, dotado de significado, seja este de posição na sociedade e localização espacial, ou um significado mais profundo que atribui ao lugar"espírito", "personalidade" e "sentido".

Assim, o autor insere o estudo da percepção na geografia, alertando para a sua importância e para a necessidade de reconsideração dos fundamentos e métodos, sendo também possível através do estudo das imagens descobrir os fenômenos mentais que interessam ao pesquisador e aos homens comuns. O lugar representaria a lembrança de tempos passados, pertencente à memória, como já fora abordado por Bachelard[18], inspirado pela filosofia de Heidegger. Em sua Poética do Espaço, Bachelard relaciona a origem das imagens poéticas a "arquétipos adormecidos no inconsciente".

Além da memória profunda, poderíamos também indicar a memória histórica como elemento estruturador do ser, que, do mesmo modo, é constituída por símbolos e figuras de linguagem que estão em contato conosco desde muito tempo, construindo nossas maneiras de organização, convivência e comportamento. No caso da memória histórica, essas lembranças fazem referência ao coletivo, ao grupo social.

As pessoas registram em sua memória familiar algum antecedente que os une direta ou indiretamente a um passado da localidade, atividades ou fatos que permanecem na memória coletiva como característica comum da identidade das comunidades locais. É onde materializa-se o "código genético"[19], de origem do território, aberto a novos registros por parte destas comunidades.

---

16 TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. Tradução: Lívia de Oliveira*. São Paulo: Difel, 1983.

17 TUAN, Yi-Fu. *Topofilia*.... São Paulo/Rio de Janeiro: Difel, 1974.

18 BACHELARD, Gaston. *A Poética do Espaço.* São Paulo: Martins Fontes, 1993, p. 54.

19 NOVICK, Alicia, NUÑEZ, Teresita & BEL, Joaquín Sabaté (diretores). *Miradas desde la quebrada de humahuaca. Territorios, proyectos y patrimonio.*Buenos Aires: Cuentahilos, 2011, p. 94.

Rios, caminhos, fazendas e cidades: seguindo a geografia do patrimônio

O conjunto de fazendas localizado na porção Sul de Minas Gerais foi escolhido por impor o desafio de trabalhar os conceitos de preservação de conjuntos patrimoniais diacrônicos dispersos. A Estrada Real, ao cruzar a região corta os municípios de Baependi, Cruzília e Carrancas, mas exercia influências diretas em uma área mais ampla do território, representada hoje, pelos demais municípios destacados neste trabalho.

A análise dos levantamentos de campo, os dados para a elaboração dos mapas e seu cruzamento com fontes documentais, permitiram constatar que os remanescentes construídos constituem importantes vestígios de antigas nucleações de atividades no território e que, no processo de fixação, os povoadores adotavam soluções e estratégias que se repetem nas escolhas das áreas de implantação, configurações tipológicas, programa de necessidades e técnicas construtivas utilizadas. Todos esses aspectos, juntos, deram origem a um conjunto arquitetônico diversificado, mas com a mesma marca de origem.

O mapeamento das principais fazendas que deram origem aos núcleos urbanos, hoje já consolidados, também evidenciou a diversidade de bens de valor patrimonial existente e sua importância na construção das características ainda presentes no território. Assim, a análise dos conceitos apresentados anteriormente auxilia na definição de um possível enquadramento desses exemplares singulares.

Conclusões

Podemos perceber como característica comum aos diversos campos disciplinares, a busca por uma ampliação no que diz respeito à eleição e preservação de valores e bens culturais. É recente, entretanto, a compressão da ambiência para além dos entornos dos sítios a serem estudados, escavados, planejados ou tombados, e da paisagem onde se inserem, bem como sua consideração sob uma perspectiva material e simbólica (imaterial) simultaneamente.

O presente trabalho procurou evidenciar que a abordagem dos diversos aspectos referentes à paisagem abrange questões que extrapolam as condições de adaptação, fixação e de subsistência, evocando aspectos de ordem cognitiva, de relações afetivas com o lugar às próprias demandas sociais, políticas ou ritualísticas, que resultam em uma infinita rede de significação.

Assim, o percurso minucioso pelo território se apresenta como um primeiro passo para alcançar a identificação e valorização do patrimônio: considerado como um importante recurso para o desenvolvimento dos lugares, das atividades e das pessoas.

Os estudos também evidenciaram que devido a diversos fatores: materiais, de conservação, de gestão e econômicos, os bens de valor representados pelas fazendas não cabem em medidas tradicionais de preservação. Algumas delas sofreram alterações indiscriminadas ao longo do tempo, que prejudicaram sua integridade. Além disso, tratamos de cidades muito pequenas,

cujas populações, ainda hoje, manifestam uma forte valorização da propriedade, o que dificulta a aplicação de processos clássicos como o tombamento, reforçando o fato de que novas formas de discussão sobre o tema são necessárias.

Portanto, a abordagem territorial do conjunto aqui analisado, sintetizado nos lugares formados pelas fazendas e a rede de pequenas cidades, apenas indica um caminho possível para a discussão de preservação, ao possibilitar a associação de vários aspectos em comum, explorando possíveis potencialidades representadas por redes turísticas, patrimoniais ou produtivas, independente de uma contiguidade espacial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BACHELARD, Gaston. *A Poética do Espaço.* São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BARREIROS, Eduardo Canabrava. *Roteiro das Esmeraldas: a bandeira de Fernão Dias Pais.* Rio de Janeiro: José Olympio, 1979.

CAUQUELIN, Anne. *A Invenção da Paisagem.* São Paulo: Martins Fontes, 2007.

FAGUNDES, Marcelo. *Uma Análise da Paisagem em Arqueologia. Os Luagres Persistentes.* 2008.

FONSECA, Claudia Damasceno. *Arraiais e Vilas Del'Rei.* Belo Horizonte: UFMG, 2011.

HEIDEGGER, Martin. "Construir, Habitar, Pensar." Em *O Urbanismo*, por Françoise CHOAY, 345-350. São Paulo: Perspectiva, 2005.

—. *Ser e Tempo.* Editora Vozes, 2014.

ICOMOS. *Salvaguarda do espírito do lugar.* Quebec, 2008.

IPHAN. *Portaria n ° 127, de 30 de abril de 2009. Estabelece a chancela da paisagem cultural brasileira.* 2009.

KANASHIRO, Milena. *Atlas digital das paisagens etnográficas: região metropolitana de Curitiba [CD-ROM].* Londrina: Fundação Araucária, 2013.

MATOS, Raimundo José da Cunha. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais (1837).*Vol. I. Belo Horizonte: Itatiaia, 1981.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci.Towards a Phenomenology of Achitecture.*Rizzoli: New York, 1980.

NORBERG-SCHULZ, Christian. "O Fenômeno do Lugar." Em *Uma nova agenda para a arquitetura*, por Kate NESBITT, 441-459. Cosac Nayf, 2006.

NOVICK, Alicia, NUÑEZ, Teresita & BEL, Joaquín Sabaté (diretores). *Miradas desde la quebrada de humahuaca. Territorios, proyectos y patrimonio.*Buenos Aires: Cuentahilos, 2011.

RIBEIRO, Rafael Winter. *Paisagem Cultural e Patrimônio.* Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. Tradução: Lívia de Oliveira.* São Paulo: Difel, 1983.

—. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.* São Paulo/Rio de Janeiro: Difel, 1974.

MESA Nº 24

El urbanismo bajo las dictaduras en el siglo XX.

COORDINADORES

ANA TOSTÕES

ana.tostoes@tecnico.ulisboa.pt

Técnico - Universidade de Lisboa; DOCOMOMO International

MAX WELCH GUERRA

max.welch@uni-weimar.de

Instituto Bauhaus de Historia y Teoría de la Arquitectura y el Urbanismo; Universidad Bauhaus de Weimar

URBANISMO, PROPAGANDA Y DICTADURA .TRES EXPOSICIONES EN LISBOA: 1940, 1941 Y 1952

HARALD BODENSCHATZ

Technische Universität Berlin

harald.bodenschatz@t-online.de

RESUMEN: En Noviembre de 1941 se inauguró en Lisboa una exposición: MODERNA ARQUITECTURA ALEMÃ. Esta exposición tenía un carácter particular como instrumento de propaganda político-cultural. Confeccionada por encargo de Albert Speer, el urbanista jefe para Berlín como capital de la Alemania nazi, y concebida por Rudolf Wolters, su mano derecha, pretendía demostrar la superioridad del urbanismo alemán en el extranjero. Esta exposición fue mostrada en 10 ciudades europeas entre 1940 y 1943, la vieron unas 400.000 personas, en Lisboa sumaron 100.000.

La exposición fue recibida en Portugal por un medio profesional impresionable e influenciable, pero que también tenía sus propias ideas e imperativos de acción. En Portugal también hubo comentarios negativos. Un año antes, la Exposição do Mundo Português había exhibido un ambicioso perfil de la dictadura de Salazar. Por otra parte, la influencia alemana se hacía notar también en Portugal.

La ponencia termina proponiendo ocho recomendaciones metódicas para investigar e interpretar el urbanismo bajo las dictaduras.

PALABRAS CLAVE: urbanismo, dictadura, Portugal, Lisboa, exposiciones urbanísticas

Tres Exposiciones en Lisboa: 1940, 1941 y 1952[1]

La importancia del urbanismo en la propagación de las dictaduras es frecuentemente subvalorada, también por algunos historiadores. Asimismo, muchos historiadores de la arquitectura se concentran en la arquitectura y dejan de lado el urbanismo. Y cuando escriben sobre ella, sólo ponen hincapié en la disyuntiva entre arquitectura de la modernidad y arquitectura tradicional. Mi hipótesis inicial, por el contrario, reza: El urbanismo cumplió un rol central para las dictaduras, principalmente en la Europa de entreguerras. El urbanismo sirvió para legitimar la dominación, para producir asentimiento, para demostrar fuerza, efectividad y rapidez. El urbanismo propagó tanto internamente como hacia el exterior el proyecto político del régimen dictatorial, él hizo visible la promesa de un futuro mejor, y unió viejos y nuevos expertos al régimen.

Para aclarar su proyecto político social en cuanto a forma urbanística, las dictaduras emplearon reiteradamente el medio de la exposición en distintas formas: por un lado exposiciones de la construcción, por el otro la clásica exposición de imágenes y maquetas. Las grandes exposiciones del período de entreguerras, como la Exposición Mundial de París de 1937, la exposición de agricultura de la Pan-Unión presentada entre 1939 y 1941 en Moscú o la exposición mundial planificada en Roma para 1942, pero que jamás fue realizada, todas ellas están relativamente bien documentadas. Me concentraré en otras tres exposiciones, las cuales fueron presentadas en una sola ciudad: Lisboa, la capital de Portugal, sede de la dictadura portuguesa entre 1926 hasta 1974.

Portugal es sin duda alguna a uno de los capítulos desconocidos del urbanismo europeo. El urbanismo portugués es normalmente ignorado por los historiadores del urbanismo tanto en el reino Unido, como en Francia, en Alemania e Italia. Esta falta de interés se refiere a Portugal en su totalidad. Sólo una vez en el siglo 20 fue Lisboa en sentido estricto una ciudad europea; en la cual se encontraron ciudadanos provenientes de toda Europa, refugiados, pero también agentes políticos. Esto sucedió después de la ocupación de Francia por el ejército alemán, tras la caída de París, que tuvo que ser abandonado por miles de refugiados. Entonces se transformó Lisboa en el lugar más importante para fugar desde Europa hacia América. Desde el verano de 1940 y hasta 1942 fue Lisboa una ciudad singular, de importancia internacional, una ciudad de esperanzas, miedos, desesperaciones y también de terror frente a una invasión alemana. En ese entonces las tropas alemanas estaban apostadas en la frontera franco-española. En total y en tan corto tiempo huyeron hacia Portugal alrededor de 80.000 o más personas.[2]

---

1 Investigaciones del urbanismo en distintas dictaduras, especialmente en la Unión Soviética de Stalin, la Italia de Mussolini y en la Alemania de Hitler sirven de fundamento a este texto. En conjunto con Max Welch Guerra, Christian von Oppen, Piero Sassi y Uwe Altrock investigo en este momento en el marco de un Proyecto de Investigación sobre Salazar y Franco. Piero Sassi, Max Welch Guerra fueron también editores del libro *Urbanism and Dictatorship. A European Perspective*. Basel, Suiza: Birkhäuser 2015.

2 Sobre la situación de los refugiados en Portugal veáse Margarida de Magalhães Ramalho: *Lisboa. Una ciudad en tiempos de guerra*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda 2012.

Exposición del mundo portugués 1940

Fue una casualidad histórica, que justamente tuviera lugar en este frenético período la exposición de propaganda más grande de la dictadura portuguesa: la exposición del mundo portugués.[3] El año para la exposición 1940 no tenía relación con los acontecimientos de la guerra en Europa, sino que debía propagar la consolidación y la interpretación histórica de la era Salazar. Pues el año 1940 fue relacionado con otros dos años en la historia portuguesa: 1140 y 1640. En 1140, así el mensaje, Portugal obtuvo su autonomía contra los sarracenos, en el año 1640 recuperó su independencia de España. Y en 1940 la Dictadura celebró sus logros, el renacimiento del Gran Portugal. Esta trilogía se completa a través del culto a la persona de los grandes descubridores de Portugal, los que construyeron la base de un gran imperio, base en su riqueza, de la cual el Portugal en 1940 también se benefició.

El lugar de exposición fue en Belém, al este del centro de Lisboa en la rivera del río Tajo. Esto no fue casualidad. Belém tenía una importancia fundamental para la política de interpretación histórica de la dictadura. En este lugar se revivió la Era de Oro de Portugal, sobre la cual se basó la dictadura de Salazar. Aquí se construyó desde 1521 la histórica torre de Belém, hoy Patrimonio de la Humanidad, símbolo de la importancia imperial de Portugal como nación de navegantes. Para reforzar su significado urbano e histórico, la dictadura hizo despejar el entorno de la torre, la fábrica de gas ubicada en ese lugar fue trasladada.

En Belém se erigió además en el siglo XVI el monasterio de San Jerónimo, una muestra única de la grandeza y de la arquitectura portuguesa, hoy en día también patrimonio de la humanidad. El monasterio fue el edificio más importante de la exposición de 1940. Por eses entonces el entorno del mismo fue despejado , para destacar su presencia. Delante del monasterio se construyó una grana plaza, la Plaza del Imperio, la cual se extiende desde el monasterio hasta el río. En torno a esta plaza fueron erigidos los pabellones de la exposición, con una clara relación con el río, una puerta hacia el mar, hacia el mundo, mas allá de los mares, hacia la grandeza del imperio portugués abarcando el mundo entero. En el centro se encontraba una gran fuente, con aquella existía una conexión axial con una construcción a modo de torre que se encontraba en la rivera del río, el famoso Monumento a los Descubrimientos, la construcción mas destacada de la exposición. El acceso monumental al este de la exposición mostraba entre figuras marciales el mensaje central: Las fechas 1640, 1140 y 1940, que sintetizaban la historia del Portugal y que debía ensalzar el año 1940.

En el terreno de la exposición se erigían un gran número de pabellones espectaculares, entre estos también el así llamado pabellón Lisboa. En aquel pabellón se mostraba una exposición dentro de la gran exposición, una exposición de urbanismo que presentaba los planos para la renovación y crecimiento de Lisboa. Al centro de esta exposición con el título " la Lisboa del

3 Véase Mário Novais: *Exposição do Mundo Português 1940*. Catálogo. Lisboa 1998. David Corkill/José Carlos Almeida: *Commemoration and Propaganda in Salazar's Portugal: The Portuguese Word Exhibition of 1940*. En: Journal of Contemporary History 44/2009, 381-399.

futuro" colgaba un gran plano de los alrededores de Belém. Esta pequeña exposición hacía patente que los terrenos de ella, como espacio único del recuerdo debía convertirse a la vez en un nuevo y privilegiado barrio de la ciudad.

La planificación para esta parte de la ciudad muestra un gran eje que se extiende desde la rivera del río hasta un cerro. En la orilla del río como punto de referencia de este eje principal se levanta la torre de Belém. El eje principal era atravesado por calles transversales curvas, las cuales se adaptaban a la topografía del cerro ofreciendo espacio para un área residencial privilegiada. El plan presentado en la exposición fue realizado sólo en forma parcial. Sólo el área cercana al río, adyacente a los terrenos de la exposición, fue intervenida. Aquí se encuentran también las características áreas verdes que se anexan a las calles, las cuales representan un legado del movimiento de la ciudad jardín.

Exposición nueva arquitectura alemana 1941

En el año 1941, sólo un año después de la exposición del mundo portugués, el Reich nacionalsocialista alemán presentó en Lisboa una gran exposición: nueva arquitectura alemana.[4] Esto fue una suerte de invasión cultural, ya que esta exposición fue organizada a petición del más influyente arquitecto de la dictadura nacionalsocialista, Albert Speer. Ella debía dar cuenta de la grandeza y superioridad del urbanismo alemán en una Europa dominada militarmente por Alemania. La Exposición fue mostrada entre 1940 y 1943 en un total de diez ciudades europeas y en la parte asiática de Turquía.[5]

Igual que en otros países donde fue mostrada la exposición, se lanzó en Lisboa una publicación bilingüe en alemán y portugués.[6] La exposición consideraba 26 maquetas y aproximadamente 50 fotos.[7] El tema era los proyectos monumentales en el Reich alemán, las instalaciones olímpicas, por ejemplo, la cancillería del Reich, la plaza circular y el salón de los soldados en el eje norte sur de Berlín, la plaza real de Múnich así como las explanadas para actos masivos del partido en Núremberg. Al menos 100.000 Personas habrían visitado la exposición.[8] La exposición fue inaugurada personalmente por Albert Speer, el 8 Noviembre de 1941, el cual condujo a Salazar a través de la exposición.

---

4 Véase *Neue deutsche Baukunst*. Berlin: Volk und Reich Verlag 1941.

5 Sobre esta exposición y su contexto véase Jörn Düwel/Niels Gutschow: *Baukunst und Nationalsozialismus. Demonstration von Macht in Europa 1940-1943. Die Ausstellung Neue Deutsche Baukunst von Rudolf Wolters.* Berlin: DOM publishers 2015.

6 Acerca de la exposición en Lisboa véase la tésis de magister de Ulrike Zech: *Die nationalsozialistische Wanderausstellung Neue Deutsche Baukunst und ihre Rezeption in Portugal (1941)*. Berlin 2005, https://opus4.kobv.de/opus4-tuberlin/frontdoor/index/index/docId/3696 [14.07.2015].

7 Ibid., 47.

8 Ibid., 51.

Se conserva una pequeña publicación acerca del viaje con Albert Speer a Lisboa en 1942 realizada por Rudolf Wolters, el organizador de la exposición[9]. Wolters escribe lo siguiente: „la recepción de la exposición en Lisboa es extraordinariamente buena. Ya el primer día, la exposición debió ser cerrada en forma reiterada por la aglomeración de gente. Esto resulta aún más interesante si se considera que pocas semanas antes los ingleses realizaron una exposición de arquitectura con pequeñas fotografías en las mismas salas, la cual no tuvo prácticamente ningún éxito. Ellos mostraban pequeñas casas de conjuntos habitacionales, escuelas, y cosas parecidas con las cuales pretendían ser adulados por los portugueses. Pero como en todos lados al igual que en este viaje resulta significativo que la mejor propaganda se logra al presentarse con objetos grandes e imponentes.“[10] Estas son palabras a destacar. Se hace patente que en Portugal se trataba en primer lugar de una rivalidad entre Alemania e Inglaterra, la cual se verificaba en distintos niveles también en el nivel cultural y pero sobre todo que la exposición apostaba exclusivamente y por motivos propagandísticos al urbanismo monumental y no a pequeñeces como la construcción de viviendas.

Rudolf Wolters nombra en las siguientes líneas, la razón del gran interés demostrado por Alemania hacia Portugal: „Lo que nos interesa de Portugal, es en primer lugar el wolframio; de hecho la mayoría de las minas están hoy en manos de los ingleses.“[11] Wolframio es un metal pesado muy escaso pero muy importante para la producción de armamentos. Portugal era en lo relativo a los yacimientos de wolframio uno de los países más importantes a nivel mundial y realizaba en lo relativo al wolframio excelentes negocios con la Alemania nacionalsocialista, también con ayuda de bancos suizos.

La recepción de la exposición en Portugal no fue vista de ninguna manera tan adecuada como lo afirmaba Rudolf Wolters. Así escribía la revista *Arquitectura portuguesa e cerâmica e edificação* en la edición de noviembre de 1941con relación a la elección de los objetos expuestos: „esperábamos una exposición sobre arquitectura alemana pero nos encontramos sólo con una exposición sobre arquitectura militar. La exposición por su carácter evidente como proyecto de propaganda, que impresionaba a los curiosos por lo grande y monumental, fue un éxito. ... ¿Cuándo nos va a presentar finalmente Alemania una exposición que muestre su arquitectura diaria, una arquitectura de las pequeñas cosas, que crea vida, una arquitectura humanizada?“[12]

Exposición alemana del XXI para el congreso internacional de vivienda y urbanismo de 1952

En el año 1952, once años después de la exposición nueva arquitectura alemana, tuvo lugar en Lisboa el XXI congreso internacional de vivienda y urbanismo.[13] Portugal se presentaba en

9 Rudolf Wolters: *Reise nach Lissabon*. Berlin o.J.

10 Ibid.

11 Ibid.

12 Arquitectura portuguesa e cerâmica e edificaçã 80/1941, S. 17.

13 Marques da Costa (ed.): *Album do XXI Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*. Lissabon 1952.

el congreso, aún con construcción de viviendas urbanas a lo largo de calles urbanas de uso mixto. De extraordinario interés es una declaración del vizconde de Almeida Garret uno de los representantes líderes de la vivienda social en Portugal: " Y nuevamente lo decimos: Portugal no estaba interesado en soluciones generadas en el extranjero sino que buscaba su propio camino para la solución del la escasez de vivienda exactamente como ha sido expresado por el gobierno portugués en el preámbulo del decreto N° 28912."[14] El citado decreto había sido promulgado en 1938 (!). En aquel tiempo se trataba de establecer una independencia con respecto a Alemania, Italia y Gran Bretaña, esta declaración ahora podía orientarse en una sola dirección.

Con ocasión del congreso internacional los lisbonenses pudieron visitar nuevamente una exposición sobre arquitectura alemana. Entre tanto, la situación en el mundo y Europa se había transformado radicalmente, si bien los dictadores Franco y Salazar en la Península Ibérica se habían podido mantener en el poder. ¿Qué les presentaba Alemania a los visitantes en Lisboa? Exactamente aquello que Walter no quería mostrar en 1941: urbanismo pequeño y sencillo, viviendas sociales al borde de la ciudad, como por ejemplo Braunschweig, en forma de baterías de viviendas de tres pisos divididas por franjas de áreas verdes. Un proyecto un poco más ambicioso era el plan para un conjunto en Núremberg, el cual se disponía en forma más bien esparcida en torno a un gran área verde libre.[15]

No solamente el producto urbanístico presentado en Lisboa resulta interesante, el cual se diferencia radicalmente del proyecto presentado en 1941, interesante resultan también las circunstancias bajo las cuales se desarrollaban estos complejos habitacionales. Tanto en Braunschweig como en Núremberg se trataba de las así llamadas construcciones ECA, que tuvieron su origen en el así llamado concurso ECA – Economic Cooperation Administration – era una institución de los Estados Unidos encargada de controlar la distribución del plan Marshall.

Aquí se muestra de manera muy práctica el control estadounidense sobre la reconstrucción de Alemania occidental. A través de subvenciones, concursos, pero sobre todo a través del control de las instituciones que tenían a su cargo la planificación urbana, es que fue introducido en Alemania un nuevo concepto urbanístico. Pero resulta de interés además un asunto totalmente distinto: al público de Lisboa se le mostró con claras palabras e imágenes como la nación vencedora Estados Unidos, luego de haber derrotado al imperio alemán, reordenó el urbanismo en Alemania. Se trataba también de un mensaje directo para Portugal, para la dictadura portuguesa. Después de la Segunda Guerra Mundial, la situación internacional habían cambiado en forma dramática: la guerra fue seguida por la guerra fría. Ya no era posible una política de balance de Portugal dentro de las potencias del eje y los aliados como a principio de los años 40. Una reorientación hacia las potencias vencedoras resultaba inevitable. También en el urbanismo.

---

14 V. de Almeida Garret: *The Housing Problem at Portugal*. En: Marques da Costa (ed.): *Album do XXI Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*. Lisboa 1952, sin número de página.

15 Asociación alemana para vivienda, urbanismo y planificación territorial (ed.): *International Exhibition of Studies Housing and Townplanning. XXI. International Congress for Housing and Townplanning in Lisbon 1952. German Section.* Francfort del Meno 1952.

Consideraciones metodológicas

Aquí quiero terminar mi viaje a Lisboa, si bien muchas preguntas deben permanecer abiertas y de existir todavía la necesidad de seguir investigando. Este viaje no tenía como fin aportar resultados definitivos, si no que exponer consideraciones metodológicas, consideraciones que hemos discutido frecuentemente en Alemania también y en gran medida con Max Welch Guerra. Quiero ahora resumir estas consideraciones mediante ocho recomendaciones metodológicas.

1. Superar la visión arquitectónica

El urbanismo de las dictaduras requiere superar una visión centrada en la arquitectura y en estilos arquitectónicos. No se puede mantener la afirmación que la arquitectura moderna es de por sí es antifascista, social y democrática, no sólo con respecto a la Italia fascista, sino también con vistas a Portugal e incluso España. Se puede observar además en todas las dictaduras una subordinación de la arquitectura al urbanismo. En términos de diseño, por lo tanto, debe distinguirse cuidadosamente entre la arquitectura y el urbanismo.

2. Superar el foco nacional

Por lo general, la arquitectura y el urbanismo bajo dictaduras se examinan y discuten de manera aislada. Arquitectura y urbanismo se consideran objetos explicables aparentemente limitándose a considerar las circunstancias de cada país. Esta visión de tipo túnel debe ser superada. El urbanismo de una dictadura solamente puede ser comprendido adecuadamente en una perspectiva internacional.

3. Superar una visión rígida de la temporalidad

No existen ni *el* urbanismo dictatorial ni *la* arquitectura dictatorial. La arquitectura y el urbanismo van cambiando con el tiempo, se distinguen de dictadura a dictadura y son influidos por las tendencias internacionales. Las dictaduras ejecutaron muchos proyectos que habían sido planeados con anterioridad. El estudio del urbanismo de las dictaduras requiere una cuidadosa periodización.

4. Superar una percepción selectiva de los productos del urbanismo

La reducción del urbanismo dictatorial a grandes ejes, edificios monumentales y enormes plazas - especialmente, pero no sólo en Italia – engaña. La gama de productos del urbanismo en las dictaduras tiene que ser percibido en todo su ancho. Solo así se pueden entender las condiciones

sociales de una dictadura - tales como la tolerancia más o menos benevolente de la dictadura, así como su proyecto político específico.

5. Superar un punto de vista limitado a los productos del urbanismo

El enfoque exclusivo en los productos realizados, en la cuestión de estilo, en lo formal, es insuficiente. El urbanismo de las dictaduras requiere una distinción analítica entre los productos urbanísticos y las condiciones de producción urbanística. Como urbanismo de estado central se distingue fundamentalmente del urbanismo privado o municipal. Lo dictatorial del urbanismo se demuestra sobre todo en las condiciones de producción.

6. Producir una percepción relacionada al proyecto político de una dictadura

Las dictaduras de entreguerras no sólo se basaban en la represión y el terror, sino que además pugnaron activamente para conseguir el consentimiento popular para su proyecto político - para un nuevo estado, un Imperio recreado, una nueva sociedad, un nuevo ser humano, una misión global. Prometían un esplendoroso futuro y lo adelantaban a través de proyectos urbanísticos concretos y de exposiciones. El urbanismo era parte del proyecto político, produciendo consenso, combinando un "gran" pasado con un "gran" futuro.

7. Superar una visión disciplinaria aislada

Investigaciones monodisciplinarias sobre la historia del urbanismo de las dictaduras son útiles y productivas, pero en última instancia, insuficientes. Hay que considerar los abordajes específicos y los resultados de diferentes disciplinas. De particular importancia son las perspectivas de la historia del arte, la historia general y de las ciencias sociales, que no deben ser simplemente agregadas a una investigación urbanístico-histórica, sino que han de ser integradas en una perspectiva propia y nueva.

8. Superar la visión histórica

Es necesario superar la visión solamente histórica de las dictaduras. El urbanismo dictatorial siguió jugando un rol importante después de acabar las dictaduras. ¿Cómo tratar el urbanismo dictatorial en las realizaciones y en los discursos? ¿Demoler, transformar, reconstruir, olvidar, sublimar, reinterpretar o glorificar? El urbanismo de las dictaduras requiere revisar cómo se ha ido procesando el urbanismo dictatorial después de la caída de las dictaduras.

BUENOS AIRES EN DICTADURA: CAMBIOS, CONTINUIDADES Y SENTIDOS URBANOS EN LA PRODUCCIÓN DE LA CIUDAD.

LUJÁN MENAZZI

Instituto de Investigaciones Gino Germani - CONICET

lmenazzi@yahoo.com.ar

RESUMEN: Las políticas urbanas desarrolladas por la última dictadura militar argentina articularon elementos de continuidad y de ruptura con períodos democráticos previos y posteriores, conformando una batería heterogénea y, en ocasiones, contradictoria de intervenciones sobre las ciudades. En el caso de la ciudad de Buenos Aires hubo numerosas intervenciones de gran impacto y magnitud y nuevas regulaciones con la intención de transformar, modernizar y ordenar la ciudad, convirtiéndola en una "vidriera del país". Sin duda, se trata de un período que cambió profundamente el perfil de la ciudad dejando marcas indelebles que perduran. Algunas de estas intervenciones y normativas dialogaron con tradiciones urbanísticas previas materializando antiguos proyectos y aspiraciones como las autopistas urbanas, ensanches de avenidas, la producción de grandes equipamientos públicos y algunos elementos del Código de Planeamiento. En paralelo se desarrollaron intervenciones y normativas que representaban quiebres con estas tradiciones incorporando miradas ligadas a las nuevas tendencias del urbanismo, como iniciativas de protección patrimonial y ambiental, y el desincentivo al perfil industrial de la ciudad. En este sentido, las distintas agrupaciones de arquitectos, urbanistas, planificadores y técnicos ligados a lo urbano tuvieron vínculos conflictivos con las gestiones que intervenían en la ciudad, alternando instancias de apoyo, participación y afinidad con oposiciones explícitas y duras críticas. La ponencia busca indagar en estos vínculos conflictivos de participación, apoyo y resistencia para comprender el modo en que se fue produciendo ciudad en un contexto dictatorial, el sentido de las intervenciones, la participación del entramado de actores técnicos y profesionales y los aportes que estos análisis pueden sumarnos para comprender mejor a las dictaduras del cono sur.

PALABRAS CLAVE: Dictadura, obras públicas, entramado de actores, urbanismo, Buenos Aires

Introducción

La gestión de la última dictadura militar argentina desarrolló muchísimas intervenciones de fuerte impacto en la ciudad de Buenos Aires en términos físicos, sociales y económicos.[1]

Algunas de las cuestiones más destacadas fueron la construcción de gran cantidad de parques y plazas que venían a reemplazar equipamientos, actividades y población considerados inadecuados para la ciudad, la construcción de autopistas y las expropiaciones y demoliciones que supuso, la construcción de numerosas escuelas municipales y otros equipamientos (terminal de ómnibus, edificio de Argentina Televisora Color, Centro Cultural Recoleta, grandes conjuntos habitacionales), la demolición y traslado de equipamiento considerado obsoleto o contaminante (frigoríficos, Hospital Salaberry, incineradoras de residuos, basurales), el ensanche de avenidas, la construcción de estacionamientos subterráneos, la descentralización o traslado de servicios (Cinturón Ecológico Área Metropolitana, Mercado Central), la expulsión de población de bajos recursos por medio de la liberalización de los alquileres y la erradicación violenta de villas de emergencia.[2]

Como se advierte por la enumeración, las intervenciones fueron masivas, drásticas e irreversibles "Equiparables sólo con las campañas de modernización edilicia encaradas por las elites de principios de siglo".[3] Se manifestó una voluntad de jerarquizar, ordenar y "blanquear" el espacio urbano, expulsando población, actividades y equipamientos considerados inapropiados para una ciudad que pretendía ser la vidriera del país.

Tanto la dictadura en sus autorepresentaciones como muchas lecturas posteriores al período la caracterizaron como un parte aguas en todos los órdenes, incluyendo las políticas urbanas. Sin embargo, vale la pena reflexionar sobre cuál fue el sentido de estas intervenciones, en qué medida dan cuenta de rupturas respecto a las tendencias urbanísticas y estéticas previas y posteriores y cómo se posicionaron a este respecto los actores técnico – profesionales vinculados a la construcción de la ciudad.

---

1 La última dictadura militar argentina se inició con el golpe de estado del 24 de Marzo de 1976 y finalizó el 10 de Diciembre de 1983, cuando asumió nuevamente un gobierno democrático. Fue un régimen fuertemente autoritario, que cercenó los derechos políticos y civiles y dejó un saldo de 30.000 detenidos - desaparecidos. El gobierno dictatorial se autodenominó "Proceso de Reorganización Nacional", explicitando, en esa denominación su voluntad de transformar de modo irreversible al país, en todos sus órdenes. El intendente de la ciudad de Buenos Aires durante la casi totalidad del Proceso fue el Brigadier Osvaldo Cacciatore, perteneciente a la aviación militar.

2 Esta enumeración de obras y reglamentaciones no es exhaustiva, e incluye tanto intervenciones municipales como intervenciones de diversas reparticiones del gobierno nacional.

3 Liernur, Francisco, *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 2001, 448 p.

El sentido de las intervenciones

Uno de los objetivos principales del proceso fue desmantelar el Estado de Bienestar, que, con ciertas especificidades, se había desarrollado en Argentina en las décadas previas. La prédica liberal del Proceso acentuaba particularmente la idea de achicar el Estado y darle al mercado el rol rector de la economía. Más allá de este objetivo explícito, el gobierno nacional estaba atravesado por cierta tensión entre un discurso eficientista y aperturista, asociado a una política económica liberal que pretendía achicar el Estado, y ciertos sectores que creían necesario un Estado fuerte, garante de la soberanía nacional y en este sentido pretendían sostener un importante entramado de empresas e inversión pública.

Es en este marco de sentido en que se puede interpretar la heterogeneidad de las políticas urbanas del período y la compleja articulación entre continuidades y rupturas con tradiciones previas y posteriores. Son herederas del proceso de transición del rol del Estado y, asociado a este, las transiciones en el propio campo del urbanismo, así como de los distintos posicionamientos al interior del gobierno dictatorial. Así, muchas de estas intervenciones se encuadran en la tradición modernizadora – planificadora que predominaba previamente, como las autopistas, la producción de equipamientos públicos (escuelas, parques y plazas) y el zoning a partir del Código de Planeamiento Urbano.[4] De hecho, muchos de los proyectos eran previos y venían a materializar iniciativas inconclusas.[5]

Otras de estas intervenciones, en cambio, representaban quiebres con estas tradiciones incorporando miradas ligadas a las nuevas tendencias del urbanismo, como iniciativas de protección patrimonial y ambiental, y el desincentivo al perfil industrial de la ciudad.

El rol del Estado también se encuentra atravesado por esta tensión entre continuidades y rupturas. Así, Liernur destaca que durante el Proceso, pese a todo, "el Estado funcionó, quizá por última vez en el siglo XX, como promotor de grandes obras y Planes"[6], rol característico del estado desde la tradición modernizadora – planificadora. Sin embargo, también comienzan a ensayarse nuevas formas de participación de privados en las obras, a través de la tercerización de actividades, la concesión y las privatizaciones, planteando de este modo, nuevas articulaciones entre lo público y lo privado.

---

4 Silvestri Graciela y Gorelik Adrián, "Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión", en Romero, José Luis y Luis Alberto Romero (dir.), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos.* Buenos Aires: Altamira, 2000, pp. 461 –499.

5 El propio Código de Planeamiento Urbano fue formulado en 1973, y había sido elaborado como instrumento legal del Plan Director publicado en 1962 (que había comenzado a trabajarse en 1948).

6 Liernur, *op. cit*., p. 296.

Esteticas y estilos

Si bien el conjunto de intervenciones urbanas y su vínculo con diversas tendencias del urbanismo resultó heterogéneo, podríamos pensar que, en términos de estilo arquitectónico, la dictadura cultivó un lenguaje propio. Así, en ocasiones, se asocia determinado diseño arquitectónico con el estilo autoritario de gobierno. Berjman (2001) sostiene que en la dictadura militar "se trató de instaurar un modelo devenido de esa ideología sustentadora: las plazas de cemento".[7] Zarankin (2002), por su parte vinculaba los altos niveles de exposición interna que suponían las paredes vidriadas de las escuelas municipales construidas con la doctrina de Seguridad Nacional.[8]

Sin embargo, autores como Silvestri (2000) y Ballent (2005) han realizado investigaciones en las que matizaban y complejizaban las alineaciones automáticas entre lenguajes arquitectónicos y poder político.[9] En términos de Silvestri y Gorelik (2001) "resultaría así vano leer directamente significados políticos en el lenguaje de las formas específicas adoptadas en estas intervenciones", en tanto había obras con estética moderna, otras con estilos racionalistas, algunas que ensayaban nuevas tendencias del urbanismo internacional, etc. [10]

Así, la variedad de lenguajes arquitectónicos daba cuenta de lógicas propias de la disciplina más que de directivas gubernamentales. De hecho, algunos de los arquitectos participantes de estas intervenciones señalan que se trató de un período en que los arquitectos pudieron realmente intervenir en la ciudad, se pudieron *expresar* y *decir lo que querían*.[11]

La especificidad de las obras del proceso

Más allá de la heterogeneidad de las intervenciones y las líneas de continuidad con tradiciones urbanísticas y estilos previos y posteriores a la dictadura, sí podemos identificar ciertas especificidades en las obras del período.

---

7 Berjman Sonia, "Las plazas. Dos ejemplos porteños" En *D.A.N.A*. N° 2 Diciembre de 1985, pp. 67-76

8 Zarankin, Andres *Paredes que domesticam: arqueologia da arquitetura escolar capitalista. O caso de Buenos Aires*. Campinhas: Universidad Nacional de Campinhas, 2002, p. 182.

9 Silvestri, Graciela, "Apariencia y verdad. Reflexiones sobre obras, testimonios y documentos de arquitectura producidos durante la última dictadura", *Block* nª5 Buenos Aires, 2000, pp. 38-50. Ballent Anahí, *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad y peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Prometeo 3010, 2005, p. 280.

10 Silvestri y Gorelik, *op. cit.*, p. 470.

11 Serra, Fernando, y Valera, Jorge, "Plazas Urbanas. Diseño del Estudio Serra :Valera" *Summa*, Colección Temática 3/83, 1983, pp. 25-26. Los autores de este comentario conformaban un estudio al que se adjudicó de forma directa la realización de numerosas obras. Evidentemente, esta posibilidad de "expresarse" se limitaba a los estudios que recibieron encargos directos. En contrapunto, un reclamo frecuente por parte de distintos profesionales y entidades se vinculaba a la falta de concursos en el proceso de adjudicación de obras.

Oszlak señala uno de los grandes lineamientos políticos que organizaban medidas aparentemente aisladas y con diversos fines inmediatos: la búsqueda de ordenar, *blanquear* y jerarquizar a la ciudad de Buenos Aires.[12] En esta línea, muchas de las intervenciones tuvieron un carácter excluyente, e interpelaban a ciudadanos de clase media, perfilando una ciudad residencial y para usos terciarios, excluyendo a la población de bajos recursos y las actividades industriales. También, un objetivo importante de las intervenciones fue demostrar la eficacia de la gestión en la materialización de obras, a diferencia de la gran cantidad de proyectos inconclusos que caracterizaban a las gestiones previas.

La capacidad de materializar numerosos proyectos se debió a su voluntad de acción transformadora respecto al espacio urbano y al contexto político autoritario que eliminaba las resistencias.[13] En esta búsqueda por materializar, las decisiones fueron tomadas velozmente y al interior de un grupo reducido, sin realizar estudios previos, pero retomando en la mayoría de los casos antiguos proyectos y planes. No se consultaba a los actores vinculados a la cuestión, no se escuchaba ni respondía las críticas, impidiendo acciones colectivas, restringiendo la información disponible y reprimiendo los atisbos de resistencia. En cuanto a la implementación, las obras se caracterizaron por la exigencia de tiempos veloces de ejecución, costos excesivos por la falta de control y topes, la concentración de las mismas en las manos de pocas empresas constructoras y pocos arquitectos y la privatización periférica de cuanto se pudiera. En sus efectos, se buscaba que estas intervenciones fueran drásticas, irreversibles, individualizantes y fuertemente restrictivas respecto a los modos de transitar, practicar y habitar el espacio urbano. En la gran mayoría de los casos, tanto en las intervenciones del gobierno nacional como de la gestión municipal, nunca llegó a conocerse el costo final de las obras.

Respecto a la selección de arquitectos, el período se caracterizó por la adjudicación directa y la no realización de concursos de proyectos, salvo algunas excepciones. Esto supuso una alta cuota de arbitrariedad, y la concentración de muchas obras en las manos de unos pocos estudios.

Sintetizando lo dicho hasta aquí, lo específico de las obras del período se da en los objetivos más generales del Proceso respecto a jerarquizar y ordenar el espacio urbano y también en los modos de llevar adelante las obras, más que en el tipo de obra, la tradición urbanística o en el estilo arquitectónico.

---

12 Oszlak Oscar, *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano,* Buenos Aires: Cedes-Humanitas, 1991, p. 303.

13 Jajamovich, Guillermo y Menazzi, Luján, "Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar Algunos interrogantes a partir de Buenos Aires (1976-1983)". En *Revista Bitácora urbano – territorial* N° 20. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2012, pp. 11-20.

El entramado de actores

Las distintas agrupaciones de arquitectos, urbanistas, ingenieros y técnicos ligados a lo urbano tuvieron vínculos conflictivos con las gestiones que intervenían en la ciudad en el período, alternando instancias de apoyo, participación y afinidad con oposiciones explícitas y duras críticas. Desde la gestión municipal y nacional se incluyó a algunos de estos actores, participándolos de las decisiones, al tiempo que se excluyó a otros. A continuación, analizaremos los posicionamientos de la Sociedad Central de Arquitectos y del Centro Argentino de Ingenieros, dos de las agrupaciones más relevantes del campo de lo urbano.

El Centro Argentino de Ingenieros (CAI)

El CAI es una entidad centenaria, fundada en 1895. Su objetivo es gremial, en tanto busca la defensa de los profesionales. Sin embargo, tal como señala Ballent, el vínculo entre ingeniería y Estado es estrecho.[14] La propia concepción del rol del ingeniero, asociado al desarrollo del país a través de la realización de grandes obras públicas le otorga un vínculo particular con el Estado, y una voluntad de participar activamente y opinar sobre los destinos de la nación.

La agrupación se encuentra fuertemente atravesada por un ideario desarrollista. En este sentido, tenía puntos de acuerdo con aquellos sectores dentro del gobierno dictatorial que veían la necesidad de sostener un Estado fuerte como garantía de soberanía y puntos de conflicto con las políticas económicas del Proceso. No está de más recordar el origen militar de la ingeniería a nivel local y la asociación entre Estado, soberanía, territorio y grandes obras públicas de energía y caminos.[15]

Al inicio del gobierno golpista el rol de los ingenieros era valorado en ámbitos de actuación clave. Así, la Secretaría de Transporte y Obras Públicas y todas las subsecretarías quedaron a cargo de ingenieros (con una sola excepción), y las grandes empresas estatales como YPF, Gas del Estado, Agua y Energía e Hidronor, también quedaron bajo dominio de ingenieros. Esto demuestra confianza por parte del Proceso en el rol técnico de los ingenieros.

El CAI fue considerado un interlocutor válido. En 1981 fue convocado para el diálogo político iniciado por la Dictadura con miras a consultar a actores relevantes de la sociedad civil respecto al futuro político del país. En este marco, el CAI se mostró opuesto a la reforma de la constitución nacional, así como a institucionalizar la presencia de las fuerzas armadas en el futuro gobierno democrático y sugirió el restablecimiento del Estado de Derecho.

---

14 Ballent, Anahi. "Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943" História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.15, n.3, 2008, p.827-847.

15 Lucchini, Alberto, *Historia de la ingeniería argentina*, Buenos Aires: Centro Argentino de Ingenieros, 1981, p. 474.

Los posicionamientos del CAI respecto a la dictadura fueron diversos. Comenzaron tempranamente a criticar la política económica aperturista del Proceso, temiendo las consecuencias que podría traer para la industria nacional. Desde la perspectiva del CAI, las obras públicas no debían estar bajo la órbita de decisión de la autoridad económica, sino tener un flujo autónomo de ingresos y cierta autarquía en las decisiones. La subsunción de las obras públicas a los designios de la economía era un foco de críticas fuerte contra la dictadura.

Respecto a las intervenciones urbanas, criticaban el desvío del financiamiento del Fondo Nacional de la Vivienda. Si bien se valoraba la realización de obras, el CAI cuestionaba las prioridades que establecía el Proceso, el uso de ingentes sumas para algunas obras (por ejemplo, las autopistas) en detrimento de otras consideradas más importantes (paliar el déficit habitacional). La Municipalidad se convirtió en el foco de algunas críticas por su negativa a participar a los actores involucrados en la construcción de la ciudad, mientras que otras reparticiones nacionales vinculadas a la temática se mostraban más proclives a negociar y ceder en algunos aspectos. Criticaron duramente el plan de autopistas y el Código de Planeamiento Urbano, dos de las intervenciones más importantes de la gestión municipal. En el primer caso, los motivos fueron técnicos, urbanos y ambientales, acusando a la Municipalidad de improvisación e ignorancia. Sobre el Código de Planeamiento, afirmaban que paralizaba la construcción de la ciudad. En contrapartida, apoyaron con entusiasmo el Cinturón Ecológico Área Metropolitana, la construcción de escuelas y otras obras del período.

En síntesis, el CAI tuvo una postura muy crítica respecto a la política económica del proceso y, cuando se le permitió opinar, apostó a la apertura política. Si bien fue un interlocutor válido para el Proceso, fue muy crítico, entre otras cosas de la subsunción de las obras públicas a los designios económicos. Resulta interesante, que de este modo explotaba los debates internos del propio gobierno dictatorial, entre la filosofía política liberal y prácticas corporativas llevadas adelante por sectores de las fuerzas armadas, que se negaban a reducir las empresas estatales (especialmente aquellas ligadas a la seguridad, la energía y la producción de materias primas) y abogaban por la realización de grandes obras públicas de infraestructura. En términos urbanos, tuvo opiniones diversas, dependiendo de cada proyecto o intervención. Las críticas respondieron más a las lógicas y valores de la propia disciplina que a posicionarse frente al Proceso o sus orientaciones en temas urbanos como un todo.

La Sociedad Central de Arquitectos (SCA)

La Sociedad Central de Arquitectos también es una entidad centenaria, fundada en 1896. Así como los ingenieros, la labor profesional de los arquitectos se encuentra estrechamente vinculada a la conformación del Estado y su regulación de lo urbano. En el período, la SCA y la mayor parte de la matrícula se encontraba aún comprometida con un ideario ligado a la planificación moderna, otorgándole al Estado un rol preponderante en la dirección y realización de la ciudad.[16]

16 *Liernur, op. cit.* De hecho, el presidente de la SCA en el período (Francisco García Vázquez) era docente de Planificación Urbana y había formado parte del equipo que realizó el Plan Director.

La SCA rechazó la política económica del período, de modo más fuerte a medida que avanzó el Proceso. Sin embargo, sus márgenes de crítica eran más reducidos que los del CAI. La SCA no fue órgano de consulta en ningún momento, y sufrió algunos atentados.

El Proceso no otorgó a los arquitectos lugares de relevancia dentro del aparato estatal. El espacio de actuación más frecuente de los arquitectos era en el nivel municipal. Sin embargo, la Municipalidad de Buenos Aires quedó a cargo de un brigadier, los ministerios y secretarías a cargo de abogados y militares.[17] La comuna no otorgó un rol de consulta a la SCA y no respondió a los reclamos, críticas o comentarios que esta efectuara ante cada intervención. En términos de la entidad *ni siquiera daba acuse de recibo*. Esta actitud de intransigencia de la comuna fue duramente criticada por la SCA durante todo el período.

Las instancias en que la SCA lograba manifestar su opinión eran publicaciones periódicas de la propia entidad o de tirada nacional, cuando había polémica por alguna obra o eventos específicos. Las opiniones manifestadas solían der muy críticas respecto al modo de llevar adelante las obras, los costos, el tipo de adjudicación y las prioridades en la inversión. En particular, la gran inversión realizada en autopistas u otras obras en paralelo al desfinanciamiento de la construcción de vivienda social fue algo señalado por la entidad "Contaremos con un cinturón ecológico, con una atmósfera libre de polución, con nuevas plazas y terrenos ganados al río, autopistas y estacionamientos subterráneos, pero la gente vivirá cada vez más en ámbitos interiores insalubres, hacinados y con niveles de calidad de vida cada vez más deplorables".[18]

Sin embargo, exceptuando el caso de las autopistas, en que la SCA se opuso férreamente y las constantes modificaciones al Código, que también fueron criticadas por desvirtuar el planteo original, la mayor parte de las intervenciones de la comuna fueron avaladas (no en sus modos, pero sí en su orientación) por la SCA. El Código de Planeamiento Urbano, el Cinturón Ecológico Área Metropolitana, la construcción de parques y escuelas, la terminal de ómnibus, fueron todas iniciativas que, en la medida en que se enmarcaban en las previsiones del Plan Director, contaban con la aquiescencia de los arquitectos. Como señala Silvestri "La polémica permanente entre el municipio y la SCA se movió en el mismo plano de convicciones básicas: la intervención estatal fuerte, la planificación homogénea, la modernización inclusiva. En muchos sentidos puede decirse que la SCA, a través de sus representantes más conspicuos, mantuvo su ideario técnico político de principios de los setenta".[19] Muchas de las obras realizadas habían sido ideadas por los arquitectos y planificadores más relevantes de la época, integrantes de la SCA y de la Sociedad Argentina de Planificación, en el marco de estudios, planes y proyectos previos. En este sentido, existía un acuerdo acerca de la pertinencia de esas obras más allá de que el modo

17 A nivel nacional, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda estuvo a cargo hasta 1979 de un arquitecto, Vázquez Llona con quien la SCA estableció un vínculo fluido.

18 Sociedad Central de Arquitectos, "Desarrollo Urbano y Vivienda" en *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos,* Buenos Aires: SCA, 1979, p. 7.

19 Silvestri, Graciela "Sociedad Central de Arquitectos" en Jorge Francisco Liernur y Fernando Aliata, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina,* Buenos Aires: Clarín, p. 67

en que se llevaran adelante fuera criticado y de que el comitente fuera un gobierno autoritario. A su vez, la capacidad de materialización de las obras que llevaban largo tiempo pendientes, también fue un factor de aprobación.

En síntesis, la SCA se mostró muy crítica con las modalidades de realización de obras de la comuna, pero estaba de acuerdo con la mayor parte de estas realizaciones, en tanto materializaban una perspectiva compartida con el Municipio. El Municipio, por su parte, se mostró absolutamente cerrado e intransigente respecto a cualquier crítica o comentario a su plan de obras. Sin embargo, retomó planes y proyectos de intervención que habían sido armados por los órganos técnicos de los arquitectos. En este sentido, el diálogo con ese universo es ambiguo, en tanto se los excluye como interlocutores pero se ejecuta el plan por ellos trazado.

Algunas reflexiones para concluir

La ponencia buscó analizar las intervenciones urbanas del período a partir de la matriz continuidades – rupturas. Las intervenciones fueron heterogéneas en su orientación y en su estilo, estableciendo diálogos con tendencias urbanísticas previas y posteriores. La especificidad se dio en la modalidad autoritaria de llevar adelante las obras y en el objetivo general que las guiaba: la voluntad de ordenar, "blanquear" y jerarquizar la ciudad. Este objetivo era congruente con las aspiraciones del gobierno dictatorial: reorganizar la nación.

En términos de tradiciones urbanísticas, las obras materializaban en la mayor parte de los casos planes y proyectos previos, desarrollados en otros contextos políticos por los arquitectos y urbanistas involucrados en gestiones anteriores. Si bien se excluyó a los órganos que agrupaban a los arquitectos de las instancias de consulta y de la gestión municipal, se ejecutaron obras enmarcadas en las perspectivas desarrolladas por estos profesionales. En ese sentido, los desacuerdos se plantearon por las modalidades de intervención y no tanto por la orientación de las obras. A su vez, el vínculo con los ingenieros fue conflictivo. Si bien se los incorporó en espacios de gestión a nivel nacional y se los tomó como interlocutor válido, estos tuvieron una mirada muy crítica respecto a la orientación económica del Proceso y a la subsunción de la política de obras públicas a las directivas del Ministerio de Economía.

La heterogeneidad de las intervenciones da cuenta que el régimen dictatorial no fue un poder monolítico, sin fricciones internas. Esta heterogeneidad y el vínculo conflictivo con los actores ligados a la producción de la ciudad, ponen en evidencia las lógicas políticas contradictorias que operaban al interior del aparato gubernamental. Tanto el CAI como la SCA se ocupan de señalar las contradicciones internas del Proceso y los efectos negativos de esta falta de coherencia.

El análisis de las intervenciones urbanas del período también nos permite discutir con cierto sentido común que entiende a la dictadura como un punto de quiebre total y absoluto respecto a las políticas previas. Analizar las políticas y el modo de vinculación con los distintos actores nos permite colocar a la dictadura en la trama de sentido de la historia argentina y de las discusiones acerca de la ciudad, y no como algo desvinculado que irrumpe de modo exógeno.

Por último, el análisis del vínculo entre la dictadura y el entramado de actores ligados a lo urbano, también permite complejizar las relaciones entre técnica y política. A pesar de las fuertes discrepancias y la completa exclusión de ciertos actores, existía una perspectiva compartida acerca del repertorio posible de intervenciones, el tipo de obra considerado necesario, un mismo marco de sentido, en que el Estado seguía ocupando el rol principal en la orientación de la ciudad. En esta línea, los vínculos entre técnica y política no fueron lineales en absoluto, sino más bien, ambiguos y en ocasiones contradictorios. No hubo una subsunción de una lógica a la otra, y desde la lógica política, se retomaron viejos proyectos realizados desde diversas perspectivas técnicas, si bien esos actores eran anulados como interlocutores. A su vez, desde la lógica de estos actores técnicos hubo oposición al gobierno autoritario y a su política económica, pero hubo acuerdo con muchas de sus intervenciones. Así, los encuentros y desencuentros entre estos universos deben ser analizados en el largo plazo y considerando la diversidad de aristas que caracterizan a estos vínculos.

ORDEM, PROGRESSO E UTOPIA – O URBANISMO DAS CIDADES NOVAS PLANEJADAS PELO REGIME MILITAR NA AMAZÔNIA BRASILEIRA.

RENATO LEÃO REGO

Universidade Estadual de Maringá – UEM, Brasil

rlrego@uem.br

RESUMEN: A criação de uma série de cidades planejadas ao longo da recém aberta rodovia Transamazônica, como desdobramento do I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974) para o Brasil da ditadura militar, vislumbrou o nascimento de uma "nova civilização". O projeto destas cidades incorporou premissas do ideário cidade jardim e da cidade funcional para traçar formas urbanas radicalmente inovadoras e nelas idealizar um novo homem e uma vida racionalizada em comunidade, "progressista" e "coesa", heterogeneamente formada por "homens selecionados", migrantes "doutrinados", "desprovidos de seus vícios, tabus e costumes de origem". A heterogeneidade da origem dos colonos foi deliberadamente incluída no esquema da colonização como um meio de se prevenir a interferência de tradicionalismos no progresso das novas comunidades. Desse modo, cidades funcionalistas, hierarquicamente estruturadas, com forte conexão com a zona rural, acomodariam cidadãos sem rasgos característicos predominantes, em casas padronizadas, para uma vida igualitária. Apesar dos investimentos, da aparente longa preparação e planejamento, o esquema acabou abandonado como fracasso. Entretanto, este trabalho mostra que a construção de um pensamento utópico, tão ilusório quanto impositivo, entrevista nas configurações urbanas, na ordenação territorial artificial e no comportamento idealizado para os seus moradores, está entre as causas do fracasso do projeto de criação de cidades novas, assentamento de colonos e desenvolvimento regional.

PALABRAS CLAVE: circulação de ideias, desenvolvimento, cidades satélites, Transamazônica, urbanismo racionalista.

Introdução[1]

As cidades novas planejadas ao longo da rodovia Transamazônica nos primeiros anos da década de 1970 resultavam do plano governamental de integração nacional e desenvolvimento regional da Amazônia, que incluía construção de estradas, colonização, parcelamento rural e assentamento de colonos migrantes[2]. Implantado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA – durante o governo militar do general Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), o esquema de colonização chamado de Planejamento Urbano-rural – ou simplesmente Urbanismo Rural – pretendeu assentar 100.000 famílias em uma série de cidades criadas em uma faixa de 10 km em cada margem da nova rodovia que cortava o país de leste a oeste através da floresta Amazônica[3]. Mas o Urbanismo Rural propunha não apenas distribuir terra, assentar colonos migrantes, criar cidades e implementar a infraestrutura necessária para atingir os objetivos maiores do governo militar, a saber: integração e desenvolvimento; pretendia fazer nascer uma civilização através do urbanismo e da organização social que ele preconizava. Tal como acreditava seu projetista, o urbanista José Geraldo da Cunha Camargo, "dentro da ordem chegaremos ao progresso"[4].

Estudos (em sua maioria norte-americanos) sobre a ampla transformação social, ambiental e econômica que se ensaiou na Transamazônica asseguram que o esquema do INCRA fracassou, entre outras causas, por questões ambientais, como solo pobre e chuvas excessivas[5]; por questões

---

1 Este trabalho dá continuidade à comunicação apresentada no XIV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, realizado em setembro de 2016 no IAU-USP, Brasil.

2 Brasil, *I Plano nacional de desenvolvimento (PND) – 1972-1974*, Brasília: Presidência da República, 1971; Brasil, *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*, Brasília: Ministério do Interior/ Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, 1972; Brasil, *Controle do uso do solo urbano. Anais do IV Curso Intensivo de Planejamento Urbano e Local*, Brasília: SERFHAU/MINTER/OEA, 1973; Darino Castro Rebelo, *Transamazônica, integração em marcha*, Rio de Janeiro: CDP, 1973.

3 Emilio F. Moran, *Developing the Amazon*, Bloomington: Indiana University Press, 1981, p. 75; Renato Leão Rego, "A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do norte paranaense à Amazônia Legal", em *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 2015, n. 17(1), p. 89-103; José Geraldo da Cunha Camargo, *Urbanismo Rural*, Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA, 1973; Ricardo Trevisan, "Cidades plantadas na floresta amazônica: ações estatais para ocupação e urbanização do centro-oeste brasileiro", em *Revista Geográfica de América Central*, Costa Rica: Editorial de la Universidad Nacional, 2011, n. 2 (47), 2011, p. 1-18.

4 José Geraldo da Cunha Camargo, "Urbanismo rural para fixação condigna do homem nas áreas agrícolas", em *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1963, n. 16 (324-328), p. 299. Camargo era funcionário do INCRA desde 1955, quando o órgão ainda se chamava INIC - Instituto Nacional de Imigração e Colonização. Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 52. Sabe-se também que era amigo pessoal do general Médici.

5 Moran, *Developing the Amazon*, p. XIII; Martin T. Katzman, *Cities and frontiers in Brazil: Regional Dimensions of Economic Development*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1977, p. 80; Rolf Wesche, "Planned rainforest Family farming on Brazil's Transamazonic highway", em *Revista Geográfica*, Pan American Institute of Geography and History, 1974, Dezembro, vol. 81, p. 109.

de gerenciamento, como seleção dos colonos pouco adequada, falta de tecnologia compatível com a grandeza do empreendimento, e inexistência da infraestrutura originalmente prevista[6]. Esses mesmos estudos sugerem que, apesar de aparente longa preparação e planejamento extensivo, faltaram revisões e adaptações: *inputs* que só a vivência do real poderia fazer à macro-escala do projeto.

É certo que o abandono precoce do esquema de colonização em 1974 impossibilitou estes ajustes. Contudo, este trabalho aponta no próprio Urbanismo Rural um conjunto de aspectos de natureza utópica tão impositivos quanto ilusórios, em particular aqueles que idealizaram autoritariamente a vida em comunidade. Elementos do urbanismo funcionalista se mostraram quiméricos nas pequeníssimas cidades na floresta; separação de pedestres e automóveis, zoneamento funcional e unidade de vizinhança certamente são mais apropriados ao ordenamento de áreas urbanas mais densas, extensas e complexas. Nesse sentido, o messiânico esquema de colonização se condenou ao fracasso à medida que se mostrou pouco representativo, inflexível, e ignorante às contribuições locais e aspirou fazer surgir uma nova civilização no meio da floresta.

Desenvolvimento, colonização e urbanização

A criação de cidades planejadas no Brasil é uma forte expressão dos esforços governamentais de modernização e desenvolvimento. Civilização, modernização e desenvolvimento são três faces de uma mesma ótica "espacialista" em vigor no país nos séculos XIX e XX.[7] A noção de civilização que permeou o Brasil Império deu lugar à ideia republicana de modernização entrevista em parte do governo de Getúlio Vargas (1930-1945) e na presidência de Juscelino Kubitschek (1956-1961). Esta noção de modernização foi substituída pelo conceito de desenvolvimento no período do regime militar (1964-1985). Todas elas, porém, tratavam de dominar a natureza e ocupar o território.

Civilizar foi um modo de qualificar a expansão territorial, que reafirmava as determinações da conquista colonial: apropriação da terra e submissão dos "nativos"; de modo semelhante, modernizar envolveu, entre outras ações, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de novos equipamentos e conectar suas partes. A ocupação e o ordenamento do espaço atuaram como eixo estruturar do planejamento governamental no período do regime da ditadura militar; integração nacional era uma nova versão da ideologia da construção do país por um estado forte.[8] Ainda que a substituição da ideia de modernização do começo do século XX pela noção

6 Cf. Wesche, *op. cit*., p. 109; Katzman, *op. cit*., p. 80; Nigel J. H. Smith, *Rainforest corridors. The Transamazon colonization scheme*, Berkeley: University of California Press, 1982, p. 25.

7 Antonio Carlos Robert Moraes, *Território e história no Brasil*, São Paulo: Annablume 2008, p. 33 e 139.

8 Moraes, *op. cit*., p. 93-101.

de desenvolvimento do pós-guerra tenha deixado a abordagem da urbanização mais orientada pela economia, todas elas convergem no esforço para se "construir o país".[9]

O esforço para se transformar o ambiente físico, exemplificado por Brasília, foi tomado como manifestação de desenvolvimento.[10] A construção da Transamazônica não foi um caso diferente, na medida em que a construção da rodovia foi entendida como uma tentativa de reviver a euforia dos tempos de Brasília e os índices de crescimento do governo JK.[11] Nos dois casos esperava-se estimular o crescimento econômico e encorajar o desenvolvimento regional. Cidades novas, portanto, provocariam desenvolvimento.[12]

De modo geral, construção de cidades e planejamento regional foram os mantras da metade do século XX para resolver a crise urbana.[13] Neste período, cidades novas foram concebidas mundo afora como estratégia para se adquirir capital de investimento e criar infraestrutura; nações se reconstruíram com gasto público em projetos de grande porte baseados no modelo econômico keynisiano e programas governamentais voltados para a criação de novas cidades procuraram estimular a economia, prover empregos, expandir a produção e consolidar o domínio territorial.[14]

Como bem observou Wakeman, cidades novas produziram e reproduziram o poder do Estado, a construção nacional e a modernização.[15] No Brasil da ditadura militar não foi diferente: no *boom* econômico dos anos 1970 obras faraônicas aumentaram a geração de empregos e estimularam o crescimento, às custas, porém, de emissão de moeda, endividamento do estado, aumento da inflação e da dívida externa. Orientada pela ideologia da construção nacional, a cultura política do país buscou desenvolvimento relacionando urbanização, industrialização e populismo, desde que um "nacionalismo econômico" suplantou o modelo de crescimento "voltado para fora" dos tempos coloniais.[16] Nesse sentido, o afã de progresso, a busca de integração nacional e o crescimento econômico direcionaram a expansão capitalista à região Amazônica.[17] Portanto,

---

9 Arturo Almandoz, *Modernization, urbanization and development in Latin America, 1900s-2000s*, Londres: Routledge, 2015, p. 4; Moraes, *op. cit*., p. 93-101.

10 Almandoz, *op. cit*., p. 93.

11 Mary Del Priore e Renato Venancio, *Uma breve história do Brasil*, São Paulo: Planeta, 2010, p. 284; Marcos Napolitano, *O regime militar brasileiro – 1964-1985*, São Paulo: Atual, 1998, p. 40.

12 Como notou Gorelik, na América Latina a modernidade foi caminho para se chegar ao desenvolvimento, e não sua consequência, e a cidade tem sido vista como "uma máquina para inventar a modernidade, estendê-la e reproduzi-la". Adrián Gorelik, *Das vanguarda a Brasília. Cultura urbana e arquitetura na América Latina*, Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005, p. 49.

13 Rosemary Wakeman, *Practicing utopia. An intelectual history of the new town movement*, Chicago: The University of Chicago Press, 2016, p. 47.

14 Wakeman, *op. cit*., p. 49.

15 Wakeman, *op. cit*., p. 7.

16 Almandoz, *op. cit*., p. 16 e 88.

17 Fernando Henrique Cardoso e G. Müller, *Amazônia: expansão do capitalismo*, Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

o empenho para desenvolver a Amazônia decorreu fundamentalmente de considerações econômicas e geopolíticas[18], embora o governo alegasse a questão social como o motivo capital da colonização que, nas palavras do presidente Médici, tratava de "dar terra a homens sem terra".[19]

Urbanismo racionalista-funcionalista

O ordenamento territorial e a urbanização ao longo da Transamazônica pretendiam criar uma rede urbana e "dar ao campo os benefícios das cidades", adaptando "ao meio rural as técnicas urbanísticas utilizadas na cidade".[20] Para tanto, o esquema de colonização recorreu ao ideário *garden city* no seu aspecto regional, descentralizado, com estruturas urbanas hierarquizadas, e ao casamento das cidades com o campo. A noção de cidades satélites, corolário da noção de cidade social de Ebenezer Howard, configurou uma região urbana a partir de uma rede de cidades hierarquizadas na estrutura e no tamanho, conectadas entre si e ao campo e esta solução empregada na Londres metropolitana era conhecida por Camargo. Mas recorreu também aos elementos morfológicos do urbanismo pós-Brasília para a configuração das novas cidades, tal como Camargo fizera em sua proposta apresentada para o concurso do plano piloto de Brasília.[21] A arquitetura moderna havia sido cooptada pelo Estado como imagem da identidade nacional[22]; com Brasília, o urbanismo racionalista-funcionalista também se consolidou como expressão hegemônica no campo profissional e como parte da imagem identitária do Brasil moderno.

Com estas duas referências, Camargo idealizou uma faixa urbanizada ao longo da rodovia em que cidades, *rurópolis*, *agrópolis* e *agrovilas* formariam uma rede urbana hierarquizada vinculada ao campo. Pois de acordo com Camargo[23], a *agrovila* não devia ser construída isoladamente, mas integrando um sistema de *agrovilas*, *agrópolis* e *rurópolis*, de modo que *agrovilas* funcionavam como satélites de uma *agrópolis* para ter complementadas suas necessidades sociais e econômicas. Assim, a *agrovila* correspondia a um pequeno centro urbano destinado à moradia dos trabalhadores rurais e à sua integração social. Sua população seria determinada pelo número de crianças necessário para o funcionamento de uma escola rural e isso correspondia a um grupo de 100 a

18 Smith, *op. cit*., p. 12-14.

19 Moran, *op. cit*., p. 75.

20 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 2.

21 Renato Leão Rego, "Utopia e urbanismo funcionalista na Transamazônica", 2016. Disponível em http://www.iau.usp.br/shcu2016/anais/wp-content/uploads/pdfs/10.pdf [Data de consulta: 20 de setembro de 2016]

22 Cf. Carlos A. F. Martins, "Identidade nacional e estado no projeto modernista. Modernidade, estado e tradição" em Abílio Guerra (ed.), *Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Parte 1*, São Paulo: Romano Guerra, 2010, p. 279-297; cf. Milton Braga, *O Concurso de Brasília*, São Paulo: Cosac Naify, 2010.

23 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 14.

300 famílias. A *agrópolis* consistia de um pequeno centro urbano agroindustrial com influência socioeconômica, cultural e administrativa sobre uma área ideal na qual podem estar situadas de 8 a 12 *agrovilas*. Além da estrutura básica de uma *agrovila*, a *agrópolis* contava também com ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo. Uma *agrópolis* devia comportar entre 300 e 600 famílias. A distância entre uma *agrovila* e uma *agrópolis* podia ser percorrida de bicicleta – no caso de um estudante rumo a uma escola secundária – e a distância média entre duas *agrópolis* era de 20 km, podendo ser percorrida de caminhão, ônibus ou automóvel. E, por fim, a *rurópolis* seria um pequeno polo de desenvolvimento com aproximadamente 20.000 habitantes, conformando "o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por *agrópolis* e *agrovilas*, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros".[24] Cidades existentes – como Altamira – e núcleos urbanos maiores que 50.000 habitantes deveriam respeitar um raio de abrangência de 500 km, e desse modo completariam a constelação de formas urbanas prevista.

Com traçado padronizado e tamanho determinado, estas formas urbanas radicalmente inovadoras foram organizadas a partir de unidades de vizinhança, zoneamento funcional, agrupamento de edifícios públicos, *cul-de-sacs*, hierarquização viária e separação de automóveis e pedestres. O centro da forma urbana – o espaço aberto tão caro aos CIAMs – configurava uma área de uso comunitário, com edifícios dispersos em vasto espaço livre eminentemente funcional, deixando de lado qualquer aspiração simbólica. Camargo não permitiu uma igreja – apenas uma edificação sem denominação, para fins ecumênicos, sem posição destacada na paisagem urbana – nem previu qualquer monumento cívico. Simplificação, ordem geométrica, padronização e generalização fizeram ressoar nestas comunidades amazônicas o racionalismo e o funcionalismo que caracterizaram a arquitetura e o urbanismo modernos em boa parte do século XX. Pode-se notar ali a mesma inversão da estrutura espacial da cidade tradicional contida na relação figura-fundo que se detectou em Brasília: "a matriz da cidade deixou de ser o contínuo sólido, e transformou-se no vazio contínuo".[25]

A zona rural ao redor destas cidades estava tão geometricamente quanto artificialmente configurada por pequenos lotes retangulares de 100 ha dispostos perpendicularmente ao longo de estradas vicinais abertas ortogonalmente à rodovia.[26] De um modo geral, nota-se tanto a padronização das estruturas urbanas e rurais quanto a imposição de um sistema rígido, ideal, pouco sensível a particularidades. O Urbanismo Rural acabou por criar cidades 'de beira de estrada' – um padrão de ocupação territorial distinto e desvinculado da acessibilidade fluvial tradicional na região. Além disso, o traçado geométrico idealizado no âmbito regional foi imposto à realidade sem levar em conta a fisiografia ou a viabilidade desses núcleos, abrindo cidades em sítios pouco adequados topograficamente. Mais que isso, devido ao parcelamento

24 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 17.

25 Colin Rowe e F. Koetter, *Collage city*, Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1995, p. 56.

26 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 23; Moran, *op. cit*.

rural mecânico e abstrato, lotes rurais acabaram sem acesso direto aos cursos d'água. E o planejamento territorial do Urbanismo Rural não extrapolou a faixa ao longo da rodovia: além dos recortes dos seus limites, voltava-se a encontrar a floresta intocada.

Ordem, progresso e utopia

Em geral, cidades novas planejadas no século XX foram tentativas de pré-fabricar, literal e figurativamente, totalidades urbanas completas[27]. Tal como acreditava Le Corbusier, o urbanista poderia "organizar o mundo em sua prancheta"[28]. As "utopias urbanas" do século XX caracterizaram um período em que era desejável e possível reconstruir completamente nossas cidades e nossas sociedades de acordo com algum modelo novo e melhor. Lembro que utopia se refere tanto a um estado ideal das coisas que é potencialmente realizável quanto a algo ilusório ou próximo do impossível. Em tempos de confiança extremada na racionalidade e de crença fervorosa no progresso e na noção de superação e evolução, acreditou-se que uma transformação radical da condição urbana poderia ser alcançada na medida em que o desígnio da forma física da cidade se estendesse ao projeto e à reforma do comportamento individual, das relações sociais, da vida cívica e da comunidade.

Nesse sentido, a estrutura urbano-rural idealizada pelo Urbanismo Rural foi entendida com a base para "uma nova civilização".[29] Pois com o Urbanismo Rural almejava-se, para além da ocupação planejada da faixa desapropriada ao longo da Transamazônica e da distribuição de terras a homens sem terra, "a formação de uma comunidade, de uma sociedade".[30]

Era "preciso, portanto, 'compor' a comunidade com famílias oriundas de diversas regiões do país e, se possível, de origens raciais e étnicas diferentes"[31]. A heterogeneidade da origem dos colonos foi deliberadamente incluída no esquema de colonização como um meio de se prevenir a interferência de tradicionalismos no progresso das novas comunidades.[32] Pois a transferência de um grupo social inteiro, já constituído em outro local, para a nova comunidade traria também "seus costumes, vícios e tabus, sendo muito difícil mudar seu comportamento"[33]. Assim, parafraseando Rowe e Koetter, o colono "deveria ser despido das suas contaminações culturais e corrupções sociais".[34]

---

27 Wakeman, *op.. cit.*, p. 3.

28 Robert Fishman, *Urban utopias in twentieth century*, Nova York: Basic Books, 1977, p. 205.

29 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 1.

30 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 7.

31 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 6.

32 Moran, *op. cit.*, p. 159.

33 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 6.

34 Rowe e Koetter, *op. cit.*, p. 16.

E os colonos "selecionados" para compor a nova sociedade deveriam ser "doutrinados", "motivados" e "conscientizados" sobre os benefícios sociais da vida em comunidade.[35] Os termos usados por Camargo conferem ao Urbanismo Rural um papel muito além das suas possibilidades. De modo semelhante, a preparação do homem para habitar as novas configurações da casa e da cidade esteve entre as práticas da arquitetura e do urbanismo modernos, que "expressam a crença otimista na possibilidade de uma nova sociabilidade urbana"[36]; Le Corbusier, por exemplo, acreditava ser necessário criar "o estado de espírito de residir em casas em série"[37]. Designava-se, portanto, um certo comportamento do grupo heterogêneo de colonos que, sem rasgos característicos predominantes, favoreceria a aludida emergência utópica de uma nova civilização.[38]

Além disso, o esquema de colonização propunha minimizar diferenças na "terra prometida" para que todos os colonos fossem tratados como iguais. Esta igualdade estaria estampada mais fortemente na rígida uniformidade das casas padronizadas, que deveriam ter o mesmo tamanho, a mesma conformação e a mesma cor, a fim de evitar qualquer diferenciação no conjunto de moradias.[39]

O modo de vida dos colonos, idealmente formulado, ditava que todos proprietários de terras e empregados rurais residissem no lote urbano, e não na pequena propriedade rural. Porém isso não foi obedecido, o que logo se percebeu pelas casas vazias nas *agrovilas*.[40] A obrigatoriedade de morar na zona urbana inviabilizava a ajuda da família no trabalho do campo, gerava problemas na unidade familiar e isolava os agricultores da sua propriedade rural, deixando-a desprotegida.

O lado utópico de Brasília também insistia, no mesmo tom "messiânico", "sobre a necessidade de se instaurar um espaço fraternal e libertário, capaz de suprimir as enormes diferenças sociais".[41] Mas a vida urbana igualitária na Transamazônica prontamente se desvirtuou. Colonos e administradores e burocratas não frequentavam o mesmo clube social: cada grupo tinha o seu clube no "seu lado" da cidade; os funcionários públicos ainda enfatizavam seu status ao não andar a pé, mesmo quando a distância era de apenas uma quadra: dirigiam veículos oficiais por

35 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 7 e 8.

36 Carlos A. F. Martins, "'Há algo de irracional…'. Notas sobre a historiografia da arquitetura brasileira" em Abílio Guerra (ed.), *Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Parte 2*, São Paulo: Romano Guerra, 2010, p. 161.

37 Le Corbusier, *Por uma arquitetura*, São Paulo: Perspectiva, 1989, p. 166.

38 Cf. Moran, *op. cit.*, p. 17.

39 Smith, *op. cit.*, p. 25 e 28.

40 O Estado de São Paulo, *Na Rurópolis, a festa de Médici*, edição de 13 de fevereiro de 1974, p. 8; Moran, *op. cit.*, p. 89; Smith, *op. cit.*, p. 24.

41 Margareth da Silva Pereira, "A utopia e a história. Brasília: entre a certeza da forma e a dúvida da imagem", em Abílio Guerra (ed.), *Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Parte 2*, São Paulo: Romano Guerra, 2010, p. 25.

todo lado. As diferenças reais na educação, no nível social e na experiência profissional entre os colonos e os técnicos se evidenciaram desde o início, causando desequilíbrio nas relações interpessoais.[42]

Considerações finais

A rodovia Transamazônica, ainda inacabada, fez avançar a integração territorial e a ocupação da região norte do Brasil; outras grandes obras de engenharia impulsionaram a economia do país. O produto interno bruto no período conhecido como "milagre econômico" (1968-1973) ficou em torno de 10% ao ano. Contudo, o esquema de colonização, assentamento de colonos e criação de cidades ao longo da rodovia implantado a partir de 1972 foi abandonado com fracasso em 1974 e o Urbanismo Rural foi avaliado como o pesadelo de um planejador.[43] O abandono do Urbanismo Rural coincidiu com o término do governo Médici e para o novo governo foi instituído o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979), priorizando polos de desenvolvimento baseados na teoria de François Perroux.[44]

Em 1973, trinta agrovilas e a agrópolis Brasil Novo haviam sido construídas; mais nove agrovilas e onze agrópolis estavam sendo implantadas, ainda que em distintas fases de implantação; outras estavam em fase de planejamento; por esta época, aproximadamente 1.500 famílias haviam sido assentadas em um trecho de 500 km da rodovia na região de Altamira – um número muito pequeno se comparado com as 100.000 famílias estimadas pelo governo três anos antes.[45] Sem boa parte das edificações públicas originalmente previstas, as cidades funcionalistas transamazônicas mostravam um cenário desolador; a falta da infraestrutura básica prevista inicialmente prejudicou o esquema como um todo. Problemas de natureza diversa afetaram o empreendimento que, refém da burocracia estatal, não conseguiu imprimir nos colonos a motivação pelo lucro e a aspiração de progresso como se viu em bem-sucedidos empreendimentos privados de colonização.[46] Abandonados, os colonos acabaram migrando para cidades mais próximas – Altamira, por exemplo – incrementando problemas sociais e

---

42 Moran, *op. cit*., p. 160 e 162.

43 Katzman, op. cit., p. 69.

44 Cf. Maurício Aguiar Serra, "Development pole theory and the Brazilian Amazon" em *Estudos Econômicos*, 2003, vol. 33 (1), p. 71-113; Brasil, *II Plano nacional de desenvolvimento (PND) – 1975-1979*, Brasília: Presidência da República, 1974.

45 Camargo, *Urbanismo Rural*, p. 27-28; Brasil, *Planejamento urbano e local e o desenvolvimento das faixas pioneiras*, Brasília: Ministério do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, 1972, p. 83; Brasil, *Seminário sobre sistemas de colonização na Amazônia*, Belém/Altamira: Ministério da Agricultura/INCRA/Instituto Interamericano de Ciências Agrícolas da OEA, 1972, item 5.9; Moran, *op. cit*., p. 75.

46 Cf. Renato Leão Rego, "Comunidades planejadas na Amazônia: o Urbanismo Rural e a utopia de uma nova civilização", 2016. Disponível em http://www.ub.edu/geocrit/xiv_renatorego.pdf. [Data da consulta: 21 de setembro de 2016].

urbanos em contextos pobres e precários e o próprio INCRA promoveu a ocupação de grandes glebas rurais.[47]

Entretanto, um conjunto de aspectos de natureza utópica tão impositivos quanto ilusórios, em particular aqueles que ordenaram autoritariamente a vida em comunidade, afetaram o progresso do Urbanismo Rural e o desenvolvimento regional. Nesse sentido, o messiânico esquema de colonização se condenou ao fracasso na medida em que seu urbanismo racionalista-funcionalista se mostrou pouco representativo, inflexível, e ignorante às contribuições locais e aspirou fazer surgir uma nova civilização no meio da floresta.

47 Smith, *op. cit*., p. 23.

BRASIL: DITADURA VARGAS E AS TRANSFORMAÇÕES NO RIO DE JANEIRO.

VERA F. REZENDE

Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense – UFF, Brasil.

vrezende1234@gmail.com

RESUMEN: A reflexão proposta se orienta para o regime ditatorial do Presidente Getúlio Vargas (1930-1945) no Brasil e na sua capital, em especial, o período do Estado Novo (1937-1945), caracterizado pela centralização de poder em mãos do Governo Federal, dos interventores e prefeitos, quando foram empreendidas intervenções físicas e adotadas formas de gestão próprias. Buscou-se investigar a especificidade desta fase, no que se refere à gestão urbana, em que as cidades desempenharam um papel essencial, como parte de um projeto de um Brasil urbanizado e industrializado. Tendo como foco a capital do país, o Rio de Janeiro, Distrito Federal, verifica-se que os projetos urbanos, sob a forma de abertura de importantes vias e de urbanização de áreas, demonstram a clara concentração da esfera de decisões e dos recursos para realizá-las. Promoveu-se, à época, por razões políticas, a ruptura com o processo de planejamento em curso até o início dos anos 1930, com o abandono do plano concluído de autoria de D. A. Agache. Por outro lado, o processo de gestão da cidade contemplou novas formas em substituição às antigas formas de gestão do período anterior a 1930. Criou-se a Comissão do Plano da Cidade (1937), embrião de futuros órgãos de planejamento. Adotou-se um forte instrumento urbanístico para a viabilização de obras de urbanização: as "Obrigações Urbanísticas", cuja aplicação visava permitir o financiamento das desapropriações necessárias para as obras, assim como a recuperação das valorizações fundiárias. A natureza do Estado Novo contextualizava a atuação urbanística sobre a cidade, em que o estado forte se situava, não só como o condutor das ações de urbanização, mas ainda o beneficiário da valorização gerada pelas obras. Por fim, o artigo explora as afinidades da ditadura Vargas com o movimento Moderno no urbanismo e na arquitetura.

A compreensão das transformações das cidades brasileiras a partir de 1930, após a Revolução de 1930, quando teve início o regime ditatorial de Getúlio Vargas (Era Vargas-1930-1954) nos remete a aspectos particulares do quadro geral político, econômico e institucional: uma nova fase relacionada ao processo de industrialização no Brasil e as reformas das quais foi objeto o Estado brasileiro.

Em termos políticos, o Movimento de 1930,[1] que levou Vargas ao poder, agregou setores das elites que não se viam representados no governo anterior. Com esse movimento ascenderam setores agrários não diretamente ligados à produção cafeeira ou à exportação, representantes das classes médias ligados ao tenentismo e representantes da burguesia industrial.[2]

Colocou-se como oposição ao liberalismo, ao estado dominado pelas oligarquias regionais e à proteção incondicional ao modelo agrário exportador. Os anos trinta foram uma importante etapa na definição dos rumos do capitalismo industrial no país, observando-se, segundo Diniz[3], no plano econômico o deslocamento do eixo da economia do pólo agro-exportador para o pólo urbano-industrial e, no plano político, da mesma forma, o esvaziamento da influência e do poder dos interesses ligados ao setor externo, aos exportadores.

Ao logo do regime ditatorial (1930-1945) foram sendo implantados progressivamente mecanismos de centralização política, ampliados no Estado Novo (1930-1945)[4] com a reafirmação das tendências autoritárias presentes desde o inicio da década de 1930.

A importância das cidades se deu em grande parte ao processo de industrialização, impulsionado por condições institucionais criadas após o Movimento de 1930. Substituiu-se o federalismo oligárquico pela centralização político-administrativa, dotando-se o estado nacional de instrumentos para uma política intervencionista e industrializante.[5] O projeto de nação contemplava um Brasil urbanizado, no qual o papel dos interventores e prefeitos nomeados foi determinante.

---

1 Após novembro de 1930, Getúlio Vargas, chefe do Governo Provisório, suspendeu a Constituição de 1891, dissolveu o Congresso Nacional e as Assembléias Estaduais e substituiu os governadores por interventores federais por ele nomeados. www.senado.gov.br/comunica/historia, 2 de fevereiro de 2008.

2 Sobre o tema: Décio Saes, *Classe média sistema político no Brasil*, São Paulo: T. A. Queiroz, 1984, p.235._____. "Classe média e política no Brasil, 1930-1964". in *Brasil Republicano: sociedade e política.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, pp.448-506. Eli Diniz, "O Estado Novo: estrutura de poder, relações de classes". In: *Brasil* Republicano: *sociedade e política.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. pp. 78-119. Maria Célia de Moraes, *Reformas de ensino, modernização administrada, a experiência de Francisco Campos: anos vinte e trinta*, Floria1nópolis: UFSC, Ciências da Educação, 2000, p.308.

3 Diniz, *op.cit.*, pp.*78-119.*

4 O Estado Novo se caracterizou em termos políticos e institucionais pela Edição da Constituição de 1937, concentrando o poder nas mãos do Presidente da República; fechamento do Congresso Nacional, das Assembléias Estaduais e das Câmaras Municipais; controle dos meios de comunicação pelo DIP - Departamento de Imprensa e Propaganda. Ainda em 1937, todos os partidos políticos foram dissolvidos.

5 Saes, *Classe média e sistema...*, p.*235.*

Dentro desse quadro, conviviam também os ideais municipalistas, como elemento constituinte da nova nação brasileira. O Estado após 1930 e, principalmente, o Estado Novo após 1937, intensamente centralizador em termos políticos, administrativos e financeiros, acolhia a discussão sobre a atribuição de maior poder aos municípios. A explicação para esse paradoxo por Melo[6] destaca o município como instância pré-política, resguardado das instâncias representativas, entrelaçado com o poder central sem mediações regionais ou político-partidárias.

A centralização política no nível federal e, como conseqüência a administrativa, teve início logo após a Revolução de 1930. Veio dentro de uma ampla reforma administrativa inspirada, em grande parte, nos procedimentos adotados nos EUA a partir do início do século XX, visando uma maior eficiência do serviço público. Em diversos campos foram executadas reformas: jurídico, financeiro, educacional, administração, tendo como modelos experiências levadas a efeito em outros países. As reformas incluíram a criação de institutos, como órgãos de formulação e controle de políticas setoriais; interventorias estaduais, como meio de enfraquecimento e controle dos grupos regionais; conselhos e comissões, como órgãos consultivos.[7] A centralização do poder de decisão com descentralização controlada dava o tom da modernização[8] do estado nacional.

Refletiram-se também na gestão municipal, destacando-se aqui a importância do Decreto nº 20 348 de 20 de agosto de 1931, a menos de um ano após a Revolução de 1930, que instituiu conselhos consultivos nos estados, no Distrito Federal e nos municípios, limitou a atuação financeira independente nesses níveis de governo, ditou regras para o serviço público e, ainda, suprimiu municípios com pequena renda anual.

Na década de 1930, a construção de um estado nacional forte fez parte das aspirações de setores da intelectualidade, não só brasileira como internacional. Concomitante com a ditadura Vargas, outros países viviam sob regimes de exceção em que as instituições se reformaram e as cidades foram objeto de intervenções urbanísticas,[9] além de arquitetônicas. Contudo, não é evidente no caso brasileiro a importação de exemplos de outros países pelo fato de estarem também sob um regime de exceção. A circulação de idéias através de congressos, revistas e visitas foram em grande parte responsáveis pelo acolhimento de experiências internacionais.[10] Se a

---

6 Marcus Melo. "Municipalismo, nation building e a modernização do estado no Brasil, *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, nº 23, 1993, pp. 1-18.

7 *ibid*.

8 No período do Estado Novo, destacam-se medidas de proteção ao patrimônio construído e aos recursos naturais e de organização dos trabalhadores.

9 Sobre o tema e a relevância dos estudos sobre urbanismo para a compreensão dos regimes ditatoriais ver: Max Welch Guerra, "Urbanism, Dictatorship and Historiography: A Contextualization", In *Urbanism and Dictatorship: A European Perspective*, Harald Bodenschatz, Piero Sassi, Max Welch Guerra (eds.), Basel: Birkhäuser, 2015, pp.217-228.

10 Sobre o tema: Harald Bodenschatz, "Urbanism and Dictatorship: Expanding Spaces for Thought" in *Urbanism and Dictatorship: A European Perspective*, Basel: Birkhäuser, 2015. pp.15-26

ditadura Vargas voltou o olhar para Roma de Mussolini, trazendo o arquiteto Piacentini para opinar sobre a cidade universitária na capital, no campo da gestão urbana acolheu experiências do planejamento de cidades (city planning) dos Estados Unidos da América. De forma mais ampla, a intenção de estabelecer uma nação diversa da anterior (República Velha) fez com que o governo olhasse para outros países em busca de soluções para várias questões[11], que resultaram nas reformas empreendidas.

O urbanismo no Rio de Janeiro, Distrito Federal após 1930

Para a compreensão das transformações da gestão urbanística no Rio de Janeiro após a Revolução de 1930, destacamos o perfil eminentemente político da cidade, centro do poder nacional, administrada por prefeitos nomeados em função de acordos e permeada por discussões como a da autonomia política do Distrito Federal. O período de 1930 a 1937 se caracterizou por instabilidade política e por três prefeitos, com o penúltimo, Pedro Ernesto, não concluindo o seu mandato, sendo destituído e preso. Com isso, a descontinuidade das ações no campo urbanístico foi mais uma característica do período.

O primeiro Prefeito Adolfo Bergamini (1930-1931) ficou no poder por menos de um ano e no rastro das medidas federais de reforma administrativa tentou organizar a administração atraves de decreto,[12] criando, entre outras medidas, dois novos órgãos consultivos: o Conselho de Contribuintes e a Comissão do Plano da Cidade. O decreto, entretanto foi revogado pelo seu sucessor, o Prefeito Pedro Ernesto (1931-1936), e restabelecida a organização anterior.

Em termos de planejamento, a contratação de Donat Alfred Agache, no final da década de 1920, para a preparação do Plano de Remodelação e Embelezamento da Cidade, havia contribuído com propostas de organização espacial e da infra-estrutura. A sua conclusão, entretanto, coincidiu com a Revolução de 30 e com a reação contrária ao que havia sido produzido na Republica Velha,[13] inclusive o plano.

O Prefeito Bergamini, ao tomar ciência do Plano, nomeou uma comissão constituída por arquitetos e engenheiros[14] para avaliá-lo, que decidiu pela aceitação de suas propostas com algumas alterações. O próprio Agache havia proposto a instituição de uma Direção ou Repartição Permanente do Plano, sugerindo no caso do Distrito Federal a sua subordinação ao Presidente

11 Para a formulação da reforma educacional, Anísio Teixeira, membro da administração, foi ao E.U.A. para se reunir com John Dewy (Movimento Escola Nova).

12 Decreto nº 3622 de 14 de setembro de 1931.

13 Período do inicio da República (1989) a 1930.

14 Armando de Godoy, presidente, Henrique Novaes, Lúcio Costa, Arquimedes Memória, Ângelo Bruhns, Raul Pederneiras e José Mariano Filho.

da República, nos moldes da Repartição do Plano de Remodelação em Washington (DC).[15]

Agache propôs, ainda, uma minuta de projeto de lei, contemplando ações para minimizar a valorização da terra em decorrência dos projetos de urbanização e afirmava a necessidade das municipalidades recuperarem parte dos ganhos advindos com os projetos, inclusive os propostos por ele, como a Esplanada do Castelo e a abertura da Avenida Presidente Vargas.

A administração de Pedro Ernesto oficializou as linhas gerais do Plano Agache, mas o descartou. Segundo A. de Godoy: "O ambiente da assinatura do decreto foi como o prenúncio de sua falência. O Plano Agache foi apenas oficializado no papel, tendo sido posto de lado em relação a soluções belíssimas, tanto pelo governo municipal, quanto pelo governo federal."[16]

O Prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945) contava com o apoio de grande parte dos meios técnicos, num quadro em que administrar seria também empreender reformas urbanas. A sua forma de atuação, além de medidas administrativas, foi a execução de um grande volume de obras de obras favorecido pela centralização de poder do Estado Novo.

Nesse quadro, foi recriada a Comissão do Plano da Cidade - CPC em 1937,[17] semelhante às utilizadas pelas administrações nos Estados Unidos da América. Justificou-se pela necessidade de um programa de melhoramentos, contemplando obras inadiáveis. A Comissão e, também, a criação do Serviço Técnico do Plano constituíam a resposta de Dodsworth às críticas de ausência de um plano e, principalmente, por não implantar o Plano Agache.

A CPC definiu o Plano de Extensão e Transformação da Cidade ou Plano de Melhoramentos, uma reunião de projetos viários e de urbanização resultantes do desmonte de morros e de aterros na Área Central. Significou a preponderância do urbanismo como um conjunto de obras, sobre o urbanismo tal como proposto por D. A. Agache, baseado em estudos e levantamentos, orientado para todo o território municipal, com projetos e intervenções locais.

Iniciou-se, assim, com o Estado Novo um período de intensa atividade. Na XIª Feira Internacional de Amostras da Cidade do Rio de Janeiro, em 1938, a Prefeitura apresentou os projetos viários e de urbanização da CPC para a Área Central, incluindo a Esplanada do Morro Castelo e do Morro de Santo Antônio e para o aterro resultante nos bairros da Glória e Flamengo. A visita do Presidente Getúlio Vargas à exposição ensejou o seu compromisso com o prolongamento da Av. do Mangue, Avenida 10 de novembro, posteriormente Avenida Presidente Vargas.[18]

---

15 Donat Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento*, Rio de Janeiro: Foyer Brésilien, 1930, p. 322.

16 Armando de Godoy, *A urbs e seus problemas*. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, 1943, p.330.

17 Decreto-Lei nº. 6092 de 08 de novembro de 1937, aprovado pelo Presidente Getúlio Vargas.

18 A implantação da via, inaugurada em 1944, com largura de 80,00m, resultou na demolição de 525 edificações. José de Oliveira Reis, "50 anos da Avenida Presidente Vargas", *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, jan./dez. 1994.

Para a sua viabilização, foram aprovadas pelo Presidente da República, as "Obrigações Urbanísticas",[19] instrumento semelhante ao "excess condemnation" (E.U.A.), vinculado aos terrenos resultantes dos projetos de urbanização. Na versão brasileira, tratava-se de desapropriar uma área maior que a necessária para a realização das obras, utilizar os títulos vinculados aos terrenos criados pela nova urbanização como garantia[20] de recuperação da valorização da terra advinda da abertura da avenida, tornando as obras auto-suficientes financeiramente.

O Estado Novo se apresentava como o momento ideal de aplicação de um instrumento com esse objetivo, cujos fundamento e ineditismo foram justificados por Dodsworth anos mais tarde:

> Convém sempre ter presente – e isto é axiomático – que a terra em si mesmo carece de valor; tem valor somente por causa da sociedade, e, como conseqüência lógica de elementar justiça, a coletividade deve recuperar de uma ou outra forma, algum controle sobre valores que somente existem porque a comunidade existe.[21]

E, ainda:

> Esse sistema de financiamento, que teve também o mérito de permitir o reloteamento dos terrenos laterais da nova avenida, merece ser atentamente acompanhado pelos estudiosos de finanças municipais, por isso que nos parece ser a primeira tentativa de grande porte que o Brasil realiza nesse terreno. [22]

A natureza do Estado Novo (1937-1945) contextualizava, dessa forma, a atuação urbanística sobre a capital, em que o estado fortalecido se pretendia, não só o condutor das ações de urbanização, mas ainda, o beneficiário da valorização gerada pelas obras.

A Arquitetura e o Urbanismo Modernos, afinidades com a Era Vargas

No período de 1930 a 1945, alguns projetos incorporaram parcial ou totalmente os princípios modernistas. Destacam-se, por seu porte, os da Avenida Presidente Vargas e da Cidade Universitária. No campo da arquitetura é inegável a importância do projeto e construção do Ministério da Educação e Saúde como marco do movimento moderno e como produto da Era

---

19 As Ou foram aprovadas pelo Decreto-Lei nº 2.722 de 30 de outubro de 1940 e regulamentadas pela Prefeitura pelo Decreto nº 6.896 de 28 de dezembro de 1940.

20 As Ou, por falta de interessados na sua compra, foram dadas como garantia ao Banco do Brasil em troca da concessão de financiamento.

21 Henrique Dodsworth, *A Avenida Presidente Vargas, aspectos urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1955. p.34.

22 Dodsworth, op. cit, p.40.

Vargas, resultado de um dos grandes embates travados entre o academicismo e o modernismo.

O primeiro se relacionou às transformações propostas pelo arquiteto Lúcio Costa, quando diretor da Escola de Belas Artes no início da década de 1930. O ensino da arquitetura e do urbanismo faria parte da passagem do antigo, o Academicismo, para o novo, o Modernismo. O convite a Costa, para a função da qual se retira meses depois, após suscitar fortes reações contrárias, se inseria simbolicamente no conjunto de reformas entendidas como vitais para a modernização da nação.

O segundo embate se relacionou ao concurso para o projeto do Ministério da Educação e Saúde, cujo projeto vencedor de características acadêmicas foi substituído pelo projeto modernista da equipe de arquitetos brasileiros, a partir do risco de Le Corbusier para outro terreno. Segundo o Ministro Gustavo Capanema[23]: "... depois de concurso por mim mesmo promovido para escolher um projeto, antes da vinda de Le Corbusier, mandei pagar o prêmio ao primeiro colocado (Arquimedes Memória) com a ressalva de que não aproveitaria o seu trabalho." A opção pela arquitetura moderna da mesma forma refletia simbolicamente o novo, uma nova nação, novos tempos.

A implantação da Avenida Presidente Vargas coincidiu com a consolidação dos princípios modernos, embora a intenção de prolongamento do antigo Caminho do Aterrado até o mar já datasse de meados do Século XIX. Foi inaugurada em 1944 por Getúlio Vargas, como um marco no conjunto de realizações da administração da Prefeitura apoiado pelo Governo Federal. Nesse caso, sua abertura se adequava os modelos de ditaduras com a criação de largas avenidas para desfiles patrióticos militares e de estudantes (exemplo: Desfile de 7 de setembro em comemoração à Independência do Brasil) de reafirmação do poder e dos ideais do regime Vargas.

Quanto à Cidade Universitária, essa resultou da intenção do Governo Federal de reunir em um só local, as várias faculdades e escolas que iriam compor a Universidade do Brasil. Em sua segunda visita[24] ao Rio de Janeiro (1936), Le Corbusier tratou desse assunto, um dos motivos de sua vinda. Em 1935, Piacentini, o arquiteto de Mussolini, havia estado no Brasil a convite para estudar a questão, fato que, Costa, considerou uma dificuldade para a aprovação da vinda de Le Corbusier solicitada pelo Ministro Capanema ao Presidente Vargas.

Nos planos político e ideológico, no regime ditatorial, o nacionalismo era um dos elementos constituintes da nação brasileira e a arquitetura moderna traduzida por arquitetos brasileiros, defensores do movimento moderno, se alinhava aos ideais nacionalistas.

O movimento moderno, mais ainda, foi uma vitrine para a modernização visada pelo desenvolvimentismo econômico, cujos ingredientes nacionalistas deram-lhe cores próprias,

23 Entrevista do Ministro Gustavo Capanema ao Jornal do Brasil, publicada na Revista de Arquitetura, Rio de Janeiro, jul. 1963.

24 Em 1929, ocorreu a primeira visita de Le Corbusier ao Brasil, passando por Rio de Janeiro e São Paulo.

como afirma Almandoz[25] em relação a países latino-americanos. Em sua visão,[26] deu-se o pacto entre vanguarda e Estado, cujo ponto mais alto ocorreria em alguns países, entre eles o Brasil, com a aproximação entre arquitetos modernistas e governos modernizadores.

Contudo, se é possível afirmar, que a irradiação e a consolidação dos princípios modernos na arquitetura e no urbanismo se deram intensamente no período entre os anos de 1930 e 1945, o movimento moderno no Rio de Janeiro não foi um produto direto da Era Vargas. Alguns fatos, como a primeira visita de Le Corbusier (1929) e a publicação de artigos nas revistas técnicas, não se vincularam diretamente à ditadura Vargas, mas ao próprio movimento moderno em sua expansão por países. Outros, por outro lado, foram claramente decisões de governo e, portanto, à Era Vargas se encontravam ligados, como a realização do projeto do Ministério da Educação e Saúde.

Muitos dos projetos executados nesse período, além disso, apoiaram-se em valores tradicionais., produzindo na capital do país a coexistência de elementos de diferentes correntes. Nos projetos das sedes ministeriais, a par do Ministério da Educação e Saúde de características modernas, encontram-se outros numa arquitetura tradicional como o Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e o Ministério da Guerra,.

Sobre essa diversidade concordam Cavalcanti, ao questionar a crença no monolitismo do Estado durante o Estado Novo, "uma das mais rígidas ditaduras produz prédios com feições decididamente diversas"[27] e Segawa[28]: "Não é possível identificar na arquitetura da Era Vargas um denominador arquitetônico comum".

Ainda assim, se a arquitetura moderna não foi a única escolha, a Era Vargas permitiu que os ideais modernistas encontrassem espaço favorável ao seu desenvolvimento[29], em um período de renovação econômica, política e cultural. No caso da capital, os ideais modernos exerceram um papel simbólico, acenando para o futuro que se desejava construir, na mesma medida em que Agache e seu plano representavam o passado, com o qual o regime ditatorial desejava romper.

---

25 Arturo Almandoz, "Mudanças políticas e institucionais para o planejamento latino-americano do segundo pós-guerra", In *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960*, Salvador: UFBA, Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes (org.), 2009, p. 235.

26 Almandoz cita em relação ao tema as reflexões de Adrian Gorelik, *Das vanguardas a Brasília*: *cultura urbana e arquitetura na América Latina*, Trad. Maria Antonieta Pereira, Belo Horizonte: UFMG, 2005, p.10 e Valerie Fraser, *Building the new world: studies in modern architecture of Latin America 1930-1960*, Londres; New York: Verso, 2000. Os países onde ocorreram essas aproximações seriam México, Venezuela e Brasil.

27 Lauro Cavalcanti, *Preocupações do Belo*, Rio de Janeiro: Taurus, 1995, p. 20.

28 Hugo Segawa. "Arquitetura na Era Vargas: o avesso da unidade pretendida", In *Moderno e Nacional*, José Pessôa, Eduardo Vasconcellos, Elisabete Reis, Maria Lobo, (Org.), Niterói: EdUFF, 2006. p. 93.

29 O reconhecimento de suas manifestações como o Pavilhão Brasileiro na "1939 World Fair" em Nova York, foram exploradas no livro e na exposição "Brazil Builds" no Museu de Arte Moderna na mesma cidade em 1943.

A construção da nação brasileira em oposição à existente até 1930, com a adoção de amplas reformas em setores da vida pública e as inúmeras realizações oficiais contribuíram para o florescimento de novos princípios, com objetivos universais que aproximassem o Brasil de países mais desenvolvidos. O moderno e seus objetivos de racionalidade e universalidade se aproximavam de propostas adotadas em outros setores da vida pública brasileira, como justiça, educação, finanças e cultura.

Considerações Finais

No Brasil, no período posterior à Revolução de 1930 até o fim do Estado Novo (1945), a ditadura Vargas contemplou medidas de racionalização da administração pública, as quais incluíram novas formas de gestão das cidades. Essa conjuntura recepcionou favoravelmente propostas do planejamento americano (city planning), que se traduziram, no caso do Distrito Federal, na Comissão do Plano da Cidade e na instituição das Obrigações Urbanísticas, opções e instrumentos urbanísticos não importados na íntegra, mas ajustados ao modelo de nação, que se pretendia construir e ao forte regime vigente à época.

Buscou experiências, através de emissários enviados ao exterior, realizadas por outros países modernizados, para o enquadramento da nação no mundo moderno como justiça, finanças, política, cultura, etc. No campo do urbanismo, além de alterações na gestão urbana, executou a abertura de vias e projetos de grande escala, como a cidade universitária e marcos arquitetônicos como o Ministério de Educação e Saúde, aí sim aproximando-se da atuação de outros regimes ditatoriais.

Quanto às relações entre os ideais modernistas e a Era Vargas, se os ideais modernos se inseriram numa ampla busca por novos elementos constituintes da nação brasileira por se criar, também exerceram um papel simbólico. Para a nação uma nova arquitetura e um novo urbanismo - mesmo que não fosse a decisão de todos os setores oficiais - da mesma forma com que anos mais tarde, em finais da década de 1950, Brasília, seu projeto moderno e sua construção, serão utilizados como símbolo de um novo país industrializado, com desenvolvimento acelerado.

Bibliografia

A Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas na XIª Feira Internacional de Amostras, Rio de Janeiro: *Revista Municipal de Engenharia*, n. 6, 1938, pp. 670-693.

Armando de Godoy, *A urbs e seus problemas*. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, 1943.

Arturo Almandoz, "Mudanças políticas e institucionais para o planejamento latino-americano do segundo pós-guerra", In *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960*, Salvador: UFBA, Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes (org.), 2009. pp.231-260.

Décio Saes, *Classe média sistema político no Brasil*. São Paulo: T. A.. Queiroz, 1984.

Décio Saes, "Classe média e política no Brasil, 1930-1964", In *Brasil Republicano: sociedade e política*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

Donat Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento*, Rio de Janeiro: Foyer Brésilien, 1930.

Eli Diniz, "O Estado Novo: estrutura de poder, relações de classes", In *Brasil Republicano: sociedade e política*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

Harald Bodenschatz, Piero Sassi, Max Welch Guerra (eds). *Urbanism and Dictatorship: A European Perspective*, Basel: Birkhäuser, 2015.

Henrique Dodsworth *A Avenida Presidente Vargas, aspectos urbanísticos, jurídicos, financeiros e administrativos de sua realização*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1955.

Hugo Segawa, "Arquitetura na Era Vargas: o avesso da unidade pretendida", In *Moderno e Nacional*, José Pessôa, Eduardo Vasconcellos, Elisabete Reis, Maria Lobo, (Org.). Niterói: EdUFF, 2006.

José de Oliveira Reis, *O Rio de Janeiro e seus Prefeitos*, Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

José de Oliveira Reis, "50 anos da Avenida Presidente Vargas", *Revista Municipal de Engenharia*, Rio de Janeiro, jan./dez. 1994.

Lúcio Costa. *Registro de uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

Maria Célia de Moraes, *Reformas de ensino, modernização administrada, a experiência de Francisco Campos: anos vinte e trinta*, Florianópolis: UFSC, Ciências da Educação, 2000.

Marcus Melo, "Municipalismo, nation building e a modernização do estado no Brasil", *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, nº 23, 1993, pp. 1-18.

Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: *Revista Municipal de Engenharia*, n. 6, 1941, pp. 314-334.

Prefeitura do Distrito Federal, *Relatório ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Pref. H. Dodsworth, 1937-1942*, Rio de Janeiro: PDF, 1942.

Prefeitura do Distrito Federal, *Relatório da Administração H. Dodsworth: julho de 1944*, Rio de Janeiro: Departamento de Geografia e Estatística, 1944.

LA CARRETERA LONGITUDINAL AUSTRAL "PRESIDENTE PINOCHET" EN LA "ERA DEL PACIFICO". COLONIZACIÓN, DISCURSO NACIONALISTA Y ARQUITECTURA.

FULVIO ROSSETTI

Pontificia Universidad Católica de Chile: candidato a doctor y docente

frossett@uc.cl

RESUMEN: la carretera austral ha sido uno de los proyectos infraestructurales más ambiciosos y difíciles del Chile del siglo XX y, como tal, catalizó la elaboración de discursos claves para la definición de un imaginario cultural del País. Su dificultad residía esencialmente en la geografía muy complicada del territorio patagónico más al sur de Puerto Montt: cordilleras transversales, pendientes abruptas, fiordos, glaciares y mallines que durante todo el siglo XX obstaculizaron fuertemente la colonización de este territorio a la vez de definirlo como una frontera frágil. El comienzo de la ejecución de la carretera, durante la dictadura pinochetista, debe entenderse en el contexto de esta fragilidad y de la necesidad de fomentar las relaciones entre pueblos y ciudades; catalizar la colonización nacional fue una medida geopolítica con que la nueva ruta debía afirmar la soberanía en un momento de exacerbación de antiguas tensiones entre Chile y Argentina. Por un lado, la obra vial se propuso como un medio articulador entre distintos tipos de transportes (Aéreos, navales y automovilísticos), nuevas urbanizaciones y políticas de preservación y conservación de recursos forestales que ya se habían iniciado en los años anteriores. Por otro, la carretera sirvió de sustento para un discurso nacionalista vinculado no solamente con los incidentes diplomáticos con Argentina, sino que con pensamientos que, a raíz de las reclamaciones antárticas, fueron consolidando la idea de Chile como un País eminentemente marítimo que necesitaba la incorporación austral para alcanzar su destino: el de una nación hegemónica en el ámbito geopolítico de la cuenca del Pacifico. En términos arquitectónicos se vincularon con este discurso la experiencia de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y la consolidación de las ideas de Chile como País austral, frio y maderero, que finalmente se condensaron en el Pabellón de Sevilla de 1992.

PALABRAS CLAVE: infraestructura, territorio, paisaje, imagen país.

La más que consolidada imagen de Chile como país frio sublimó el proceso de incorporación austral, un desafío difícil a raíz de la geografía de la Patagonia central: un territorio complejo de paisajes cautivadores, pero extremadamente desfavorable para las comunicaciones internas. Su costa es fragmentada por esteros y glaciares y es lluviosa, el interior es diseminado de lagos y hielos eternos y con una gran concentración de agua en los mallines de los sectores más planos: no existe un equivalente del valle longitudinal de Chile central, ya que, desde Puerto Montt este se hunde bajo el Pacifico, convirtiéndose en un mar interior archipielagos al poniente y un continente que, al oriente, es montañoso y abrupto, aunque se van abriendo algunas zonas pampeanas a lo largo del límite. Los Andes no separan netamente de Argentina porque se separan en cordones transversales y valles fluviales oriente-poniente que, en su mayoría, integran las pampas argentinas con el territorio chileno y obstaculizan las comunicaciones internas en el sentido longitudinal, o norte-sur. Estas dificultades atrasaron el proceso de incorporación y definieron la Patagonia central como última frontera de Chile, un espacio que se mantuvo aislado entre el territorio nacional que termina en Puerto Montt y el enclave que representa la región de Magallanes: una frontera extremadamente frágil a causa de la dependencia de sus habitantes del territorio colindante y perteneciente a una nación extranjera, la Argentina, que varias veces en la historia se presentó como enemiga.

Durante el siglo XX, la incorporación austral se vinculó con conflictos originados en los distintos anhelos que Chile y Argentina proyectaron sobre la Patagonia y con acciones realizadas sobre todo por gobiernos militares; tensiones de varios tipos y sospechas mutuas que ya se expresaron en los años '30, a raíz de la permeabilidad del límite internacional. Esas se extremaron desde los '50, cuando se sumaron nuevas diferencias sobre el trazado de este último que casi estallaron en guerra con las contemporáneas dictaduras chilena y argentina de los años '70 y '80.

Desde comienzos del siglo XX, a falta de comunicaciones internas, la mayoría de los pobladores chilenos se instaló en las pampas fronterizas, a un lado y otro del límite y en terrenos que, además de ser más productivos, también gozaban de mejor accesibilidad hacía el más favorable territorio argentino, sus infraestructuras viales y los puertos atlánticos. Tenían vida seminomade, quemando bosques para el pastoreo y abandonando los terrenos una vez que el suelo quedara improductivo. Su presencia y dependencia de argentina denunciaba la permeabilidad del límite y terminó percibiéndose como un problema geopolítico mayor. En Chile se sentía que los pobladores se asimilaban demasiado a la cultura trasandina y con los años se alimentaron sospechas de un interés trasandino de alcanzar el control del Pacifico. En Argentina se elaboraron teorías conspirativas que, según Bohoslavsky, *daban por descontado que la Patagonia era propiedad de extranjeros y poco le faltaba para quedar absolutamente chilenizada*[1]. Esta convicción se sumó a la idea de que Chile no quería la integración territorial propuesta antes de los '30: la que, en síntesis,

1 Ernesto Bohoslavsky, *El complot patagónico. Nación, conspiracionismo y violencia en el sur de Argentina y Chile (siglos XIX y XX),* Buenos Aires: Editorial Prometeo, 2009, p.16

solicitaba un acceso al Pacifico a cambio del libre tránsito de chilenos por las infraestructuras argentinas[2].

Frente a estas tensiones, cada gobierno actuó en pos de" chilenizar" o "argentinizar" su territorio austral. Entre las acciones argentinas, cabe recordar como en la "década infame"[3] se ejecutaron obras viales como la ruta 40, se fundó la gendarmería nacional y se delimitaron nuevos parques nacionales. A lo largo del límite austral, estos fueron concebidos como obras de incorporación, para difundir las bellezas cordilleranas, fomentar la colonización y a la vez eliminar la presencia chilena; entre sus objetivos declarados se encontraban la exclusión y la reducción de pobladores chilenos, despreciados en documentos oficiales como una raza inferior de borrachos, mestizos y ávidos destructores del paisaje[4]. Otras acciones discriminatorias se vincularon con la fundación de la gobernación militar de comodoro Rivadavia, una legislación que excluya los chilenos de la adquisición de terrenos[5] y una defensa más rígida de las zonas limítrofes en disputa que llevó a incidentes como en Palena y Laguna del Desierto, entre los años '50 y '60.

En el lado chileno fueron estos últimos los episodios que mayormente catalizaron intentos de incorporación con políticas orientadas a generar oportunidades de trabajo, aumentar el poblamiento, repatriar los pobladores residentes en Argentina, conectar pueblos nuevos y existentes con su País y poner fin a la dependencia. Estas acciones se definieron esencialmente alrededor de dos variables: políticas de aprovechamiento de recursos naturales, sobre todo forestales, e implementación de conectividad. Entre las primeras cabe mencionar las políticas iniciadas por Frei en los '60 para la delimitación de reservas concebidas para producción madera en forma controlada, solucionar los problemas de erosión y empobrecimiento del suelo causados por las quemas indiscriminadas y poner fin a la vida trashumante de los pobladores. Entre las segundas, cabe recordar la implementación de los transportes en avionetas como primera medida de urgencia, a que debía seguir la construcción de las rutas camineras de la red vial austral, la que obviamente se presentó como el mayor desafío, que solo fue enfrentado en un momento de mayor riesgo nacional.

---

2 José Maria Sarobe. *La Patagonia y sus problemas. Estudio geográfico, económico, político y social de los territorios nacionales del sur,* Buenos Aires: Editorial Aniceto López,1935, p. 163;

3 Época entre años '30 y '40, marcada por autoritarismo, golpes y gobiernos elegidos con fraudes electorales. También se ha denominado con otros apelativos, como "revolución conservadora"

4 Los casos más evidentes son: José María Sarobe, Op.cit. y Dirección de Parques Nacionales, República Argentina. *Nuevos Parques Nacionales, Proyecto de Reservas para la creación de Parques Nacionales en los Territorios Nacionales del Neuquén, Chubut y Santa Cruz*, Buenos Aires: Editorial Parque Nacionales, 1937. Ambos libros están plagados de comentarios racistas.

5 Susana Torres y Esteban Vernik, "*Discursos televisivos y representaciones sociales: Una etnografía de audiencias en una comunidad chilena asentada en Argentina*". En Revista *Espacio Abierto* N°3. Universidad del Zulia, 2005, pp. 371-388, Disponible en http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12214303 [fecha de consulta: 25/10/2014]

La Carretera Longitudinal Austral "Presidente Pinochet".

En términos generales, el proyecto de la red vial austral consistía en una troncal norte-sur (la carretera longitudinal propiamente tal) a construir a pesar de las dificultades que comportaba la geografía de cordones montañosos transversales. La troncal debía ser complementada integrando ejes viales transversales existentes o por construir en los valles fluviales entre puertos y limite internacional. Desde comienzos del siglo XX se había planteado que estos últimos fueran las únicas rutas camineras de la región mientras que la continuidad norte-sur fuera asegurada por los transportes navales entre Puerto Montt y Punta Arenas. Luego, entre los años '50 y '60, se realizaron aeródromos en prácticamente todos los pueblos y las avionetas se establecieron como el medio de transporte más importante de la región. Sin embargo, de a poco, mientras se agudizaban las tensiones, se consolidó la idea que, junto con ir mejorando estas formas de transporte, la comunicación nacional también debía ser asegurada por una línea terrestre. Desde los años '30, esta idea se planteó con varios nombres, y trazados, inclusive bajo la forma de un ferrocarril, pero siempre con la convicción de que, para tratar de simplificar lo más posible la tarea, la troncal se debía trazar en "zig-zag": integrando los caminos de los valles, nuevos o existentes, y conectándolos con nuevos tramos longitudinales. Para simplificar la obra, estos atravesarían los cordones montañosos, perpendicularmente a su orientación oriente-poniente, en las abras más bajas.

La obra solo se inició luego del golpe de 1973. La primera etapa se ejecutó entre 1976 y 1982, es decir, cuando Argentina también se encontraba bajo dictadura y se inició una política bélica y de reclamos territoriales contra Chile e Inglaterra por el límite en la Patagonia y la posesión de las Malvinas. La posibilidad de un conflicto, el temor de una invasión[6] y el mayor aislamiento que vivieron los pobladores fronterizos, a que se le negó el tránsito por Argentina, convencieron al gobierno de Pinochet de la urgencia de la ruta; se eligió entre varios de los trazados planteados anteriormente entre los gobiernos de Frei y Allende; con la ayuda de Augusto Grosse y Antonio Horvath se realizaron nuevos sobrevuelos y, articulando las tareas del Mop, del Cuerpo Militar del Trabajo, de la Fuerza Aérea, de empresas particulares e incluso de civiles voluntarios, en pocos años se ejecutó el tramo norte, entre la cuenca hidrográfica del Rio Simpson-Aysén y la localidad de Chaiten. Los demás tramos, planteados para unir la región desde Puerto Montt hasta Puerto Natales, así como el asfaltado[7], quedaron para después.

---

6 Alberto Polloni. *Reportaje Geopolitico de la Carretera Austral*. Santiago: Guillermo Krum S. 1982. El libro es la transcripción de parte del *Informe de Colaboración al Ministerio de Bienes Nacionales* encargado por el gobierno a la Sociedad Chilena de Historia y Geografia. Entre otras cosas, en el libro Polloni recuerda la "operación Rosario" la acción militar con que se creía que Argentina estaba planificando una invasión de Chile posterior a la reapropiación de la Malvinas.

7 Cabe mencionar que la "carretera" se planteó en varias etapas. La primera consistía en crear caminos de ripio más angostos, curvilíneos para acompañar las pendientes y evitar obras como puentes o túneles y que serían asfaltados y ensanchados posteriormente.

La era del pacifico: incorporación y arquitectura

Si bien fue ampliamente difundida por la propaganda pinochetista como una obra de integración y desarrollo, la ejecución fue catalizada por razones geoestratégicas vinculadas sobre todo con los problemas que se generaban en el interior continental. Sin embargo, el estudio de publicaciones periódicas vinculadas con el gobierno permite entender que la carretera se estaba concibiendo como una obra para activar costas y archipiélagos y revertir el abandono en que este territorio había quedado en las últimas décadas, inclusive de parte de los mismos gobiernos anteriores que habían empezado a elaborar un proyecto definitivo de la ruta longitudinal. Junto con ella, mientras por un lado seguían existiendo los cruceros a la Laguna San Rafael, ahora privatizados, el gobierno militar buscó implementar la producción pesquera, de merluza austral[8] y de salmón[9], y se elaboraron planes como la *estrategia para el desarrollo del desierto verde*[10] y otros informes que, entre otras cosas, debían analizar donde introducir nuevos poblamientos en el litoral continental. El rol de la carretera debía ser el de añadir una alternativa más de transporte para activar el espacio marítimo: había que *poblar parcialmente el difícil litoral del Pacifico en esta región, paralelamente con la construcción de las transversales*[11] ….

La vinculación entre la que fue denominada *Carretera Longitudinal Austral Presidente Pinochet* y la voluntad de colonización del mar del sur permite entender que, más allá de la urgencia bélica, la oportunidad de incorporar la costa vinculaba la Patagonia central con una aspiración mayor que, desarrollada en la academia militar desde hace décadas, fue tan potente que inclusive tuvo sus buenas resonancias en la experiencia de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso: la de afirmar la presencia chilena hasta el territorio antártico y de esta manera posicionar al País como una potencia marítima que, gracias a su larga costa, podría adquirir una importancia hegemónica en la cuenca del Pacifico. Testimonio de este discurso es el reconocimiento otorgado en círculos militares a Ramón Cañas, general de ejército que lideró las campañas antárticas y afirmó esta idea en su revista geográfica *Terra Australis.* Su pensamiento también fue difundido insistentemente en la *Revista de Geopolítica* y *el Memorial del Ejercito* y algunos mapas re publicados en un numero de este último en 1966.

Un globo terrestre mirado desde el sur permitía ver la cuenca austral del pacifico como contenida esencialmente entre las costas de Australia y Nueva Zelanda al poniente y por Chile continental y antártico al oriente. El país dispuesto según una diagonal ascendente mostraba que

---

8 Guillermo Brinck Pisent [Eed.] *Las mutaciones de la merluza austral. historia, cultura y economía política en Isla Toto/Puerto Gala*. Santiago, Editorial Cuarto Propio. 2011.

9 Shigeru Shimura, *Review of ecological researches on Pacific Salmon : introduction into the Aysén región, southern Chile*. Tokio: Japan International Cooperation Agency. 1986.

10 Lucio Andrade, *Comunidad cooperativa colonizadora Guaitecas: plan Guaitecas 1974-1977. Estrategia para el desarrollo del desierto verde.* Santiago, Chile: [s.n.], 1975.

11 Alberto Polloni, "*Relación de la Carretera Austral con el Poblamiento de la Patagonia Occidental*" En *Revista Chilena de Historia y Geografia* N°154. 1986. P.133.

prácticamente un cuarto de la cuenca del Pacifico se encontraba dominada por Chile continental, antártico e insular. Otro mapa invertía la figura convencional de Chile: con la Patagonia hacia arriba y sobrepuesto a Europa, enfatizaba el largo del País continental y antártico y, haciendo coincidir las zonas frías de uno y otro continente, también aludía a las oportunidades que el "norte" austral podría ofrecer si bien aprovechado. Con estos razonamientos, se aludía a que la hegemonía de Chile en el Pacifico sur, incluyendo Antártica y Rapa Nui, era análoga a la que los Estados Unidos ostentaban en el hemisferio norte y que Chile no debía ser considerado como "el último rincón del mundo" sino que como *el centro –sur del globo*[12].

Razonamientos y dibujos análogos, aunque mucho más sofisticados, protagonizaron la experiencia de la escuela de arquitectura de la UCV de Valparaíso, que se interesó en la incorporación austral desde antes de la dictadura con una actitud proyectual que luego cambió desde el pragmatismo hacia la utopía. Son parte de las experiencias más pragmáticas los estudios publicados en el libro *Estudiantes presentan Aysén*[13] y tres proyectos de título dirigidos por Pino Sánchez. Los primeros son trabajos de verano realizados como una propuesta de autogestión en el contexto de las reformas universitarias de 1967. Los segundos son estudios de los *Maritorios de la Patagnia Occidental* con que, entre fines de los '60 y comienzos de los '70, se analizaron los potenciales de comunicación de la zona, terrestres, aéreas y náuticas, con la idea de cruzar las informaciones e individualizar las zonas de mayor potencial. Con respecto a las visiones más utópicas, debe mencionarse la experiencia de la embarcación *Amereida* y la elaboración de las teorías del "mar interior" y del "propio norte" que fueron presentadas en la *Conferencia del Pacifico* de 1970 y publicadas el año siguiente en el capítulo *Para una situación de América Latina en el Pacifico,* del libro de *Fundamentos*[14] de la Escuela.

El razonamiento subyacente a la *situación de América Latina en el Pacifico* tenía varios puntos de contacto con las ideas que, a partir de Ramón Cañas se consolidaron en el mundo militar. El más evidente está en las infografías del cono sur que acompañaban el proyecto de la Avenida del Mar: una sucesión que muestra como Chile se fue angostando y alargando hasta su configuración actual de *País que a lo largo de su historia llega a una forma: una franja de 4500 km frente al océano pacifico.* Otro punto en común era la inversión de la idea de Chile como País al fin del mundo y la idea de la "carencia" del Océano Pacifico; los *fundamentos* señalaban que, a través de este último, con el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, América apareció frente a la humanidad: gracias a este *el mundo terráqueo asume por primera vez en su historia la conciencia de su globalidad*[15]

---

12 Op.cit.

13 Universidad Católica de Valparaíso. Federación de Estudiantes. "*Presentación del trabajo*". En *Estudiantes presentan Aisen, Provincia de Chile*. Edición del Curso de Diseño Grafico de la Escuela de Diseño de la Universidad Católica de Valparaíso. 1970

14 AAvv. 1971. *Para una situación de America Latina en el Pacifico*. En *Fundamentos de la Escuela de Arquitectura Universidad Católica de Valparaiso*. Talleres del Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas en Santiago.

15 Cruz, A. "*Nuestra Latitud Patagonia. Proposición Poética para una Visión de América: Amereida*". En Revista *Ciudad y Arquitectura* N°40. Santiago: Editorial Antártica SA. 1985. P. 12.

y se presenta como lugar del comienzo y expresión máxima de americanidad. Sin embargo, a pesar de su importancia histórica y una extensión que cubre la mitad del globo, el Pacifico aún no habría sido incorporado en la definición del destino de América, ni menos el de la nación chilena: como señalaban los profesores, *su reconocimiento abre un campo que plantea su urgencia, y su oculta vocación (llamado) – oculta por incumplida…*[16].

Al igual que en las revistas militares, el relato indicaba que la costa occidental del Pacifico solo había sido activada completamente por los Estados Unidos, la única Nación que había podido concebirse por completo entre un océano y otro, incorporando su interior.

Tal observación implicaba entender que, para que el Pacifico deje de existir solamente como un espacio norteamericano, también el resto de América debería hacerse cargo de sus espacios no conquistados, los que se definen como su "mar interior", una inmensidad de territorio ignoto. Con este tipo de razonamiento, en el pensamiento de la UCV, la que se definía como *carencia* del Pacifico se articulaba a la vez con la idea de la *urgencia* de habitar lo ignoto: el mar Oceánico y el Mar interior, entre los cuales se desarrolla Chile, aparecían como los dos elementos que había que vincular para lograr ese destino. La consecuencia lógica de ello fue definir la Patagonia como una *doble carencia* porque, a pesar de ser ese el lugar en que "nace" el continente, es un espacio que entre los dos mares habría quedado aun enteramente desconocido. De esta manera la Patagonia se convierte en un destino prioritario, a que la escuela fue otorgando un rol protagónico.

Si en términos conceptuales ello condujo a dar vuelta al mapamundi convencional y a entender como "propio norte" el territorio austral, en términos operativos el clímax de estos razonamientos fue la experiencia de las travesías de la embarcación Amereida.

Realizada con la ayuda de la Armada, esta fue una obra e*xperimental para la investigación y colonización del mar interior*[17], concebida por el profesor Boris Ivelic para navegar y poblar canales y fiordos patagónicos. Su ideación fue posterior a una travesía con que en 1989 la escuela había trabajado en el puerto aisenino de Raúl Marín Balmaceda, aproximadamente cuando en este lugar estaba empezando una de las colonizaciones inducidas del gobierno militar. En esta ocasión, el grupo cayó en cuenta de la dificultad de asentarse en el bosque, con la carencia de terrenos planos y la lluvia que anegó todas las carpas: una embarcación aparecería como *el único medio de acceso a una región gigantesca en extensión y potencialidad*[18]. La embarcación debía permitir el habitar interactuando con la geografía eminentemente acuática de la costa y actuando en el sentido en que se habían concebido las travesías y los actos poéticos de la Escuela: el de "abrir" espacios no incorporado y considerados inhabitables. Debía demostrar que esta condición puede ser revertida mientras se tomen medidas para acoger al ser humano y convertir lo desfavorable en favorable, alimentándose de la convicción de que *si la tierra se abre a nosotros se abrirá también*

16 Op. Cit. P. 13.

17 Ignacio Balcells, *Embarcación para la región austral. Diseño experimental para la investigación y colonización del mar interior*. En Revista *Arq* N°29. Santiago: Editorial ARQ .1995. Pp. 40-47.

18 Op cit. P.41.

a otros[19]; en síntesis, un pensamiento análogo al que motivaba al gobierno militar que en los mismos años publicitaba la carretera austral como una obra de integración colosal, análoga a las de los grandes imperios del pasado, realizada con todo tipo de esfuerzos en contra de una naturaleza hostil y también concebida para "abrir" la costa austral.

La experiencia de UCV y Amereida en la Patagonia había empezado con la manera pragmática de la planificación de los estudiantes de la FEUC-V y había evolucionado rumbo la idea de catalizar la colonización a partir de la poesía: conceptualismo y pensamientos utópicos con que sin embargo la escuela se había alineado con la acción gubernamental. Confrontando el lugar común de la costa como espacio inhóspito, esta culminó proponiendo una suerte de metapolitica que pretendía intervenir en las transformaciones reales, no confrontándolas, sino que acompañándolas y dignificandolas; si el gobierno buscaba pretendía abrir el litoral para orientar el destino oceánico de la nación, la actitud de la escuela, con el mismo objetivo, intentó darle a este una forma.

La lógica conceptual de la UCV se orientaba a develar al continente su destino con nociones que se habían desarrollado en el contexto de las pretensiones de Chile sobre la Antártica; nociones que celebraban la incorporación austral y que no pueden que ser asociadas con la imagen con que el Chile democrático se presentó en Sevilla '92: con un trozo de iceberg, una sofisticada estructura de madera y una conceptualización arquitectónica que del sol y Cruz heredaron de los pensamientos que la UCV había consolidado a raíz de su experiencia patagónica.

Para definir el partido general, los arquitectos quisieron presentar el País como un territorio en que los "dos desconocidos", el océano y el interior continental, gozaban de una potencia equivalente, sobre todo en razón de un desarrollo que, de norte a sur, lo definía como un espacio contenido por estas dos inmensidades. Los bordes oriente y poniente del pabellón fueron concebidos de manera de abstraer esta condición geográfica; como separaciones equivalentes y diseñadas de manera de filtrar la luz, de la mañana y de la tarde, para convertirse en límites etéreos. Como tales, los limites internos del pabellón evocaban las inmensidades del mar interior de América y del Océano Pacifico. Dicho de otra manera, Cruz y Del Sol habían llegado a presentar en España una visión de Chile que era heredera de UCV, que de hecho, citaban en el mismo inicio de su memoria del proyecto y en una entrevista de 1993.

En la memoria explicaban que *América, su hallazgo – como indica Amereida – completa la globalidad de la tierra inaugurando la mundialidad del mundo*[20]. En la segunda, José Cruz explicó que la influencia de la geografía en el diseño del pabellón debía ser entendida como *fluencia de esta triada: borde, límite y luz. Pero el límite es para nosotros el lugar a partir del cual algo se abre, por eso en "Amereida" se señala que cada uno de estos nos lanza hacia un desconocido, el Pacifico y el mar interior, vale decir, equivalencia entre estos bordes.* En este contexto intelectual, la propuesta de evocar la

19 Cruz, A. "*Nuestra Latitud Patagonia. Proposición Poetica para una Visión de America: Amereida"*. En Revista *Ciudad y Arquitectura* N°40. Santiago: Editorial Antártica SA. 1985. P. 13.

20 Cruz, O., Del Sol, G. *Sevilla, el Pabellón de Chile.* En revista *ARQ. 21.* Santiago: Editorial ARQ. 1992.

geografía con un *vacío hermético delimitado por la luz en variación* se presentaba como culminación de un discurso cultural que, junto con hacer coincidir la madera con una idea de identidad local, sublimaba la aspiración de una unidad nacional que había sido fuertemente catalizada por la incorporación austral, el discurso del gobierno militar y los conceptos vinculados con el mar interior que la experiencia de Amereida había desarrollado paralelamente, inspirándose tanto en la costa como en el espacio patagónico en general.

MESA Nº 25

Infraestructuras, redes y flujos en la configuración de las ciudades iberoamericanas modernas (S. XIX-XX).

COORDINADORES

DHAN ZUNINO SINGH

dhansebastian@gmail.com

CONICET, Universidad Nacioanl de Quilmes

VÍCTOR MÁRQUEZ

vmarquez@victormarquez.com

Instituto de Innovacion Urbana, Mexico

EL PARADIGMA DE LA RESERVACIÓN: NUEVA VISIBILIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE DRENAJE DEL SIGLO XX.

MARTA JULIANA ABRIL

FAU Universidade de São Paulo

martajulianabril@gmail.com

RESUMEN: La red de drenaje, desde inicios del siglo XX, viene configurándose en un estrato invisible de canales por donde transcurren los flujos de las lluvias. Aumentar el caudal de los canales y articular la rápida retirada de las aguas drenadas donde son originadas era el objetivo y el modelo de tratamiento de la En el último tercio de siglo hubo un cambio relevante en la comprensión de los elementos que envuelven las infraestructuras de drenaje urbana con la implantación de medidas de reservación de volúmenes de agua excedentes. Este cambio de paradigma trae la concepción del conjunto de la red para el debate urbano, morfológico y estético. En el área metropolitana de São Paulo es el *Plano Diretor de Macrodrenagem* quien rompe con la práctica de canalizaciones sucesivas de los cursos de agua, cuya hegemonía ya venía siendo debatida desde la década de 1970. El nuevo abordaje concibe reservar las escorrentías superficiales próximas a su origen para reducir al máximo el impacto aguas abajo. La investigación debate las principales dificultades y potencialidades de la inserción urbana de las infraestructuras de reservación, el objeto de estudio es el sistema de reservatorios, conocidos en Brasil como *piscinões,* en los procesos de interface y mediación con la estructura urbana del área metropolitana de São Paulo. Siguiendo las directrices del plano, en los años 90 fueron construidos decenas de piscinões en la cuenca del Alto Tietê minimizando las inundaciones. Sin embargo, la red de piscinões siempre fue conflictiva con las características del espacio donde están inseridos, convirtiéndose en factores de desestructuración de su entorno. La investigación empieza reconociendo e identificando estos impactos, que otorgan visibilidad a las infraestructuras de drenaje en aspectos hasta ahora no cuestionados.

PALABRAS CLAVE: Drenaje, Reservatorios, *Piscinão*, São Paulo, Aricanduva

La Región Metropolitana de São Paulo y la Bacia do Alto Tietê

El proceso de desarrollo de la metrópoli de São Paulo es el reflejo de una acelerada transición rural-urbana, el municipio que contaba con poco más de 31 mil habitantes en 1872, vio su población multiplicarse por siete a finales del siglo, convirtiéndose en la principal metrópoli de Sudamérica en la segunda mitad del siglo XX[1]. Actualmente la conurbación de su área metropolitana cuenta, según el censo demográfico del IBGE, con más de 20 millones de habitantes agregando cerca del 10% de la población brasileña. Prácticamente la totalidad de la Região Metropolitana de São Paulo RMSP se sitúa dentro de los límites topográficos de una única cuenca, la Bacia do Alto Tietê. Constituyendo así un caso muy específico, donde el rio Tietê, principal cuerpo de agua de la cuenca, es el único canal de drenaje de la región más desarrollada del país, un territorio que abarca aproximadamente 6 mil kilómetros cuadrados. Con altos índices pluviométricos, por tratarse de una cuenca de cabecera, con el suelo poco poroso con baja capacidad de retener aguas pluviales, el caudal del canal Tietê llega a alcanzar valores elevados.

Comúnmente se ha asociado los eventos de inundación al binomio ocupación – impermeabilización progresiva del suelo. El desarrollo urbano tiende a generar los siguientes impactos en el ciclo hidrológico: reducción de infiltración del suelo; disminución del nivel de la capa freática por la reducción del índice de infiltración y percolación; aumento de la escorrentía superficial y aumento del caudal pico por la rapidez en que las aguas son recolectadas y conducidas por la red de drenaje[2]. En São Paulo la ocupación acelerada ocurrió de forma desordenada y desprovista de planeamiento urbano con carencia de recursos, alterando en pocas décadas las características del suelo y modificando el modelo de drenaje. La falta de control en el uso de los terrenos de riesgo y la progresiva impermeabilización de las vaguadas explican las reducciones de los tiempos de concentración. El espacio que antes estaba destinado al almacenamiento de las aguas – áreas permeables, vegas y vaguadas naturales – fue substituido por áreas urbanizadas y en su mayoría impermeables. Se añade a estos factores la falta de una visión integrada de la cuenca, que llevó a resoluciones puntuales y localizadas transfiriendo los problemas de inundaciones hacia los sectores más bajos. La configuración hidrográfica propia del Alto Tietê, compuesta por grandes vegas inundables unida a la expansión horizontal y acelerada de la región determinan los actuales problemas de manejo de las aguas superficiales. Este escenario requiere la estructuración de un conjunto de acciones articuladas para disminuir los riesgos y vulnerabilidades de los componentes del actual sistema de drenaje.

1 Perfeitura Municipal de São Paulo, *Manual Municipal de Drenagem e Manejo de Águas pluviais*, São Paulo: Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica, 2012.

2 DAEE, *Terceiro Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT 3*, São Paulo, 2014.

El paradigma de la reservación: nueva visibilidad de las infraestructuras de drenaje del siglo XX

La red de drenaje, desde inicios del siglo XX, viene configurándose en un estrato invisible de canales por donde transcurren los flujos de las precipitaciones y cuyo diseño es delegado al conocimiento cualificado de los especialistas, adoptando un esquema segregado entre las esferas de la tecnología, la ciudad y la naturaleza. Se produjo un cambio relevante en la comprensión de los elementos que envuelven el drenaje urbano con la implantación de medidas de reservación e infiltración de los volúmenes de agua excedentes. Este cambio de paradigma trae la concepción del conjunto de la red para el debate urbano, morfológico y estético.

Hasta el último tercio del siglo XX, aumentar el caudal de los canales y articular la rápida retirada de las aguas drenadas donde son originadas era el objetivo y el modelo de tratamiento de la problemática de las inundaciones[3]. En la ecuación hidráulica, cuanto menor es el tiempo de concentración, mayor resulta el caudal de pico aguas abajo. Por lo tanto, las obras de canalización, al acelerar la escorrentía, alejan el pico de la crecida hacia los cuerpos de agua receptores, lo que ocasiona sobrecarga en el sistema de macro drenaje. En consecuencia, la canalización tenía el efecto de transferir el problema de un local hacia el otro, llevando la inundación en áreas que anteriormente no sufrían tales problemas, principalmente en los casos en que la ocupación urbana se desenvolvió desde los tramos de las cabeceras hasta las nacientes.

En São Paulo la década de 1990 está marcada por propuestas de soluciones alternativas en drenaje urbano, culminando con la elaboración del *Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê*, PDMAT. En el área metropolitana de São Paulo corresponde a este plano la ruptura con la práctica de canalizaciones sucesivas de los cursos de agua vigente y cuya hegemonía ya venía siendo discutida desde la década de 1970. El nuevo abordaje concibe reservar las escorrentías superficiales próximas a su origen para reducir al máximo el impacto aguas abajo.

Con el objetivo de reducir los problemas de inundaciones, en 1998 el primero PDMAT establece un flujo máximo soportado por el principal canal de la cuenca, el Tietê, concepto denominado en el medio técnico como *vazão de restrição*[4]. Este parámetro establece un límite físico, que no debe ser excedido, para la expansión y aumento de la capacidad hidráulica de desagüe de los principales cursos de agua de la cuenca. De este modo la nueva estructura establecida de macro drenaje se basa en que los principales cuerpos de agua de la cuenca no conlleven una capacidad superior a la actual. Una vez fijada esta capacidad restrictiva del canal principal, hay que buscar un conjunto de intervenciones adecuadas en las sub cuencas de forma que su caudal de restricción no sea ultrapasado. La demanda para retener los volúmenes excedentes en áreas urbanas llevó a la necesidad de desenvolver estructuras hidráulicas específicas para este fin, compuestas por reservatorios, estructuras de control conocidas popularmente como *piscinões*. La finalidad es amortiguar el caudal pico por medio del retraso de la onda de crecida, obtenida por

3 Tucci C.E.M.; Porto R.L.L; Barros M.T.L., *Drenagem urbana*, Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1995.

4 DAEE, *Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT*, São Paulo, 1999.

el almacenamiento de una parte del volumen de escurrimiento en los dispositivos. Aplicando la lógica de la reservación, las áreas nuevas pueden ser dimensionadas para impacto cero y la rehabilitación de sistemas existentes pueden volver los caudales aguas abajo compatibles con la capacidad disponible[5].

La reservación e infiltración redistribuyen los escurrimientos en el tiempo y en el espacio y permiten recuperar, en parte, las características de almacenamiento de la cuenca hidrológica de la región donde actúan. Pretenden así substituir el funcionamiento regulador original de las vergas actualmente ocupadas y impermeabilizadas de la ciudad. El concepto de reservación significa un cambio en la filosofía de las soluciones estructurales de drenaje urbano. Estas nuevas condiciones trazan formatos inéditos de visibilidad para las infraestructuras de drenaje. Ofrecen oportunidades en un campo de acción que abarca desde el proyecto del espacio público hasta el ámbito doméstico. Despierta la urgencia de dotar de contenido arquitectónico y urbanístico las infraestructuras y dar opciones de participación ciudadana en todos los procesos del sistema, hasta ahora invisibles y no cuestionados.

El *Piscinão* como medida correctiva

Para alcanzar el objetivo de almacenamiento de las aguas, a finales del siglo XX el PDMAT presenta soluciones estructurales, obras con mecanismos de retención y contención de la escorrentía pluvial, conocidas popularmente como *piscinões.* A diferencia de los dispositivos de reservación y contención en el origen (donde la escorrentía se genera) los *piscinões* son obras diseñadas para acumular escorrentías en tramos más bajos, destinados de este modo a controlar flujos provenientes de partes significativas de la cuenca. En consecuencia resultan ser intervenciones urbanas de mayor relevancia con áreas entre 30.000 y 60.000 metros cuadrados. Destacan por el grande volumen que pueden retener y por los resultados rápidos que proporcionan. Es decir, aumentan significativamente la capacidad de retención de las aguas pluviales en el momento de pico de una precipitación con potencial para causar inundaciones. Son obras inspiradas en un abordaje puramente hidráulico del problema metropolitano de las inundaciones, los *piscinões* constituyen artefactos de notable volumen que vienen acumulados en el espacio público para contener el agua de la lluvia posteriormente descartada.

La implantación de reservatorios de control de crecidas es una medida de cuño correctivo, pues se asume que la ocupación inadecuada del valle ya se realizó y el reservatorio mitiga los efectos perjudiciales de la ocurrencia de crecida. Los *piscinões* son por naturaleza estructuras colocadas a posteriori de la urbanización. Es un remedo sobre la estructura urbana existente en la cual se impermeabilizó excesivamente el suelo y se ocupó la vaguada. El *piscinão* busca atenuar este efecto de la impermeabilización, rescatando una parte de la permeabilidad perdida por medio de la detención que simula la función del suelo anterior a la ocupación. En los últimos quince

5 ucci C.E.M.; Porto R.L.L; Barros M.T.L., *Drenagem urbana*, Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1995.

años fueron construidos 54 *piscinões* en todo el área metropolitana de São Paulo que colaboraron significativamente para la diminución de crecidas, sin embargo, fueron obras de grandes proporciones que dejaron de explorar su potencial urbanístico y paisajístico Actualmente la Bacia do Alto Tietê cuenta con una capacidad de retención de 10.553.800 metros cúbicos, no obstante esta es apenas una parte de os propuestos, siendo prevista elevar la capacidad para 35.019.200 metros cúbicos[6].

El esquema de estas infraestruturas hídricas no responde a uma estrutura urbana. Los principales argumentos para su proyecto se apoyan en consideraciones de eficacia funcional para aproximarse a la optimización de su trazado y en función. Los factores de transcendencia artística, diálogo con el contexto o relación histórica quedan relegados en un segundo plano donde los recursos nunca alcanzan. Sin embargo, estas infraestructuras de drenaje, al requerir una modificación del paisaje tienen una importancia progresiva en la estructuración espacial y funcional de la metrópoli contemporánea. Al constituir estructuras de alta permanencia pueden potencialmente configurar importantes elementos de estructuración, cualificación representación del espacio urbano y metropolitano.

El proceso de infra-estructuración de la Bacia do Aricanduva

La cuenca del rio Aricanduva, afluente de la margen izquierda del Tietê, en la zona este de la RMSP es una de las principales cuencas urbanas de la ciudad de São Paulo. Con un área de drenaje de aproximadamente 100 kilómetros cuadrados se coloca como un importante desafío para controlar el caudal máximos de escorrentías compatibles con la actual capacidad hidráulica del Tietê.

La cuenca tuvo una posición estratégica desde el inicio de la ocupación del altiplano paulistano, situada en el centro del triángulo formado por los ejes São Paulo-Santos/ Santos-Mogi das Cruzes/ Mogi das Cruzes-São Paulo desde el siglo XVIII distintos caminos de comunicación cruzaron su vaguada. Su ocupación en la segunda mitad del siglo XX siguió el padrón periférico de urbanización, caracterizado principalmente por la dispersión intensiva: expansión de la mancha urbana con bajas densidades[7]. El parcelamiento de los caseríos y casas de campo para construcción de vivienda comenzaron en 1940 y obedecieron las vías de comunicación, intensificándose el proceso en 1950. En los años 70 toda la región se encuentra ocupada, sin infraestructura. Durante las siguientes décadas comienza a ser instalada infraestructura viaria, como la Radial Leste, se canaliza el rio Aricanduva y junto a la implantación de la línea este del metro se canalizan asimismo parte de sus afluentes. El registro de agravamiento de inundaciones

6 DAEE, *Terceiro Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT 3*, São Paulo, 2014.

7 Travassos L.; Grostein M.D.; *A bacia do Rio Aricanduva: urbanização e drenagem*, Brasília: International Congresso on Environmental Planning and Management, 2005.

en el valle durante el último tercio del siglo coincide con las canalizaciones de los ríos y las consiguientes densificaciones de sus áreas ribereñas[8].

El desenvolvimiento intenso en términos temporales se traduce en contrapartida en una urbanización extensiva del punto de vista territorial. Este proceso llevó a desequilibrios estructurales y problemáticas ambientales como la ocupación de las áreas de los manantiales una presencia significativa de habitantes en áreas de riesgo; la implantación de la avenida Aricanduva en el fondo de la vaguada; la alta impermeabilización del suelo urbano todo ello resulta en un aumento de la velocidad de desagüe superficial de las aguas y en la sedimentación de los ríos. La presencia de inundaciones se muestra como uno de los principales síntomas de estos desequilibrios estructurales.

Caracterización del sistema existente: proceso incompleto

Actualmente en la cuenca del Aricanduva se concentran un número significativo de *piscinões* implantados y otros previstos en los planos de macro drenaje. En los últimos años fueron implantados 8 reservatorios de detención totalizando una capacidad de amortecimiento de 1.880.000 metros cúbicos[9] para atender la restricción de descarga en la desembocadura del rio Aricanduva. Estas obras propiciaron una atenuación de las inundaciones por la ampliación de la capacidad de reservación y escurrimiento. El conjunto del proyecto se basa en la restricción del aporte del caudal afluente y en el funcionamiento del sistema de forma integrada. Sin embargo, aún después de la implantación parcial de las obras, existen actualmente en el Aricanduva varios trechos aún vulnerables a las precipitaciones intensas. Otras acciones estructurales inmediatas serán necesarias para resolver los problemas de inundación de las áreas topográficas más bajas.

De hecho, los estudios muestran que, aún con la implantación completa de los 13 reservatorios de detención propuestos, el tramo comprendido entre la desembocadura de los afluentes Taboão y la del Rincão continua siendo un trecho crítico sujeto a las inundaciones[10]. La cuenca demanda un conjunto de obras más complejo y es necesaria la utilización de diversas tipologías para obtener una reducción del riesgo de inundaciones. Se hace patente la dificultad de eliminar las inundaciones en esta cuenca únicamente con la adopción de medidas estructurales. Estamos ante un proceso de obras incompleto cuya concepción se articuló durante último tercio del siglo XX y actualmente han ido surgiendo numerosas críticas que cuestionan el modo en que debe completarse.

8 DAEE, *Segundo Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT 2*, São Paulo, 2009.

9 DAEE, *Terceiro Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT 3*, São Paulo, 2014.

10 SVMA, *Estudo de Impacto Ambiental*, *obras de controle de inundações da Bacia do Aricanduva*, São Paulo: 2013.

Impactos del sistema en la estructura urbana: evidencia de los dispositivos de drenaje

En la cuenca del Aricanduva, así como en toda el área metropolitana de São Paulo, los reservatorios están concebidos con indiferencia a su ámbito y se colocan de forma aditiva e independiente. La red de reservatorios es conflictiva con las características de la región, convirtiéndose en factores de desestructuración de su entorno. Sin embargo, los reservatorios tienen potencial para desempeñar un papel relevante en la cualificación espacial en diferentes escalas y contribuir para el surgimiento de centralidades de estructuración y legibilidad de las localidades a las cuales pertenecen.

En el área de estudio identificamos tres grandes impactos urbanos de los reservatorios descritos a continuación. Son impactos a corto plazo, irreversibles, localizados y mitigables, es decir, cuyo efecto se muestra inmediatamente después de la implantación del dispositivo, en el local específico o en las inmediaciones y puede ser atenuado, después de aplicadas acciones de control específicas. Los principales componentes ambientales afectados son el suelo y los recursos hídricos subterráneos.

1. Áreas sin fruición. Extraordinarios desde el punto de vista morfológico, los *piscinões* acaban casi siempre constituyendo fracturas en el tejido urbano, interrumpiendo la malla local de circulación física y de relaciones sociales. Acaban, así, por deprimir la vitalidad de los usos habituales locales y por degradar su espacio urbano próximo. Asimismo, la instalación de estos dispositivos supone la desapropiación, desocupación de inmuebles y reubicación de la población de las áreas seleccionadas para su implantación.

2. Movimiento de tierras. El mayor porcentaje de los recursos para estas obras de macro drenaje está destinado a los servicios de movimiento de tierras y excavación, específicamente a la remoción de tierras. Aunque en muchos casos el valor de las desapropiaciones supera el valor de la obra, el movimiento de tierras es lo que realmente determina su coste. Para los seis reservatorios propuestos en la cuenca, el tamaño del volumen estimado de excavación gira en torno a 2.800.000 metros cúbicos[11]. Dichas excavaciones resultan en la ocurrencia de problemas geotécnicos por el rebajamiento del nivel freático como el asentamiento diferencial en las construcciones vecinas y el riesgo de interferencia con áreas contaminadas.

3. Vulnerabilidad a la contaminación. En todo el municipio, el sistema de drenaje recibe, a parte de las aguas pluviales, saneamiento domiciliario no tratado, saneamiento industrial, residuos sólidos sin recolectar y la contaminación difusa, partículas existentes en el suelo urbano y arrastradas a la red por las lluvias. Como describe el tercero PDMAT, durante las crecidas, parte de este material queda retenido dentro de los reservatorios que, aparte de contribuir en la reducción de su capacidad de almacenamiento por la sedimentación en el fondo, presentan una fuente de proliferación de ratas, bacterias y mosquitos causadores de enfermedades y malos olores.

11 DAEE, *Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT*, São Paulo, 1999.

Siglo XXI - Acciones requeridas

Los planos de drenaje y de recursos hídricos de la Bacia do Alto Tietê contemplan un conjunto de acciones urbanas consideradas como pre-requisito en el proceso de manejo del agua pluvial. En el Aricanduva su implantación efectiva aún es muy incipiente en todos los sectores de la cuenca.

1. Control de la escorrentía en el origen o en sus inmediaciones. La distribución difusa en el tejido urbano presenta la ventaja de almacenar cantidades importantes de agua sin implicar en restricciones en el uso del espacio, pero, estas medidas, de carácter complementar, no poseen la capacidad de controlar las crecidas con elevadas recurrencias y por lo tanto no substituyen a las medidas estructurales[12]. Su implantación es una manera de intervenir en el medio urbano ya consolidado de manera que las áreas permeables sean más eficientes del punto de vista del drenaje, buscando recuperar, lo máximo posible, el amortiguamiento por la exploración de todas las áreas posibles.

2. Gestión coordenada. La región del Aricanduva, por sus dimensiones y su importancia estratégica, debería adoptar la integración de las obras públicas, reuniendo los principales en un programa conjunto de recuperación de la cuenca[13]. El drenaje de aguas pluviales está fuertemente influenciado por decisiones y acciones realizadas en diferentes esferas de la administración municipal, como aquellas responsables por la definición y el control del uso del suelo, por la expansión del sistema viario, por la gestión de residuos sólidos urbanos y por el planeamiento y operación del sistema de saneamiento, entre otras. La complejidad de la gestión del drenaje urbano se muestra especialmente con la sobre posición de las responsabilidades sobre la operación y manutención de las estructuras hidráulicas de los *piscinões*. Algunos son operados y mantenidos por el Municipio y otros por las instituciones vinculadas al Gobierno del Estado de São Paulo. En diversas situaciones aparece indefinición sobre la responsabilidad por su manutención, lo cual conlleva discontinuidad en los servicios de limpieza y mantenimiento. La operación y manutención deberían ser preocupaciones desde la fase del mismo proyecto de los reservatorios de detención, una vez que, de estos servicios depende el desempeño general de la obra así como su vida útil.

3. Uso múltiplo de las aguas. Papeles complementares a la función de represamiento cuantitativo del agua pluvial pueden ser considerados para optimizar el uso de recursos y de inversiones en infraestructura y evitar subutilizar el espacio urbano. La implantación de reservatorios de detención unifuncionales (control de inundaciones) sin la integración de otros usos potenciales, puede conducir a varios problemas de funcionamiento y operación, en ausencia de la manutención planeada y continua[14]. Los reservatorios de detención pueden ser parte integrante

12 Perfeitura Municipal de São Paulo, *Manual Municipal de Drenagem e Manejo de Águas pluviais*, São Paulo: Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica, 2012.

13 DAEE, *Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT*, São Paulo, 1999.

14 Perfeitura Municipal de São Paulo, *Manual Municipal de Drenagem e Manejo de Águas pluviais*, São Paulo: Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica, 2012.

de un sistema más amplio, teniendo en cuenta múltiplos propósitos. El aprovechamiento de las aguas pluviales permite la captación del agua a ser utilizada para fines no potables, induciendo la conservación, o uso racional y la utilización de fuentes alternativas para captación de aguas en las nuevas edificaciones, así como la concienciación de los usuarios sobre la importancia de la conservación del agua. Entre las ventajas de esta propuesta cabe destacar la reducción del consumo del agua de la red pública y el coste de suministro de la misma, beneficio ecológico y financiero al no desperdiciar un recurso natural escaso.

4. Control cualitativo de la escorrentía superficial. La reservación puede tener como objetivo dos funciones a través de un único represamiento: el control cuantitativo y el control cualitativo[15]. La implantación de estructuras de retención del agua pluvial debe considerar como intrínseco el control de la contaminación. Pueden ser propuestos reservatorios de las primeras lluvias, estructuras proyectadas para retener la primera fracción de la escorrentía superficial, generalmente asociadas a sus milímetros iniciales, caracterizados por transportar mayor carga de contaminantes. Estos reservatorios permiten que el volumen reservado con las aguas más contaminadas pueda ser encaminado para las estaciones de tratamiento, reduciendo el impacto de contaminantes sobre la red receptora en los sectores bajos[16].

En la cuenca del Aricanduva existe un claro gradiente de eficiencia en la implantación de estas acciones. En las regiones densamente urbanizadas, como es el sector más bajo de la cuenca y el sector intermedio, es compleja la implantación de medidas que requieran el uso de áreas ya ocupadas. Todo metro cuadrado de terreno conseguido en la desapropiación es excavado y aprovechado para la función de retener agua, no hay recursos para invertir en áreas de transición entre los dispositivos y la trama urbana.

En estas regiones más densas la estrategia más propicia para la integración urbana de las infraestructuras podrá materializarse en un conjunto de medidas tomadas en el entorno, en el interfaz entre los dispositivos de retención y el urbano existente. La integración en este sentido se alcanzaría reconfigurando el ajuste en una nueva composición. Esta interface podría ser vista como una espesura que se engasta entre el dispositivo de retención y el tejido urbano existente. La estructura de control de inundaciones haría parte de una sección nueva y más compleja al desenfocar las distinciones entre el reservatorio y el tejido urbano circundante a través de intervenciones sutiles en el corte. La coordinación de distintos perfiles del dispositivo podría crear fuertes conexiones espaciales y responder a las necesidades programáticas de local y de las condiciones topográficas. Posibilitaría una espesura donde la vida pública pueda instalarse, el perímetro del *piscinão* tejería así con la ciudad una epidermis común: el espacio público. Dentro de este abordaje, la infraestructura de vuelve visible. El dispositivo estaría definido por diferentes elementos y consideraciones que se funden un una composición nueva que, inevitablemente, depende del urbanismo.

---

15 Perfeitura Municipal de São Paulo, *Manual Municipal de Drenagem e Manejo de Águas pluviais*, São Paulo: Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica, 2012.

16 DAEE, *Terceiro Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê – PDMAT 3*, São Paulo, 2014.

INFRAESTRUCTURAS URBANAS DE MOVILIDAD EN BUENOS AIRES. LA PROYECCIÓN DE LOS ACCESOS A LA CIUDAD (1940-1960).

VALERIA GRUSCHETSKY

IECT-UNQ/ UNTREF/ UBA

valeriaana@gmail.com

RESUMEN: La inauguración de la avenida de circunvalación de la ciudad de Buenos Aires a mediados de 1941 tuvo como objetivo principal permitir la rápida circulación entre sus diversos barrios, así como también con sus zonas aledañas. Para ello, el director del proyecto, el Ingeniero Pascual Palazzo, planteó a la avenida como parte de un "reticulado esquemático formado por arterias radiales y anulares" que deberían cubrir la zona urbana y suburbana de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires. Esta avenida, la General Paz, debía estar en combinación con las grandes arterias radiales de ingreso y egreso de la Capital; es decir que los accesos, a pesar de estar en estudio en el momento de ejecución de la Avenida, conformaron parte del proyecto de gran circulación propuesto por el ingeniero Palazzo.

En estos términos la Avenida General Paz, a pesar de posibilitar la circulación a lo largo de sus más de 24 km, no estaba terminada. La conexión con las grandes rutas nacionales a través de los accesos radiales fue el objetivo que se planteó la flamante división técnica encargada de los accesos urbanos dentro de la Dirección Nacional de Vialidad. En este trabajo nos proponemos indagar sobre el proceso de proyección y construcción del sistema de accesos a la ciudad de Buenos Aires, poniendo especial atención en el rol desempeñado por la *Oficina de Accesos a Grandes Ciudades* y las transformaciones territoriales generadas por las obras. Los objetivos técnicos propuestos por la flamante división serán analizados a la luz de los cambios político-económicos acaecidos durante los gobiernos peronistas y desarrollistas, focalizando en el cruce entre la implementación de políticas de infraestructuras viales y el desarrollo del parque automotor argentino.

PALABRAS CLAVE: Buenos Aires, Accesos viales, Políticas públicas, infraestructuras de movilidad, Historia urbana

La inauguración de la avenida de circunvalación de la ciudad de Buenos Aires a mediados de 1941 tuvo como objetivo principal permitir la rápida circulación entre sus diversos barrios y sus zonas aledañas. Para ello, el director del proyecto, el Ingeniero Pascual Palazzo, planteó a la avenida como parte de un "reticulado esquemático formado por arterias radiales y anulares" que debían cubrir la zona urbana y suburbana del área metropolitana. Esta avenida, la General Paz, debía estar en combinación con las grandes arterias radiales de ingreso y egreso de la Capital; es decir que los accesos, a pesar de estar en estudio en el momento de su construcción, conformaron parte del proyecto de gran circulación propuesto.

En estos términos, la Avenida General Paz, a pesar de posibilitar la circulación a lo largo de sus más de 24 km, no estaba terminada. La conexión con las grandes rutas nacionales a través de los accesos radiales fue el objetivo que se planteó la división técnica encargada de los accesos urbanos dentro de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Su inauguración cerró un ciclo de proyectos iniciados a fines del siglo XIX cuando se realizó su traza pero, a su vez, abrió uno nuevo que colocó a la Avenida como una pieza fundamental dentro de este sistema. De esta manera, se reforzó su función de acceso propuesta por los ingenieros viales, relegando a un segundo plano el tránsito vecinal entre los barrios de la Capital Federal y los del Gran Buenos Aires.

¿Cuál ha sido la importancia de esta red de accesos en función de sus objetivos técnicos y en relación con sus espacios de emplazamiento? En este trabajo planteamos una primera aproximación a la cuestión de los accesos urbanos a la ciudad. Se indagará sobre el proceso de proyección y construcción de los mismos a través de las acciones llevadas adelante por la *Oficina de Accesos a Grandes Ciudades* de la DNV, dando cuenta de las transformaciones territoriales generadas por las obras. Los objetivos técnicos propuestos se analizaran a la luz de los cambios político-económicos acaecidos durante los gobiernos peronistas y desarrollistas, focalizando en la implementación de políticas de infraestructuras viales.

Accesos radiales a la Capital Federal

La definición de los accesos a la Capital Federal se convirtió rápidamente en una de las prioridades que tuvo que resolver la *Oficina de acceso a las grandes ciudades*. Esta nueva división técnica, creada en 1940 a partir de la experiencia de la obra de la Avenida General Paz, tuvo la función de proyectar y construir las arterias de acceso a todas las grandes ciudades del país, lo que significaba planificar las intercomunicaciones entre estas y las rutas que las cruzasen. Asimismo debía colaborar con las autoridades locales en la proyección o construcción de la red complementaria de accesos y arterias urbanas. La nueva división, señaló la necesidad de construir rutas de acceso a Buenos Aires debido al volumen de tránsito que convergía en sus vías, al valor de los intercambios comerciales y a la riqueza de la zona. Una de las razones que justificaba la primacía de este tipo de obras se debía a que más del 50% del tránsito del

país se realizaba en las calles y avenidas de las zonas urbanas y suburbanas.[1]Además, la pronta definición de la traza de estos accesos radiales fue necesaria en virtud de controlar el valor de los terrenos a expropiar para su construcción. Por ello, se establecieron nuevos trazados, lejos de las zonas más densamente pobladas, y en consonancia con las rutas nacionales.

Palazzo, quien miraba el problema vial en su conjunto, señalaba que para encontrar las verdaderas soluciones que permitiesen el tránsito de altas velocidades directrices no se podía seguir ensanchando o construyendo nuevas arterias sobre el molde de las vías existentes. En sus escritos señalaba con vehemencia que para posibilitar la buena circulación del tránsito automotor se debían resolver una serie de problemas en la proyección de las obras viales: cruces entre calles y avenidas; coexistencia de vehículos lentos y rápidos; accesos directos a la propiedad privada y estacionamiento de vehículos en las calles, entre otros. Las obras de los accesos no escapaban a estas cuestiones, ya que si bien formarían los tramos terminales de las rutas nacionales o estarían estrechamente ligados a ellas, se encontraban emplazados en áreas urbanas o suburbanas. Debido a la especialización técnica que requerían, escapaban a las funciones de las municipalidades; se buscaba la unidad funcional de la arteria total, es decir, unidad de diseño y continuidad de traza entre la ruta y el acceso. La realización de cualquier acceso involucraba tanto cuestiones de índole financiera como político - jurisdiccionales, aspectos necesarios para alcanzar esa unidad.

En 1943, muchas de estas ideas planteadas desde la *Oficina*, cobraron forma en la esquematización de la primera red de orgánica de acceso a la Capital Federal. Allí se definieron el Acceso Norte, que debía empalmar con las rutas nacionales N°8 y N°9; el Acceso Oeste, que haría lo propio con la RN N°7; el Acceso Sud-Oeste, que prolongaría a la Avenida General Paz en el sur del Gran Buenos Aires uniendo las regiones norte y sur sin que los vehículos atravesaran la Capital Federal; el Acceso Sud que empalmaría con la ruta provincial N°210; y el Acceso Sud-Este que, arrancando sobre el Riachuelo, se uniría con las rutas nacionales N°1 y N°2 a través del acceso Sud-Oeste a la altura de Don Bosco. De los cinco accesos, sólo los tres primeros conectarían a través de la Avenida General Paz con la Capital Federal, complementándola como acceso anular.

En 1943 el costo total para la realización de estos cinco accesos fue calculado en $122.500.000; sin embargo, la división contó con una asignación de apenas $50.000.000 para la realización de un plan a diez años. Esta situación obligó a limitar el plan original a las obras de mayor relevancia vial, dentro de las cuales el acceso Sud- Este y el acceso Norte-directamente vinculado con la Avenida General Paz- eran prioritarias.[2]

La escasez de materiales por la dificultad de importarlos a causa de la Segunda Guerra Mundial y el cambio político que generó el golpe militar de 1943 hicieron que el plan proyectado por Palazzo no entrara en vigencia, provocando a su vez, su salida de la DNV.[3]

---

1 Pascual Palazzo, «Un grave problema y su solución», *Caminos. Revista técnica*, vol. V, n° 49, 1943

2 *Memoria DNV,* 1943

3 Véase Pablo Gerchunoff y Lucas Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto: un siglo de políticas económicas argentinas*, Buenos Aires, Ariel, 1998 ; y Torre, Juan Carlos, *Nueva Historia Argentina. Los años peronistas, 1943-1955*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2002

Desde entonces, la DNV dejó de funcionar como una repartición autárquica bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas (MOP). El nuevo gobierno cuestionó en duros términos su dinámica de funcionamiento afirmando que su accionar la había transformado en una maquinaria pesada e ineficiente.[4] Esta repartición, que en el pasado reciente había sido señalada como modelo de gestión tanto por sus acciones como por su organización interna, fue modificada en forma substancial mediante un Decreto presidencial que la transformó en Administración General de Vialidad Nacional (AGVN).[5]

El cambio se profundizó a principio de 1944 cuando el General Pistarini asumió como Ministro de obras públicas y continuó en su cargo durante el primer mandato del Presidente Perón (1946-1952). No sólo cambió la forma de gestión sino que también se modificaron las prioridades en cuanto al tipo de obras a realizarse. Pistarini era un ingeniero militar y había dirigido la Dirección de Ingenieros del Ejército durante la década de 1930. En sintonía con las ideas propuestas desde el GOU (Grupo de Oficiales Unidos) formó parte del núcleo inicial de los constructores de las políticas del peronismo y siempre fue reconocido por su capacidad de gestión y por sus conocimientos técnicos.[6] Las obras que se priorizaron bajo su mandato demandaron gran cantidad de mano de obra y estuvieron relacionadas, directa o indirectamente, con la mejora de las condiciones de vida de los sectores más desposeídos. El cambio estaba a la vista; el saber técnico perdía protagonismo a manos de un tipo de obra pública más sencilla en términos de conocimiento pero con mayor capacidad para generar fuentes de trabajo. El MOP se convirtió en uno de los mayores empleadores estatales y mejoró las condiciones de trabajo, principalmente de administrativos y obreros.[7]

En este contexto, el acceso Norte, como corredor e intercomunicador con una zona densamente poblada a través de numerosos pueblos y localidades cercanas a la Capital Federal, fue desplazado por lo que significó y representó la "operación Ezeiza". Este nuevo proyecto, que tuvo como objetivo principal la construcción de un aeropuerto nacional e internacional para Buenos Aires, encarnó una transformación territorial más amplia en el sector sudoeste del Gran Buenos Aires, en un área cuasi despoblada y de terrenos deprimidos de la cuenca del río Matanzas. "Incluyó la forestación del área, nuevas vías de comunicación, conjuntos de viviendas e instalaciones deportivas, asistenciales, educativas y de salud." Esta operación creó un nuevo acceso radial a la Capital Federal a través de la Avenida General Paz: la autopista Ricchieri, que ni siquiera había estado contemplada en la planificación de los accesos radiales de 1943. Estaba claro que

4 Anahi Ballent, «Burocracia, técnica y política: los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas y los golpes de estado (1930-1943) », UNQ, 2014

5 *Memoria DNV,* 1943; *Memoria DNV,* 1944-1945 ; *Memoria DNV,* 1946

6 Sobre la gestión de Pistarini en el MOP ver: Anahi Ballent, *Las huellas de la política: vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes: Prometeo 3010, 2005

7 El MOP tenía a su servicio un total de 80.000 obreros y empleados y tal como señala Anahi Ballent, también mejoraron sustancialmente sus condiciones laborales, Ver Ballent, *op. cit*., 2014

se trató de un proyecto que modificó substancialmente un territorio "vacío" al crear un paisaje suburbano particular y una importante reserva verde para Buenos Aires.[8]

La autopista Ricchieri y las políticas peronistas

La autopista Ricchieri tuvo la función de unir el nuevo aeropuerto (Ministro Pistarini, 1949) con la ciudad, además de ser el acceso a los nuevos complejos de viviendas proyectados y demás emprendimientos a sus lados. Es importante destacar este accionar ya que, como hemos señalado, la obra vial dejó de tener la centralidad que había alcanzado en la década anterior. Se propuso la ejecución de una vía vehicular rápida en sintonía con la velocidad que representaba el avión. Además, su emplazamiento en un territorio vacío de edificaciones, posibilitó la realización de una obra de menor costo y con mayores posibilidades constructivas. El ingeniero Lauro Laura - importante colaborador en la obra de la Avenida General Paz y especialista en accesos- señalaba que las "…zonas poco urbanizadas brindan la ventaja de permitir una nueva urbanización más acorde con las autovías, pudiendo crearse parques y nuevas zonas residenciales de moderno planeamiento"[9]. Siguiendo esta línea, la nueva autopista convertía un paisaje rural en suburbano al proyectarse como una cinta que recorría un espacio verde en combinación con conjuntos de viviendas bajas. En su trayecto, se admitieron solamente dos cruces a nivel de diseño especial, ya que anudaban direcciones y diferentes tipos de tránsito. La implementación de giros o de cambios de niveles a lo largo de su trazado respondió más a los criterios que impuso el uso de la velocidad que a la geografía propia del terreno.[10] Si bien este acceso estuvo construido en función de la comunicación entre el aeropuerto y la Capital, también empalmaba con la ruta N°205 y la RN N°3, posibilitando la conexión con importantes pueblos del sur de la provincia de Buenos Aires.

El acceso al Aeropuerto de Buenos Aires en Ezeiza representó otra novedad en términos de vialidad urbana, ya que fue la primera arteria de este tipo de penetración en la ciudad. El proyecto original dispuso su comienzo en el bajo Flores dentro de la Capital. A pesar de no haber sido construido este tramo durante los dos gobiernos del General Perón, la proyección de esos 5 Km simbolizó el puntapié inicial para la realización futura de las autopistas urbanas de acceso rápido al centro de la ciudad. Estas, recién se llevarían a cabo bajo el gobierno militar instaurado en 1976. Según el Ingeniero Laura el plan de arterias veloces para la Capital Federal proyectadas por AGVN era parte de una planificación a futuro para vincular de forma adecuada la red principal de carreteras del país con el centro de Buenos Aires. El objetivo era evitar los cruces, eliminar los peatones, separar las corrientes de tránsito y así prever las grandes congestiones a futuro.

---

8 Ballent, *op. cit*., 2005, p. 127

9 Laura, Lauro O., «Elproblema de los accesos viales a las grandes urbes, con especial referencia al plan de la ciudad de Buenos Aires», *La ingeniería*, octubre de 1948.

10 Ballent, *op. cit*., 2005, p. 140

En el caso puntual de la continuación de la autopista Ricchieri dentro del tejido urbano (futura Au. Dellepiane), se propuso la combinación de un primer tramo como avenida parque con un segundo tramo elevado sobre columnas. El primero iba desde el límite de la ciudad hasta el bajo flores y conectaba con la lógica propuesta por la Avenida General Paz. En efecto, dotaría de espacios verdes a una zona carente de plazas y espacios libres arbolados y le otorgaría un valor estético moderno al mejorar las condiciones higiénicas y urbanísticas de una zona que carecía de ellas. El segundo tramo abarcaría la zona céntrica de la ciudad, es decir un área más densamente poblada que necesitaba una solución que tuviera un costo mínimo de expropiación. La construcción de un viaducto fue la solución elegida acompañada de una propuesta de renovación urbana del sur de la ciudad. El ingeniero Laura resaltaba que con una adecuada reglamentación edilicia sobre las alturas y las disposiciones de los edificios, la nueva artería sobre pilotes sería un importante factor para mejorar la zona sur al posibilitar la fluidez y la conectividad con el centro comercial de la ciudad.[11] Sin embargo con este tipo de obra, la expropiación y la demolición de manzanas enteras eran hechos innegables que dejaban a la vista la ruptura del tejido urbano y un alto costo social.

Durante el primer peronismo, la obra vial destinada a unir el aeropuerto con la ciudad no fue completada en su totalidad. Al no llegar hasta el centro y terminar en la Avenida General Paz se constituyó como una "…imagen de la armonía entre la técnica y la naturaleza, entre el medio heredado y la transformación".[12] La parte "oscura" de la obra vial de la llamada "operación Ezeiza" fue emblema de una época que no solo implico la ejecución de este viaducto que rompió el tejido urbano, sino que además sumó a las autopistas 25 de mayo (AU1) y Perito Moreno (AU6) como parte del sistema de vías de acceso y penetración en la ciudad cuyo objetivo radicó en el ordenamiento del tránsito.[13]

Es importante señalar que estas obras asociadas en el imaginario colectivo con el accionar del último gobierno militar, también se encuadraban en un código de planeamiento urbano cuyos lineamientos generales respondían a cuestiones planteadas en periodos anteriores, tal como fue el caso del Plan Director de 1958-1962 o el ya mencionado sistema de autopistas de penetración en la ciudad del Ingeniero Laura de 1948. No obstante, la forma en que fueron interpretadas y llevadas a cabo estas autopistas distó de los planes originales. Su realización implicó la devastación de barrios enteros, ya que con el objetivo de realizar la menor cantidad de expropiaciones posibles, se decidió hacer un trazado por el centro de las manzanas construidas. De esta forma, quienes más sufrieron la construcción de las autopistas fueron los vecinos que quedaron pegados a ellas y no los expropiados, ya que debieron soportar elevados niveles de polución y ruidos, lo que se tradujo en un descenso de su calidad de vida.[14]

---

11 Laura., *op. cit*., 1948, p. 459

12 Ballent, *op. cit*., 2005, p. 142

13 Adrián Gorelik yt Silvestri, Graciela, «Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión», José Luis Romero y Luis Alberto Romero, ed., *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*, Buenos Aires: Altamira, 2000

14 *Ibid*., p. 468

El Acceso Norte y las políticas desarrollistas

El Acceso Norte, en el plan original de arterias radiales, había sido presentado como el de mayor prioridad, y a pesar de haberse realizado los estudios topográficos en los primeros años de la década de 1940, fue una obra que avanzó lentamente en comparación con la de la autopista Ricchieri. Para 1955, año del golpe de estado contra el gobierno del General Perón, solo se encontraba construido el tramo I que iba de la Avenida General Paz hasta la calle Mariano Pelliza en el partido de Vicente López, es decir, una extensión de 4 Km de los 23 proyectados del ramal Tigre.

Este acceso se iniciaba en el límite norte de la Capital, en las proximidades del cruce de las avenidas Del Tejar y General Paz. A la altura de San Isidro comenzaba la primera bifurcación; una línea se conformó como el ramal Tigre y la otra se volvía a dividir más adelante en dos ramales, uno que empalmaba con la RN N° 8 a la altura de Pilar (ramal Pilar) y el otro con la RN N° 9, próximo a Garin. (ramal Campana).

El tramo construido previo al golpe de estado de 1955 se encontraba emplazado en una zona muy urbanizada en sus primeros dos kilómetros y la perspectiva indicaba que así sería en el resto de su extensión. Por otra parte, era el tramo destinado a recibir el mayor caudal de tránsito que desembocaría en la Avenida General Paz. Estas características fueron importantes a la hora establecer una velocidad directriz de 120 km/h y de decidir la distancia que debía existir entre cada uno de los cruces a nivel: en las zonas urbanizadas se hicieron cada tres cuadras y en las de menor grado de urbanización, cada cinco. [15]

La gran relevancia de este acceso radicaba en que canalizaba el tránsito que afluía a la Capital Federal desde el corredor norte y noroeste del país, pero además constituía la vía internacional de comunicación llamada Ruta Panamericana. Es importante recordar que el primer Congreso Panamericano de Carreteras se realizó en la Argentina el 5 octubre de 1925, fecha que luego se le asignó al "día del camino" en su conmemoración. Fue allí donde se discutieron y formularon los principios de base para desarrollar las comunicaciones carreteras entre los Estados adheridos a la Unión Panamericana.[16] La inauguración de este tramo del Acceso Norte también fue un símbolo de la materialización física de esa ruta que uniría a países y ciudades del continente americano. La idea de la unión panamericana representada concretamente con la carretera tomaba forma en el territorio circundante a la Capital Federal con la puesta en marcha de la obra del Acceso Norte.

Sin embargo, durante los gobiernos del Gral. Perón perdió protagonismo en la agenda pública. Recién en las décadas de 1960 y 1970, la obra tomaría un mayor impulso debido al inexorable e importante crecimiento del campo automotor. Situación que, por otra parte, permitió comenzar

15 Véase *Memoria DNV,* 1949 ; «Vialidad Nacional ha terminado una obra de acceso a la Capital Federal por 55 millones de pesos», *Carreteras*, n° 3, 1955

16 «Celebró su sesión inaugural el Congreso Panamericano de Carreteras», *La nación*, 10 junio 1925

a discutir nuevas formas de financiamiento para obras viales: en noviembre de 1967 el Poder Ejecutivo sancionó la *Ley Nacional de Peajes N° 17.520*.

Desde la creación de la DNV en 1932 la principal fuente de financiamiento para la realización de caminos y carreteras habían sido el impuesto a la nafta y otros factores afines al mundo automotor. La DNV como repartición autárquica manejaba su propio presupuesto y decidía cómo realizar las inversiones. Por ese entonces, un impuesto equivalente al 30% del precio de venta de los combustibles conformaba la base de los recursos de la DNV a través del Fondo Nacional de Vialidad, lo que permitió la realización de un promedio anual de 2.500 km de caminos y carreteras entre 1935 y 1943. Ese promedio bajó de manera sostenida en los años posteriores y hasta 1961, periodo durante el cual no alcanzó los 500 km anuales. Pero también, la caída en el promedio de construcción de caminos puede explicarse por otros motivos: gran parte del presupuesto de la repartición quedó afectado a la conservación y renovación de los pavimentos debido al uso cada vez más frecuente de caminos y carreteras. Además una parte de los recursos provenientes del impuesto a las combustibles (para 1967 los recursos habían disminuido hasta un 18% del precio de venta de la nafta) fueron destinados al Fondo Nacional de Energía creado entre 1943 y 1945.Finalmente, la persistente inflación que acosó al país desde 1952 en adelante, afectó seriamente la capacidad de financiamiento para realizar obras viales.

En este contexto, la idea de instituir el peaje donde el tráfico lo permitiese como una forma más de financiamiento comenzó a ser una opción factible. A fines de la década de 1960, las autoridades de la DNV señalaron que resultaba imposible pensar al sistema vial de la misma manera que en 1935.

En estos términos, el sistema de peaje se restringiría a regiones ricas donde la realización de obras se convirtiese en redituable y aprovechar los impuestos al consumo (nafta) en aquellas otras en las cuales las riquezas estuviesen aletargadas y dormidas por falta caminos y transportes. Sin embargo, su implementación no fue inmediata por lo que los accesos a las grandes ciudades no fueron alcanzados por este tipo de financiamiento[17].

Tal fue el caso del acceso Norte a la Capital, que fuera realizado con el presupuesto asignado por la DNV. Si bien fue tomando forma durante los veinte años que siguieron al golpe de 1955, las dificultades presentes en su ejecución, en parte, se explican por la constante inestabilidad política y económica que atravesó el país durante esos años. Hacia fines de la década de 1960 la ejecución de las obras de los tres ramales que conformaban este acceso cobró un nuevo impulso, así como también una serie de obras que afectaban y remodelaban algunos tramos y accesos de la Avenida General Paz.

El crecimiento de campo automotor, producto de las políticas desarrollistas implementadas entre

17 La «postergada» obra del acceso oeste fue la primera en financiarse a través del sistema de peaje tal como fue anunciado en un informe de vialidad (1977) *Las obras de los Accesos Oeste y Norte a la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires: DNV, 1977

1958 y 1969, puso en evidencia el déficit de carreteras de tránsito permanente del país. Frente a este problema, la DNV elaboró una serie de planes a corto, mediano y largo plazo para solucionar el estado de las carreteras y los caminos. Las obras de acceso a la Capital antes mencionadas integraron el primer grupo, es decir fueron parte del Plan Trienal de 1968-1970, conformando aquellas "…obras que con más urgencia reclamaba el país para la efectiva vinculación entre los centro de producción y consumo y los núcleos más importantes de población."[18]El objetivo de esta política era la ejecución de las obras en muy breves plazos con el fin de disminuir los posibles inconvenientes que se creaban al tránsito durante el proceso de construcción, repavimentación o remodelación de los caminos existentes. Simultáneamente, se buscaba anticipar la puesta en servicio de obras de alta rentabilidad por los importantes volúmenes de tránsito que absorberían en un futuro próximo. De esta forma, señalaban las autoridades de la DNV, los elevados costos de una ejecución acelerada quedaban compensados por los beneficios que recibía la comunidad en un acotado periodo de tiempo. Es importante señalar que estas obras se realizaron con financiamiento internacional a través de convenios firmados con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Durante esta etapa, el acceso al crédito externo se constituyó en una nueva herramienta utilizada por el Estado ante la necesidad de financiar obras viales y con la cual buscaba superar tanto las limitaciones derivadas de la escasez de presupuesto del FNV como la imposibilidad de implementar, en el corto plazo, el sistema de peajes.

En síntesis, fue gracias al financiamiento internacional, vía endeudamiento externo, y en el marco de las políticas desarrollistas implementadas durante el gobierno constitucional del Dr. Arturo Frondizi (1958-1963) y el gobierno de facto del General Onganía (1966-1969), que la obra del Acceso Norte cobró el impulso necesario para integrarse al sistema de accesos radiales que desembocaban en la Avenida General Paz.

A lo largo de este trabajo intentamos dar cuenta del controvertido y zigzagueante proceso que significó la construcción del sistema de accesos a la ciudad de Buenos Aires. Estas obras de gran envergadura estuvieron, evidentemente, atravesadas por los tiempos de la política y por las coyunturas económicas, pero también respondieron a un programa vial que cobró protagonismo en la agenda pública a principio de la década de 1940 cuando la DNV amplio sus políticas de acción al crear la *Oficina de accesos a las grandes ciudades*. En estos términos, la técnica vial marco la continuidad en estas obras que, según el caso atravesaron espacios urbanos o suburbanos o vías de urbanización, y en las que claramente se priorizó las circulación fluida de los automotores y la conexión con las rutas nacionales, dejando en segundo plano la relación con el entorno urbano.

18 *Memoria DNV,* 1968-1969

LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS A PARTIR DEL DIÁLOGO ENTRE EL *VECINO* Y EL GOBIERNO DE LA CIUDAD, BOGOTÁ, DÉCADA DE 1920.

LENA IMPÉRIO HAMBURGER

Universidad Nacional de Colombia

limperioh@unal.edu.co

RESUMEN: Para comienzos del siglo XX la ciudad de Bogotá, capital colombiana, se transformaba de forma muy contundente. Surgían las primeras urbanizaciones privadas, los primeros barrios apartados del centro histórico, se construían obras de infraestructura urbana, alcantarillado, acueducto, alumbrado y aseo. Se transformaban las necesidades, pero también las maneras de vivir, de pensar y de planear el territorio.

El artículo propuesto trata sobre la construcción de las primeras obras de pavimentación, alcantarillado y acueducto en esta ciudad, a partir de la presión que ejercía la población por medio de peticiones al Concejo de Bogotá. La fuente analizada son las cartas escritas por los habitantes de la capital, en la segunda década del siglo XX, donde hacían reclamos, peticiones y comentarios sobre las obras que son necesarias o que se estaban realizando e ee n sus calles o barrios. A partir de las cartas y de las respuestas e informes del Concejo es posible mapear la construcción de estas redes, y comprender cuál fue la lógica o plano a la que obedecieron.

Se considera que la fuente permite revelar la importancia de estos actores tanto en el proceso de transformación de la capital, como en la estructuración de una incipiente organización institucional del la Municipalidad en lo que tiene que ver con la administración y planeación urbana.

PALABRAS CLAVE: Infraestructuras urbana, Concejo de Bogotá, participación civil, pavimentación, alcantarillado.

Esta ponencia tiene como objetivo hacer mención y énfasis en el papel que tiene la población en el desarrollo urbano de la ciudad de Bogotá, especialmente en la década de 1920[1]. Para entender la influencia y la capacidad de los habitantes en presionar la municipalidad, exponer problemas y proponer soluciones para su ciudad se consultó un archivo con fuentes muy poco trabajadas hasta hoy: las comunicaciones y correspondencias del Concejo de Bogotá. En este archivo están compiladas cartas enviadas al Concejo[2], tanto por parte de habitantes, como Juntas comunitarias, empresas o otras instituciones.

Las cartas de los habitantes de la ciudad al Concejo son una fuente muy completa, que dejan ver la manera como los habitantes veían su ciudad, y qué responsabilidades atribuían a la municipalidad. Cada solicitud fue situada en un mapa, identificado por un color según su tema, permitiendo tener una rápida visualización de los diferentes temas y con qué frecuencia fueron abordados en los barrios[3]. Para trabajar tan complejo material, se propone dos líneas de análisis complementares. Por un lado, a partir de la sistematización de las cartas correspondientes a la década de 1920, se puede hacer un levantamiento de las principales solicitudes y su relación con la necesidad y construcción de infraestructura urbana, enfocado en los temas de pavimentación, alcantarillado y acueducto.

Por otro lado, el análisis de las cartas deja ver temas transversales a los problemas de infraestructura: Las formas de argumentar de la población ofrece elementos claves para el entendimiento de cómo se reconocía o cómo se presentaba el habitante de la ciudad, a quien atribuía las responsabilidades e los deberes en relación a su espacio urbano, qué argumentos usaba para surtir mayor efecto como forma de presión; y qué preocupaciones, imagen y proyecciones hacían sobre la capital como un todo. En el análisis de las formas de argumentación de la población se trabajó principalmente los siguientes temas: La inequidad; Los vacíos de responsabilidad; y las Corresponsabilidades.

Bogotá en el comienzo del siglo XX

La década de 1920 fue elegida porque ha sido poco trabajada hasta el momento en la historia de la capital bogotana. Es un periodo importante en el cual varias transformaciones, que vienen desde el siglo XIX, se ven reflejadas en la estructura urbana y territorial del comienzo del siglo XX: la revelación de la ciudad como territorio de especulación de riquezas; la conciencia

1 Este estudio hace parte de un trabajo más amplio en andamiento, realizado como tesis de maestría para graduarse en "Historia y Teoría del Arte, Arquitectura y Ciudad" en la Universidad Nacional de Colombia.

2 Este Fondo es bastante extenso: alrededor de 45 tomos, con entre 200 y 800 folios, corresponde a los años entre 1919 y 1929. Este número es aproximado, pues las solicitudes están compiladas por temas, no por años, de forma que no se sabe cuantos tomos corresponden a la década.

3 Los temas son de una diversidad muy grande, pero solamente se tratará en esta ponencia de la construcción de pavimentación, alcantarillado y acueducto.

de la necesidad de inversión en la estructura urbana y pública; la creación y fortalecimiento de herramientas para tener mayor control o poder sobre el territorio y un fuerte conflicto de intereses relacionados a todas esas transformaciones.

La población de la capital creció a lo largo del siglo XIX alcanzando 116.951 habitantes en 1912, comparados con 21.394 en 1801[4], su casco urbano sin embargo no se expandió en las mismas proporciones: la ciudad abrigaba, al final del siglo, una población cinco veces más grande, pero no llega a tener el doble del área que tenía en 1800. La fuerte densificación del casco urbano generó un hacinamiento, tanto del espacio construido, que invade los terrenos antes usados como huertas o parques públicos, como a partir de la subdivisión interna de los edificios. La densificación trae poco a poco problemas relacionados con la producción de basura, desagüe de los residuos, mal olor, congestión y enfermedades contagiosas[5].

En la ciudad que atraviesa el siglo XIX y llega a comienzos del XX, las calles eran estrechas y por la mitad corrían las aguas lluvias y negras por un surco. Muchas veces destapadas, de barro, otras con huecos y mal empedrado, eran motivo de reclamos y mal estar colectivo. Términos como higiene, aseo y insalubridad aparecen con enorme frecuencia en las cartas de la población. Para este entonces la ciudad era abastecida por medio de pilas, chorros y fuentes en los diferentes barrios. Desde finales del XIX se emprendieron obras para mejorar la condición de las vías, el sistema de transporte[6] y de acueducto y alcantarillado.[7].

La organización y el esfuerzo del Concejo[8] y de la Municipalidad en ese sentido aumentaron y las dos primeras décadas fueron momento de fuerte discusión sobre como administrar los servicios públicos y atender a las necesidades presentadas por la población. La creación de instituciones púbicas y la compra de otras privadas fue una respuesta algunos de esas necesidades que no estaban siendo atendidas[9]. Estas medidas significan una inversión, endeudamiento y sobre todo la necesidad de recaudo por parte del Estado. Es también en las primeras décadas del

---

4 Germán Rodrigo Mejía Pavony, *Los anos del cambio – Historia Urbana de Bogotá 1820-1910,* Bogotá: CEJA, 1998 pp. 230.

5 Mejía Pavony, *op. cit.* pp. 300.

6 En la década de 1920 coexistían el tranvía eléctrico y el tranvía de mulas, y las líneas ya conectaban el centro a San Cristóbal y Chapinero.

7 Julián Vargas Lesmes, Fabio Zambrano, "Santa Fe y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos (1600-1957)" en Fabio Zambrano, Pedro Santana, Julián Vargas, Juan Díaz, Vincent Goueset, Fabio Giraldo, Hernando González, Néstor López, Irma Andrade, *Bogotá 450 años – Retos y realidades,* Bogotá: Foro Nacional por Colombia Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), 1988, pp.44

8 La figura del Concejo surgió con la constitución de 1886 (Art. 198), y a su cargo estaría la administración urbana: aseo, ornato, salubridad, construcción y conservación de puentes, calles, inspección de ferias, mercados y carnicerías, fuentes públicas, administración de terrenos y edificios de orden pública. Responsabilidades que cambian con el pasar de décadas. Para 1913 se define que los municipios con más de cien mil habitantes, tendrían un Concejo con 25 miembros (elegidos por voto directo).

9 La Compañía del Tranvía se vuelve de la administración municipal en 1910, y en 1911 la municipalidad compra la empresa de acueducto (creada en 1886).

siglo XX que la municipalidad realiza préstamos externos y comienza a cobrar impuestos para aumentar sus recaudos[10]. Otras obras también son organizadas para que se realice en conjunto a los habitantes, quienes pagan cuotas de pavimentación o de construcción de tuberías: es un momento de organización por parte de la municipalidad, pero también de la población, de repartición de responsabilidades y de inversiones.

El surgimiento y fortalecimiento de los servicios públicos en las ultimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX significaron una grande transformación en los costumbres y conductas de los bogotanos, en la vida urbana y en la organización institucional de la capital.

Las peticiones de la población y la infraestructura urbana en 1920 –

Pavimentación, alcantarillado y acueducto

Entre todas las peticiones analizadas, que suman 580[11], 61 son relacionadas al problema de pavimentación, apertura o ensanche de la calles. De estas peticiones, 28 están entre los primeros 4 y5 años de la década de 1920; 21 son de los años 1925, 1926 y 1927; y solamente 12 son correspondientes a los últimos años de la década. El problema de la pavimentación es el protagonista en las solicitudes de este período, y ganan en cantidad en los primeros años.

Se encuentran en estas cartas diferentes comentarios: mientras muchas son firmadas por personas pidiendo la pavimentación o la apertura de una calle, otras son cartas que debaten sobre las cuotas de empedramiento, o aún de instituciones de caridad pidiendo a exención del pago por falta de recursos. Las cartas dejan ver que si bien el tema de la pavimentación era una necesidad sentida por los habitantes, era también un tema delicado, en la medida que exigía una inversión privada al espacio público urbano.

Las obras de pavimentación estaban reglamentadas por el Artículo del Código de Policía, en el cual se obligaba a cualquier propietario a realizar el empedramiento de su andén y de la calle correspondiente a la frente de su casa. Para que los proyectos de pavimentación fueran cumplidos, era necesario que cada propietario pagara su cuota correspondiente, o que hubiera algún donante, que contratara el servicio y contribuyera con parte de la obra. La obra de una calle dependía de una acción conjunta entre los habitantes y el Concejo, y para eso eran creadas las "juntas locales", con un presidente y un secretario tesorero ratificados por el Alcalde, con quien se celebraba el contrato y se hacía el recaudo:

> "El procedimiento empleado para la pavimentación en asfalto o ladrillo […] ha consistido

10 En 1913 el Concejo gana la autorización para crear 10 nuevos impuestos de recaudación, para inversión en la ciudad. En 1924 se hace un gran préstamo de la empresa Dillon, Read & Co (EEUU).

11 Estos son datos parciales, una vez que la investigación está en curso.

> en formar Juntas Locales de los vecinos de cada calle, para que por conducto de un Presidente y un Secretario Tesorero, nombrados por la Junta, nombramientos que ratifica el señor Alcalde, recauden las cuotas respectivas […] y se celebre el contracto, de acuerdo con las especificaciones técnicas dadas también por la Sección de Pavimentos. Esos contratos se someten luego a la aprobación de la Junta de Obras Públicas."[12]

Se nota la necesidad de creación de procedimientos que permiten la homologación y el compromiso entre la institución estatal y la organización comunal. De esa manera se organiza fiscal y normativamente las obras, que son pagas por un fondo entre los vecinos, son construidas algunas veces por la dirección de Obras Públicas, otra por terceros contratistas, pero siempre siguiendo una serie de normas preestablecidas de diseño. Las obras eran realizadas en alianza entre la municipalidad y el habitante.

Este tema, sin embargo, no era resuelto de manera fácil y fue unos de los principales temas de debate porque ponía en cuestión el papel del Estado, el espacio público y el deber del ciudadano. En las siguientes décadas sigue la negociación entre los propietarios o arrendatarios y el Concejo, principalmente por temas de dinero. Se podría pensar que mientras se nota una preocupación por parte de los habitantes, tanto con el espacio público, en tanto su imagen y su aseo, una preocupación que muchas veces pasa por el tema de la higiene, no hay un consenso en relación al tema de la responsabilidad con ese lugar y con los costos de las remodelaciones.

Las solicitudes son, al parecer, las que incitan, organizan y hacen que las obras se lleven a cabo. Si bien la voz de los habitantes no aparece casi nunca en la historia del desarrollo urbano, se aquí se nota que es a partir de ella que se empieza a crear un sistema de construcción de las obras urbanas. Se podría constatar aún que no había un plan completo donde se hiciera un control de todas las calles que carecían de remodelaciones, sino que por medio de las peticiones y de las inspecciones se decidía qué proyecto llevar a cabo. Es importante resaltar, sin embargo, que según la lista de arreglos en las calles divulgado por el Concejo, las obras sobrepasan las peticiones, y una gran cantidad de obras son realizadas por el municipio para la mejora de una zona central, tanto en los primeros años de la década como en los siguientes.

Con el avance de los años, la organización de los vecinos no siempre pasa por una homologación del Concejo, y muchas obras de pavimentación son hechas directamente a partir de un contrato entre los vecinos y alguna empresa particular que realiza la obra. La responsabilidad por el aporte de la pavimentación es internalizada y cada vez más aceptada. Es importante decir que las peticiones en barrios más periféricos al casco central empiezan a aparecer.

El tema de la construcción de alcantarillado está bastante conectado al de la pavimentación, en la medida que aparece en las solicitudes relacionado al espacio público de la calle, y a problemas

---

12 *Informe del presidente del Concejo Municipal de Bogotá, Doctor A. Manrique Martín, ante la misma corporación sobre las tareas de esta en su periodo de 1º de noviembre de 1921 a 31 de octubre de 1921.* Bogotá: Imprenta Municipal, 1921, pp.60.

de higiene y salubridad. Las solicitudes relacionadas a la construcción de alcantarillado aparecen a partir de 1922, y crecen en la mitad de la década, llegando al auge de 12 peticiones en el año de 1925, manteniéndose uno de los principales temas hasta 1930. La mayor parte de las solicitudes son en la zona central y sus barrios adyacentes[13]. Las peticiones por acueducto no son tan numerosas, y aparecen entre 1922 y 1926.

Si bien al comienzo tales solicitudes reciben el mismo procedimiento que las relacionadas a la pavimentación, los tratamientos cambian a mitad de la década. En 1924 el Concejo firma un contrato con la empresa *Ulen & Co*, y la responsabilidad de la ampliación del acueducto municipal y la mejora del servicio de higienización de la ciudad queda en manos de una empresa privada[14]. La construcción de pavimentos modernos quedó transitoriamente suspendida mientras se esperaba la extensión de la red del nuevo acueducto, lo que reduce aún más las obras en cargo del Estado.

Las obras de alcantarilla, por otro lado, deberían ir de la mano a la red de agua, y en el informe de 1925 se presenta un proyecto de acuerdo[15] que dispone el levantamiento de un plan de alcantarillado actual de la ciudad, y busca reglamentar la construcción de las tuberías. Es una acción especialmente enfocada en concertar las obras del Concejo con las de la empresa *Ulen*[16]. Se reclama de la lentitud del proceso y se propone una suma mensual que se recolecte a las casas para la construcción y manutención de la red. Se aprueba el levantamiento del plano, pero no el establecimiento de cuota general de impuesto, ni de préstamo para las obras; de manera que el problema presupuestal no es de todo resuelto.

La organización del cuerpo técnico de Obras Públicas y el estabelecimiento de un plan de acción parece una necesidad obvia a los ojos de hoy. Sin embargo, lo que se nota a partir de la lectura de las solicitudes es que esa nueva herramienta debilita la posibilidad de demandar o de presionar de la población. El Concejo pasa a responder a las peticiones citando el "Plan Bogotá Futuro", y esclareciendo que las obras de pavimentación, alcantarilla y acueducto corresponderán a lo pre-establecido en el plan. Si las peticiones habían sido la principal herramienta de organización de las obras de pavimentación y alcantarillado, la respuesta de la institucionalidad que delimita las obras a un plan debilita la posibilidad de solicitar cualquier tema relacionado a esas obras.

En el Informe del Concejo de 1927 a 1929 se reitera la falta de un "programa de acción en materia de obras públicas, las cuales se adelantan a medida que aparecen necesidades imperiosas sobre tal o cual reforma; pero sin que tales necesidades hayan sido estudiadas de antemano ni

---

13 Las Cruces, Egipto, San Victorino, y también aparecen solicitudes en Chapinero, en San Cristóbal y más tarde en Ricaurte (1928).

14 Francisco Samper Madrid, *Memoria Municipal de Bogotá correspondiente al bienio de 1923 a 1925*. Bogotá: Imprenta Municipal, 1925, pp.2.

15 Fondo de Comunicaciones y Correspondencias, Concejo Municipal – Archivo Distrital de Bogotá (FCC – ADB) – Libro 604.3648 Fl. 252.

16 F.C.C – ADB – Libro 604.3648 Fl. 252.

consultadas con las posibilidades del Municipio. En materia de imprevisión vivimos aún como cualquier población de dos o tres mil habitantes"[17].

Se entiende entonces que si bien las primeras obras de infraestructura se organizan en conjunto entre la población y el Concejo, de la mitad de la década en adelante son realizadas a partir de un plano, y algunas por medio de un gran contrato con una empresa privada extranjera. Las peticiones, sin embargo, también se transforman, y se fortalecen con pedidos más abarcadores. Las cartas continúan su frecuencia, y ahora aparecen muchos pedidos con relación a escuelas, a espacios públicos, plazas y parques, transporte, atención médica, avisos con relación a encuentros culturales y bazares, y conformación de Juntas de Mejoras de Barrio. La organización de la población se fortalece, tanto por medio de la asociación civil, como por medio de las Inspecciones de Policía[18], que se vuelven representantes del Concejo para la comunidad del barrio, y porta voces de la población para el Concejo.

Es importante resaltar que las solicitudes relacionas con los temas de infraestructura casi nunca estaban aisladas de comentarios o citas que denotaban otras preocupaciones por parte de los habitantes. Es decir, muchas veces estas solicitudes demostraban la voluntad de organizar y mejorar la vida urbana en su entorno, no solamente exigiendo alcantarillado o pavimentación de calles, pero citando también los problemas que causan en los espacios de encuentro del barrio, o avisando sobre otras temas de sociabilidad y encuentro. Las obras de infraestructura no están aisladas de una vida urbana muy movida y entendida por sus habitantes como un importante espacio inherente a la mejora de su entorno.

Las formas de argumentación y las problemáticas transversales a la construcción de infraestructuras.

Los habitantes dela ciudad, además de demandar una mejora en la infraestructura, también apuntan al Concejo otras problemáticas en el desarrollar de tales obras. Acá se trabajarán tres temas importantes: la inequidad en la ciudad, los vacíos de responsabilidad, y la corresponsabilidad entre habitante y estado.

La más frecuente de las problemáticas es la inequidad en diferentes zonas de la ciudad, muchas veces relacionada a la infraestructura del barrio: la falta de red de alcantarillado, falta de higiene, focos de infección, calles destapadas, falta de medios de transporte. Otras veces se identifica la

17 Jorge E. Cavelier. *Memoria Municipal de Bogotá – Informes sobre las labores de la administración municipal en el bienio de 1927-1929.* Bogotá: Imprenta Municipal, 1929 pp.197.

18 Las Inspecciones de Policía fueron establecidas en 1854, en 1977 (Acuerdo n. 22) cada inspección era "encargada de velar por el aseo, el ornato y la salubridad". Germán Mejía Pavony y Fabio Zambrano "La parroquia y el barrio en la historia de Bogotá", en *Revista Textos N.9 - Documentos de Historia y Teoria* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, 2003, pp. 59.

media de ingresos de la población, o se cita la afiliación a un gremio, profesión o sindicato[19].

Aparece muchas veces la acusación directa al Concejo por la inversión desigual de los recursos, o por la utilización de servicios de forma exclusiva: en 1922, por ejemplo, en un pedido de instalación de agua cerca de la plazuela Bavaria[20], se afirma que "el agua en Bogotá se ha convertido en patrimonio exclusivo de los ricos"[21]. La conciencia de que los más abastados tienen privilegios y más acceso a los recursos es clara. Más que eso, la carta muestra una conciencia de que esa desigualdad tiene efectos muy concretos en la vida urbana y en la actividad de gerencia de servicios del municipio:

> "En lugares más distantes del centro de la ciudad, donde requieren mayores gastos la instalación del agua, solo para favorecer a determinado individuo, se ha llevado el agua con fuertes gastos para el Municipio, y sin que este obtenga en cambio de aquellos ninguna utilidad"[22]

Los firmantes declaran con asombro que las diferentes regiones van transformarse de manera distinta según el diferente poder adquisitivo de sus habitantes. Los sectores urbanos, empiezan a ganar una característica de clase, que hoy es bastante obvia y establecida, pero en ese momento son aun muy recientes. La exclusividad, las nuevas características urbanas, y sobretodo el eventual acceso a servicios de agua, alcantarillado o transporte hacen que algunas zonas se valoricen aún más, y de esa forma la ciudad se convierte en una materialización de las diferencias sociales.

Ese fenómeno de estratificación espacial, sin embargo, al tiempo que se muestra injusto, también es interpretado como oportunidad. Si bien por un lado se reclama la falta de equidad en la distribución de los servicios, por otro se utiliza de la valoración del territorio como un argumento para convencer la Municipalidad a invertir en ciertas zonas de la ciudad.

La lectura de los documentos deja ver también la discusión entorno a cuestiones urbanas que a pesar de tener una impacto muy concreto en la ciudad, todavía no tiene una cobertura consolidada del estado. Algunas cartas apuntan problemas que presentan un vacío de responsabilidad y acción por parte del Concejo y de la Municipalidad, de temas que tampoco son manejables a nivel comunitario. Este vacío va ser el punto de partida de la reorganización constante en la administración pública para poder responder a las nuevas necesidades urbanas.

Las dos formas de control y administración de lo urbano por el estado – la imposición de leyes y normas por un lado y la construcción de infraestructuras y obras públicas, por otro- no siempre

---

19 Aparecen principalmente una serie de sindicatos, comités, directorios e federaciones obreras, además de identificaciones por barrio, como obreros de Chapinero, obreros de Ricaurte, etc.

20 FCC – ADB - Libro 604.3638 Fl.43

21 *Ibid.*

22 *Ibid.*

funcionan sin superponerse. En este caso, la legislación no permite que se construya sin que sea instalada la red de agua, pero el Estado no alcanza a llevar a cabo las instalaciones solicitadas por los ciudadanos.

Esa discusión abre puertas para otro cuestionamiento que también modifica las estructuras de la ciudadanía y de la administración: la corresponsabilidad. En muchas de las cartas se discute de quien es la responsabilidad de una serie de temas urbanos. Aparecen más frecuentemente debates sobre los impuestos o de las cuotas relacionadas a obras públicas y la necesidad o obligatoriedad de los mismos, ya vistos acá. En algunos casos se considera que no es justo el cobro por la obra, mientras que en otros se alega que es imposible el pago, por falta de recursos. La discusión sobre quién debe asumir los costos de las obras y como se deben administrar es un primer indicio de una serie de cuestiones que muestran la transformación de la idea de responsabilidad y de público vs. privado. Aparecen estos mismos conflictos en discusiones sobre el cumplimiento de normas, financiamiento, realización de obras.

Es muy interesante el protagonismo que los habitantes de la ciudad toman en la transformación urbana y la construcción de una forma de acción sobre la ciudad, en conjunto con el Estado en la década de 1920 en Bogotá. Tanto en la demanda, como en la forma de organizarse para la construcción de las infraestructuras, el habitante es activo y componente indispensable. Sus formas de presión funcionan, no solamente como postulación a obras puntuales, sino también como diagnóstico de las transformaciones transversales por las cuales pasa el tejido urbano y la organización estatal, algunas de las que exigen resistencia, control, organización y presión.

Bibliografía:

Fuentes Primarias:

Fondo de Comunicaciones y Correspondencias, Concejo Municipal – Archivo Distrital de Bogotá (FCC – ADB)

Informe del presidente del Concejo Municipal de Bogotá, Doctor A. Manrique Martín, ante la misma corporación sobre las tareas de esta en su periodo de 1º de noviembre de 1921 a 31 de octubre de 1921. Bogotá: Imprenta Municipal, 1921.

Mensaje del presidente del Concejo Municipal de Bogotá, doctor Federico Lleras Acosta, ante la misma corporación sobre las tareas de esta en su periodo de 1º de noviembre de 1921 a 21 de octubre de 1923. Bogotá: Imprenta Municipal, 1923

Memoria Municipal de Bogotá correspondiente al bienio de 1923 a 1925, Bogotá: Imprenta Municipal, 1925.

Memoria Municipal de Bogotá – Informes sobre las labores de la administración municipal en el bienio de 1927-1929, Bogotá: Imprenta Municipal, 1929.

Fuentes Secundarias:

Germán Rodrigo Mejía Pavony, *Los anos del cambio – Historia Urbana de Bogotá 1820-1910,* Bogotá: CEJA, 1998.

Germán Mejía Pavony y Fabio Zambrano "La parroquia y el barrio en la historia de Bogotá", en *Revista Textos N.9 - Documentos de Historia y Teoria* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, 2003.

Josianne Francia Cerasoli, *Modernização no plural: obras públicas tensões sociais e cidadania em* São Paulo na *passagem do século XIX para o XX* Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2004.

Julián Vargas Lesmes, Fabio Zambrano, "Santa Fe y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos (1600-1957)" en Fabio Zambrano, Pedro Santana, Julián Vargas, Juan Díaz, Vincent Goueset, Fabio Giraldo, Hernando González, Néstor López, Irma Andrade, *Bogotá 450 años – Retos y realidades,* Bogotá: Foro Nacional por Colombia Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), 1988.

MAYORGA, Fernando (dirc. Académica). *Historia Institucional de la Alcaldía Mayor de Bogotá DC. – Tomo II* . Secretaría General de la Alcandía Mayor de Bogotá DC., Colegio Mayor – Universidad del Rosario. Bogotá, 2011.

ESTACIONES FERROVIARIAS EN LA RECONSTRUCCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO URBANO: SEMEJANZAS Y CONTRASTES ENTRE UNA CIUDAD ARGENTINA DE FUNDACIÓN HISPÁNICA Y OTRA DE RECIENTE FORMACIÓN.

MARÍA ALEJANDRA SAUS

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad Nacional del Litoral, Argentina / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas CONICET.

produccioncientificaydocencia@gmail.com

RESUMEN: Así como las ciudades iberoamericanas coloniales debieron mutar sus roles al momento de la Independencia, de la formación de los Estados modernos y del advenimiento de los ferrocarriles que las conectaron al Sistema Capitalista Mundial; también los núcleos urbanos tuvieron que adaptarse a nuevas redes de transporte y configuraciones internas llamadas a incorporar la infraestructura ferroportuaria en breve tiempo. Estas ciudades quedaron vinculadas a redes técnicas que le eran ajenas (regionales, nacionales, globales) y, a la vez, fueron protagonistas de procesos de modernización impactados por estaciones ferroviarias terminales y secundarias. La escala y complejidad de ese impacto a nivel local dependió, en gran medida, del desempeño de cada ciudad en el modelo agroexportador, siendo determinantes: la productividad de su *hinterland*, la participación como nodo litoral o mediterráneo y la condición de cabecera portuaria o ciudad intermedia. Esa organización jerárquica fue replicada al interior del hecho urbano al incorporarse equipamientos ferroviarios de diversos propietarios, magnitudes y categorías, estableciendo reconfiguraciones parciales del entorno preexistente a partir de fragmentos de redes regionales. Así, la forma urbana y los espacios públicos fueron redefinidos o resignificados en reciprocidad con los ciclos de uso de las infraestructuras. En tal contexto nos preguntamos: ¿qué características tuvieron esos procesos de modernización en ciudades de mediana escala con decantados sedimentos históricos y cuáles otras en aquellos núcleos urbanos que se formaron o consolidaron al compás del ferrocarril? El objetivo del trabajo integra un proyecto amplio de investigación en curso y consiste en comparar dos casos representativos de ambas condiciones: Santa Fe y Bahía Blanca. En ellos, la ponencia abordará vinculaciones entre estaciones ferroviarias y espacio público desde una perspectiva multidisciplinar que permita complejizar tradicionales abordajes de historiografía urbana, discutiendo semejanzas y contrastes en los siguientes pares problemáticos: ferrocarril-puerto; arquitectura ferroviaria-sistema primario urbano; ciudad central-ciudad periférica; tradición-modernidad.

Introducción

Cuantiosos trabajos de historiografía urbana han abordado el proceso de modernización de ciudades iberoamericanas con destacada participación de las infraestructuras de transportes. No obstante, algunas investigaciones han seguido un modelo que disociaba la arquitectura ferroviaria de la historia de las urbanizaciones ligadas al ferrocarril. En ese esquema se ha destacado el arquitecto Tartarini, trabajando desde 1979 sobre el patrimonio industrial argentino, con un texto reciente sobre casos iberoamericanos.[1] Podríamos citar como ejemplo de las segundas preocupaciones el número 19 de la *Revista 2C Construcción de la Ciudad* (1981) donde fue publicado el escrito de Tarragó Cid "Argentina: la urbanización de la locomotora".[2] Ambos extremos ya no alcanzarían a incluir nuevas categorías del espacio urbano impactado por las infraestructuras, como la noción de "ciudad portuaria" que congrega problemas relacionados entre el "dominio público social" de la ciudad y "dominio público funcional" del puerto.[3] Por su parte, Santos y Ganges ubica a las estaciones ferroviarias como objetos inescindibles de la estructura urbana, a través de espacios de mediación potenciados, condicionados o resignificados diacrónicamente por el ferrocarril contemplado como atracción, límite o barrera urbana.[4]

Caracterizar dichos procesos para una ciudad de fundación hispánica como Santa Fe (Argentina) ha permitido describir un determinismo capaz de contrarrestar el impacto asignado a las redes ferroviarias y advertir sobre una especie de inercia que persiste -por ejemplo- en la valoración del suelo en el mercado inmobiliario, una condición que las tres estaciones santafesinas reprodujeron al localizarse las compañías más importantes en áreas de histórico prestigio.[5] Ello desplegaba renovadas inquietudes: ¿cómo habría sido tal instalación en una localidad nueva donde las huellas del pasado eran endebles? La pregunta inició una serie de estudios comparativos entre ciudades argentinas para incluir luego a Iberoamérica.[6] Habiendo empezado por Bahía Blanca, ciudad de reciente formación, esta ponencia busca exponer los resultados preliminares en referencia a los hallazgos de Santa Fe. El objetivo es exhibir una densa trama de relaciones entre ferrocarril y ciudad, transitando diversas disciplinas y en casos cuya génesis responde a distintas motivaciones.

---

1 Miguel Ángel Álvarez Areces y Jorge Tartarini coor., *Patrimonio Industrial en Iberoamérica, testimonios de la memoria, del trabajo y de la producción*, Buenos Aires: AYSA e INCUNA, 2008.

2 Salvador Tarragó Cid dir., "La colonización del territorio argentino (1875-1925)", en *Revista 2C Construcción de la Ciudad*, n° 19, Barcelona: Grupo 2C S.C.I, 1981.

3 Han Meyer, *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*, Rotterdam: International Books, 1999.

4 Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

5 M. A. Saus, *Ferrocarril y ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe (1885-1989)*, Rosario: UNR Editora, 2014.

6 Ferrocarril en ciudades argentinas: "el binomio imperfecto". Políticas ferroviarias y oportunidades urbanísticas en la integración de estaciones al espacio público urbano. Plan de Trabajo CIC CONICET.

Para enriquecer la matriz historiográfica cuyas limitaciones hemos cuestionado, abrimos estos interrogantes: ¿qué características presentan las redes ferroviarias en dos ciudades de escala intermedia[7]que han sido cabecera de línea pero con distintos orígenes y ubicaciones: Santa Fe, de tradición colonial, situada en el litoral fluvial y Bahía Blanca, marítima y ávida de progreso? ¿Cómo ha incorporado la arquitectura ferroviaria un espacio urbano "patricio" y cómo lo ha hecho otro "burgués" abierto al capital británico? ¿Qué roles cumplían estas aglomeraciones en las redes territoriales del sistema agroexportador y cuáles otros sus compañías ferroviarias al interior del hecho urbano? ¿Cómo han simbolizado esos cambios los actores de ascendencia católica y la cultura letrada de una urbe libre de prejuicios religiosos? Trataremos de responder estas preguntas en cuatro ejes temáticos donde las estaciones y sus adyacencias serán la constante. Afirmando que las historias urbano-ferroviarias se fortalecen entrelazadas, intentamos sortear las fronteras disciplinares que cercenan un objeto tan complejo como la ciudad y sus redes técnicas.

Ferrocarril - Puerto

Fundada en forma de cuadrícula en 1573, con una arquitectura de adobes y tejas apenas monumentalizada en las sedes religiosas y el cabildo junto a la plaza, Santa Fe -capital de la provincia homónima- había insinuado una tímida modernización. Fuentes, recovas, veredas, alamedas y techumbres planas fueron las primeras evidencias del interés por el orden, los paseos y la higiene. Si bien fue una ciudad comercial desde el inicio, el puerto no era más que una entrante del río lamiendo la retícula en su borde costero.[8] Ese paisaje urbano fue adquiriendo otra fisonomía con el arribo de tres compañías ferroviarias: el Ferrocarril Santa Fe a las Colonias (FCSF) -gestionado por la Provincia e inaugurado en 1885 en el área este-, el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAyR) -de capitales británicos, habilitado en 1891 sobre el suroeste de la planta urbana-, y el Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA) -de propiedad nacional con su estación casi finalizada hacia 1919 al noreste-.[9] Si bien el primero había accedido a un puerto de profundo calado en la localidad cercana de Colastiné, actores locales resolvieron la construcción de una nueva terminal portuaria cuya infraestructura fue inaugurada en 1910 sobre la ribera original.[10]

A diferencia de Santa Fe, Bahía Blanca había registrado la presión del capitalismo como un fuerte impacto.[11] Ubicada al sur de Buenos Aires, sobre la costa atlántica, su poderío comercial

7 Josep María Llop Torne, "Áreas metropolitanas y ciudades intermedias. Visión integral del territorio", en Mirta Soijet comp. *Agenda metropolitana Santa Fe-Paraná*, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 2011.

8 Javier Fedele, *Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe 1886-1952)*, 2010. Disponible en http://www.tdx.cat/handle/10803/6073 [Fecha de consulta: 26 de agosto de 2016]

9 Las denominaciones cambiaron con el tiempo. Para simplificar el relato serán usadas las primigenias.

10 "Inauguración del Puerto de Ultramar de Santa Fe", Santa Fe: Artes Gráficas del Litoral, 2010, p. 13.

11 Diana Ribas, *Del fuerte a la ciudad moderna: imagen y autoimagen de Bahía Blanca*. Tesis doctoral inédita, Bahía Blanca: Doctorado en Historia, Universidad Nacional del Sur, 2007.

no habría alcanzado para cumplir la aspiración de ser capital provincial. Surgió en 1828 a partir de un fortín que reforzaba la soberanía del Estado nacional ante el reciente ataque brasileño y marcaba la frontera interior en territorios aborígenes. *Fortaleza Protectora Argentina* se llamó el baluarte cuya materialidad no era proporcional a la grandilocuencia del nombre. A fines del siglo XIX fue construido el primer ferrocarril y la aldea convertida en un núcleo ferroportuario declarado ciudad en 1895. El cronista Lugones sentenció: "Bahía Blanca será el primer puerto de la costa oriental de la América del Sud… Es más grande que el de Liverpool…".[12] La ciudad tuvo cinco terminales portuarias: Ing. White, Galván, Cuatreros, Rosales y Belgrano.[13] La primera estaba concesionada por el Ferrocarril del Sud (FCS) -de capital británico, inaugurado en 1884 al este de la planta urbana-, la siguiente del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste (FCBBNO) -también británico, cuya estación data de 1891 al sur de la ciudad-, la tercera del frigorífico Sansinena, el cuarto puerto del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (FCRPB) -de propiedad francesa, con su estación de 1922 al sureste urbano-[14]y el último es la base naval más importante del país desde 1898.

Si bien se trata de dos ciudades de provincia con tres estaciones ferroviarias cada una, la magnitud y complejidad de la infraestructura ferroportuaria instalada en Bahía Blanca supera ampliamente a las redes santafesinas. Aquí, dos estaciones pertenecían al Estado provincial y nacional, mientras la de menor jerarquía era de propiedad británica. Contrariamente, en Bahía Blanca la impronta de ese capital ha sido definitoria, con dos estaciones de tal procedencia y una francesa. El dato cobra relevancia histórica porque los gobiernos construían esas infraestructuras donde el capital foráneo no arraigaba espontáneamente. Lo mismo ocurría con los puertos, erigidos y explotados por las compañías ferroviarias en Bahía Blanca, o encarado por la administración provincial en Santa Fe. Esto genera situaciones diferentes en el espacio urbano y redunda en profusas redes en ciudades como Bahía Blanca que han sido cabeceras de áreas valiosas para los extranjeros. Como veremos seguidamente, eso -en parte- explica las decisiones de localización de las estaciones, las relaciones establecidas con el tráfico local, el poder de representación de la arquitectura ferroviaria en el espacio público urbano y la forma cómo cada compañía ha resistido la competencia.[15]

Arquitectura ferroviaria - Sistema primario urbano

Las estaciones ferroviarias han sido objeto de experimentaciones estilísticas motivadas por la resolución de un programa arquitectónico inédito. Algunas fueron simples instalaciones

12 Benigno Lugones, "Una excusión al Sur, el puerto de Bahía Blanca", diario *La Nación*, Buenos Aires, año 14, n° 3753, 11 de marzo de 1883, p. 1.

13 PLAN DE DESARROLLO DE BAHÍA BLANCA, Municipalidad de Bahía Blanca, 1971.

14 Héctor Guerreiro, *Los ferrocarriles en Bahía Blanca*. Tomos I y II. Bahía Blanca: Gobierno de Bahía Blanca y Ferrowhite, 2011.

15 Saus, *op. cit*.

provisorias extendidas o reemplazadas por obras de mayor tamaño y complejidad.[16] Ello ocurrió con la estación provincial de Santa Fe FCSF que, a poco de inaugurada, debió ser ampliada en su área de pasajeros y andenes; también de la estación británica del FCBAyR cuya habilitación fue postergada por dificultades en la construcción de un puente; o la dilatada ejecución de la terminal estatal del FCCNA que incluso quedó sin la mansarda proyectada. En ellas el bloque de viajeros concentraba la estética ferroviaria mientras los andenes eran resueltos con estructuras metálicas de grandes luces. Pero la cualidad urbanística más prominente estaba asociada a la tipología de la planta. Generalmente proyectadas en forma de "U" las estaciones terminales y de manera lineal los ferrocarriles pasantes, este recurso no siempre fue respetado.[17] Las estaciones laterales han traído innumerables conflictos de conectividad interna a las tramas urbanas, como el caso del FCSF, que había dividido la cuadrícula en dos mitades. En las cabeceras diagramadas en "U" las formaciones regresaban sobre vías auxiliares generando menos cruces a nivel con otros vehículos.

En Bahía Blanca, la estación británica del FCS era un modesto edificio lateral de ladrillos, con cubierta de tejas a dos aguas, que fue suplido por una arquitectura afrancesada neorenacentista (1910). La estación del FCBBNO -también británica- continúa siendo un galpón de chapas aunque fue concesionada desde 1904 por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico que tenía un proyecto de nueva estación de tres plantas con mansardas y torres (1908). En 1924 ese ferrocarril pasó al FCS y quizás esto explique el abandono de aquella propuesta. La estación francesa del FCRPB era un edificio clasicista de pequeña escala -con planta terminal tras las toperas- en una ubicación tan marginal como ese ferrocarril, confinado a ocupar un sitio descartado por los ingleses, cruzando las vías del FCS y un arroyo cuyo puente estuvo siempre sujeto a refacciones.[18] Aun así recalcamos que es la única estación que remata una calle, un tipo urbano-ferroviario sugerido en manuales de Urbanismo como los de Stübben o los de tradición *Beaux-Arts*[19]y que en Bahía Blanca fue respetado sólo por los franceses amantes de las axialidades. Algunos autores ratifican nuestra hipótesis al sostener que las primeras estaciones victorianas estuvieron entre las vergüenzas londinenses al haber sido pragmáticos hangares indiferentes a las situaciones urbanas.[20]

Tanto en Santa Fe como en Bahía Blanca verificamos la existencia de una compañía líder capaz de imponerse en número de pasajeros y cargas en el puerto local. El FCCNA y el FCS tenían estaciones de gran magnitud, con profusas instalaciones auxiliares, y un despliegue estilístico que anunciaba el liderazgo. Esto es perceptible en la arquitectura y en el esmero por convertirlas en objetos bellos según los cánones de la época. En cuanto a la inserción urbana de sus tipos

16 Jorge Tartarini, *Arquitectura Ferroviaria*, Buenos Aires: Ediciones Colihue, 2005.

17 Santos y Ganges, *op. cit*.

18 "El puente de la Estación Rosario. Necesidad de una limpieza general", diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 29 de abril de 1941, s.p.

19 Santos y Ganges, *op. cit*.

20 Jack Simmons, *The victorian railway*, London: Thames & Hudson, 2009.

edilicios, el esfuerzo por integrar la estación al espacio público urbano parece haber sido mayor en Santa Fe. Aquí, el FCCNA -edificado por la Nación- fue localizado sobre el único bulevar y paseo relevante, con planta en "U", retiro, *parterres* y una pérgola montada en 1923 al frente de la estación.[21] En Bahía Blanca los técnicos británicos del FCS localizaron la estación lateral cercana al centro, pero priorizando una vinculación directa con el puerto de Ing. White que la dispuso de forma diagonal a la cuadrícula. Además, no hubo intensión de hacer coincidir la fachada con la importante calle San Martín que la habría articulado a la plaza principal. Ubicada sobre la Av. Gral. Cerri y con una verja sobre la línea municipal, su patio de coches cerrado devino un espacio vigilado que, con el pabellón británico flameando en gala ceremonial, revelaba el imperio de la propiedad privada. La reconstrucción del espacio público urbano en torno a esta estación comenzaría a ser posible por obra del gobierno local recién en 1940 con la erección de canteros arbolados sobre la avenida adoquinada,[22]los que fueron posteriormente removidos con la pavimentación de 1967.[23]

Ciudad central - Ciudad periférica

Otros espacios públicos han continuado siendo marginales aún a pesar del arribo del ferrocarril o han sido el fermento de narrativas que recientemente han visibilizado a sectores excluidos. Nunca faltó una estación especialmente elegida para el ejercicio de la prostitución en sus inmediaciones. Ese fue el caso de la terminal británica del FCBAyR en Santa Fe, hacia donde las casas de tolerancia debieron trasladarse en tanto sucesivas ordenanzas municipales fueron corriendo los límites de prohibición.[24] En las ciudades que tuvieron más de una estación, estas ayudaron a consolidar identidades barriales previas o nuevas, pero siempre diferentes entre sí he incluso cambiantes. Un ejemplo es el FCSF -construido por la Provincia- que había sido considerado un factor de progreso para Santa Fe pero seguidamente, transferido a propietarios franceses y tras generar una barrera urbana, empezó a ser ponderado algo retrógrado. Si bien la estación había sido localizada de forma tangencial a la trama urbana de tradición hispánica, el propio ferrocarril creó la oportunidad para una nueva urbanización que dio vida al Barrio Candioti.[25] En sus inicios poblado por obreros ferroviarios, el distrito quedó detrás del cuadro de estación, ramales y vías auxiliares.[26]

---

21 Archivo fotográfico de Agustín Zapata Gollán. Museo Etnográfico y Colonial Juan de Garay, Santa Fe.

22 "Activamente se trabaja en el arreglo de la Avenida General Cerri, diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 30 de agosto de 1940, s.p.

23 "Habilitose el pavimento de la Avenida Cerri", diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 23 de noviembre de 1967, s.p.

24 "El radio de las casas de toleran (sic) es por demás de inconveniente. Los ediles deben considerar el asunto", diario *El Orden*, Santa Fe, jueves 24 de noviembre de 1927, p. 6.

25 Luis Müller, Adriana Collado, Darío Macor, Susana Piazzesi, "El Ferrocarril Santa Fe a las Colonias. Arquitectura, sociedad y territorio", en Polis Científica, nº 2, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 2001.

26 "¡UNA CIUDAD PARTIDA EN DOS! Para abrir cauce al progreso de Santa Fe es necesario aventar lejos esta estación", diario *El Orden*, Santa Fe, miércoles 18 de enero de 1933, p. 1.

En Bahía Blanca, la estación británica del FCBBNO, un "adefesio anacrónico",[27]la ubicación en sus inmediaciones del Mercado Victoria, talleres y viviendas obreras tras paredones, contribuyeron a la formación de un barrio marginado en obras y servicios públicos. Aquí la opinión pública alertaba que la precariedad de la estación era causante de la falta de progresos. A mediados del siglo XX, actores representantes de este sector arribaron a una disputa con los propios del barrio de la estación francesa del FCRPB por defender la implantación de la terminal de ómnibus, proyectada sobre terrenos ferroviarios desafectados por la nacionalización.[28] Ambos distritos advertían cierto estancamiento, ya que las estaciones habían sido clausuradas, y percibían en otro equipamiento de transporte el camino a dinamizarlo. Por otra parte, sobre los fondos de la estación británica del FCS se había loteado el barrio obrero Villa Mitre, pero el vecindario debió soportar atascos en el paso a nivel de la Av. Falucho cuyas barreras permanecían constantemente cerradas.[29]

Progreso y obstáculo, fachada y contra frente, subdivisiones, bordes y barreras urbanas son expresiones que han acompañado toda la historia del ferrocarril en las ciudades.[30] Tanto en Santa Fe como en Bahía Blanca hubo estaciones de primera y segunda categoría, acompañando barrios también adjetivados en relación a representaciones reforzadas o creadas por el ferrocarril. Así tenemos la estación de las tarjetas postales, la de los burdeles y las fondas, la del bulevar de los carruajes y las playas de maniobras con sus fondos para la vivienda obrera. Eran pequeñas ciudades centrales y periféricas entretejidas en una nueva trama policéntrica que las estaciones iban estructurando. Los conflictos fueron material de trabajo para los urbanistas que abordaron ambas ciudades primero de un modo que extendiese la urbanización -como lo hiciera el arquitecto francés Dujarric para Bahía Blanca en 1909- o que introdujera elementos de belleza al área central -como lo propusiera el intendente Rosas para Santa Fe en 1910-.[31] Estos ejemplos vivifican la idea de una ciudad liberal abierta a la expansión y otra conservadora que resguarda al centro histórico de su degradación. Más tarde, el transporte, el espacio público y la vivienda fueron encarados de una manera más racional y eficiente, siendo el asunto afrontado por un

27 "Adefesio anacrónico: la estación B. B. N. O.", diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 2 de agosto de 1967, s.p.

28 "Terminal de ómnibus en la exestación Rosario", diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 3 de febrero de 1966, s.p. // "Adhesión a un Proyecto. Terminal de Ómnibus en la Estación Noroeste", diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, 4 de febrero de 1966, s.p.

29 "Imprescindible arreglo de un paso peligroso en Avda. Falucho", diario *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, miércoles 16 de agosto de 1944, p. 11.

30 Enrique López Lara, "Urbanismo y Ferrocarril", en *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 2005. Disponible en http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2061/2061#.V8CNMvnhDIU [Fecha de consulta: 26 de agosto de 2016]

31 Ana María Rigotti, *Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960). Inestabilidad de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización*, 2014. Disponible en http://hdl.handle.net/2133/3567 [Fecha de consulta: 5 de enero de 2016]

mismo urbanista: Miguel C. Roca, quien proyectó abrir aquel "cinturón de hierro" en ambas ciudades.[32]

Tradición - Modernidad

Si bien pareciera que las problemáticas urbano-ferroviarias de Santa Fe y Bahía Blanca tendiesen a fusionarse al ser enfocadas por un Urbanismo "científico", la densidad histórica de cada una ha establecido diferentes filtros para asimilar las transformaciones. Desde una perspectiva que convoca a las representaciones sociales,[33]en Santa Fe la cultura letrada estaba encarnada por una clase patricia de linaje español. El Capital era local y arraigaba en la tenencia de tierra ociosa, mientras el Trabajo estaba personificado por un elemento exógeno, mezcla de lenguas incomprensibles oídas en el puerto. Profusa literatura testimonia esa interculturalidad. Zeballos describía dos ciudades: "Santa Fe colonial" y "Santa Fe moderna", una descendiente de conquistadores, la otra compuesta por los "mercachifles" del puerto, la aristocrática cristiana y la factoría norteamericana indiferente a la religión.[34] Peyret, un inmigrante francés contemporáneo a Zeballos que también se había formado en Derecho y periodismo, rescataba el polo opuesto: "El silbido de los vapores y de las locomotoras… ha venido á interrumpir para siempre el silencio que reinaba en los claustros de la ciudad casi monacal…".[35] Conservadores y liberales han descripto las mutaciones del espacio público urbano en referencia a dos hipotéticas urbes: la culta, remontada al origen colonial pero dormida en una siesta perpetua, y la moderna que progresaba sin tradición, imaginadas en el casco histórico y en la nueva expansión urbano-ferroviaria, respectivamente.

En Bahía Blanca, en cambio, Ribas caracteriza el proceso de dominación simbólica que Lugones llamó "britanización" ya que el idioma inglés era considerado un rasgo de elegancia.[36] La cultura letrada había llegado a través del capital foráneo para convertir a la derruida fortificación en un núcleo ferroportuario. Zeballos destacó el progreso de Bahía Blanca y aquí la semejanza con EE.UU. fue puesta en positivo.[37] Esa analogía, retomada por Lugones, le dio el mote de

---

32 Miguel C. Roca, *Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe*, Buenos Aires: Instituto Argentino de Urbanismo, 1947. // Roca, "Remodelación ferroviaria y urbanística de la ciudad de Bahía Blanca", en Varios Autores, *Revista de* Arquitectura, n° 359, año XXXV, Buenos Aires, 1950, pp. 328 y 325.

33 Roger Chartier, *El Mundo como Representación. Historia cultural entre práctica y representación*, Barcelona: Gedisa, 1992.

34 Estanislao Zeballos, "La región del trigo", en *Descripción amena de la República Argentina*, Buenos Aires: Imprenta de Jacobo Peuser (editor), 1883.

35 Alejo Peret, *Una visita a las colonias de la República Argentina*, Buenos Aires: Tribuna Nacional, 1889, pp. 192-193.

36 Ribas, *op. cit*.

37 Estanislao Zeballos, "Bahía Blanca; notas e impresiones en 1879 y 1891", en *Revista de Derecho, Historia y Letras*, 1901, Buenos Aires, año 4, tomo X.

"California del Sur" y su puerto fue el "Liverpool Argentino".[38] El escritor Banchs, durante el Centenario nacional, la percibía como una ciudad comercial, no industrial, dependiente de las cosechas despachadas por mar. "En cuanto a su aspecto urbano, que parece que aún no se ha desprendido de los andamios, es inferior… al de Córdoba, Tucumán, Santa Fe, Mendoza… ",[39]todas ciudades hispanoamericanas con ferrocarriles. Para él la ciudad era una estación de ferrocarriles que iba a crecer hacia el puerto para ser embrión de la nueva característica nacional que era no tener ninguna. Sin árboles, ni paseos, una plaza escuálida y escaso tráfico vehicular, Bahía Blanca mostraba descarnadamente su ausencia de civilidad en el espacio público urbano: "… se extiende, pero es un tumulto de rieles, de vagones, de depósitos…".[40]

Este quizá sea el eje de nuestro trabajo que muestra las mayores discrepancias entre ambas ciudades. Santa Fe reluce en los textos estudiados como la ciudad eclesiástica que cimenta su identidad en la tradición colonial reivindicada en el espacio público del casco fundacional donde una aristocracia se legitimaba en el poder. No obstante, esa *elite* no desconocía los beneficios que la modernización entrañaba a la economía urbana, para la valorización de sus tierras o en favor de la exportación de sus cosechas. Bahía Blanca tiene una historia urbana más reciente, de hecho la *Fortaleza Protectora Argentina* era un frágil baluarte que, terminadas las campañas militares, fue rápidamente absorbido por la cuadrícula. Las inversiones británicas mejoraban la impronta de esa ciudad cenicienta, relegando el pasado frente al espejismo de la modernidad. Era sencillo rescatar, entonces, los aspectos positivos de aquella apariencia norteamericana, sobre todo cuando -a diferencia de Santa Fe- los potenciales elementos disruptivos que encarnaban el Trabajo se hallaban en el puerto de Ing. White -a una legua de la ciudad -, mientras los santafesinos estaban a un paso del casco histórico, casi "acechando" al poder local hostil a extrañas vecindades.

Conclusión

El cierre de esta ponencia se distancia de una posible valoración de las estaciones ferroviarias como arquitectura y, también, del estudio exhaustivo de las urbanizaciones motivadas por redes de transportes. Preferimos concebir el ferrocarril y la ciudad como sistemas y afrontar el desafío de un abordaje complejo. Por ello, el énfasis estuvo puesto en los espacios donde lo ferroviario y lo urbano se fusionan. Allí, los sectores público y privado representaron diferentes roles. En Santa Fe, Nación, Provincia y Municipio han sido protagonistas en las edificaciones ferroportuarias y en los espacios públicos que pusieron a esas infraestructuras a interactuar con la trama urbana preexistente, justamente porque Santa Fe nunca fue un paraje de interés estratégico para los inversores foráneos. En Bahía Blanca, en cambio, el capital británico lo había privatizado casi todo, hasta parecer la ciudad una gran estación ferroviaria, "un tumulto de rieles" entre los cuales la civilidad parecía escabullirse. En el imaginario hegemónico, este núcleo urbano debía

38 Lugones, *op. cit.*

39 Enrique Banchs, *Ciudades argentinas*, Bahía Blanca: 17 grises editora, 2010, p. 25.

40 *Ibid*, p. 28.

su prestigio a ese capital omnipresente que había instalado ferrocarriles, estaciones, puertos, viviendas, redes de servicios públicos y negocios inmobiliarios en suelo periurbano.

Por este motivo, hacia 1909, el plan de Bahía Blanca consistía en proyectar ordenadamente esa expansión, una extensión regulada de la planta urbana que no intervenía el área central. Recién en 1928, para el centenario de la ciudad, comenzó una especie "obsesión" por erigir monumentos conmemorativos encargados por diversas colectividades que poblaron plazas y parques con esculturas y monolitos.[41] Contrariamente, Santa Fe ya era una ciudad monumento, patrimonio histórico cultural de jesuitas, dominicos, franciscanos y de una aristocracia criolla que defendió la calidad ambiental del espacio público urbano en el cual realizaba sus paseos dominicales. Esto explica, en cierta medida, el interés del intendente santafesino Rosas por introducir elementos del arte urbano en el centro histórico, cuando la pregunta por una posible identidad nacional cobraba impulso entre los intelectuales entonces preocupados por el crisol inmigratorio recibido.

Los inmigrantes se instalaron en conventillos o fueron poblando los barrios periféricos que tenían a las vías como borde o barrera urbana, actuando este elemento ferroviario como un mecanismo de segregación socioespacial consagrado por el mercado inmobiliario. También se ubicaron en torno a las estaciones menos relevantes o junto a los puertos y talleres de mantenimiento donde eran operarios. Aunque con morfologías específicas, este es un fenómeno común a ambas ciudades. Lo diferente parece estar en el espacio público producido por los sectores hegemónicos que, en definitiva, son los que monumentalizan el paisaje urbano. En general, la calidad estilística de las estaciones santafesinas -su manufactura, sus detalles y ornamentos- se destaca sobre las bahienses y reverbera en el espacio público urbano en perspectivas, paseos y glorietas que prolongan el dominio ferroviario sobre el social, y viceversa. Las estaciones bahienses, a excepción del FCS, resuelven utilidades, albergan un programa, dan respuestas técnicas a una demanda de transporte llegada al paroxismo en las terminales portuarias. Entonces especulamos en el contexto de 1910: ¿qué implica la reconstrucción del espacio público urbano en torno a las estaciones en estas dos ciudades? Santa Fe y Bahía Blanca parecen materializar la discusión del Centenario por la identidad nacional, planteada entre la tradición colonial y el capitalismo internacional en una disputa material y simbólica específicamente iberoamericana.

41 Diana Ribas, "Saldos y retazos: algunas aproximaciones a la identidad durante el primer centenario local (Bahía Blanca, 1928)", en Varios Autores, *III Jornadas HumHA 2009 - Representaciones e identidades*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 2011.

MESA Nº 26

ESPACIOS COLECTIVOS QUE "HACEN CIUDAD". Arquitectura y ciudad en Iberoamérica siglo XX.

COORDINADORES

MARIA PIA FONTANA

mariapia.fontana@udg.edu

Universitat de Girona (UdG). Miembro Grupos de Investigación: FORM+ UPC y Arquitectura i Territori (UdG)

MIGUEL MAYORGA CÁRDENAS

miguel.mayorga@upc.edu

Universidad Politécnica de Catalunya (UPC), Universitat Oberta de Catalunya

(UOC). Miembro Grupos de Investigación: FORM+ e IntraScapeLab (UPC)

CONJUNTOS RESIDENCIALES Y ESPACIO COLECTIVO EN EL BORDE DEL ENSANCHE DE BARCELONA. CASO DEL POLÍGONO DEL SUD-OESTE DEL BESÓS.

FERNANDA M. AGUIRRE BERMEO

Doctoranda en Proyectos Arquitectónicos, Universidad Politécnica de Cataluña. Miembro del Grupo de Investigación FORM+ UPC. Colaboradora en el Departamento de Investigación Ciudades Sustentables, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.

fernanda.aguirre@ucuenca.edu.ec

RESUMEN: En medio de la fuerza simbólica de la Barcelona tradicional representada por el Plan Cerdà, el Polígono del Sud-Oeste del Besós a pesar de haberse concebido en un territorio periférico, contiene un carácter de proximidad al Ensanche que lo distingue de otros polígonos de vivienda anteriores, contemporáneos y futuros, inclusive a los que como él están enmarcados en el Plan de Urgencia Social de 1957. Al contrario de una lógica que marca a la periferia como un proceso espontáneo, en el caso de la zona Oeste han sido proyectos como el del Polígono del Sud-Oeste del Besós los que han logrado configurar un tejido urbano homogéneo y una resonancia arquitectónica armónica.

En el documento se pretende evidenciar estos hechos tras su estimación histórica, su comparación relativa a la manzana Cerdà, su situación contemporánea y la reflexión de la arquitectura del espacio colectivo presente. Para ello la investigación compila, edita y re-edita variada documentación gráfica alrededor de la arquitectura del Polígono del Sud-Oeste del Besós y una reconstrucción histórica sintética de la ciudad de Barcelona a través de planos y fotografías tras la incidencia del Plan Cerdà.

PALABRAS CLAVE: Polígonos de vivienda, periferia, Ensanche Cerdà, arquitectura residencial, espacio colectivo.

Introducción

El rigor geométrico del Plan Cerdà otorga al Ensanche de Barcelona una imagen compacta, ordenada, continua, densa. En alto grado, las manzanas que caracterizan el mosaico del Ensanche corresponden a formas de ocupación que difieren del original planteado por Ildefons Cerdà[1]. Esta realidad ha afectado directamente a la oportunidad del espacio público y en consecuencia, al espacio colectivo.

Ninguna ley ha sido tan obedecida, ninguna norma justa, desde 1859, tan intacta, tan reconocida y tan exacta (a pesar de todo) como las líneas maestras de aquel sabio dibujo que, desde 1859, señalan calles y casas del área central de Cataluña[2].

Hoy, a casi 160 años de la puesta en marcha del Plan Cerdà, se vuelve visible un perímetro, una línea que separa el grano compacto de la manzana Cerdà del resto de manzanas y parcelaciones que sin embargo se desvanece parcialmente en la zona del Levante. Cuando vemos -por ejemplo- el proyecto del Polígono del Sud-Oeste del Besós se reconoce cómo la red ortogonal prevalece a través de las calles horizontales y a la vez pone en evidencia que las características de la manzana, parcelación y emplazamiento son distintas. El sistema de alineaciones, emplazamiento edilicio y espacio abierto de este proyecto corresponde a las nuevas formas de la ciudad moderna que llevan implícita la necesidad de la vivienda masiva.

La vivienda masiva vista como un *fenómeno de crecimiento urbano y cuyas formas urbanas se resumen desde el lenguaje urbanístico con el concepto de "polígonos de vivienda"*[3], *ha desarrollado aquellas piezas relevantes en la construcción, caracterización e imagen de la periferia de Barcelona*[4]. En este episodio, el diseño y ejecución del proyecto arquitectónico-urbano de los polígonos vino de la mano de varios grupos de arquitectos, urbanistas, ingenieros; algunos desde el frente público, otros desde el privado. Entre ellos, el equipo de arquitectos constituido por Guillermo Giráldez, Pedro López Íñigo y Xavier Subías, proyectistas del Polígono en estudio, tuvo la oportunidad de promover una nueva forma de hacer y entender la ciudad con soluciones a las nuevas exigencias técnicas y sociales.

---

1 En el modelo Cerdà la manzana se edificaba únicamente en dos lados, una altura máxima de 16 metros y una profundidad edificatoria de 28 metros. Para el tipo industrial, Cerdà agrupaba las manzanas de 2, 4 y hasta 9 unidades regulares.

2 Manuel de Solà-Morales, *Diez lecciones sobre Barcelona*, Barcelona: COAC, 2009, p. 309.

3 De Solà-Morales, *Diez lecciones…*, p. 467.

4 Amador Ferrer, "Els orígens de les polítiques d'habitatge massiu. Estat, Municipi i Església", en: *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia,* Barcelona: MUHBA, 2012, p. 153.

Antecedentes

En el experimento de sobreponer el Plan Cerdà sobre un ortofoto actual de la ciudad se evidencia una serie de diferencias y analogías en torno a la forma urbana [Fig 01]. Por ejemplo, el Gran Bosque propuesto en la zona oeste del Besós ha sido reemplazado por bloques y torres de vivienda. En esta zona, la manzana Cerdà se mantiene solo hasta una hilera antes de la propuesta en el Plan de Ensanche, a partir de allí, el emplazamiento toma otra directriz derivada de una lotización geometrizada por los viarios de conexión metropolitana: la línea de ferrocarril, la Ronda del Litoral, la calle Sant Ramón de Penyafort (antiguamente Segundo Cinturón de Ronda). La única área verde dispuesta como parque son apenas 6 Ha, que equivalen aproximadamente a 6 manzanas Cerdà. Por otro lado, el Hipódromo también es reemplazado, fácilmente es seccionado en su equivalente de 14 manzanas Cerdá, 1 de ellas se ocupa con el Templo de la Sagrada Familia y 2 con sus parques contiguos. Sucede lo contrario en la zona de la Ciutadella que en tiempo pasado fue el terreno de la Ciudadela Militar. Serán 20 manzanas que se unirán para dar cabida al Parque que se construyó a propósito de la Exposición de las Industrias Textiles en 1888 y que en consecuencia se constituyó como un lugar trascendente con un gran impulso de construcción y obras de urbanización.

En definitiva, la regularidad, relación y proporción de la manzana Cerdà existe únicamente dentro de los límites del Plan de Ensanche, fuera de ellos, se ejerce la libertad de dimensión de lote y emplazamiento: el Cementerio y los Hospitales de Gràcia, Sant Martí y Sans aparecen en el Plan de Ensanche como elementos despojados del rigor geométrico, como si más allá del Ensanche no pudiese existir más orden que el de la arbitrariedad.

1859 a 1959: repaso breve del crecimiento de la zona oeste del río Besós

La alta precisión del Plan de Ensanche posibilitó que su construcción pueda desarrollarse a lo largo de muchos años sin que pierda su rigor. De manera paulatina, el Ensanche se va desarrollando como si fuese un gran rompecabezas cuyas piezas están estrictamente designadas. Era únicamente una cuestión de tiempo. En los primeros 25 años se consolidan las manzanas alrededor de Passeig de Gràcia y de la Gran Vía, desde Plaza Catalunya hasta Passeig Sant Joan. Para 1888 la zona izquierda del Ensanche tomaba más fuerza apoyada en el desarrollo de las rondas de Sant Antoni y Universitat; mientras que la Ciutadella recibía la gran Exposición Universal de las Industrias Textiles. Luego, para la segunda exposición, de la Luz y la Electricidad, de 1929 la misma zona izquierda del Ensanche estaba prácticamente consolidada.

Sin embargo, esa no fue la suerte para las zonas del Levante. Su desarrollo fue más pausado, con una densidad más baja debido a la presencia de la industria y vivienda obrera agregada; elementos que aunque no alcanzaban cantidades remarcables ya producían regiones insalubres.

La consolidación del Ensanche central pronto llega a convertirse en un problema de extrema densidad mientras que la vivienda agregada a los pequeños núcleos industriales afronta condiciones precarias de habitabilidad. El hecho daba por comprobada la inutilidad de las

ordenanzas. De hecho, las ordenanzas del Ensanche fueron simplemente la legalización de un inevitable proceso de densificación. Frente a ello, el grupo de arquitectos GATCPAC, Le Corbusier y Pierre Jeanneret proponen un plan para una *nueva* Barcelona que comprenda la ligación entera entre urbanismo y arquitectura: el Plan Macià.

Entre las acciones que definen el Plan Macià están la limitación de la zona de Ensanche Cerdà y la clasificación de la ciudad en zonas. Un nuevo trazado con manzanas de 400x400 metros que se traducen a la agrupación de 9 manzanas Cerdà. En estos grandes espacios, a manera de células, se proponen edificios en altura dejando espacios libres para instalaciones colectivas diversas. De Cerdà al grupo de arquitectos del GATCPAC existe una diferenciación en la escala de intervención, mas el espíritu moderno es claramente compartido. Cerdà constataba en su Teoría de la Construcción de Ciudades que *la primera condición que deben cumplir las ciudades es el aislamiento de las construcciones […] un sistema de manzanas abiertas por dos de sus lados es una transición del sistema actual hacia el de las casas completamente aisladas y rodeadas de jardines, que es, en rigor, lo único admisible*.[5]

La fuerza conceptual del Plan Macià resulta aún más potente cuando se la compara con el plano de su época [Fig. 02]. La voluntad de poner fin al modelo de Ensanche Cerdà es posible dada la falta de consolidación de las zonas E, F y G. El nuevo trazado de manzanas de 400x400 metros en las zonas E y F estaría influenciado por las circunstancias específicas a la zona. Así, la zona E mantiene la Avenida Paralelo, mientas que la zona F mantiene la Avenida Diagonal (Avenida Generalísimo Francisco Franco) solo hasta su intersección con la Gran Vía (Avenida Antonio Primo de Rivera), de esta manera se refuerza la Plaza de Las Glorias como lugar de centralidad. La zonificación estudiada para la zona del Besós será el de un Nuevo Barrio de Habitación en el que podrán edificarse construcciones bajas[6] y se destina a población obrera de inmigración aún no habituada a la vida urbana.

1959. Cien años después del Plan Cerdà

Con igual fuerza que hace 100 años, a través de la acción pública se impulsa una nueva planificación para Barcelona: los planes parciales que como desarrollo del Plan Comarcal, Ley de 3 de diciembre 1953 y Reglamento 22 de Octubre 1954, *podrán modificar la división del terreno*

5 Ildefons Cerdà, *Teoría de la Construcción de Ciudades*, 1859, Archivo General de la Administración Sección del Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid. También en: Francesc Magrinyà y F. Marzá, *Cerdà 150 anys de modernitat*, Barcelona: FUTIC, 2009, p. 29.

6 Propuestas como: el estudio de viviendas mínimas para Barcelona por Le Corbusier y Pierre Jeanneret. Se consideró la construcción provisional de viviendas económicas para población inmigrante cuya densidad por hectárea no resultase demasiado baja; o como las viviendas que GATCPAC diseñó por encargo de la Generalitat de Catalunya que aparecen publicadas en el Número 11 de la revista AC. El Plan Macià no llegó a concretarse a pesar del gran ímpetu de sus promotores.

urbano a efectos de su distinta utilización, mediante la creación de otras nuevas zonas o la variación del perímetro de las actuales[7]. A diferencia del Plan de Ensanche, esta planificación involucra a varios autores y varios proyectos; esta es la partida común de los polígonos de vivienda desarrollados a partir de los años 50 que a su vez forman un mosaico de piezas dispersas que caracterizan la periferia de la ciudad.

En un plano oficial de 1958 elaborado por el Servicio Técnico del Plano de la Ciudad del Ayuntamiento de Barcelona, los terrenos cercanos al río Besós aparecen aún sin edificación pero persiste el dibujo de la manzana Cerdà tal como el Plano Cerdà original. Sin embargo, en esta zona ya se gestaba un "Plan Parcial de Ordenación de la zona del Levante, Sector Sur" comprometiendo hasta la última hilera de manzanas Cerdà que finalmente terminó alterado cuando en paralelo se diseñaba el Plan Parcial para el Poblado del Sud-Oeste del Besós. Así, el Ayuntamiento en pleno, resuelve segregar del primer plan mencionado, *al polígono situado al este de la calle de Prim destinado en su mayor parte a la construcción de 3.000 viviendas comprendidas en el Plan de Urgencia Social […] por tanto, aprueba provisionalmente la distribución de bloques del polígono de acuerdo a la propuesta del Patronato Municipal de la Vivienda*[8].

La autoría del Plan Parcial apunta al equipo Giraldez-López-Subías junto con Enric Giralt i Ortet y Josep Puig Torné; éstos dos últimos fueron miembros en aquella época del Patronato Municipal de la Vivienda[9].

Los planos enfrentados corresponden al período de elaboración de varios planes parciales de ordenación. El primero de 1958, previo a la aprobación de las normativas de edificación (aprobadas en 27 de enero de 1958); el segundo, de 1962 en el que constan las normativas de edificación anteriores más las modificaciones derivadas de los planes parciales aprobados hasta 30 de abril de 1962. Según el documento de 1962 [Fig. 04], el Plan Parcial del Besós es uno más entre 38 planes parciales elaborados: 28 aprobados y 10 en trámite.

---

7 Nota al pie de leyenda del Plano de las Ordenanzas municipales de edificación aprobadas con las modificaciones derivadas de los planes parciales aprobados hasta 30 de abril de 1962.

8 En la "Memoria del Plan Parcial Poblado Sudoeste del Besós", aprobado por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en sesión de 12 de mayo de 1959. Firma de aprobación por Vicente Martorell, Gerente del Plan Comarcal de la época. Fuente: Registre de Planejament Urbanìstic de Catalunya.

9 El Patronato Municipal de la Vivienda fue creado en 1945 (antes, Instituto Municipal de la Vivienda). Al igual que varias administraciones estatales y locales desarrolló diferentes promociones públicas con el fin de proporcionar viviendas asequibles de acuerdo a la Ley que autorizaba al Instituto Nacional de Crédito para la Reconstrucción y a las cajas de ahorro a conceder préstamos.

El Plan Parcial para el Sud-Oeste del Besós. La manzana Cerdà como unidad de medida

Por no tener forma establecida como estructura urbana genérica los lugares periféricos son, sobretodo, ocasión y oportunidad[10].

La gran dimensión y ubicación geográfica del Plan Parcial del Sud-Oeste del Besós responde a las características proyectuales definidas por el Plan de Urgencia Social, que pretendía ser un instrumento único para resolver en pocos años el problema de la escasez de viviendas. [11] Por esta razón, el Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona encaminó un nuevo período caracterizado por el incremento de la producción, fruto de una nueva política: la construcción de barrios enteros -a cambio de intervenciones en solares individuales como hasta entonces-.

La zona del sud-oeste del Besós fue una de aquellas periferias capaces de desarrollar esta nueva orientación y la respuesta generada a través del proyecto arquitectónico-urbano destaca por su inserción y ordenación significativos. En primer término, el Plan se ubica estratégicamente amarrado a un viario importante de la ciudad, la Av. de José Antonio Primo de Rivera (actual Gran Vía de les Corts Catalans), que aunque tampoco estaba construida en la época, constituía un elemento fundamental del transporte metropolitano. De igual manera, la calle de Prim, la calle de Llull y el Segundo Cinturón de Ronda (actual Sant Ramon de Penyafort).

Tomando a la manzana Cerdà como herramienta de medición -abstracta pero oportuna en este caso-, las 40Ha que comprendía el Plan Parcial se traducen a dos porciones -separadas por la calle Cristóbal de Moura- de 4x3 y 4x4 cortadas por la inclinación viaria del Segundo Cinturón de Ronda. Aunque la parcelación y por ende, el emplazamiento edilicio del Plan no es el mismo que se usaba para la manzana Cerdà, las alineaciones dejan ver correspondencias viarias. Éste es la primera estrategia hacia una inserción armónica. Las 40Ha del Plan estaban distribuidas de acuerdo a un esquema general característico del nuevo paradigma de la ciudad moderna: vivienda, espacio libre, servicios complementarios. En números, 19 Ha. correspondían al núcleo de vivienda resuelto como Poblado Dirigido; 9 a vivienda con fachada a la calle de Prim y Av. de José Antonio Primo de Rivera sujeta a políticas de suelo; 7 Ha que pertenecían al Municipio de Sant Adriá del Besós y 4,5 para finalidad pública.

La zona en la que se resolvió el Plan Parcial del Sud-Oeste del Besós es comparada de manera exacta con su correspondiente de acuerdo al Plan de Reforma y Ensanche, cien años antes. Contando desde la izquierda, la última hilera de manzanas Cerdà coincide con el inicio del Plan Parcial invadiendo la zona que correspondía al Gran Bosque. La manzana Cerdà es modificada

---

10 Manuel de Solà-Morales, "Territoris Sense Model", en: *Projecte Perifèria Barcelona, Treballs per Il centro altrove. Periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane. Triennale di Milano 1995,* Barcelona: ETSAB UPC Laboratori d'Urbanisme, 1998, p. 3.

11 Los primeros proyectos en construirse que corresponden al Plan de Urgencia Social aprobado en 1958 son La Guineueta, Bon Pastor, Sant Martí, Sant Ildefons en Cornellá, Montbau, Badalona y Sud-Oeste del Besós.

pero guarda cierta proporción que se marca sobretodo con la alineación de los edificios en el viario horizontal (este-oeste). Sin embargo, la única calle que atraviesa el proyecto en ese sentido es Cristóbal de Moura; el viario tradicional protagonizado por el cauce vehicular estará esta vez aminorado de tal manera que la calle pueda convertirse en parte esencial del edificio y tenga al peatón como protagonista.

Plan Parcial: poblado dirigido, marco edificatorio

En el Plan Parcial se identifican dos zonas complementarias entre sí: un núcleo a manera de Poblado Dirigido[12] con edificación baja y lotes de vivienda unifamiliar y un marco edificatorio con vías de mayor tráfico y 3 zonas de edificación de mayor altura: al Sur de la Av. José Antonio Primo de Rivera (Edificaciones de 14 plantas para viviendas y comercio en la planta baja, en secuencia de torres y barras y área verde), al Oeste del Cinturón de Ronda (Edificaciones de 14 plantas en secuencia de barras) y al Este de la calle Prim (Edificaciones de 8 plantas para viviendas y comercio en la planta baja, en secuencia de barras paralelas al mar y espacios libres destinados a equipamiento cultural futuro).

En la memoria del proyecto los autores describen la propuesta: "El juego de volúmenes con una contraposición de masas y vacíos alternativa, ha sido la directriz estética del núcleo de este plan. Este tema se halla enmarcado por bloques en serie cuya disposición se conjuga con la anterior, aunque con una ligera preponderancia de la idea "marco", no como enclaustramiento de un tema sino como acabada continuidad del mismo".

En el Plan se asume plenamente el bloque exento desvinculado de la trama viaria y de la geometría de la manzana Cerdà y resuelve el emplazamiento de los bloques de tal manera que deja libres a las alineaciones viarias horizontales. Sin embargo, la circulación en ellas estará sometida a la zona a la que pertenezcan. Así, únicamente tres viarios podrán atravesar completamente el conjunto: la Gran Vía, la calle Cristóbal de Moura y la calle de Llull. El resto de viarios horizontales tendrán un acceso limitado, desde la calle de Prim llegarán hasta el borde de la calle Alfonso V el Magnànim sin atravesarlo, de igual manera desde la misma calle podrán atravesar la zona del poblado dirigido y llegar a la zona destinada a espacio verde, es decir, no podrán llegar hasta el Segundo Cinturón de Ronda.

La estrategia viaria conjuga las dos zonas complementarias antes descritas. Desencadena una seria de consecuencias óptimas al desarrollo del espacio colectivo. Logra por ejemplo, que el marco edificatorio contenga actividades de relación social, cultural, ocio y comercio en mayor

12 Los Poblados DIrigidos fueron una iniciativa urbanística enmarcada en el Plan Nacional de la Vivienda. En 1958 el arquitecto y el secretario del Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona fueron invitados a Madrid para conocer la organización y el funcionamiento técnico, administrativo y financiero de los poblados dirigidos de reciente creación.

grado que el poblado dirigido; posibilita la edificación en mayor altura en el que las plantas bajas puedan ser permeables y se resuelvan como conectores del interior del poblado hacia la ciudad y viceversa.

La lectura simultánea de las dos imágenes anteriores da cuenta del impacto del proyecto en su entorno. Pone en evidencia que logra el orden parcelario y edilicio; además también intenta construir un nuevo paisaje en el que el tanto el edificio como el espacio abierto sean protagonistas. Con la simulación en 3D se pone en valor que tanto el desarrollo de los edificios en planta baja única como los espacios abiertos, constituyen elementos integradores del proyecto en sí mismo y de la ciudad.

Ejecución del Plan

La ejecución del Plan no fue completa. Se respetó el núcleo central, el resto de edificios no se construyeron salvo algunos que se enfrentan a la Rambla de Prim. El núcleo central fue el único diseñado por el equipo Giraldez-López-Subías; un total de 3.365 unidades de vivienda determinadas en la primera etapa y desarrollada en 6 fases. El emplazamiento coincide con ocho calles transversales paralelas al mar de la trama Cerdà, cinco de las manzanas se corresponden con el trazado viario horizontal del Ensanche siendo la sexta el doble.

En la segunda etapa se construyen los bloques al Este de la calle Prim tras la división del diseño a varios grupos de arquitectos que no conservan el emplazamiento definido en el Plan Parcial, sin embargo, las dos manzanas alargadas que se separan por la calle Cristóbal de Moura, se construyen tal como estaba definido en el Plan Parcial. Esta segunda etapa resulta del ejercicio de 5 fases con 1.693 viviendas para aproximadamente 7.100 habitantes. A diferencia de los bloques en la primera etapa, la planta baja guarda espacios múltiples definidos por el comercio, la recreación y espacios libres relacionados con pasajes que dan aperturas visuales a los edificios de la primera etapa.

Las imágenes a continuación relatan la integración del conjunto tras varias decenas de años. Sin embargo, la falta de infraestructura de vías -muy impresionante en la primera imagen- no es la única deficiencia. Muchos de los espacios vacíos que correspondían a equipamiento común permanecieron vacíos durante un largo tiempo y en muchos casos algunos fueron cedidos a entidades religiosas. La necesidad de los equipamientos era verdaderamente despreciada. La creación de escuelas, instalaciones deportivas y demás estuvieron muy por debajo de las aspiraciones gubernamentales.

La llegada de infraestructura y equipamientos comunitarios para esta *pieza de ciudad* fue impresionantemente tardía, la ausencia de infraestructura hidrosanitaria provocó problemas de sanidad que aumentaban con el desbordamiento temporal del río Besós. Como consecuencia, los edificios sufrieron un deterioro importante. Fue hasta 2004 con el Plan Integral de Alcantarillado que se eliminaron las inundaciones en la Rambla de Prim, con la técnica de la construcción de depósitos llamados de “laminación”.

No obstante, en algunas fotografías de los años sesenta, es posible admirar la calidad urbano-arquitectónica del Polígono del Sud-Oeste del Besós. El espacio colectivo aparece como un elemento importante de conciliación y una oportunidad para el cultivo de la equidad social. Más que una presencia, es un elemento estructurador de sistema.

Observaciones Finales. Una mirada actual hacia la arquitectura del espacio colectivo del Polígono del Sud-Oeste del Besós

La estrategia de ordenación del Polígono representada por la continuidad viaria -y visual- con la traza del Ensanche Cerdà es una de las características más potentes que lo distinguen de otros polígonos de vivienda construidos en la época, incluso de los que como él integraron el Plan de Urgencia Social. La permeabilidad de los bloques permite que se generen espacios de conexión ciudadana: espacios en los que la vida cotidiana se desarrolla entre edificio y ciudad, entre espacio privado y espacio público. Sin embargo, ha de reconocerse que uno de los impedimentos para el desarrollo de la actividad humana en estos espacios, es decir, de la vida misma entre los edificios ha sido la falta de atención gubernamental hacia la concreción -y el mantenimiento respectivo- de la infraestructura y elementos urbanos de pequeña escala: veredas, senderos, arborización, papeleras, luminarias, entre otros.

Han debido pasar varias decenas de años para poder verificar la consistencia arquitectónica y urbana de este Polígono. De hecho, el estigma negativo de la vivienda masiva en la periferia de Barcelona y todo lo que la integra sigue latente desde su aparición. Los grandes paquetes de polígonos de vivienda son medidos y criticados sin distinción relegando a la arquitectura y sus aportes al espacio colectivo, a un plano secundario y muchas veces inexistente.

Se ha de enfatizar -como una observación importante entorno a los estudios de las periferias de Barcelona que si su arquitectura ha llegado a destacarse ha sido como elemento unitario e independiente; este es el caso del polígono de Montbau, proyectado por el mismo equipo de arquitectos junto a otros más. Es innegable su calidad arquitectónica pero se ha recordar también que su ubicación geográfica y las circunstancias sociales que lo envuelven marcaron de manera significativa su suerte y su buena honra.

La calidad del diseño arquitectónico de los edificios del Polígono del Sud-Oeste del Besós representa por si misma una fuerte posibilidad para la vida colectiva entre los edificios. A pie de calle, desde el balcón, desde el corredor junto al local comercial, desde el pequeño café de la esquina, la mirada reconoce que los edificios también tienen una gran influencia en las actividades exteriores, en el espacio colectivo.

Bibliografía

Alegre Luis, Martí C. *Las Formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras*. Barcelona: Edicions UPC, 2000

Busquets, Joan., Miquel Corominas. *Cerdà y la Barcelona del futuro: realidad versus proyecto*. Barcelona: CCCB, 2010.

Ferrer i Aixala Amador. *Els Polígons de Barcelona: l'habitatge massiu i la formació de l'àrea metropolitana*. Barcelona: Edicions UPC, 1996.

Ferrer i Aixala Amador. "Els orígens de les polítiques d'habitatge massiu. Estat, Municipi i Església". En: *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia*, Edit: Sebastian Balfour. Barcelona: MUHBA, 2012.

GATEPAC. AC Documentos de Actividad contemporánea: publicación del GATEPAC. Vol.: 11-13. Barcelona: (Ed. Facsímil) Fundación Caja de Arquitectos, 2005

Gehl Jan. *La Humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, 2006.

Magrinyà Francesc, F. Marzá. *Cerdà 150 anys de modernitat*. Barcelona: FUTIC, 2009,

Martí, Carles. "La construcción de la manzana en el Ensanche Cerdà". En: *La Manzana como idea de ciudad: elementos teóricos y propuestas para Barcelona.* Barcelona: 2C, 1982.

Solà-Morales Manuel de. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

Solà-Morales Manuel de. *Deu lliçons sobre Barcelona: els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.

Solà-Morales Manuel de. *Las Formas de crecimiento urbano*. Barcelona: UPC, 1997.

Solà-Morales Manuel de. "Territoris Sense Model". En: *Projecte Perifèria Barcelona, Treballs per Il centro altrove. Periferie e nuove centralità nelle aree metropolitane. Triennale di Milano 1995*. Barcelona: ETSAB UPC Laboratori d'Urbanisme, 1998.

A HABITAÇÃO SOCIAL NUM PROCESSO DE EXPANSÃO DE CIDADE. O CASO DO BAIRRO DA MALAGUEIRA, EM ÉVORA.

RODRIGO COELHO

CEAU/FAUP – Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

rodrigo.coelho@arq.up.pt

RESUMO: Tendo em conta o alastramento fragmentado e descontínuo da mancha urbanizada, que se verificou ao longo da 2ª metade do século XX em Portugal (na generalidade das cidades europeias) provocando alterações profundas nos seus espaços públicos e na paisagem urbana em redor dos principais centros urbanos, pretendemos aferir em que medida o Bairro da Malagueira (expansão urbana constituída por programa de habitação social, da autoria do Arquitecto Alvaro Siza, construído entre 1977 e 1997) foi capaz de conferir estrutura e forma à cidade e território adjacentes. Com este exemplo pretendemos analisar como foi possível definir uma estrutura de suporte da urbanização mais perene e significante capaz de estabelecer as articulações necessárias com os contextos urbanos envolventes, mais indefinidos, mais abertos e heterogéneos. Simultaneamente procuraremos evidenciar que a recuperação da consistência e significado urbano no desenho de novas expansões de cidade e respectivos espaços públicos depende, em larga medida, da recuperação da ideia de tecido e do reconhecimento da importância da continuidade e complementaridade morfológica e funcional entre os vários componentes que constroem o espaço urbano (aspectos que em muitas das expansões recentes foram desconsiderados). O projecto do Bairro da Malagueira afirma, deste modo, a actualidade e a indispensabilidade de, quando confrontados com o problema de *fazer cidade fora da cidade consolidada*, termos (ainda) de reconsiderar e reinterpretar conceitos, valores e regras *ancestrais* de configuração do espaço público que, neste caso, voltam a revelar-se as nossas referências mais seguras. A relevância deste exemplo, traduz-se, finalmente, na demonstração de que partindo de um plano com uma visão política esclarecida por detrás, e através da materialização de projectos que não separam a arquitectura do desenho urbano, a cidade se pode continuar a construir, suportando a multiplicidade e a individualidade das suas partes, garantindo-se simultaneamente a dimensão colectiva e a unidade urbana do conjunto.

PALAVRAS CHAVE: Espaço público; Cidade Contemporânea; Desenho Urbano; Expansão Urbana

1. Projectar o espaço público na *expansão da cidade*: enquadramento

A maioria das cidades portuguesas, e também europeias, viram nas últimas três décadas a sua condição urbana profundamente alterada, tendo como resultado mais visível a desconfiguração e a alteração dos seus espaços públicos e da paisagem urbana, em redor dos principais centros urbanos. Associada à "privatização" parcial do planeamento da cidade (por via das operações de loteamento) também a "falta" de objectivos políticos e um entendimento tecnocrático ou mercantilista do desenho do espaço urbano, ajudam a explicar a escassez, ou mesmo ausência de modelos urbanos e de espaços públicos qualificados e estruturadores nas novas expansões de cidade.

Face à "privatização" parcial do planeamento da cidade e à "falta" de objectivos políticos e face a um entendimento tecnocrático ou mercantilista do desenho do espaço urbano, a questão geral que procuraremos tratar nesta comunicação será em que medida se torna possível continuar a desenhar e dar forma à cidade a Cidade, designadamente a partir das suas expansões. Como se podem articular os novos fragmentos de cidade com a cidade existente, por forma a garantir, dentro das condições urbanas actuais, uma ideia de cidade como lugar habitável e estruturado, capaz de tornar significativa a vivência nestas novas partes de cidade?

A partir da análise de um exemplo concreto - o Bairro da Malagueira, em Évora - procuraremos caracterizar e compreender uma metodologia de intervenção que a nosso ver permite resgatar para o espaço público e para a arquitectura um papel relevante na definição da forma e da estrutura da cidade e do território. Mais concretamente procuraremos questionar de que modo, a partir do espaço público e da arquitectura, poderemos definir uma estrutura de suporte da urbanização mais perene e significante, capaz de evitar a ruptura da estrutura e da "narrativa" da cidade; ou seja, uma estrutura capaz de estabelecer as articulações e continuidades necessárias com os contextos urbanos envolventes, mais indefinidos, mais abertos e heterogéneos.

Fundamentalmente[1] defenderemos, acompanhando autores como Jordi Borja ou Oriol Bohigas, que a recuperação da consistência e significado urbano no desenho das expansões de cidade e dos seus espaços públicos depende, em larga medida, da recuperação da noção de tecido que nas expansões recentes foi abandonada. Referimo-nos fundamentalmente à necessidade de continuidade e complementaridade morfológica e funcional, bem como à necessidade de considerar a interdependência entre os vários componentes que compõem o espaço urbano.

---

1 Importará clarificar que não está portanto aqui tanto em causa o problema da criação de novos espaços públicos (como parques de escala metropolitana ou estruturas ecológicas de dimensão regional) que, obviamente, podem e devem, eles próprios, constituir-se como estruturas importantes de expansão da cidade, e que em alguns casos o fazem. O que nos interessa colocar em perspectiva são sobretudo os desígnios e os modelos urbanos que constroem a *cidade corrente e que, por esse motivo, terão* forçosamente que ser enquadrados com o tema da habitação (em particular com a habitação colectiva) e invariavelmente com o tema do espaço público.

Isto é, referimo-nos à necessidade de considerar a sobreposição e articulação de três elementos fundamentais - o espaço público, o parcelamento e o edificado - que, ao longo da história da cidade, permitiu que as diferentes partes se transformassem, mantendo a coesão e a clareza da sua estrutura.

Assumimos portanto como principal premissa, que as propostas de expansão de cidade, à imagem do *tecido consolidado da cidade histórica*, nos possam revelar *ideias* de *forma*(s) e de *estrutura*(s) do espaço urbano, que têm sido maioritariamente desconsideradas, em detrimento da experimentação em torno da vertente *tipológica* que tem vindo a caracterizar a história da cidade a partir da segunda metade do século XX, e que contribuiu de forma decisiva para a autonomização da obra arquitectónica corrente.

Será esta a principal razão que nos leva, passados cerca 30 anos após o início da sua construção, a convocar o projecto do Bairro da Malagueira (da autoria do arquitecto Álvaro Siza[2]) para tratar do problema do projecto do espaço público nas áreas de expansão da cidade consolidada.

2. O projecto do *espaço público* na expansão da cidade: o caso do Bairro da Malagueira

De modo muito sintético, podemos afirmar que o Plano e o Projecto de espaços públicos do Bairro da Malagueira se apresentam como exemplos notáveis de como se pode pensar e construir cidade, e por extensão os seus espaços públicos, à luz da actual condição urbana[3].

Mas o que porventura, no âmbito do tema desta comunicação, se revela mais estimulante e

2 Após as experiências desenvolvidas em projectos de habitação social, quer em Vila do Conde (Caxinas em 1970), quer no Porto (Bouça entre 1973-77 e São Victor entre 1974-77), Álvaro Siza é convidado pela Câmara Municipal de Évora para a elaboração do Plano, iniciando os primeiros estudos em Março de 1977. Não podemos deixar de referir, neste contexto, a importância das operações SAAL (entre 1974 e 1976) que, tal como o plano do Bairro da Malagueira, se desenvolvem no sentido de dar resposta a uma carência efectiva e generalizada de habitação que se manifesta logo a seguir ao 25 de Abril de 1974, e que havia sido ignorada ao longo do período de ditadura que o pais viveu. Como outras circunstâncias específicas do processo de elaboração do Plano, devem ainda salientar-se como factores determinantes no processo de elaboração do plano, a existência de um forte movimento de participação dos habitantes (organizados em associações e cooperativas), bem como a previsão da auto-construção, que o transformaram num dos projectos mais polémicos em Portugal nestes anos, suscitando conflitos políticos cujos relatos são conhecidos e que aliás, desde cedo, condicionaram o financiamento e andamento da obra.

3 Ou seja, a proposta confrontou-se com um contexto urbano onde eram já detectáveis problemas de descontinuidade, de relativa dispersão, heterogeneidade e fragmentação dos assentamentos pré-existentes (quer quanto à escala, quer quanto à morfologia, quer quanto aos modelos de referência), cuja origem e transformação se processou na ausência de referências perenes e de elementos estruturadores da cidade e do território.

pertinente para nós é o facto do espaço público se constituir, neste caso, como um suporte indispensável da proposta de expansão de cidade. É, julgamos, no espaço público, que se encontra a base fundamental, o sentido estruturador e integrador que a proposta contém, aliada ao controlo da tipologia e morfologia do edificado.

Interessa-nos, por último, ler e interpretar o Projecto do Bairro da Malagueira como um exercício de síntese que é capaz de refundar um lugar, a partir da multiplicidade de relações cruzadas entre pré-existência, fragmentos urbanizados, território e cidade tradicional, entre passado, presente e futuro, entre tradição e inovação.

2.1 O projecto do espaço público no contexto do Plano: caracterização, objectivos e estratégia geral

Localizado nos arredores de Évora e integrado no Plano de Expansão Oeste da Cidade, o "Plano de Pormenor para a Zona da Malagueira" (com cerca de 27 hectares e classificada em Setembro de 1974 como expansão prioritária da cidade) resulta da expropriação de terrenos realizada pela Câmara Municipal de Évora[4], para a qual tinha sido elaborado um estudo urbanístico sob a responsabilidade de técnica da DGSU[5] (Direcção Geral dos Serviços Urbanos).

A área do Plano localizada a escassas centenas de metros da Porta de Alconchel, constitui uma zona de transição entre o núcleo urbano da cidade amuralhada e as áreas de Montes e Herdades que se podem observar em redor de Évora. Aqui podíamos encontrar, entre manchas de azinheiras e oliveiras, diversas quintas de recreio e produção, que se misturavam com conjuntos construídos de habitações clandestinas mas também ocupações urbanas programadas, configurando, no seu conjunto, uma periferia ainda de carácter rural, que lentamente (sobretudo a partir da segunda metade do século XX) se foi fundindo com a extensão extramuros da cidade de Évora.

Partindo de pressupostos idênticos aos do Plano elaborado pela DGSU, o Plano desenvolvido por Álvaro Siza determina no entanto uma morfologia urbana e um modelo de espaço público em clara ruptura com o que aquele Plano previa[6]. No caso do Plano desenvolvido por Siza, não se propõe

4 A cidade de Évora possuía em 1977 cerca de 35 000 habitantes.

5 Este plano, tendo sido aprovado em Novembro de 1975, foi posteriormente vetado por Nuno Portas, que, ao assumir a pasta de Secretário de Estado da Habitação, estabeleceu uma ruptura fundamental na definição das políticas urbanas.

6 Como se pode comprovar, analisando o conjunto de blocos construídos pelo FFH a sudoeste, onde, por regra, o espaço público, reduzido à sua função viária e a um "índice de espaço verde" (considerado de forma abstracta), se transforma num espaço residual, carente de forma e de significado. A adopção deste modelo, ao basear-se numa clara segregação das funções urbanas e dos tipos habitacionais, determinaria seguramente, caso o plano realizado pela DGSU em 1975 se concretizasse, o desenvolvimento de um sector de cidade, subordinado aos atributos próprios das "extensões suburbanas desqualificadas" da segunda metade do século XX.

um modelo único de espaço público, mas sim uma composição de espaços abertos que permitam a convivência entre diferentes tipos de espaço público e entre diferentes contextos e formas construídas, que se materializarão de forma faseada num arco temporal relativamente longo.

Simultaneamente, o Plano desenvolvido por Álvaro Siza procurava potenciar e criar um princípio de ordem visível, que simultaneamente permitisse ao bairro aproximar-se da cidade histórica e integrar as pré-existências que, de forma desconexa, cresceram em redor de Évora.

A obrigatoriedade de (segundo o Plano anteriormente aprovado) preservar e criar espaços verdes, designadamente na orla no curso de água existente (o que se traduzia na imposição de prever um terço da área do Plano liberta de construção), determina à partida a importância de um "espaço verde central" na estrutura geral do Plano[7].

2.2 O Parque Urbano como espaço estruturador

Desde as primeiras hipóteses, o grande espaço verde central - o Parque Urbano - estabelece-se como a referência colectiva comum, sobre o qual se organiza e dispõe no projecto os diferentes núcleos compactos que, seguindo a topografia e apoiando-se nos vestígios e elementos pré-existentes, vão *pousando* na paisagem (à imagem dos assentamentos rurais que caracterizam a paisagem alentejana), acabando por admitir simultaneamente algumas semelhanças com os *assentamentos* espontâneos que marcaram a origem e transformação deste lugar.

No entanto, a estrutura de espaços abertos públicos do Bairro não deixa de reflectir, desde logo, a vontade explícita de estabelecer uma relação fluida, mas precisa entre este espaço público central, aberto, contínuo e tendencialmente verde e natural (ao qual é conferido um tratamento eminentemente paisagístico), e os novos sectores construídos que o Plano previa (que englobariam construções e os espaços públicos da matriz mais "urbana").

A estratégia de projecto preconizada para o Parque Urbano da Malagueira resulta, por outro lado, de uma concepção alargada ao espaço urbano envolvente ao Bairro, que procura integrar e articular-se com outras áreas verdes existentes (como as pequenas quintas de recreio ou produção), com vista à criação de uma estrutura verde centrada na Ribeira do Turgela. O Parque Urbano assume, consequentemente, uma escala e um valor paisagístico, que estabelece um contraste com os espaços urbanos e com os sectores construídos a que atrás nos referimos, sem que esta diferente identidade signifique ausência de relação ou ruptura. Bem pelo contrário, não só a concepção geral do Plano, a partir da definição dos principais traçados e configuração dos seus principais componentes, permite ler uma integração das grandes massas projectadas (mas

7 Uma das decisões ou problemas prévios com o qual Siza se confronta será, portanto, o da definição do carácter deste vazio central, bem como a forma ou o tipo de relação que as zonas construídas estabelecem entre si e com este espaço, cuja leitura e importância no contexto do Plano seria inevitavelmente muito relevante.

também das pré-existências construídas) com os grandes vazios, como através dos elementos de excepção e de menor escala permite verificar a cuidada integração do *construído* no *natural*[8].

2.3 A Rua na definição do *espaço público primário*

Como contraponto ao sistema estruturante (definido pelas vias principais e pelo Parque Urbano), podemos também reconhecer na estrutura geral do espaço público do Bairro, um denso sistema (aparentemente) secundário de ruas, formando quarteirões de dimensão e profundidade variável, que dão origem às manchas edificadas, que recortam e se contrapõe à referida estrutura de espaços abertos de escala mais territorial.

Este "sistema genérico de ruas e quarteirões", de escala quase doméstica, constituído por ruas de seis metros de largura, sem passeio e acompanhando o terreno, e que serve de base à associação em banda de *casas pátio*[9], constitui-se (igualmente) como um elemento caracterizador da estrutura de espaços públicos do bairro e da sua vivência colectiva, potenciando a criação de um *tecido urbano* denso e articulado que garante a coesão e a legibilidade do espaço público do Bairro.

As ruas que estruturam os sectores orientam-se por regra para o espaço central do Parque Urbano, privilegiando-se desta forma a relação entre o espaço interior do Bairro e o *espaço envolvente*, assegurando-se assim, e de uma forma eficaz, uma identidade distinta, ainda que complementar, entre o que são os espaços públicos genéricos, que organizam a relação entre o público e o privado[10] e o que são os espaços públicos de carácter mais aberto ou de transição.

---

8 Neste caso, integração significa sobretudo a inserção controlada ao nível da forma e da escala (quer ao nível da altimetria quer da planimetria) de elementos construídos (*com ou sem volume*) num espaço vazio de carácter essencialmente paisagístico, com vista à demarcação, em conjunto com os sectores construídos, de espaços dotados de uma identidade específica. Mas integração também deve, ou pode, ser aqui entendida como a capacidade que o desenho do Parque revela, de organizar um conjunto de espaços e percursos (alguns deles, como referimos, aproveitando caminhos e traçados existentes) que asseguram as ligações entre os diferentes sectores.

9 Da premissa de integração e criação de um tecido urbano articulado com as pré-existências, decorre igualmente a opção pelas tipologias a adoptar (casas-pátio em banda com o máximo de 2 pisos, reduzida a duas hipóteses de tipologia), que parte da definição de uma unidade básica de 8x12 m, correspondente ao lote de cada parcela, a adoptar na construção dos 1200 fogos. Os lotes de uma só frente previam a construção de habitações à face da rua com pátio nas traseiras. Em alternativa teria de ser adoptado um esquema de habitação em "L" com o pátio voltado para a rua, estando em qualquer dos casos o número de pisos reduzido a dois, variando consoante o programa (T2 a T5).

10 Importará referir que é nesta materialização elementar, mas precisa, dos limites entre o espaço público e o espaço privado, entre o individual e o colectivo (cuja origem e expressão podemos seguramente encontrar na arquitectura popular alentejana), que se concretiza a forte intenção manifestada pelo projecto

Como princípio geral, a relação entre as ruas e "fileiras" de habitações que geram os sectores e o "espaço público aberto" que os envolve é *directa*, enfatizando-se permanentemente, desta forma, a presença de elementos excepcionais, sejam elementos naturais, sejam elementos construídos. Por outro lado, a percepção do espaço público a partir da rua caracteriza-se quer pela constante variação dos enfiamentos visuais, quer pela simples variação das topografia, das tipologias e dos comprimentos das ruas (perdendo ou ganhando profundidade), quer ainda pela variação dos remates que se alteram constantemente, ao encontrar uma árvore, um equipamento ou uma situação específica da pré-existência[11].

2.4 O sistema de espaços públicos na caracterização da dimensão colectiva do Bairro: a conduta e os espaços públicos de excepção

Se o parque urbano central e os sectores construídos se constituem como componentes chave na definição da estrutura e da identidade do espaço público no Bairro da Malagueira, não pode deixar de ser referida a importância de um sistema intermédio de espaços públicos, que asseguram as necessárias articulações entre os elementos estruturadores, de escala territorial, como é o caso do parque central e o sistema de ruas que organiza as manchas edificadas.

De entre estes espaços assume um especial relevo o sistema de condutas que, extravasando a sua função técnica (de canal elevado de infra-estruturas - água, telefone, gás, TV) e de pórtico percorrível em alguns tramos (garantindo a protecção do sol e da chuva), funciona fundamentalmente como um *sistema morfológico de referência* que determina a estrutura e a hierarquia do Plano, capaz de conferir valor simbólico, perenidade, escala e identidade ao sistema de espaços abertos, e de tornar possível a multiplicidade de relações e de escalas, e de usos dentro do Bairro.

Ou seja, este sistema de condutas é assim entendido (na sua origem) não apenas como uma espinha dorsal onde se vão adossar, seguindo ritmos diferenciados, as células de habitação unifamiliar, os equipamentos, os comércios e alguns espaços públicos)[12], como pode também ser lido como uma

---

de se constituir, em primeiro lugar, como um suporte efectivo e significativo de uma vida comunitária e colectiva. Como é também a partir desta definição quase "elementar" da rua, que se estabelece a unidade, a escala, a medida - ou seja, a ordem comum - que rege a composição do espaço urbano do Bairro.

11 Estando estas possibilidades de variação, na sua génese, ligadas à "simples relação" entre "medida e terreno", elas expressam-se contudo, subtilmente, quer pelos ritmos gerados, quer pela forma como reforçam as diretrizes do Plano e como integram as pré-existências, fazendo com que a rua, tal como na cidade tradicional, partindo dos mesmos elementos de base, configure uma diversidade balizada por uma identidade comum.

12 "*O que interessa na construção de uma cidade é a sua capacidade de transformação, algo parecido ao crescimento de um ser humano, que desde o seu nascimento possui certas características e uma autonomia suficiente, uma estrutura de base que pode integrar-se, opor resistência às mudanças da vida*". Álvaro Siza entrevistado por Laurent Beaudoin, *L´Architecture d´Aujourd´hui*, nº 278 (1991), p. 61.

marca territorial que, ao desdobrar-se pelo terreno, ajuda a estabelecer relações entre os sectores construídos e a paisagem envolvente, reforçando a hierarquia, a forma, assim como a composição e o traçado geométrico do sistema de espaços públicos abertos.

Para além da conduta (e dos equipamentos – muitos deles ainda por construir), que em certa medida, se revela como o principal elemento *de referência para* a articulação entre os espaços públicos estruturadores (de dimensão mais urbana) e o tecido edificado, permitindo estas duas ordens e escalas dialogar, é igualmente vital para o Plano a presença de outros espaços públicos intermédios, cuja importância se pode ler, fundamentalmente, na caracterização de situações de excepção.

Este conjunto de espaços (públicos) intermédios, composto por elementos claramente referenciáveis à cidade tradicional - a rua coberta, a porta, a praça, o largo, o pátio, a travessa, o jardim - organiza assim um sistema de espaços públicos contínuo e diversificado que, à imagem do que sucede no centro histórico da cidade de Évora, estabelece uma segunda hierarquia, conferindo outros significados e outros usos ao espaço urbano. Ligando, integrando, rematando, fechando ou abrindo espaços, é a partir desta *ordem secundária* do espaço público que se criam as condições para as diferentes apropriações e leituras que o espaço público do Bairro potencia.

Assume-se deste modo uma reinterpretação dos modelos históricos que constroem a cidade tradicional (em particular, do sul de Portugal), podendo assim observar-se na construção do espaço público da Bairro da Malagueira, um conjunto de situações e ambientes cuja origem, função e caracterização nos são familiares.

Analisando o modo como este conjunto de espaços se dispõe na concepção geral do Plano, o que quanto a nós mais se destaca é a forma como estes (uniformemente distribuídos pelo Bairro) ocupam uma localização estratégica (seja ela resultante de elementos pré-existentes, seja pela composição ou desenho da estrutura urbana proposta). Como se destaca, igualmente, o modo como estes espaços se encontram articulados entre si, segundo um sistema de percursos principais e secundários que cruzam o Bairro nas duas principais direcções (ligando e atravessando os sectores quer através de espaços e edifícios notáveis, quer através de vestígios pré-existentes).

3. Considerações Finais

Julgamos poder afirmar que a breve explicitação dos princípios gerais que materializaram o projecto de espaços abertos do Bairro da Malagueira permite recolher ensinamentos sobre a riqueza formal, o valor estruturador e o significado urbanístico e arquitectónico que ainda podem adquirir os espaços públicos num projecto de expansão de cidade (e em particular num projecto de expansão de cidade baseado num programa de habitação social).

Um dos principais ensinamentos expressa-se desde logo na intenção de realizar uma expansão urbana intimamente articulada com a cidade existente - com o seu núcleo histórico, com a paisagem envolvente e com os bairros clandestinos que cresceram em redor da cidade. Neste

sentido, a concepção e a materialização do espaço público (e em particular da rua), tem subjacente uma hierarquia, e é pensado em clara complementaridade com o conjunto edificado proposto e com o suporte geográfico, constituindo-se este último como uma referência fundamental para a definição da escala e da estrutura urbana propostas.

Simultaneamente, os espaços públicos construídos, evocando-nos a presença de ambientes, formas e tipologias de espaços que associamos à cidade tradicional, contém ensinamentos e apresenta respostas inovadoras e consistentes aos problemas que se colocavam, demonstrando em que medida, o projecto do espaço público ainda pode, e deve ser um instrumento fundamental na gestão da complexidade e da diversidade que caracteriza a cidade contemporânea.

Neste sentido, o exemplo da Malagueira não deixa de afirmar a actualidade e a indispensabilidade de reconsiderar e reinterpretar conceitos, valores e regras *ancestrais* de configuração do espaço público, que neste caso se voltam a revelar as nossas referências mais seguras, quando confrontados com o problema de *fazer cidade fora da cidade consolidada*: o conceito de quarteirão, de tecido urbano, de rua, de praça, de jardim, bem como a consideração da topografia e da geografia do local.

Finalmente, este exemplo demonstra que, partindo de um plano com uma visão politica por detrás, e através da materialização de projectos que não separam a arquitectura do desenho urbano e paisagístico (e que suportam a multiplicidade e a individualidade das partes sem ter de assumir rupturas com os tecidos pré-existentes), se pode continuar a *construir e a fazer cidade,* garantindo-se simultaneamente a dimensão colectiva e a unidade urbana e paisagística do conjunto.

Bibliografia

Acebillo, Josep Antonio. "Struttura e significato dello spazio urbano" in *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna*. *Quaderni di AU*, 1989, p. 28-36.

Álvaro Siza entrevistado por Laurent Beaudoin". *L´Architecture d´Aujourd´hui.* Nº 278, (1991), p. 58-65.

Biondi, Laura. "Progetto per gli spazi pubblici di Malagueira", *Il disegno degli spazi aperti*. *Casabella.* Nº 597-598, (Gennaio-Febbraio 1993), p.105-107.

Bohigas, Oriol. *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona, Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004.

Bohigas, Oriol. "La Cuidad como Espacio Proyectado" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla, Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 21-24.

Bohigas, Oriol. "La plaza y la calle. El espacio público reinvidicado" in *La reconstructión de Barcelona.* Madrid: MOPU, 1986, p. 83-101.

Borja, Jordi; Muxi, Zaida. *El espacio público: ciudad y cuidadania*. Barcelona, Electa, 2003.

Busquets, Joan; Correa, Filipe. *Cities X Lines : A new lens for the urbanistic project.* Cambridge, Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006.

Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal (Álvaro Domingues coord.) Lisboa, Argumentum, 2006.

Delfante, Charles. *A Grande História da Cidade: da Mesopotâmia aos Estados Unidos*. Lisboa, Instituto Piaget, 2000 (col. O homem e a cidade; n.º 3).

Fernandes, Francisco Barata. *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade* (2ª ed.). Porto, FAUP publicações, 1999.

Fleck, Brigitte. "Évora" in Álvaro Siza. Lisboa, Relógio d´Água, 1992, p. 66-78.

Gehl, Jan. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona, Reverté, 2006 (1ª edição 1971).

Huet, Bernard. "La Città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene", in *Lotus.* Nº 41 (1984), p. 6-17.

Martí Aris, Carlos. "La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana", in *Arquitectos.* Nº 152, Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 52-57.

Molteni, Enrico. Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora. Barcelona, Edicions UPC, 1997.

Salgado, Manuel. "Crise do crescimento urbano e desenho da cidade" (Texto policopiado da conferência Arquitectura e Vida - "A Crise do crescimento urbano e do desenho da cidade" proferida em 27-09-2002).

Rossi, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 1982. (1ª edição 1966).

Secchi, Bernardo."Progetto di suolo". *Casabella.* Nº 520 (Gennaio Febbraio 1986), p.19-23.

Siza, Álvaro; SILVA, João Gomes da. *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores* do *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987).

Siza, Álvaro. "Plano de Pormenor para a zona da Malagueira, Évora", *Arquitectura.* Nº 132, (1979), p. 34-49.

Siza, Álvaro. "Il quartieri Malagueira a Évora". *Casabella.* Nº 478 (Marzo 1982), p. 2-15.

Siza, Álvaro. "Viver intensamente. À volta da Malagueira" in Álvaro Siza : uma questão de medida (entrevistas de Dominique Machabert, Laurent Beaudouin). Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2009, p. 65-83.

Solà-Morales, Ignasi. "Territorio construido. La ciudad desde la arquitectura". *Arquitectura Viva.* Nº 35, (1994), p. 31-37.

Solà-Morales, Manuel. "La segunda historia del proyecto urbano" *UR.* Nº 5 (1987), p. 21-27.

Testa, Peter. "The Malagueira District at Évora" in *A arquitectura de Álvaro Siza*. Porto, FAUP publicações, 1988, p. 79-126.

Venezia, Francesco, "Costruito in loco", *Lotus.* Nº 37 (1983), p. 79, 80.

APROXIMACIONES VISUALES A UN CRUCE DE CIUDAD: AVENIDA JIMÉNEZ / CARRERA SÉPTIMA. BOGOTÁ.

MARIA PIA FONTANA, MIGUEL MAYORGA

Universidad de Girona; Universidad Politécnica de Cataluña

mariapia.fontana@udg.edu; miguel.mayorga@upc.edu

RESUMEN: Pocos lugares en Bogotá han sido retratados de una manera tan reiterativa y recurrente a lo largo del tiempo y por distintos fotógrafos, como el cruce entre la Carrera Séptima y la Avenida Jiménez. Espacios urbanos como la plaza de Bolívar, el aeropuerto El Dorado o el edificio de la Torre Avianca serían, por ejemplo, unos de ellos, por lo menos por la gran cantidad de fotografías existentes en los principales archivos de Bogotá.

Son lugares o edificios tan representativos que entran a ser parte de la iconografía de la ciudad y del imaginario colectivo de los habitantes y en donde, en el caso del cruce, los edificios y el escenario urbano han ido cambiando, sin que cambie la vitalidad y la fuerte identidad del sitio. Vamos a presentar a los lectores dos diferentes aproximaciones a un mismo lugar, el cruce más importante de la ciudad de Bogotá, retratado a través de múltiples miradas y a partir de un material fotográfico muy amplio y variado que constituye nuestra colección personal de fotografías de este cruce: nos aproximamos inicialmente, a través de una vista o mirada aérea y, en un segundo momento, a través de de una mirada "nómada" conformada por un reportaje de las diferentes esquinas del cruce en diferentes momentos de su consolidación.

Ambas miradas conforman un itinerario urbano que transcurre en uno de los sitios histórico de la ciudad de Bogotá, punto de encuentro entre una traza geografíca (el río San Francisco) y una traza fundacional (la carrera Séptima), donde ha sido escenario de nuevas intervenciones y transformaciones arquitectónicas que han reafirmado en el tiempo su identidad urbana.

PALABRAS CLAVE: Cruces, Esquinas, Fotografía urbana, Bogotá.

> "*Desde hace muchos años, tal vez desde el inicio de mi carrera, he fotografiado la arquitectura con una predilección evidente y singular por el paisaje urbano. De un lado, siento gran interés por la forma de los edificios, las fachadas, las esquinas, las superficies, la profundidad de los volúmenes, las diferencias de lenguaje de los edificios. De otro, me interesa también todo lo que queda más allá, fuera del perfil de la masa de edificios, todo lo que contribuye al diseño "urbano" del espacio, como las señales de tráfico, los carteles, los carriles, los pasos de cebra sobre el asfalto, los postes de iluminación y la trama de cables eléctricos que distrubuyen la energía y permiten la circulación de tranvías y filobuses*."[1]

Para la Real Academia Española una vista es un panorama que se ofrece al espectador desde un punto, y también una representación pictórica o fotográfica de un lugar o monumento. Un reportaje es un trabajo periodístico, cinematográfico, etc., de carácter informativo, y un reportaje gráfico es un conjunto de fotografías sobre un suceso.

Vamos a utilizar una vista aérea de Rudolf, especializado en fotografía aérea, para hablar de la importancia del cruce en la ciudad y destacar su valor como área de centralidad que ha ido reafirmando su papel en el tiempo, desde la fundación hasta hoy en día. Una sola imagen que es capaz de transmitir mucho a quien sabe observarla.

Y vamos a presentar un reportaje gráfico a través de un itinerario que no sigue un criterio cronológico (por lo tanto no es una crónica del cruce) aunque muestra la evolución urbana de sus diferentes esquinas y refleja la importancia de la relación de los edificios con las dos calles: la carrera Séptima y la Avenida Jiménez.

Dos posibles maneras de organizar el material fotografico de nuestra colección para transmitir los valores urbanos del cruce. Dos de las otras tantas posibles. Una operación que todos hacemos con nuestras propias colecciones de "objetos" cuando buscamos diferentes formas de agrupación y criterios de selección y orden para proponer posibles y diferentes caminos para su interpretación. Cada una de las fotografías es autónoma por si sola, y es el testimonio de la mirada del fotógrafo que ha extrapolado un momento de la vida del cruce, "la única decisión que puede tomar el fotógrafo es la del momento que elige aislar"[2], dice Berger, sin embargo esta decisión fundamental se relativiza para nosotros; podemos aislar cada imagen, aislar distintos ámbitos urbanos, un cruce, una calle, una esquina, un edificio, pero a la vez también podemos agruparlos de distintas formas para construir con palabras, nuevos relatos y narraciones. Para la construcción de diferentes historias necesitamos unir y relacionar fragmentos separados de la realidad y darles una nueva unidad para que en su conjunto adquieran otro valor narrativo, complementario, y en algunos casos, ajeno a las intenciones iniciales del fotógrafo.

Nuestra historia transcurre en el centro de Bogotá, en Colombia específicamente, en la esquina

---

1 Basilico, Gabriele. *Arquitecturas, ciudades, visiones.* Madrid: La Fábrica, 2007, pág. 103

2 Berger, John. «Entender una fotografía.» En *Para entender la fotografía*, de John Berger, Barcelona: Gustavo Gili, 2015, pág. 35

de la carrera Séptima con la avenida Jiménez, uno de los cruces con más historia de la ciudad[3]. Un lugar transitado cada vez por más peatones y menos vehículos que ha sido testigo de destacados hechos históricos y donde se han ido demoliendo y construyendo algunos de los edificios más representativos de la ciudad. Su fuerza en la traza urbana, la complejidad de sus esquinas y la variedad de los usos garantizarían aquí material de sobra para los relatos urbanos de todos. Una historia que empieza con una colección de fotografías -más de 300 recopiladas hasta el momento[4]-, que se repiten sobre un mismo lugar. Una colección que seguramente se irá ampliando con el tiempo y que está compuesta por imágenes de época, postales históricas y, sobre todo, fotografías realizadas entre los años 1945 y 1970 por fotógrafos destacados (Paul Beer, Sady Gonzalez, Manuel H., Leo y Amando Matiz, Saúl Ordúz, Daniel Rodríguez, Rudolf, Ezra Stoller y Germán Téllez, entre otros[5]), que proponen distintas miradas al mismo cruce. Miradas hacía y desde la calle, miradas hacia y desde los edificios, miradas antes y después de las nuevas construcciones, miradas donde lo nuevo y lo viejo dialogan o contrastan, miradas a los procesos de construcción de edificios o calles, miradas a la vida callejera: miradas diferentes donde la reincidencia y el interés hacía un mismo espacio urbano nos demuestra su importancia, vigencia y vitalidad.

El cruce en la ciudad.

Nuestra primera aproximación al cruce es a través de la mirada de Rudolf Schrimpff, fotógrafo-aviador de origen alemán nacido en Colombia y especializado en fotografía aérea, quien con su vista desde el cielo, nos ubica suspendidos en el tiempo y en el aire, encima del cruce en el momento de su consolidación alrededor de los años setenta del siglo pasado, cuando se reconfiguran algunas de sus esquinas más representativas con nuevos edificios modernos localizados dentro del tejido tradicional en damero y al lado de edificios coloniales y republicanos.

El acto fundacional de Bogotá está marcado por el establecimiento de una cuadricula de manzanas regulares (con la plaza principal en el centro), ubicada entre los dos límites naturales de la ciudad, el río Manzanares hacía el sur, y el río Vicachá / San Francisco hacía el norte. En el cruce entre el Camino de la Sal (Carrera séptima) y el río Vicachá se localiza un primer nodo religioso con la plaza de Las Yerbas y la Iglesia del Humilladero, lugar donde se celebra en 1538

3 "Por esta intersección se creó Colombia, creció Colombia y se comunicó Colombia con el mundo" Dáguer, Carlos. «La esquina nacional.» *El Tiempo*, 4 de abril de 2001: s.p.

4 Para la recopilación del material fotográfico hemos contado con la colaboración de la arquitecta Margarita Roa Rojas, profesora de la Universidad de San Buenaventura Cali y doctoranda de la UPC.

5 Archivos públicos: Archivo Museo de Bogotá (Paul Beer, Saúl Orduz, Manuel H. y Daniel Rodriguez), Archivo Banco de la República (Sady Gonzalez) y Archivo de Bogotá (Leo y Armando Matiz). Archivos privados: Germán Téllez, Rudof, Ezra Stoller.

la primera misa[6]. Un cruce, que dentro de la homogenieidad de la trama fundacional nace con la peculiaridad de ser el encuentro de una traza natural con una traza urbana.

En la década de los años veinte, las dos vías eran las más importantes de la ciudad. Se construyeron en sus inmediaciones edificaciones destacadas como hoteles, teatros, Ministerios y bancos, junto a las Iglesias colonials existentes. La avenida Jiménez fue ampliada en su sección a partir de 1940 con el derribo del edificio de la Galería Rufino José Cuervo, y la carrera Séptima se amplió también en el tramo desde la plaza de Bolívar hasta la Avenida Jiménez, en los años posteriores. La fisionomía del cruce entre la carrera Séptima y la Avenida Jiménez cambió notablemente en los años 50, y edificios neoclásicos como el del Periódico El Tiempo y el del Hotel Granada fueron reemplazados por edificios modernos. El cruce mantuvo su condición de espacio representativo de la ciudad y se convirtió en un símbolo de crecimiento e impulso de la economía por medio de los nuevos edificios que allí se construyeron. La Avenida Jiménez fue transformada entre 1998 y 2000 con un proyecto de Rogelio Salmona para convertirse en un "Eje ambiental", y a partir de 2012, se comenzó con el proyecto de la peatonalización de la carrera Séptima, entre la Plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez, con el fin de proteger el centro histórico y revitalizarlo peatonalmente[7].

¿Qué nos dice del cruce la fotografía de Rudolf? Esta fotografía ha inmortalizado un momento de la vida de este lugar del centro de Bogotá, pero es ambigua; al referirnos a las permanencias, sustituciones y transformaciones de la ciudad, son nuestras palabras las que enfatizan y redirigen la mirada hacía la relación entre la ciudad consolidada y la construcción de la ciudad moderna, "*Todas las fotografías son ambiguas. Todas las fotografías han sido arrancadas de una continuidad. [...] La discontinuidad siempre produce ambigüedad. Sin embargo, a menudo, esta ambigüedad no es obvia, porque en cuanto una fotografía es utilizada con palabras, juntas producen un efecto de certeza. Incluso de afirmación dogmática.* Dice John Berger: "*en la relación entre una fotografía y las palabras, la fotografía reclama una interpretación y las palabras la proporcionan la mayoría de las veces. La fotografía irrefutable en cuanto que evidencia, pero débil en significado, cobra significación mediante las palabras.* Tal vez ahi radique el gran interés que para nosotros tiene la relación entre fotografía de arquitectura y ciudad con la palabra, pues *las palabras, que por si mismas quedan en el plano de la generalización,*

---

6 Este lugar es el que actualmente corresponde al cruce entre la carrera Séptima (la calle más importante de Bogotá en sentido sur-norte, conocida históricamente también como "Calle Real del Comercio"), y la Avenida Jiménez (con la particular condición morfológica de ser un antiguo y sinuoso curso fluvial, que irrumpe en el trazado colonial y crea en sus alrededores una serie de manzanas irregulares) y que se extiende hasta el Parque Santander (antigua Plaza de Las Yerbas). Un libro de referencia para entender la fundación y evolución de Bogotá es Martínez, Carlos. *Santafe capital del Nuevo Reino de Granada.* Bogotá: Presencia, 1987

7 Los principales libros de historia y vivencias en el cruce de la Carrera Séptima y la Avenida Jiménez son Perilla, Mario. *El habitar en la Jiménez con Sèptima de Bogotá: historia, memoria, cuerpo y lugar.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008 y Montaña, Jimena, y Celia Armenteras. *El río que corre. Una historia del río San Francisco y la Avenida Jiménez.* Bogotá: Fundación amigos de Bogotá, 2015.

recuperan una autenticidad específica gracias a la irreductibilidad de la fotografía. En este momento, unidas las dos, se vuelven muy poderosas; una pregunta abierta parece haber sido plenamente contestada"[8].

La superposición e intersección entre la base geográfica y el trazado urbano de Bogotá, han potenciado puntos focales de mayor importancia y su jerarquía se ha reafirmado en el tiempo, como puntos de intensidad urbana. El cruce aquí retratado constituye un área central que ha ido renovando en el tiempo su valor simbólico. Los edificios en altura coexisten con el tejido tradicional y con los edificios existentes neoclásicos: algunos sutilmente buscan referencias, otros sencillamente se implantan, sin necesariamente integrarse, y otros casi estorban. Todos ellos conforman un conjunto e imagen de ciudad cambiante.

El cruce y las esquinas.

> *"En las esquinas coinciden diversidad de fachadas y de personas provocando su unión, innovación y estímulo. Así, la esquina resulta metáfora de la ciudad total, en tanto que constituye una síntesis a partir de la diversidad"*[9].

Para nuestra segunda aproximación, nos convertimos en uno de los paseantes nómadas que vuelve al sitio en diferentes ocasiones para retratar su evolución y cambios. A través de un reportaje del cruce, reconstruimos parcialmente la transformación del lugar por medio de fotografías urbanas que muestran el antes y el después de la construcción de los nuevos edificios. En este caso, nuestra mirada hacia los cuatro puntos cardinales del cruce, enfatiza la relación entre la Carrera Séptima y la Avenida Jiménez y los edificios, a través de unos puntos de vista en donde se puede apreciar el cambio de escenario urbano y reconocer el valor de la *diversidad* en las nuevas esquinas.

La carrera Séptima: miradas hacía el norte

La via principal de Bogotá (la carrera Séptima), en su recorrido sur-norte, ha materializado la transformación del centro en su forma y en sus actividades. La modificación del trazado vial con la ampliación de la sección de calle para adaptarla al transporte motorizado, viene acompañada de la construcción de edificios en altura, que albegan nuevas actividades y usos terciarios.

En estas cuatro fotos podemos observar en primer plano a la iglesia colonial de San Francisco, que define en distintos momentos históricos el costado occidental del Parque Santander,

---

8 Berger, John. «Apariencias.» En *Para entender la fotografía*, de John Berger, Barcelona: Gustavo Gili, 2015, pág. 86-87

9 Solà Morales, Manuel. *Ciudades, esquinas. Cities, corners.* Barcelona: Lunwerg - Forum Barcelona, 2004, pág. 12

representado a través de sus árboles. La perspectiva en todos los casos es un plano profundo de la Carrera Séptima hacia el norte.

El paramento occidental de la Carrera Séptima, conformado por las tres Iglesias (San Francisco, Veracruz y La Tercera) se ha mantenido en el tiempo y se caracteriza por su continuidad y variedad de texturas, mientras que el paramento oriental se ha transformado significativamente con la inserción del edificio de Avianca. La esquina es compacta y la modularidad de la fachada del edificio y el encuentro de verticales y horizontales, lo articulan al entorno a partir del establecimiento de una nueva métrica. La representatividad del edificio y los nuevos usos confieren una nueva vitalidad al espacio publico, gracias a la solución en planta baja que responde tanto al Parque Santander como la Carrera Séptima.

La Carrera Séptima: miradas hacía el sur

Si volvemos la mirada por la Carrera Séptima hacia el sur, observamos que la iglesia de San Francisco se mantiene como referente histórico y su campanario en esquina destaca en tres de las fotografías. Los edificios neoclasicos existentes en el costado oriental presentan una altura homogénea y una solución de esquina redondeada, con un basamento compacto, macizo y permeable por la presencia de las ventanas.

La demolición del Hotel Granada y del primer edificio del periodico El Tiempo plantea dos nuevas propuestas con valores urbanos diferentes: el Banco de la República, que reemplazó al Hotel Granada, conforma una esquina compacta y cerrada, y se destaca su gran altura e imponencia con respecto al anterior. De otra parte, el nuevo edificio de El Tiempo, conserva la misma altura del anterior y presenta una solución de esquina conformada también por un basamento delimitado por un voladizo-terraza que alberga diversidad de actividades en distintos niveles. La Carrera Séptima se ha modificado en su costado oriental con arquitectura moderna y remata hacia el sur en una de las torres de los campanarios de la Catedral, relacionando visualmente el cruce con la plaza de Bolívar.

La Avenida Jiménez: miradas hacía el este.

Si miramos hacia el oriente, tenemos la mejor referencia geográfica en Bogotá, con la presencia de los cerros, que conforman el fondo natural de la ciudad. En las primeras dos fotografías, se observa la ciudad de comienzos de siglo XX con la presencia del tranvía y los edificios neoclásicos que confieren una cierta homogeneidad en el escenario urbano del cruce.

En la última foto vemos la conformación actual de las dos esquinas orientales con el nuevo edificio el Tiempo y del Banco de la República, este ultimo notablemente retrocedido en su paramento sur, debido a la ampliación de la Avenida Jiménez, y también advertimos cómo la relación con el paisaje de fondo se transforma por la presencia de nuevos edificios de diferentes alturas y de gran envergadura.

Estas fotografías evidencian también el carácter sinuoso de la Avenida Jiménez, en donde la disposición de los edificios hacia el oriente recuerdan su origen como río y la estrecha relación que todavía mantiene con los cerros.

La Avenida Jiménez: miradas hacía el oeste.

Hacia el occidente el cruce se extiende incorporando visualmente dos edificios, el Camacho y el Banco Italiano y Francés, que sin estar ubicados sobre la Carrera Séptima, se perciben dentro del mismo espacio urbano.

La secuencia fotográfica muestra la evolución urbana de ese sector, con la construcción de tres edificios modernos en disitintas etapas. El edificio Camacho crea una esquina contundente dando un caracter urbano a lo que antes era una simple medianera; mientras el Banco Italiano y Francés no llega a conformar una esquina reconocible desde este punto de vista, dado que solamente se intuye la presencia de la marquesina de acceso y del remate su plataforma.

Sorprende la percepción tan distinta que producen la vista al este y la vista al oeste. La primera muestra una gran explanda peatonal en donde la calle y los edificios se abren hacia el paisaje natural. La segunda enfatiza su condición de calle con una visual más contenida en donde todos los edificios enfocan y concentran la perspectiva.

Fotografías y narración.

¿Existe una manera mejor que otra para explicar los lugares de nuestras ciudades? ¿Es mejor una vista aérea, un relato gráfico, un reportaje o una crónica gráfica? ¿Es mejor una estructura narrativa cronolólgica, tipológica, geográfica o una por autoría de los edificios o de las fotografías? Las preguntas, obviamente, no tienen respuesta... depende de lo que se quiera mostrar. Nuestra narración del cruce propone reflexiones abiertas que más que aportar un conocimiento detallado de cada edificio o de su evolución, propone una lectura visual con un énfasis claramente urbano, a través de una selección de fotografías que responden a una secuencia narrativa establecida. Inevitablemente podemos comparar los edificios nuevos con los antiguos; podemos verificar a través de diferentes distancias y puntos de vista que no siempre la inserción urbana es la mejor lograda; podemos verificar los cambios sustanciales en la percepción desde la calle; podemos valorar que en función del encuadre y del punto de vista, hay edificios en los cuales se reconocen virtudes y en otros casos se delatan contrastes y falta de integración con el entorno; podemos valorar las soluciones propuestas y a la vez reflexionar sobre las bondades de lo que "había antes".

"Por esto, en los ultimos años –como una especie de retorno ideal a mi formación y a mi passión por los volúmenes fotográficos-, me he consagrado a la creación de libros. En ellos se expresa ahora mi búsqueda personal de conexiones y de relaciones, mi mirada y mi discurso sobre las

ciudades: no consiste tanto en poner en fila una serie de fotografías más o menos hermosas, sino que busco una articulación y una dieléctica interna en la producción de la secuencia y de la narración"[10].Tomando como excusa un paisaje urbano, el cruce de la Carrera Séptima con la Avenida Jiménez de Bogotá y una colección de imágenes individuales, hemos propuesto y expuesto una vision compleja. Esto nos ha permitido identificar distintas miradas en las que las fotografías, demuestran ser materiales operativos, tanto privilegiados como necesarios, para comprender los fenómenos arquitectónicos en su dimension más urbana.

Cada fotografía evoca la materialidad y hechos de la ciudad, de sus calles y de la vida que allí se desarrolla. Los edificios y sus esquinas adquieren mayor sentido, porque son parte indisociable de algo más amplio que es la ciudad, reflexion única que nos puede aproximar al entendimento de la urbanidad de la arquitectura. La manera de relacionar estas fotografías responde al mismo objetivo de muchas narraciones escritas o gráficas que dejan al lector un margen de maniobra en su manera de aproximarse a ellas, como por ejemplo en los fotolibros de Gabriele Basilico, arquitecto de formación, que se ha convertido en uno de los fotográfos urbanos que mejor ha sabido captar e investigar las conexiones entre la arquitectura y la fotografía, y cuya manera de ver la ciudad y los paisajes urbanos tiene mucho que ver con nuestras narraciones. De hecho, respecto a la publicación del libro, Scattered City, escribe: "[...] es un libro, y por lo tanto un texto cerrado de una obra abierta y tal vez infinita, que recoge fotografías desde finales de los años noventa hasta el 2005. Las fotos libremente recompuestas en una secuencia indiferente a los criterios cronólogicos, tipológicos o geográficos, siguen, o al menos así me gustaría que fuese, el flujo de una narración que yo definiría como empática"[11].

Gracias a las miradas de fotógrafos como Rudolf, Paul Beer, Saúl Orduz, Leo y Armando Matiz, Germán Téllez, Ezra Stoller y Daniel Rodríguez hemos construido una nueva mirada sobre un lugar de Bogotá, que a lo largo del tiempo se ha transformado y ha sido escenario de grandes intervenciones que, sin embargo, más que alterar han reforzado y reafirmado su vitalidad y su carácter urbano. La peatonalización de la carrera Séptima, una de las más recientes intervenciones que reinciden en el mismo lugar, ha sido una nueva ocasión de revitalización urbana que confirma la importancia para la ciudad de este lugar histórico, que surge como un cruce entre la traza de la naturaleza y la traza del hombre. Un espacio urbano complejo capaz, por si solo, de expresar la esencia de esta ciudad.

10 Basilico, *op. cit*., p. 130.

11 Basilico, *op. cit*., p. 103.

Bibliografía

Atuesta, María. «La ciudad que pasó por el río. Canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada en Bogotá a principios del siglo XX.» *Territorios*, nº 25 (2011): 191-211.

Banco de la República. «Alfredo Rodriguez Orgaz y su archivo de arquitectura.» *Boletín cultural Banco de la República* 46, nº 83 (2012): 61-96.

Basilico, Gabriele. *Arquitecturas, ciudades, visiones.* Madrid: La Fábrica, 2007.

Berger, John. «Apariencias.» En *Para entender la fotografía*, de John Berger, traducido por 1982, 81-116. Barcelona: Gustavo Gili, 2015.

Berger, John. «Entender una fotografía.» En *Para entender la fotografía*, de John Berger, traducido por 1968, 31-36. Barcelona: Gustavo Gili, 2015.

Calvino, Italo. *Il Castelo dei destini incrociati.* Milano: Mondadori, (1973) 1994.

Dáguer, Carlos. «La esquina nacional.» *El Tiempo*, 4 de abril de 2001: s.p.

Escala. «Edificio Avianca.» *Escala*, nº 43-44.

Escala. «Soluciones en altura.» nº 54-55: 28-30.

Fontana, Maria Pia, Miguel Mayorga, y Carlos Naranjo. «Antología de arquitecturas urbanas.» *DPA*, octubre 2008: 28-35.

Henao, Edison. «Torre plataforma. Colombia años 50-60. Análisis de su adaptación arquitectónica e inserción urbana en los centros de ciudad consolidada.» *Tesis doctoral no publicada.* Barcelona: UPC, 2011.

Martínez, Carlos. «Edificio Francisco Camacho.» *Proa*, nº 27 (1949): 24-25.

Martínez, Carlos, y Jorge Arango . *Arquitectura en Colombia.* Bogotá: PROA, 1951.

Martinez, Carlos. «Edificio El Tiempo.» *PROA*, nº 141 (1961): 9-13.

Martinez, Carlos, y Edgar Burbano. *Arquitectura en Colombia.* Bogotá: PROA, 1963.

Martínez, Carlos. *Santafe capital del Nuevo Reino de Granada.* Bogotá: Presencia, 1987.

Mayorga, Miguel. «El centro como sistema de centros.» *DPA*, nº 24 (2008): 56-61.

Mayorga, Miguel, y Edison Henao. «¿Planta baja o planta urbana?» *DPA*, nº 24 (2008): 72-77.

Mendoza, Plinio. *Bogotá Metrópoli Moderna.* Bogotá: Servicios Técnicos Editoriales, 1970.

Montaña, Jimena, y Celia Armenteras. *El río que corre. Una historia del río San Francisco y la Avenida Jiménez.* Bogotá: Fundación amigos de Bogotá, 2015.

Llanos, Isabel, Maria Pia Fontana, Miguel Mayorga, y Edison Henao. *Obregón y Valenzuela en Bogotá 1949-1969. Doce arquitecturas urbanas.* Manizales: Universidad Nacional de Colombia, 2012.

Londoño, Roberto. *Edificio Francisco Camacho. Un momento, un entorno, una arquitectura. .* Bogotá: Universidad de los Andes, 2011.

Perilla, Mario. *El habitar en la Jiménez con Sèptima de Bogotá: historia, memoria, cuerpo y lugar.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008.

Roman, Joël. «Una mirada a la ciudad. Entrevista con Richard Sennett.» *Versión. Vida urbana y comunicación* (UAM), nº 5 (abril 1995): 105-119.

Rother, Hans. *Bruno Violi. Su obra entre 1939 y 1971 y su relación con la arquitectura en Colombia.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1986.

Samper, Diego. *Germán Samper.* Bogotá: Diego Samper, 2011.

Solà Morales, Manuel. *Ciudades, esquinas. Cities, corners.* Barcelona: Lunwerg - Forum Barcelona, 2004.

Téllez, Germán. *Cuellar, Serrano, Gómez 1933-1983- Arquitectura.* Bogotá: Escala, 1988.

Varini, Claudio. *Bruno Violi. Arquitecturas y lirismo matemático.* Bogotá: Instituto Italiano de Cutura, 1998.

Villate, Camilo. *Érase un edificio. Torre de oficinas Avianca.* Bogotá: Universidad de los Andes, 2012.

LA UNIDAD VECINAL COMO PROYECTO URBANO Y SOCIAL EN BOGOTÁ. LOS ALCÁZARES (1949), QUINTA MUTIS (1953) Y POLO CLUB (1956).

MARGARITA ROA ROJAS

Universidad de San Buenaventura Cali. Profesora Asociada Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño. Grupo de investigación Arquitectura Urbanismo y Estética. Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Doctoranda en Historia y Teoría de la Arquitectura. Grupo de investigación FORM +

mmroa@usbcali.edu.co

RESUMEN:

Las ciudades colombianas se densificaron vertiginosamente desde 1930, y en especial Bogotá, tanto por la oportunidad de trabajo en las nacientes industrias, como por la violencia desatada en el campo entre los dos partidos políticos tradicionales.

Desde los planes planteados para Bogotá a mediados de siglo XX (Plan Piloto - Le Corbusier 1949-1950 y Plan Regulador - Wiener y Sert 1951-1953) estuvo presente la propuesta de vivienda colectiva con unidades vecinales, y aunque no fueron ejecutados, dejaron una inquietud en los arquitectos locales sobre cómo "hacer ciudad" y espacios colectivos a partir de conjuntos residenciales.

El concepto de unidad vecinal fue adaptado por los Departamentos de construcciones del Banco Central Hipotecario (BCH) y el Instituto de Crédito Territorial (ICT), para desarrollar, entre otros, tres importantes proyectos de vivienda unifamiliar: Los Alcázares (1949) , Quinta Mutis (1953) y el Polo Club (1956).

Emplazados en áreas de nuevo desarrollo, cada uno propuso un esquema urbano y arquitectónico dentro de los cuales puede reconocerse una evolución en el espacio colectivo. Los tres barrios son patrimonio urbanístico de la ciudad con total vigencia, tanto por sus calidades espaciales como por ser paradigmas de una nueva manera de vivir en comunidad, en la cual el habitante dejo de ser un sujeto independiente que ocupaba un espacio singular, para vincularse a un "sistema urbano" que tuvo como objetivo la integración y el mejoramiento en la calidad de vida individual y colectiva.

PALABRAS CLAVE: Unidades vecinales en Bogotá, Los Alcázares, Quinta Mutis, Polo Club, Proyectos urbanos y sociales en Colombia, Vivienda unifamiliar moderna.

A comienzos de los años 30 del siglo XX, la puesta en marcha de la gestión del Estado a favor de la ciudad fue una de las iniciativas más importantes del gobierno liberal colombiano y marcó un vuelco político trascendental luego de 50 años de hegemonía conservadora. Las nuevas ideas de desarrollo se expresaban a través de los discursos de planeación urbana, tanto en el sector público como en el privado y de la "entrada cultural de la arquitectura moderna a la imagen de la ciudad" con todas sus implicaciones[1]. Los principales proyectos desarrollados para modernizar la ciudad fueron de infraestructura urbana, equipamientos y áreas residenciales.

La primera necesidad de vivienda en serie en el país estuvo pensada para suplir la demanda de un grupo social en consolidación que no solo se identificaba con un determinado poder adquisitivo, sino que tuvo una clara conciencia de su posición en la organización de la sociedad como "clase media", caracterizada por familias de obreros o empleados asalariados. Esta sin duda fue la protagonista de la primera vivienda en serie en las ciudades colombianas, comenzando por Bogotá.

La creación de barrios de vivienda en serie fue un avance importante en la construcción de vivienda masiva financiada por las principales entidades estatales como el Instituto de Crédito Territorial (ICT) y el Banco Central Hipotecario (BCH), pues introdujeron en la ciudad moderna el concepto de *sector* o *barrio* como unidad morfológica y estructural, con características comunes y relativa autonomía[2], dando origen al desarrollo de la unidad vecinal como principal proyecto urbano y social en esta época.

El origen del término "Unidad Vecinal" es heredero de la tradición iniciada a finales del siglo XVIII en cuanto a vivienda colectiva; el urbanista Clarence Perry adoptó esta denominación hacia 1916, y la definió como un lugar residencial urbano con equipamientos colectivos como escuela primaria, espacios de ocio y centros de compra minorista[3].

Con los parámetros del IV CIAM, José Luis Sert planteó en su libro la idea de unidad vecinal como modelo de organización urbana con tres características fundamentales: la primera, estar "…compuesta por las viviendas requeridas para alojar la cantidad suficiente de personas que se puedan servir de una escuela primaria…"; la segunda, que "…las viviendas serían distribuidas sobre un terreno cuya población y densidad, establecidas previamente, sean limitadas al grado

---

1 Castillo Daza, Juan Carlos, Tatiana Urrea Uyaban, José Salazar Ferro, Rodrigo Cortés Solano, y Fernando Arias Lemos. *Bogotá años 50. El inicio de una metrópoli.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008, p. 32.

2 Rossi explica que el área o barrio se caracteriza por cierto paisaje urbano, cierto contenido social y una función propia. El barrio es un hecho social fundado en la segregación de clases o de razas y en la función económica, o en todo caso en el rango social. Corresponde, indudablemente, al mismo proceso de formación de la metrópoli moderna, y ello es tan cierto como para la antigua Roma como para las grandes ciudades de hoy. Rossi, Aldo. *La arquitectura de la ciudad.* Barcelona: Gustavo Gili, 1986.

3 INURBE - CEHAP - CITCE. *Estado, Ciudad y Vivienda. Urbanismo y arquitectura de la vivienda estatal en Colombia 1918-1990.* Bogotá: Puntos Suspensivos, 1996, p.24

más apropiado para el distrito…", y la tercera, que "…la densidad de población seleccionada por unidad vecinal influenciará su tamaño, así como el porcentaje predeterminado del suelo urbanizable…" [4]

Para el establecimiento de los servicios comunes, Sert propuso que además de la escuela primaria se planteara dentro de la unidad vecinal una enfermería diurna, un jardín infantil, una sucursal de biblioteca pública y espacios de ocio y recreación al aire libre para adultos y niños. Estos servicios se deberán ubicar en un área central de la unidad, rodeados de zonas verdes, y los otros servicios complementarios como cines, tiendas pequeñas, parqueaderos, etc., podrán ubicarse junto a las vías principales, lo que ayuda a aislar las viviendas del tráfico vehicular más denso. La restricción vehicular era muy importante dentro de la unidad vecinal, puesto que las vías principales debían estar alejadas de la vivienda y las secundarias no debían ocupar más del área estrictamente necesaria ni convertirse en conectores de "atajo" entre las vías de mayor tráfico.

En relación con el entorno, la unidad vecinal en su planeamiento e implantación debía prever la conexión con el resto del sector y con la ciudad en el futuro, para evitar ubicarse en zonas de expansión con uso diferente al residencial, debía y estar inmersa siempre en un plan general de ordenamiento metropolitano.[5]

El planteamiento de unidades vecinales en Colombia fue una tarea fundamental del departamento técnico del Instituto de Crédito Territorial (ICT), que se implementó por primera vez en Bogotá, Cúcuta y Tuluá. Paralelamente, otras entidades como el Banco Central Hipotecario (BCH) desarrollaron el urbanismo de sus barrios con el mismo esquema. Las premisas fundamentales fueron la economía y la calidad, y para ello se debían cumplir los siguientes requisitos:

> *a) Elección de los terrenos que presenten las más favorables condiciones topográficas y económicas, facilidades para el establecimiento y conexión de las diferentes redes de servicios públicos.*
>
> *b) Estudio de las parcelaciones conforme a las exigencias mínimas de los tipos de casas y ejecución económica.*

---

4 Sert, José Luis. *Can our cities survive? an ABC of urban problems, their analysis, their solutions.* Cambridge: MIT Press, 1942. P.69

5 "…Cada grupo de unidades vecinales debe formar parte de una unidad mayor y ocupar un área mayor, que pueda constituir un distrito o un pueblo de tamaño y población acorde a las posibilidades de mantener determinados servicios sociales…El plan entero de la ciudad moderna debe estar basado en la agrupación correcta de estas unidades de diferentes tipos y tamaños, de acuerdo con sus funciones…" (Sert, *op.cit.* pp.70-72). La agrupación de unidades vecinales llamadas inicialmente por Sert "Borough Units" es luego denominada por él mismo como "townships" o "subcities" en su artículo "The human scale in a city planning" (1944). Schnitter Castellanos, Patricia. *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat.* Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2007.

c) Longitud mínima para las calles destinadas a vehículos y remate de las mismas en cul de sac.

d) Construcción de senderos de ancho mínimo, para comunicar las calles con las casas.

e) Establecimiento de alcantarillados únicamente para aguas negras. Las extensas zonas verdes se encargan de absorber aguas lluvias.

f) Estudio pormenorizado de cada una de las partes de la casa, reduciendo al mínimo la superficie cubierta.

g) Discriminación y estudio minucioso de las especificaciones técnicas y de los elementos constructivos de la casa.

h) Utilización progresiva de elementos prefabricados.

Con estas normas, aplicadas razonablemente en cada caso, los ingenieros y arquitectos del ICT están ejecutando en las principales ciudades del país una serie de obras cuyos resultados benéficos ya comienzan a ser palpables"[6]

Dentro de este contexto se desarrollaron numerosos conjuntos de vivienda unifamiliar en los años 50 y 60 del siglo XX, dentro de los cuales interesa destacar tres fundamentales, por su condición paradigmática de ser proyectos urbanos y sociales que crearon y consolidaron una vida en comunidad de gran calidad. Uno es la primera etapa del barrio Los Alcázares, promovido por el ICT en 1949 como ejemplo de los inicios de las unidades vecinales en Colombia, otro es el barrio Quinta Mutis, desarrollado por el BCH en 1953, como ejemplo de la evolución de dichas unidades y su calidad urbana y arquitectónica, y el último es la primera etapa del barrio Polo Club, promovido por el BCH en 1956, como ejemplo de la consolidación rotunda de las unidades vecinales y el éxito de sus espacios colectivos.

1. El inicio: Los Alcázares. Instituto de Crédito Territorial 1949

El ICT adquirió los terrenos de una parte de la zona de recreo de un colegio de la comunidad de hermanos de las escuelas cristianas para la construcción del barrio Los Alcázares en 1946. La parcela estaba ubicada en un "sector de intenso desarrollo urbano", entre las calles 68 y 73 y las carreras 24 y 32 de Bogotá, rodeado de importantes vías de "fácil comunicación con el centro, con el centro bancario y comercial, con los mercados e iglesias vecinas, con los centros de deporte, con la Ciudad Universitaria y con las principales carreteras que dan servicio a Bogotá

6 Carlos Martínez, "Las Unidades Vecinales en Colombia", en *PROA* 30, 1949, pp 8-26

por el norte y por el occidente. Dispone también, en sus inmediaciones, del tranvía eléctrico, de varias líneas de buses y una no muy distante estación de ferrocarril" (Martinez, El nuevo barrio Los Alcázares 1949)

El planteamiento urbano del barrio fue un importante avance hacia el desarrollo de vivienda unifamiliar en el siglo XX en la ciudad y en el país; el cambio de las manzanas coloniales cuadradas a manzanas alargadas que permitió una distribución lineal y más eficiente de los lotes, facilitó también la reducción del área de vías y el aumento del área edificable y de zonas verdes.

La primera etapa, realizada para entregar en 1949, se construyo en seis manzanas ubicadas entre la carrera 26 y la carrera 29 (actualmente carrera 27 C) y la avenida 68 y la calle 71, que inicialmente se planteaba como una calle discontinua (solo construida en dos de las tres manzanas), y daba hacia la zona de equipamientos comunes; las calles intermedias en el sentido transversal eran ejes peatonales que dividían las manzanas, y marcaban el cambio de los tipos de casas, a lo largo de los cuales se disponían unos pequeños volúmenes de subestaciones, indispensables en su momento para el suministro de energía eléctrica.

De los 137 predios desarrollados en esta primera etapa, el Departamento técnico del Instituto de Crédito Territorial (ICT) diseño y construyo 52 casas y el resto fueron adjudicadas por licitación a tres firmas de arquitectos: Rocha y Santander (RS) quienes diseñaron y construyeron 17 casas, Trujillo Gómez y Martínez Cárdenas (TGMC) quienes desarrollaron 22 casas y Herrera y Nieto Cano (HNC) quienes hicieron 46 casas.

Las casas de las tres firmas (RS, TGMC y HNC) se implantaron de forma apareada sobre un paramento continuo hacia la calle, mientras que el Departamento Técnico del ICT planteó una manera particular de implantación, comenzando en las esquinas de manzana con un par de unidades apareadas, seguidas por una fila de tres casas en donde se retrocede el paramento de la fachada principal y se amplía el antejardín casi al doble, alargando el volumen dispuesto hacia la calle, y una fila central de tres casas más que vuelven a estar alineadas en su paramento con las de las esquinas de manzana.

Es de resaltar que la organización espacial interior de las viviendas también muestra una importante transformación hacia una nueva manera de vivir, identificada con un ideal del habitar moderno. Los planteamientos de casa propuestos por las tres firmas obedecen a una distribución tradicional en la cual los espacios sociales se disponen hacia la calle, mientras que el planteado por el Departamento Técnico del ICT marcó una pauta de lo que fue la estructura formal característica de la vivienda unifamiliar en Bogotá en los años siguientes: la casa se vertió hacia el interior y disfruto de un espacio abierto privado que dejo de ser de servicio para cobrar protagonismo en relación directa con los espacios sociales; la cocina paso a ser una pieza funcional dentro de los servicios, los cuales se dispusieron hacia la calle, y dejo atrás su importancia como centro del hogar y el área de recorridos se optimizó considerablemente[7].

7 Roa Rojas, Margarita. «Los Alcázares (1949) y la transformación del habitar en Bogotá.» *DEARQ* II, nº 15 (2014): 228-239.

Para cubrir las necesidades básicas de la unidad vecinal, se dispuso una importante área libre al costado norte, destinada a todos los equipamientos de servicio, esparcimiento y actividad social, con zonas verdes, canchas deportivas y edificios pequeños de almacenes, servicios sociales, salón comunal y escuela.

Dadas las condiciones urbanas de partida y las organizaciones espaciales interiores de las casas propuestas para este barrio, los espacios públicos comenzaron a reemplazar a la calle como punto de encuentro y generar en los habitantes una idea de identidad colectiva frente a lugares de uso común.

2. La evolución: Quinta Mutis. Banco Central Hipotecario 1953

La parcela en la cual se construyen las casas de la urbanización Quinta Mutis, fue adquirida por el Banco Central Hipotecario en 1953; se sitúa entre las carreras 24 y 28 y las calles 63B y 63 D, en las manzanas alrededor del antiguo Colegio de Nuestra Señora del Rosario al noroccidente de la ciudad. Al igual que el ICT, el BCH creó su propia oficina de proyectos y construcción de viviendas bajo la dirección de Carlos Arbeláez Camacho, "para edificar casas económicas sólidamente estables, alegres, diáfanos, higiénicas y eficientes"[8]

La estructura urbana del barrio, propuesta también por el departamento de construcciones del BCH, obedece a una evolución de la unidad vecinal planteada para Los Alcázares, con manzanas rectangulares que se disponen bordeando la parcela central ocupada por el colegio, con algunas singularidades formales.

Para el desarrollo arquitectónico de las 212 unidades de vivienda, El BCH encargó a seis firmas reconocidas el diseño de un tipo de casa, con características similares. Las firmas que participan son: Ricaurte, Carrizosa y Prieto (RCP) con 36 casas, Bermúdez y Murtra (BM) con 39 casas, Pizano, Pradilla y Caro (PPC) con 54 casas, De la Mora y Bonnet (DMB) con 28 casas, Cuellar, Serrano, Gómez (CSG) con 23 casas y Jorge Gaitán Cortés (JGC) con 32 casas.

Las manzanas correspondientes a las casas propuestas por JGC, CSG y DMB tenían la característica de ser rectangulares continuas, sin embargo, la implantación de las mismas marcaba una discontinuidad en los paramentos en los tramos más cortos y en las esquinas, cambiando la posición de las casas.

La manzana planteada para las casas de BM contaba con las mismas características de implantación que las anteriores, pero tenía un retroceso en uno de los tramos largos, ampliando el espacio de la calle hacia la parcela central, aunque el paramento de las casas adosadas se mantenía lineal y continuo.

8 Martinez, Carlos. «Fomento de vivienda económica Banco Central Hipotecario» *PROA*, nº 94 (1955): s.p.

La transformación urbana más significativa se reconoce en las manzanas para las casas de RCP y PPC, las cuales no sólo eran discontinuas sino que, las casas se implantaban retrocedidas, en correspondencia con los paramentos. De otra parte, en estas manzanas se crean unas calles internas cerradas (cul de sac), generando espacios públicos que propiciaban el encuentro entre vecinos.

En cuanto a la organización espacial interior de las casas, cabe destacar que sólo dos de las seis firmas (CSG y DMB) mantuvieron la distribución tradicional con los espacios sociales hacia la calle, mientras que las otras cuatro plantearon las zonas de servicio hacia la calle con un volumen sobresaliente, como en las casas propuestas por el Departamento del ICT para los Alcázares.

A diferencia de Los Alcázares, los equipamientos comunes que suplían las necesidades para Quinta Mutis eran edificios preexistentes y cercanos como el mencionado colegio, la iglesia y la plaza de mercado y propuestos como las zonas deportivas y de descanso.

Este conjunto es uno de los primeros desarrollados por el BCH para el fomento de vivienda económica para empleados en Bogotá, y sirvió como experimentación para proyectos de casas unifamiliares en serie porteriores, más complejos. Su estructura urbana y el planteamiento arquitectónico de sus casas muestra una evidente evolución hacia el habitar moderno y la construcción de una identidad colectiva.

3. La consolidación: El Polo Club. Banco Central Hipotecario 1957

La urbanización del barrio Polo Club fue un proyecto del BCH ubicado en el antiguo club de Polo de Bogotá en un gran lote triangular limitado por la autopista norte (Carrera 14), al avenida ciudad de quito (Carrera 30) y la Avenida 80. A través de un concurso, el BCH seleccionó dos propuestas de diseño de vivienda unifamiliar de 250 casas para la primera etapa, una desarrollada por Ricaurte, Carrizosa y Prieto (RCP) y otra realizada por Robledo, Drews y Castro (RDC).

El planteamiento urbano y arquitectónico fue sin duda innovador para el momento, pues no se trató solamente de un conjunto de casas en serie adosadas o alineadas como en los barrios anteriormente explicados, sino de la creación de "unidades urbano-arquitectónicas", en donde las viviendas se agrupaban alrededor de plazoletas ubicadas en los centros de manzana, con diferentes formas.

Las conexiones en el interior del barrio se establecían a través de una clara jerarquía de vías, desde caminos peatonales y vías vehiculares secundarias, hasta avenidas primarias.

La casa propuesta por RCP seguía el mismo principio de casas adosadas, que se podían disponer de manera apareada o no, generando una discontinuidad en los espacios vacíos interiores y en el ritmo de fachadas; debido a las posibilidades de implantación, esta casa tenía una versión

medianera y una versión de esquina, con una crujía adicional[9].

La idea de la galería común cubierta continua entre estas casas no tuvo aceptación en el proyecto general y fue subdividida, generando garajes individuales y jardines exteriores para cada vivienda, a modo de porche de entrada; este planteamiento, aunque no se llevo a cabo tuvo un gran valor para el proyecto y dotaba de un espacio común cubierto de transición a los accesos de las casas dinámico y novedoso para la época[10].

Las casas planteadas por RDC también eran apareadas y dejaban espacios libres laterales para crecer en el tiempo, al igual que en altura, con el planteamiento de terrazas en las terceras plantas; mientras que la organización espacial interior de las casas de RCP obedecía a la disposición moderna de ubicar los servicios hacia la calle, la propuesta de RDC mantenía las zonas sociales "expuestas" a la misma, sin embargo, el amplio antejardín permitía crear la privacidad suficiente para esos ámbitos.

La propuesta de barrio contaba además con un diseño de equipamientos comunes muy desarrollado y específicamente pensado para los habitantes por su diseñador, Germán Samper, a quien el BCH encargó el diseño de todos los edificios. Una capilla con casa cural, una escuela primaria, un supermercado, un centro comercial y una sala de cine, se implantaban alrededor de un gran espacio central al aire libre de carácter cívico.

Sin lugar a dudas, este barrio es uno de los mejores ejemplos de la consolidación del proyecto de las unidades vecinales de vivienda unifamiliar en Bogotá, con una transformación importante en la estructura urbana, evidenciando que su complejidad formal promovía el disfrute de los espacios comunes y las relaciones sociales entre sus habitantes. El diseño de las unidades de vivienda, así como el de los edificios para equipamientos comunes estuvo especialmente pensado para suplir las necesidades de un grupo social que comenzaba a identificarse con una manera particular de habitar, y para el cual la unidad vecinal tenía un valor progresista muy significativo.

Con este panorama sobre tres de las más representativas unidades vecinales de vivienda unifamiliar financiada por el Estado realizadas en Bogotá a mediados de siglo XX, se puede

---

9 Roa Rojas, Margarita. «La arquitectura doméstica unifamiliar en Bogotá de los años cincuenta. La experiencia de Ricaurte, Carrizosa y Prieto.» En *Precisiones sobre la vivienda. Cuatro miradas de análisis*, de Olga Lucía Montoya, Margarita Roa , Armando Buchard y Constanza Cobo, 43-78. Cali: Bonaventuriana, 2015.

10 "Los reparos que se le han hecho a esta solución, basados en las servidumbres de vecindad, no tienen fundamento si se relacionan con las escaleras, ascensores y galerías íntimamente comunes en los edificios de apartamentos. La esencia está en que las gentes deben aprender a vivir y a dejar vivir. Este principio de convivencia es importante y primordial en toda sociedad organizada y muy necesario en la solución económica de las viviendas sociales." Martinez, Carlos. «Urbanización Polo Club.» *PROA*, nº 113 (1957): 12-19.

comprender que la incorporación de este tipo de proyectos generó un cambio importante en la formas de habitar hasta el momento, en la medida en que los usuarios dejaron de ser sujetos independientes que habitaban espacios singulares, para vincularse a un "sistema de habitar", y en consecuencia su relación tanto con su casa como con la ciudad cambió. Estos sujetos son, además, los nuevos representantes y protagonistas de la estructura social moderna en el país: la clase media, conformada en su mayoría por obreros y empleados asalariados, como se explicó en un principio.

La iniciativa del habitar colectivo tuvo como fin producir un entorno urbano en el que los usuarios se sintieran parte de un proyecto de modernización, tomando como propios los objetivos de la política estatal y de sus instituciones. Con esta premisa, el planteamiento de unidad vecinal, como proyecto urbano y social, buscó crear un sentido de comunidad en sus habitantes, en el cual la calle dejó de ser el espacio de reunión o de actividad social de la ciudad tradicional, y dio paso a la creación de una zona común mucho más compleja, diseñada para satisfacer las necesidades de la comunidad, así como proporcionar actividades de esparcimiento y encuentro.

Las unidades vecinales desarrolladas en estos años en Bogotá, mejoraron indudablemente la calidad de vida de los ciudadanos que las habitaron; fueron paradigmas del habitar moderno en las ciudades colombianas y referencia para proyectos de vivienda posteriores.

Bibliografía

Castillo Daza, Juan Carlos, Tatiana Urrea Uyaban, José Salazar Ferro, Rodrigo Cortés Solano, y Fernando Arias Lemos. *Bogotá años 50. El inicio de una metrópoli.* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008.

INURBE - CEHAP - CITCE. *Estado, Ciudad y Vivienda. Urbanismo y arquitectura de la vivienda estatal en Colombia 1918-1990.* Bogotá: Puntos Suspensivos, 1996.

Martinez, Carlos. «El nuevo barrio Los Alcázares.» *PROA*, nº 28 (1949).

Martínez, Carlos. «Las unidades vecinales del Instituto de Crédito Territorial.» *PROA*, nº 30 (1949): 8-26.

Martinez, Carlos. «Fomento de vivienda económica Banco Central Hipotecario» *PROA*, nº 94 (1955): s.p.

Martinez, Carlos. «Urbanización Polo Club.» *PROA*, nº 113 (1957): 12-19.

Roa Rojas, Margarita. «Los Alcázares (1949) y la transformación del habitar en Bogotá.» *DEARQ* II, nº 15 (2014): 228-239.

Roa Rojas, Margarita. «La arquitectura doméstica unifamiliar en Bogotá de los años cincuenta. La experiencia de Ricaurte, Carrizosa y Prieto.» En *Precisiones sobre la vivienda. Cuatro miradas*

de análisis, de Olga Lucía Montoya, Margarita Roa , Armando Buchard y Constanza Cobo, 43-78. Cali: Bonaventuriana, 2015.

Rossi, Aldo. *La arquitectura de la ciudad.* Barcelona: Gustavo Gili, 1986.

Schnitter Castellanos, Patricia. *José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat.* Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2007.

Sert, José Luis. *Can our cities survive? an ABC of urban problems, their analysis, their solutions.* Cambridge: MIT Press, 1942.

MESA Nº 27

La Arquitectura de Vivienda Social en la Ciudad Latinoamericana.

COORDINADORES

GUSTAVO ADOLFO CARABAJAL

gustavo@carabajal.it

Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina

SERGIO MARTÍN BLAS

sergio.martin@upm.es

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, España

PROCESOS URBANOS ACELERADOS: GUAYAQUIL, UNA CIUDAD LABORATORIO.

JUAN CARLOS BAMBA

Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

jcarlosbamba@gmail.com

RESUMEN: Guayaquil, ciudad portuaria con la mayor población del Ecuador, presenta rasgos específicos que caracterizan la evolución de su forma urbana como metrópolis contemporánea. La fundación de la ciudad colonial se produce, tras numerosos desplazamientos, en el año 1547, con el orden de la retícula que imponían las Leyes de Indias. El "Gran Incendio" de 1897 destruye prácticamente la totalidad de la ciudad y con ello la historia y trazado de ésta. Tras unas décadas de estancamiento, los planes habitacionales de vivienda social de mediados del siglo XX promovidos primero, por el boom cacaotero, y después, por el boom bananero, tratan de reconstruir la ciudad con objetos arquitectónicos pertenecientes a modelos internacionales que cuestionan la manzana cerrada planteando el debate sobre la forma urbana con un amplio catálogo de espacios colectivos de diferentes escalas que reinterpretan el tejido urbano existente. Aparece, entonces, la figura del arquitecto moderno que proyecta la vivienda y el espacio público de forma integral. Tras este periodo, Guayaquil entra en un proceso acelerado por el boom petrolero que constituye formas de crecimiento urbano contrarias: el desorden de la ciudad ilegal de los asentamientos informales convive con el orden de la ciudad legal de las ciudadelas privadas. Ambas formas comparten la ausencia total de proyectos de vivienda social y planificación en el proceso de conformación de la ciudad. Este trabajo defiende la necesaria mejora de la situación actual de la arquitectura de vivienda social en Guayaquil que se encuentra en su mayoría en estado de deterioro debido a la creciente violencia e inseguridad. Esta revisión crítica debe entender la ciudad de Guayaquil como un laboratorio que ha experimentado procesos urbanos acelerados que ponen en crisis los límites de la propia disciplina.

Procesos urbanos acelerados: guayaquil, una ciudad laboratorio

Para comprender el estado actual de la arquitectura de vivienda social en Guayaquil necesitamos acudir a sus orígenes, a su historia; estudiar la evolución de la forma urbana de la ciudad que ha sufrido *procesos urbanos acelerados* provocados por agentes externos y la determinación excesiva de las formas de propiedad del suelo urbano en la producción del espacio construido. Este trabajo pretende identificar los factores que han incidido en la evolución urbana de Guayaquil, un complejo de acciones y reacciones entre los habitantes y los sistemas sociales y económicos de cada periodo histórico que han producido contradicciones socioespaciales y segregación en el espacio urbano.

La fundación de Guayaquil: la ciudad de los *desplazamientos*

El proceso de fundación y consolidación de Guayaquil se sitúa entre 1535 y 1547[1]. La ciudad se desplaza hasta siete veces de sitio, hasta que se ubica definitivamente en 1547 en lo que se conoce como la "Ciudad Vieja". La ubicación era acertada desde el punto de vista estratégico: junto al río Guayas, en la confluencia de los ríos Daule y Babahoyo, y al pie de una colina que servía de vigía ante los potenciales ataques. Sin embargo, contra las recomendaciones que dictó la Corona Española, la ciudad fue asentada en un lugar anegadizo, rodeado por manglares y pantanos, lo que supone estar condenada, para siempre, a hundirse sin poder "echar raíces".

En 1693, después de sufrir continuos incendios y ataques piratas, la ciudad se reubica un kilómetro al sur -sin desaparecer el asentamiento original- en lo que se conoce como la "Ciudad Nueva". La "Ciudad Nueva" –núcleo urbano de la ciudad actual- se constituye mediante la retícula que imponían las Leyes de Indias en torno a la plaza de armas; la consolidación y densificación relativamente planificada genera la diversificación de la estructura productiva del asentamiento que lo convierte en uno de los principales astilleros del Pacífico debido, sobre todo, a la exportación del cacao.

El espacio urbano clave en la formación de la ciudad es el *soportal*: espacio colectivo de transición entre lo público y lo privado con una intensa función económica y social vinculada al comercio de cacao. El soportal es el elemento de referencia de una ciudad portuaria conformada por una sociedad extrovertida, "de puertas hacia afuera", que convive con los continuos viajeros que la visitan. Mientras la mitad de la ciudad flota, la otra se rellena y solo los soportales generan un espacio continuo de calidad, que se protegía del sol y la lluvia, que se mantendrá y extenderá por gran parte de la ciudad hasta la actualidad.

En la época independentista –hacia 1820-, con las nuevas vinculaciones comerciales con Inglaterra

1 Julio Estrada Ycaza se refirió a la "inquieta Guayaquil" para caracterizar este periodo de la ciudad. *La Fundación de Guayaquil*, Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas, 1974, p. 225.

y Francia a través de la exportación del cacao, el crecimiento de la ciudad se vuelve acelerado hasta sobrepasar, a finales del siglo XIX, la población de Quito[2], situación que se mantiene hasta el día de hoy. Entre 1880 y 1930 se produce el mayor auge en la exportación del cacao: el *boom cacaotero*; este fenómeno produce en la forma urbana un proceso de densificación más que de dispersión[3]. Este crecimiento poblacional contrasta con otro fenómeno que acelera la pérdida de gran parte del patrimonio construido de la ciudad: el "Gran Incendio" del 5 y 6 de octubre de 1896. Este incendio destruye más de la mitad de la urbe, y con ello, gran parte de su historia urbana. La ciudad, de forma acelerada, pierde su memoria, y debe reconstruirse sin mirar al pasado.

La metropolización de la estructura urbana: la ciudad de los *booms*

La reconstrucción de la ciudad después del "Gran Incendio" se ve mermada con la crisis cacaotera de 1922 que genera el descenso de las actividades comerciales y bancarias, y como consecuencia un proceso de especulación del suelo urbano por parte del Municipio que controla el crecimiento y los límites de la ciudad[4]. A principios de la década de los 30 se inicia el proceso de segregación habitacional, que continúa hasta la actualidad, mediante instrumentos legales con los cuales, no se planifica el crecimiento lógico y equitativo de la ciudad sino que se fomenta un proceso de revalorización de ciertas áreas de la ciudad fomentando además la ocupación barata de terrenos municipales. Después del "crack" mundial, se produce en Guayaquil en las décadas del 30 y 40 un periodo de inestabilidad económica y política que se traduce a nivel social en la pauperización de las clases populares y en el inicio del proceso masivo y acelerado de migración de la población rural hacia las ciudades.

A finales de los 40 se produce un cambio en la especialización productiva del Ecuador hacia los mercados internacionales con la exportación del banano: el *boom bananero*. El nuevo modelo agroexportador de las décadas de los 50 y 60 trajo estabilidad económica y política a la ciudad que se refleja en el crecimiento poblacional más alto de la historia de la ciudad[5]. Esto vino

2 Para 1892, Guayaquil es la ciudad con mayor cantidad de población del país, superando a Quito. En 1899, su población ascendía a 60.000 habitantes, y su extensión en hectáreas pasó de 224 en 1886 a 460 en 1903. Su crecimiento demográfico entre 1905 y 1942 es del 1,7%. Patricia Sánchez, *Mercado de suelo informal y políticas de hábitat urbano en la ciudad de Guayaquil*, Quito: FLACSO Ecuador, 2015, p. 30.

3 De unos 70.000 habitantes a comienzos del siglo XX, llega casi 120.000 en 1930 (…) La ciudad creció de 460 a 590 hectáreas, lo que significa una densidad de casi 200 habitantes por hectáreas. Milton Rojas, El Proceso urbano de Guayaquil 1870-1980, Guayaquil: ILDIS, 1988, p. 23.

4 En los límites del sector sur se asentó en la década de los 20 la primera urbanización planificada del Ecuador: el Barrio de El Centenario.

5 El periodo de mayor expansión se sitúa entre 1948 y 1954 y su declinación a partir de 1971. A diferencia del cacao, la economía bananera requirió más mano de obra rural y urbana, lo cual produjo un importante crecimiento de la población de Guayaquil, que entre 1950 y 1962 creció en un 97,4%, a una tasa del 7,3%, una de las más altas de América Latina. Sánchez, *op. cit.*, p. 30.

acompañado de un proceso de cambio de su morfología urbana. Este crecimiento urbano acelerado hacia el suroeste –"suburbio"- y las grandes extensiones de terrenos al norte y sur de la ciudad se materializa con un proceso doblemente destructivo: la ciudad destruye los cerros para rellenar los manglares donde necesita construir; la ciudad está condenada a destruirse para construirse.

Este periodo se caracteriza por procesos de ventas de terrenos para construcción de viviendas debido a la alta demanda por el éxodo del campo a la ciudad. En este contexto, el Municipio y, sobre todo, el Estado, mediante políticas públicas de instituciones como el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y la Junta Nacional de la Vivienda (JNV), planea y construye en Guayaquil, entre 1950 -cuando se construye el primer proyecto de vivienda colectiva pública en la ciudad: las Casas Colectivas- y 1990 -cuando desciende notablemente la construcción de programas de vivienda debido a la inflación y pérdida del valor de la moneda-, planes habitacionales de vivienda social que modifican la morfología urbana de la ciudad a escala territorial.

Las Casas Colectivas: el primer proyecto de vivienda colectiva

Entre 1948 y 1952 se construye el primer programa habitacional de interés social del país: el Barrio de Orellana[6] (Figura 6). Posterior al inicio de la construcción de este proyecto, se inicia la construcción en 1950 del primer proyecto de vivienda colectiva del país: las Casas Colectivas. El diseño y construcción de los "bloques municipales" está a cargo del ingeniero Héctor Martínez, que además es el primer arquitecto de la historia del Ecuador[7]. También es el primer proyecto que agrupa dos manzanas para generar un espacio libre mayor entre bloques: un gran espacio de recreación a escala de barrio y una calle peatonal que articula los bloques donde se ubican los accesos a los patios interiores.

Se sitúa en el centro urbano, rodeado de construcciones con soportales en planta baja y patios interiores reducidos e inaccesibles. El conjunto plantea dos bloques paralelos de cuatro plantas sin soportales pero con patios interiores comunales accesibles desde la calle. El valor, pues, de este conjunto, reside en ser pionero en el concepto de "habitar en altura" y establecer en términos legales la "propiedad horizontal"; menos acertada es la decisión de introducir el "introvertido" patio cerrado de las culturas "serranas" –común en ciudades ecuatorianas como Quito o Cuenca- y eliminar, para ello, el "extrovertido" soportal abierto a la calle de la cultura "portuaria".

---

6 Felipe Huerta, *Sistematización de la información urbana de Guayaquil, período 1970-1990.* Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, 2013, p. 17.

7 Sophie Bock, *Quito, Guayaquil: Identificación Arquitectural y Evolución Socio-Económica en el Ecuador (1850-1987),* Lima: IFEA-CERG, 1988, p. 96.

Los prototipos modernos: la figura del arquitecto moderno

En la década de los 50, el Estado, a través de la Caja del Seguro, impulsa la construcción de dos conjuntos habitacionales claves en la historia de la arquitectura moderna de Guayaquil: el Centro de Vivienda de Alamiro González (1958) y los Bloques Multifamiliares de Pablo Graf (1964-1967)[8]. En ambos casos observamos la figura del arquitecto moderno pensando y proyectando la arquitectura de la ciudad mediante prototipos de vivienda colectiva que representan modelos universales.

El Centro de Vivienda de 1958[9] surge de la materialización de cuatro bloques independientes, dispuestos a manera de bandas paralelas, orientados este-oeste, que rompen con los esquemas de división parcelaria e implantación edificatoria, característicos de la manzana de la ciudad colonial. Los espacios libres entre los edificios aportan equilibrio al conjunto y generan la apertura del interior cerrado de la manzana al espacio público de la calle. Esta disposición de la manzana es la primera vez que se realiza en la historia de la ciudad: el espacio público y el edificio se articulan desde la concepción del proyecto. Los dos bloques de mayor altura y longitud se disponen frente a las calles de mayor tránsito, los otros dos se ubican de forma perpendicular a las calles menos transitadas; los espacios que separan las edificaciones conforman las zonas de acceso al espacio libre interior. Estos espacios de acceso funcionan como calles peatonales de intensa actividad y adecuado confort ambiental que difieren de la forma de acceder a través de los vestíbulos ubicados en las plantas bajas de los bloques; los vestíbulos constituyen una interpretación moderna del soportal de la arquitectura colonial. La permeabilidad a escala urbana producida por estos espacios se complementa con el gradiente de espacios colectivos que transcurre desde los vestíbulos en planta baja hasta las galerías o "calles en altura" que permiten el acceso a las viviendas; esta variedad imprime una nueva escala de colectividad, generadora de encuentros e intercambios entre los vecinos.

La propuesta plantea la redistribución de las edificaciones de la manzana del centro histórico mediante el crecimiento en altura, materializado en bloques aislados que liberan superficie de suelo; esta propuesta morfológica del conjunto produce una mayor densidad poblacional que las manzanas del entorno y genera espacio libre del que carece el colmatado sector de la ciudad en el que se inserta. Los bloques se retranquean con respecto a la alineación de las edificaciones de las manzanas contiguas, ampliando la acera y enfatizando la imagen urbana del bloque lineal alargado drásticamente diferente a la de su contexto, basada en la repetición de estrechas y eclécticas fachadas. La superficie de suelo ocupado de la manzana es menor, y la altura de los bloques mayor que las edificaciones que los rodean; esta disposición brinda la oportunidad de cruzar la manzana, integrando las viviendas vecinas con las actividades de recreación del

8 Ver Juan Carlos Bamba, *Vivienda colectiva Guayaquil (1940-1970)*, Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, 2016.

9 Ver VV.AA., *Arquitectura Guayaquil 1930-1960. Análisis de la Producción Arquitectónica en Guayaquil, décadas del 30 al 50*. Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, 1980, pp. 56-57.

espacio libre interior, siendo éste un ejemplo opuesto a la común separación de actividades, denotando, al contrario, una mayor complejidad funcional como base para la cohesión social.

Los Bloques Multifamiliares de 1967[10] materializan por primera vez en la historia de la ciudad la planta baja libre de las "unidades de habitación" de Le Corbusier. En esta investigación lo entendemos, más bien, como la evolución moderna del soportal. Los avances en la técnica y las premisas de la arquitectura moderna modifican la forma y uso del soportal: ahora se encuentra atravesado por grandes espacios libres, abierto a ambos frentes, y provisto de actividades comerciales. El conjunto está conformado por cuatro bloques de seis plantas levantados del suelo sobre pilotes, alineados paralelamente dos a dos, y separados por espacios libres.

La mayor densidad de habitantes viene acompañada de la necesaria mezcla de funciones vinculada a la planta baja del conjunto en la que se ubican comercios, talleres, espacios deportivos y juegos para niños. El conjunto plantea la mezcla de tipos de vivienda: en la planta baja, vivienda productiva con acceso desde el espacio libre; en el resto de plantas se concentran viviendas simplex, a las que se accede desde el vestíbulo de las escaleras en cada planta, y dúplex, a las que se accede desde las galerías ubicadas cada tres niveles. Las diferentes formas de acceso a las viviendas -galería, vestíbulo y desde la calle- producen maneras de ingresar al espacio doméstico que sitúan la experiencia del usuario entre la vivienda individual y la vivienda colectiva. Este es un hecho destacado ya que se trata de programas de vivienda que debían acoger a la población que venía del campo debido al boom bananero que se produjo en la ciudad. En este sentido la galería se convierte en la extensión de la vivienda y los usuarios se apropian de ella como si del terreno de su casa rural se tratase.

Podríamos asegurar que ambos proyectos, los de mayor calidad arquitectónica de vivienda social de la historia de la ciudad, se construyen en un contexto de acelerado y contradictorio crecimiento urbano en el que los instrumentos legales y de planificación son obsoletos o inexistentes. En la década de los 70, aparece una nueva fuente de ingresos –el petróleo- que genera expectativas de un real mejoramiento de la economía a nivel nacional: el *boom petrolero*.

Los planes habitacionales: repetición, producción y dispersión

La década de los 70 trae consigo un cambio en el modelo económico debido al boom petrolero. Se produce un auge en el sector de la construcción, sobre todo de viviendas, debido al déficit habitacional existente, que es asumido por el Estado a través de la JNV[11]. La JNV –instrumento

10 Ver VV.AA., *op. cit.*, pp. 58-59.

11 El periodo de mayor intensidad en el desarrollo económico y crecimiento urbano de Latinoamérica según Alan Gilbert, entre 1940 y 1980, coincide prácticamente con el de Guayaquil. El inicio es algo tardío en comparación con otras grandes urbes y se produce en la década de los 50, mientras que la crisis de los años 80 afecto menos intensamente a Guayaquil debido al boom petrolero. Alan Gilbert, *La ciudad latinoamericana*. México: Siglo XXI Editores, 1997, p. 49.

básico del Plan de Transformación y Desarrollo (1973-1977)- participa como promotor y constructor de las viviendas, pero la inversión inmobiliaria privada se hace cargo de la urbanización de la tierra. El proceso de "renovación urbana" que se emprende en este periodo en Guayaquil, significa la producción masiva de viviendas y la destrucción de 130 conventillos en el centro histórico para concentrar agentes financieros y comerciales. La expansión incontrolada de la planta urbana en estos años conlleva la dispersión de la ciudad y la gentrificación del centro[12] (Figura 8).

La JNV construye entre 1964, que inicia su actividad, y 1992 que desaparece[13], 35.766 viviendas en Guayaquil. En este periodo no solo se incrementa la producción de viviendas en comparación con el anterior, sino que también se aumenta el tamaño de los conjuntos: se produce el paso del proyecto de vivienda al plan habitacional[14]. El primer programa habitacional de la JNV, La Atarazana (1965-1973), ya establece un cambio en el planteamiento: se trata de un gran conjunto de grandes manzanas en el que se mezclan viviendas unifamiliares de baja altura con multifamiliares que están a medio camino entre el bloque lineal y el bloque en "H". Es un proyecto de transición en la arquitectura de vivienda colectiva; todavía aparece en la firma del proyecto un estudio de arquitectura con "nombre", algo que a partir de aquí desaparece y los planes habitacionales pasan a tener como autor un equipo de arquitectos desconocidos de la JNV que va cambiando según el periodo presidencial.

A partir de este proyecto transitorio, se construyen, al norte y sur de la ciudad, conjuntos habitacionales en "supermanzanas" que mezclan la vivienda unifamiliar de baja altura y la vivienda multifamiliar. La tipología de vivienda colectiva que se repite hasta la saciedad es el bloque en "H", y las insignificantes variaciones se producen en la forma de agrupar estas unidades en torno a grandes espacios libres. Dos claros ejemplos de estas "unidades vecinales" son Las Acacias I (1974-75) y La Pradera I (1975-76), que construyen unidades de vivienda para una población de 11.784 y 7.710 habitantes respectivamente[15]. El concepto de "unidad vecinal" lo define Josep Lluís Sert en los CIAM para referirse a los amplios barrios con servicios y dotaciones que debían determinar el crecimiento urbano de las ciudades. En palabras de Carlos Sambricio: "La gran aportación de la arquitectura de latinoamericana (antes de que Europa iniciara la reconstrucción de las ciudades derruidas) fue entender no sólo la necesidad de proponer un nuevo tipo de vivienda sino de teorizar sobre cómo la misma debía maclarse en el bloque para

12 Entre la década del 50 y el 80, Guayaquil incrementó 8,7 veces su área edificada. De 244 hectáreas en 1952, paso a 10.930 hectáreas en 1985, y solo en la década 1974-84 se experimentó el mayor crecimiento de la planta urbana, con un aumento de 6.058 hectáreas. Rojas, *op. cit.*, p. 140.

13 La Junta Nacional de la Vivienda se fusionó al Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) creado éste el 10 de agosto de 1992.

14 La Caja del Seguro entre 1942 y 1967 (25 años) construye 4.490 unidades habitacionales; La JNV entre 1966 y 1989 (23 años) construye 35.766 unidades habitacionales. Datos extraídos de Sánchez, *op. cit.*, pp. 59-62.

15 Datos extraídos de Huerta, *op. cit.*, pp. 128 y 134.

resolver, en un tercer paso, el modo en que distintos bloques podían configurar lo que Sert había denominado *unidad vecinal*"[16].

El gobierno ecuatoriano, y seguramente los latinoamericanos, sustituyen la reflexión sobre la célula habitacional económica del periodo anterior por la definición de planes nacionales de vivienda. Estos planes habitacionales en Guayaquil no suponen ninguna investigación en las formas de agrupación, ni aportan diversidad en los tipos y programas de vivienda que se repiten indiscriminadamente. En estos planes prima la cantidad, no la calidad. Quizás, por ello, el aporte de estos planes habitacionales es la gran superficie de espacios libres que, definitivamente, tiene repercusión en la forma urbana de la ciudad a gran escala.

La promoción inmobiliaria y los propietarios territoriales: la ciudad de las *ciudadelas*

A partir de la década de los 90, la promoción inmobiliaria dominada por propietarios territoriales, prioriza el crecimiento urbano de la ciudad mediante tejidos residenciales de baja densidad segregados y tipologías edificatorias de vivienda unifamiliar aislada que no generan espacios de socialización. Guayaquil, siguiendo políticas neoliberales, afronta el problema de la vivienda dejándolo en manos del libre mercado. Las políticas para afrontar el proceso de expansión de la ciudad se traducen en soluciones inmediatas con bases teórico-prácticas poco profundas que producen como resultado crecimientos aislados constituidos por urbanizaciones cerradas sin servicios.

En la actualidad, el "caos organizado" de la ciudad informal y el "orden militar" de la ciudad formal, comparten la ausencia total de planificación. En los escenarios informales, el usuario "autoconstruye" la diversidad desde la unidad de vivienda y la comunidad desde los espacios libres elegidos y gestionados sin imposiciones; en los "guetos" producidos por el urbanismo inmobiliario, los promotores repiten de forma mecánica tipos de vivienda y pautan el comportamiento en espacios públicos hipercontrolados.

Pero, ¿qué podemos aprender de todos estos procesos urbanos acelerados que ha experimentado la ciudad de Guayaquil? Las ciudades latinoamericanas han soportado algunos de los más importantes experimentos de vida urbana del siglo XX. Las utopías del movimiento moderno de Europa se materializaron en Latinoamérica en objetos arquitectónicos que superan, con creces, los sueños modernos. Las expectativas de los modelos modernos contrastan de manera radical con la realidad construida en su estado actual en la que los usuarios de las viviendas "informalizan" el objeto arquitectónico. En palabras de Justin McGuirk: "Se trata del tipo de formas híbridas que se están desarrollando en las ciudades de Latinoamérica, donde la visión racionalista de mediados del siglo XX está dando paso a la lógica ineludible de la ciudad informal"[17].

---

16 Carlos Sambricio, *Ciudad y vivienda en América Latina 1930-1960*. Madrid: Editorial Lampreave, 2012, p. 27.

17 Justin McGuirk, *Ciudades radicales. Un viaje a la nueva arquitectura de Latinoamérica*. Madrid: Turner ediciones, 2015, pp. 20-21.

El descubrimiento de la calidad arquitectónica de los espacios de socialización integrados en los proyectos de vivienda colectiva de interés social descritos, es proporcional a la preocupación por los procesos acelerados de transformación que han sufrido motivados por dinámicas sociales y urbanas asociadas, en general, a una creciente "violencia material y simbólica"[18]. El ideal urbano de los conjuntos ha sido distorsionado por la realidad social colmada de inseguridad que se materializa en el endurecimiento de los límites entre lo público y lo privado. Aunque separados en el tiempo y localizados en zonas diferentes de la ciudad, los casos de vivienda social descritos en la presente investigación, comparten estrategias de ocupación de manzana y formas de agrupación de viviendas que alteraron las densidades de población y cuestionaron la manzana cerrada planteando el debate sobre la forma urbana con un amplio catálogo de espacios colectivos de diferentes escalas que reinterpretaban el tejido urbano histórico.

Estos proyectos deben recuperarse mediante procesos de regeneración urbana que generen el sistema de espacios públicos a escala metropolitana que necesita actualmente la ciudad de Guayaquil. Acciones que se centren en recuperar los espacios libres y rehabitar los bloques de vivienda fomentando la densificación y no la dispersión territorial que plantean los modelos de desarrollo urbano actuales (Figura 11). Estos procesos deben ser, como no puede ser de otra forma, acelerados, como los experimentos en un laboratorio.

Bibliografía

BAMBA, J.C. (2016). V*ivienda colectiva en Guayaquil (1940 -1970).* Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.

BENITO, M.; CASTILLO, A.; RÍOS, J. (2015). *La arquitectura de la violencia y la seguridad en América Latina*. Los libros de la catarata, Madrid.

BOCK, S. (1988). *Quito, Guayaquil: Identificación Arquitectural y Evolución Socio-Económica en el Ecuador (1850-1987).* IFEA-CERG, Lima.

GILBERT, A. (1997) 1994. *La ciudad latinoamericana*. Siglo XXI Editores, México.

HUERTAS, F. (2013). *Sistematización de la información urbana de Guayaquil, período 1970-1990.* Proyecto de Investigación SINDE, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.

J.N.V. Junta Nacional de la Vivienda (1979). *La vivienda colectiva en la producción estatal.* TRAMA, nº 13-14. Editorial FRAGA, Quito.

18 Ver Alberto Castilla, "Panorama de la seguridad en América Latina", en Miguel M. Benito, Alberto Castillo, Jerónimo Ríos, (eds.), *La arquitectura de la violencia y la seguridad en América Latina*, Madrid: Los libros de la catarata, 2015.

MERA, G.; WONG, J.; YU LEE, P. (1991). Tesis de Grado. *Los arquitectos. Movimiento Moderno. Guayaquil 1940-1970*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.

MCGUIRK, J. (2015). *Ciudades radicales. Un viaje a la nueva arquitectura de Latinoamérica*. Turner ediciones, Madrid.

ROJAS, M., VILLAVICENCIO, G. (1988). *El proceso urbano de Guayaquil 1870-1980.* ILDIS, Guayaquil.

SAMBRICIO, C. (2012). *Ciudad y vivienda en América Latina 1930-1960*. Editorial Lampreave, Madrid.

SÁNCHEZ, P. (2015). Mercado de suelo informal y políticas de hábitat urbano en la ciudad de Guayaquil. FLACSO Ecuador, Quito.

VV.AA. (1980). Tesis de Grado. *Arquitectura Guayaquil 1930-1960. Análisis de la Producción Arquitectónica en Guayaquil, décadas del 30 al 50*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil.

COOPERATIVISMO Y VIVIENDA EN MONTEVIDEO, 1968-1975.

SILVIA BERMÚDEZ DORSE

Facultad de Arquitectura Diseño, y Urbanismo. Universidad de la República. Uruguay

silvia.bermudez.dorse@gmail.com

RESUMEN: Autogestión, propiedad colectiva y ayuda mutua han sido los tópicos recurrentemente citados a la hora de explicitar la relevancia del cooperativismo de vivienda como modelo de gestión. Las implicancias de estos tópicos en la resolución de las conformaciones materiales han marcado un recorrido muchas veces conflictivo, que ha debido acompasarse –no sin contradicciones– con las diferentes interpretaciones surgidas de los debates políticos y disciplinares, las discusiones en ámbito académico nacional, así como la circulación de ideas a nivel internacional. En Uruguay la modalidad cooperativa es incorporada al Plan Nacional de Vivienda de 1968, dando lugar a una vasta producción que se prolonga hasta 1974 cuando, como consecuencia del golpe de Estado de 1973, se suprimen los lanzamientos. El desafío de un modelo de producción alternativo –al mercantil y estatal– supuso en el ámbito arquitectónico un profundo debate acerca de las soluciones adecuadas a las nuevas conformaciones cooperativas, tanto a nivel conceptual como material; y que muchas veces encontró en las experiencias internacionales no solo un estímulo, sino muchos de sus instrumentos. A través de casos específicos, el análisis se centrará en algunas cuestiones fundamentales de la producción arquitectónica de estas experiencias cooperativas como la construcción del espacio comunitario y la participación.

PALABRAS CLAVE: Vivienda. Cooperativismo. Participación. Autogestión. Social.

Cooperativismo y vivienda en Montevideo, 1968-1975

Autogestión, propiedad colectiva y ayuda mutua han sido los tópicos recurrentemente citados a la hora de explicitar la relevancia del cooperativismo de vivienda como modelo de gestión. Las implicancias de estos tópicos en la resolución de las conformaciones materiales han marcado un recorrido muchas veces conflictivo, que ha debido acompasarse –no sin contradicciones– con las diferentes interpretaciones surgidas de los debates políticos y disciplinares, las discusiones en ámbito académico nacional, así como la circulación de ideas a nivel internacional. El análisis se centrará en la producción de vivienda bajo el modelo de gestión cooperativa entre 1968 y 1975, recorriendo sintéticamente las circunstancias en la cual se inscribe históricamente para luego exponer –a través de dos casos específicos–, algunas cuestiones fundamentales de estas experiencias como el espacio comunitario y la participación.

El modelo de gestión cooperativo aplicado a la vivienda adquiere relevancia en Uruguay hacia fines de los años sesenta, como una alternativa a las principales formas de producción de vivienda social: la promoción privada y la estatal. Si bien se trata de una producción que surge por fuera del Estado, su desarrollo fue viabilizado a través de la financiación y promoción del mismo. La modalidad cooperativa es incorporada al Plan Nacional de Vivienda (Ley Nacional de viviendas de 1968) y es a través del Fondo Nacional creado a dichos efectos que se desarrolla un fuerte impulso bajo este modelo de gestión. Esto posibilitó concretar y testear materialmente esta alternativa, dando lugar a una vasta producción que se prolonga hasta 1973, cuando, como consecuencia del golpe de estado se suprimen progresivamente los lanzamientos, no retomándose hasta restituida la democracia en 1985. El Plan Nacional de Vivienda viene tanto a unificar las medidas dispersas en materia habitacional, como a dinamizar una industria de la construcción paralizada desde fines de los cincuenta. Estancamiento productivo, movilizaciones populares y esquemas progresivamente autoritarios de gobierno fueron algunos de los determinantes de la crisis estructural del país hacia fines de los sesenta. El déficit sostenido[1] de viviendas y la aparición de los primeros "asentamientos precarios" son síntomas visibles de la crisis de la producción empresarial y estatal en el sector habitacional. Una de las pocas posibilidades de financiamiento de programas se efectivizaba a través de la promoción de agencias internacionales, fundamentalmente en el marco establecido en 1961 por la *Alianza para el Progreso*. En los hechos, es a partir de tres experiencias "piloto" promovidas por el Centro Cooperativista Uruguayo y financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo que en 1965 la modalidad cooperativa comienza a ensayarse en el interior del país. Estas experiencias posibilitaron en gran medida la inclusión del sistema en la Ley de 1968, que como mecanismo novedoso reglamenta por primera vez su funcionamiento y alcance. Las modalidades son

1 En 1963 Uruguay contaba con 2.600.000 habitantes y el déficit de vivienda se estima en 85.600 (13% del total de viviendas del país), cifra que ascendería en 1969 a 120.000. Ver Juan Pablo Terra, *La Vivienda*, Montevideo: Nuestra Tierra, 1969, p. 33.aginaviendae en trabajorendimiento, el ado en ndimiento.Ley deo. ia as lineal, con contradicciones y diversos grados de exito

diversificadas en *autoconstrucción*, *ayuda mutua*, y *ahorro y préstamo*, según la forma de gestión[2]; y en cooperativas de usuarios o propietarios, según el modelo de propiedad[3].

En Latinoamérica los sistemas de producción popular de vivienda, y en especial la autoconstrucción y la *ayuda mutua*, ya formaban parte de los debates académicos contemporáneos. El cuestionamiento al rol del Estado y la reivindicación de la participación popular como forma alternativa de abordar el "problema" habitacional impregnó parte del debate internacional de la mano de John Turner: "Si un gobierno quiere realmente incrementar la construcción de viviendas para las masas populares debe realizar todos los esfuerzos que conduzcan a una reconsideración general del problema, con el fin de que los grandes organismos de construcción no se dediquen a edificar las casas para viviendas propiamente dichas, sino al desarrollo de las Infraestructuras, a la fabricación de materiales de construcción, a la concesión de créditos, solares y herramientas."[4] Mediante una amplia difusión internacional –a través de revistas como *Architectural Design*–, las reflexiones del arquitecto inglés, formadas en gran medida en sus trabajos en Perú a principio de los sesenta, tendrían una amplia recepción.

En el ámbito local, estas cuestiones tuvieron su resonancia en las discusiones específicas sobre el cooperativismo de vivienda, aunque no sin contradicciones. Vinculado estrechamente al movimiento obrero, la mayor parte de los integrantes de las cooperativas fueron los sindicatos de trabajadores, lo cual implicó indefectiblemente el traslado de los debates políticos e ideológicos al ámbito de la producción de vivienda. El cuestionamiento a la autoconstrucción como "sobreexplotación" llevó a ciertos sectores del movimiento sindical y la Central Nacional de Trabajadores a reprobar en un principio la implementación del cooperativismo de vivienda, y el debate se trasladó también a una Facultad de Arquitectura fuertemente politizada, desde donde surgieron sucesivas objeciones tanto a la Ley como a la *ayuda mutua*.

Sin embargo, la incipiente apertura de un fondo de financiación pareció haber disipado la controversia con la formación de las primeras cooperativas sindicales y sus Institutos de Asistencia Técnica (IAT)[5]. La Ley reglamenta la figura y el alcance de estos equipos multidisciplinares (ingenieros, arquitectos, asistentes sociales, contadores), destinados a proporcionar –al costo–

---

2 La *ayuda mutua* es el trabajo aportado por los cooperativistas en la construcción y representa el 15% del costo total del emprendimiento. Igual porcentaje representa el capital solicitado en *ahorro y préstamo*. El Fondo Nacional de Vivienda financia el 85% restante. La modalidad de *autoconstrucción* no fue desarrollada. aginaviendae en trabajorendimiento, el ado en ndimiento.Ley deo. ia as lineal, con contradicciones y diversos grados de exito

3 En las cooperativas de usuarios la propiedad es indivisa, el conjunto habitacional construido pertenece a la cooperativa, cediendo el derecho de uso y goce a sus integrantes.

4 John Turner, "Como construyen su propia casa millones de hombres en todo el mundo", en *El Correo*, París: UNESCO,1976, p.33.

5 La producción del período estuvo nucleada entorno a los Institutos de Asistencia Técnica del Centro de Asistencia Técnica y Social *CEDAS* y del Centro Cooperativista Uruguayo *CCU*.

servicios técnicos de proyecto y dirección de obras, educación cooperativa, asesoramiento financiero, jurídico y social; asistiendo a las cooperativas en las diferentes etapas de la producción de la vivienda. A estos *IAT* se unieron preponderantemente arquitectos jóvenes –formados en la década del sesenta– que canalizaron las inquietudes y los debates contemporáneos respecto a la materialización de los grandes conjuntos habitacionales. En los hechos, la producción surgida de estas experiencias evidencian una fuerte presencia del arquitecto como diseñador, y con ella la confianza en una disciplina que pudiera proporcionar soluciones desde la especificidad de sus herramientas. El desafío de un modelo de producción "alternativo" supuso en el ámbito arquitectónico un profundo debate tanto a nivel conceptual como material; y que muchas veces encontró en las experiencias internacionales no solo un estímulo, sino muchos de sus instrumentos. A la premisa de economía intrínseca a los programas de vivienda social, la autogestión y la propiedad colectiva sumaban una serie de problemáticas a atender como la participación del usuario en todo el proceso.

Los conjuntos por *ayuda mutua* tendieron a ubicarse en terrenos periféricos de Montevideo mientras que los de *ahorro y préstamo* en lotes de menor tamaño más cercanos al centro de la ciudad. Para optimizar la ecuación precio-terrenos disponibles, muchas cooperativas tendieron a unirse en conjuntos "intercooperativos" de grandes dimensiones. En la medida en que los conjuntos de *ahorro y préstamo* podían optar por la construcción en altura –utilizando ascensores y contratando empresas constructoras–, la determinante económica en *ayuda mutua* conllevaba una limitante de tipo técnica. Si bien algunas propuestas priorizaron el bloque de hasta cuatro niveles dentro del sistema de *ayuda mutua*, los arquitectos debieron enfrentarse no solo al desafío técnico sino a la resistencia por parte de algunas cooperativas a adoptar soluciones en altura. En los hechos, la mayor parte de las cooperativas priorizaron la tenencia colectiva de la propiedad pero sin resignar la idea de la "casa de suburbio", con patio trasero de uso privado. La tensión entre espacio colectivo y espacio privado recorre esta producción de viviendas, y muchas veces entra en colisión con la relevancia aportada desde el cooperativismo –así como en las propuestas arquitectónicas– a la temática del espacio comunitario.

Uno de los primeros grandes proyectos realizados en Montevideo fue el conjunto intercooperativo *Nuevo Amanecer*, conocido como *Mesa 1*. En terrenos ubicados en la periferia de la ciudad se proyectaron y construyeron cinco conjuntos de similares características (*Mesa 1, 2 ,3 ,4 y 5)* en el período 1970-1975, todos ellos gestionados bajo la modalidad de *ayuda mutua* y asistidos por el equipo técnico del Centro Cooperativista Uruguayo. En *Mesa 1* participaron los arquitectos José Luis Livni, Rafael Lorente Mourelle, Enrique Benech y el ingeniero Edgardo Verzi. El programa contempla 420 viviendas y un paquete amplio de equipamientos colectivos: salones comunales, escuela primaria, jardín de infantes, policlínica, oficinas y locales comerciales. El conjunto se estructura entorno a una serie de pasajes peatonales y pequeñas plazas internas desde los cuales se accede a las unidades, dispuestas en "tiras" de viviendas adosadas de 1, 2 y 3 niveles. Si bien se evidencia una búsqueda programática de la racionalización del diseño, el proyecto apostaba a una estética de lo singular, desde las formas de agrupación al trabajo en el detalle y las texturas. El énfasis puesto en estos espacios exteriores de uso colectivo se evidencia en el diseño pormenorizado de los pasajes, y la gradación entre espacio colectivo y privado mediante

una serie de desniveles y jardines de acceso a las unidades. La contracara de esta jerarquía del espacio colectivo se evidencia en la tendencia a la introversión del conjunto, cerrándose en gran medida hacia el espacio público circundante.

La tenencia colectiva de la propiedad parece haber tenido su correlato –en el imaginario tanto de arquitectos como cooperativistas– en la idea de que los programas y espacios comunes de uso colectivo representaban precisamente "lo cooperativo". El cooperativismo es concebido no solamente como una forma de acceso a la vivienda, la etapa de construcción es solo parte de un proceso mayor enmarcado en una filosofía que implica estrechos vínculos comunitarios. Esto explica porque la modalidad de usuarios –propiedad colectiva– ha sido históricamente priorizada tanto por las instituciones cooperativas como por los sindicatos, hecho que ha sido fundamental en el desarrollo material de los conjuntos. Existió en estas concepciones una fuerte valoración del espacio comunitario como expresión de la propiedad colectiva que se tradujo conceptualmente en la búsqueda de una suerte de "interioridad", que aunque en los hechos preponderantemente exterior, tendió a regir la organización de los conjuntos. Aunque materializada de diferentes formas –en lo relativo a implantación, agrupación, articulación entre ese espacio interior colectivo y el espacio público–, la inquietud hacia la definicion de ese espacio comunitario se hizo presente en todos los casos. Los conjuntos tendieron a volcarse hacia esos "interiores colectivos" en los cuales se conjugaban áreas verdes y equipamientos comunitarios, priorizando la conformación de espacios que potenciaran un fuerte protagonismo de formas de sociabilidad. Preponderantemente verdes, se conformaron en plazoletas, pasajes peatonales enjardinados, patios, calles corredor elevadas y calles comerciales, reformulando en mayor o menor medida conformaciones públicas urbanas tradicionales: parques, plazas y calles.

En el caso del *Complejo Bulevar*, proyecto desarrollado en el mismo período bajo la modalidad de *ahorro y préstamo*, y proyectado por los arquitectos Tomás Sprechmann, Ramiro Bascans, Arturo Villaamil y Héctor Viglieca (también integrantes del *IAT* del *CCU*); el acento en los espacios comunitarios es igualmente notable, aunque su conformación sea radicalmente diferente. Emplazado en el área central de Montevideo, el proyecto cuenta con 332 viviendas dispuestas en cuatro bloques desarrollados en 9 y 13 niveles, y un bloque bajo central de servicios comunitarios. Se trata de un proyecto con una organización básicamente centralizada en el bloque de servicios comunitarios y el patio interior, aunque la simetría no es estricta. El proyecto juega con la altura, el largo y los retranqueos en la forma de los bloques en la búsqueda de una suerte de "movimiento". Esta sugerencia se ve reforzada por la progresiva desmaterialización de los testeros habilitada por la estructura de hormigón, que a modo de filigrana modular rige el orden geométrico de los bloques.

La perspectiva central realizada por los autores es significativa. Los bloques conforman una suerte de patio-calle interior al conjunto cuya linealidad es aparentemente interrumpida por el volumen de servicios comunitarios, pero que en los hechos, y a nivel de peatón, que se abre permeabilizando el pasaje y las visuales a través de un espacio techado abierto al cual los arquitectos denominaron "plaza". En este patio interior se conjugan áreas verdes y equipamientos comunitarios, materializados en el gran el volumen bajo central que contemplaba espacios como salón comunal, oficinas, comercios, guardería infantil, entre otros. Una calle corredor en el primer

nivel conecta los cuatro bloque entre sí y con el volumen comunitario, permitiendo asimismo la interconexión del conjunto con el espacio público exterior. La idea de servicios comunitarios polifuncionales y el énfasis en los espacios públicos colectivos no eran tópicos exclusivos del cooperativismo, sino temas comunes a la definición de los grandes conjuntos de esos años. En parte por su rebelión contra la generación que los antecedió a partir del cuestionamiento de las categorías de la Carta de Atenas, fue la experiencia de los integrantes del Team X uno de los insumos más reconocibles. Como plantea Francisco Liernur: "En los primeros sesenta los jóvenes graduados criticaban a la arquitectura y al urbanismo del *international style* por su articulación con las grandes corporaciones, su excesivo distanciamiento retórico, su constitución como una nueva Academia, su despreocupación por el hombre concreto de todos los días. De esta critica surgió un culto realismo de cuño existencial que se nutria de experiencias como las de los finlandeses representados por Alvar Aalto, los ingleses encabezados por los Smithson, o los holandeses seguidores de la línea iniciada por Van der Vlugt"[6].

La autogestión, pilar del discurso cooperativo, implica la participación del cooperativista durante todo el proceso de producción de la vivienda. En los hechos, la cooperativa, asesorada por el *IAT* (también designado por la misma), es quien definía tanto la localización urbana, los modelos de organización del trabajo, el tipo de conformación de los conjuntos, la tipología edificatoria y la tecnología a utilizar. Si el discurso de Turner permearía gran parte de los debates acerca del rol del Estado y la autogestión en la construcción masiva de vivienda a través de la consigna "Houssing by People"; arquitectos como Giancarlo De Carlo proporcionarían ejemplos de cómo articular arquitectos y usuarios, arquitectura con participación. Al escribir en 1969: "In reality, architecture has become too important to be left to architects"[7], la participación –cuestión nada nueva como planteará el arquitecto italiano– se transformaba en un modo de crítica al rol del arquitecto: "the intrinsic aggressiveness of architecture and the forced passivity of the user must dissolve in a condition of creative and decisional equivalence where each - with a different specific impact - is the architect, and every architectural event -regardless of who conceives it and carries it out - is considered architecture." [8] Así los procesos participativos recobraban en el debate específico de la vivienda una renovada importancia; y en muchos casos, sin abandonar totalmente la confianza en la capacidad propositiva de la arquitectura. Estas cuestiones no eran ajenas a los arquitectos uruguayos de los sesenta. En los casos que estudiamos la participación y el protagonismo del usuario representaban un dato. El verdadero desafío estaba en la implementación de estrategias y mecanismos de proyecto y construcción.

En el proceso de proyecto, dos cuestiones fundamentales guiaron el desarrollo y el diálogo cooperativistas-arquitectos: la definición del programa –la cantidad y calidad de los espacios

---

6 Jorge F. Liernur, *Arquitectura en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 2001, p. 326.

7 Giancarlo De Carlo, "Architecture's public", en Benedict Zucchi y Giancarlo De Carlo, *Giancarlo De Carlo,* Oxford: Butterworth, 1992, p. 13. El artículo surge de una conferencia dictada por De Carlo en 1969.

8 De Carlo, "Architecture's public"…, p. 13.

privados y comunes requeridos– y por otra parte, en el diseño de las unidades, la generación de estrategias que atendieran a las diferentes situaciones, opiniones y expectativas del grupo destinatario. Las nociones de flexibilidad y crecimiento surgidas de la aplicación de la *teoría de sistemas* al análisis de la arquitectura y la ciudad, fueron funcionales al discurso arquitectónico entorno a lo cooperativo, aunque con interpretaciones diversas. El estudio profundo de diferentes opciones de tipologías, así como variadas opciones de crecimiento de las unidades, se practicaron como forma de contemplar los diferentes núcleos familiares y sus transformaciones en el tiempo; pero fundamentalmente que estas transformaciones, por ende las tipologías, no impidieran la permanencia del usuario dentro del conjunto cooperativo.

En un informe realizado para el *CCU* en 1970, los arquitectos Sprechmann y Bascans citan a Yona Friedman: "La nueva tarea del arquitecto será, pues la de ofrecer a sus clientes un repertorio completo, y la de presentárselo de manera que el cliente pueda entenderlo e interpretarlo según sus propias necesidades y gustos. La nueva tarea del usuario será la de elegir dentro de ese repertorio"[9]. La amplia gama de tipologías producidas en el *Complejo Bulevar* –en total 45, un número considerablemente alto en relación al total de unidades del conjunto– obedecía a las diferentes situaciones de las familias que conformaban la cooperativa. Las variaciones muchas veces fueron mínimas, obedeciendo más a la formalización de los bloques, que a la tipología en sí. Sin embargo, a la variedad de tipologías se sumaba la búsqueda de cierta flexibilidad espacial interna a las mismas a través de, por un lado, la existencia de un espacio complementario de siete metros cuadrados (en gráficos denominado "+7") que pudiese funcionar como espacio de trabajo, dormitorio extra, o expansión del área social, y por otro la disposición de dos accesos por unidad, uno de los cuales se asocia a ese espacio complementario con el fin de generar un acceso independiente. En palabras de los arquitectos: "Es evidente que el mayor número de accesos independientes supone un aumento de las opciones de uso, con lo que se logra la mayor indeterminación funcional que es el objetivo de todo plan flexible"[10].

En el caso de *Mesa 1*, existió una voluntad de intensa sistematización de las unidades, produciendo unas tipologías dúplex base que preveían cierto crecimiento, fundamentalmente entorno a la cantidad de dormitorios. Se trató de una evolución controlada, preconcebida desde el proyecto, y que, en mayor o menor medida fue respetada en el tiempo probablemente gracias al contralor de la propia cooperativa. La racionalización del proyecto –tanto en este caso como en otros casos de *ayuda mutua*–, tendió a propiciar el desarrollo de métodos y técnicas que previeran la participación de los cooperativistas en la construcción. El diseño de sistemas constructivos racionalizados –parcialmente prefabricados– que pudiesen no solo acelerar los procesos de construcción y bajar los costos, sino que permitiesen la utilización de mano de obra inexperta o poco calificada para su concreción fue determinante en *ayuda mutua*. En el caso de los complejos *Mesa*, se llegó a instalar una planta de prefabricados en el predio de *Mesa 1* que

9 Thomas Sprechmann, Ramiro Bascans, "Estructuración de un hábitat flexible en las soluciones de vivienda de densidad media", Montevideo: Informe realizado para *CCU*, 1970, p. 6.

10 Sprechmann, Bascans, "Estructuración de un hábitat …", p. 6.

proveía de elementos como losetas pretensadas, viguetas y marcos de aberturas en hormigón a los cinco conjuntos. Las plantas de prefabricación del *CCU* y del Instituto de Asistencia Técnica *CEDAS* son un ejemplo de esta voluntad de desarrollo del proceso técnico que, sin embargo, no tendrá continuidad luego del golpe de estado en 1973, con el cese a la concesión de créditos a programas cooperativos.*inicialivistamoe es aportado, en Ayuda Mutua ta.eas.rrollo de tecnicas ente en la confianza ela del CIAM.ama de unidades indiv*

La asimilación urbana de estas experiencias en el tiempo, así como la variedad de propuestas formales y de agrupación han sido disímiles. No obstante, tendieron a configurar en términos generales dos tipos de intervención, una propuesta con una clara visibilidad urbana –aún contemporánea– dada por la intensificación del uso del suelo y la edificación en altura, pero también por el control de la escala y el énfasis en la articulación entre espacios comunitario y público; y por otra parte propuestas de baja densidad que tendieron a conformar grandes islas en la periferia de la ciudad. Estas últimas se presentaron en principio, dadas sus agrupaciones internas, como discontinuidades en la trama tradicional periférica, sin embargo tendieron a ser progresivamente absorbidas por –y a perderse en– el crecimiento de la extensión plana de la ciudad. La contracara del trabajo intenso en el interior comunitario de estas últimas ha sido la tendencia a la introversión de algunos ejemplos, que ha redundado en una suerte de autoexclusión respecto al espacio público circundante. A pesar de los complejos procesos de adquisición de tierras, la denuncia de falta de directrices públicas en relación a la locación de conjuntos y las intenciones explícitas de un máximo aprovechamiento de los terrenos, el uso prioritario de la tipología de vivienda individual adosada en tiras –preponderantemente utilizada en ayuda mutua- llevó implícita una extensión de la ciudad hacia los límites aún no urbanizados.

A cuarenta años de su realización, el buen estado de conservación de gran parte de los conjuntos cooperativos construidos –probablemente gracias al contralor de las cooperativas sobre la forma y el espacio comunitario– denota el éxito parcial de este tipo de conformaciones. El énfasis en el diseño de los espacios comunitarios marcó una diferencia entre estas experiencias y otras realizadas contemporáneamente por el Estado y empresas privadas, entre quienes se debatió el Montevideo de los años setenta. Una diferencia por otra parte consciente, que articulaba los discursos disciplinares y sus críticas a la modernidad con las especificidades de un modelo de gestión experimental.

CRÓNICA DE UN PAISAJE SUBURBANO. EL CONCURSO "SUMMA '70. LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL".

LONGONI LUCAS

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

lucas_longoni@signamyc.com.ar

RESUMEN: En la edición número 36 de abril de 1971, la revista Summa publicó el dictamen del concurso "Summa '70, la vivienda de interés social". El jurado establecía en el punto primero de las bases la necesidad de distinguir "aquellos proyectos que a su juicio representen los mejores aportes sobre el tema", diferenciando los trabajos presentados en las categorías "viviendas en altura", "viviendas en media altura" y "viviendas unifamiliares agrupadas". Entre las seis obras premiadas, la mitad pertenecían a dos estudios de vasta producción en materia de vivienda social, MSGSSV y Staff, mientras que otros dos proyectos seleccionados habían sido realizados por los dos estudios de arquitectura más reconocidos de Córdoba: el conformado por Jaime y Miguel Angel Roca, y el integrado por Guerrero, Morini, Rampulla, Urtubey y Pisani. Lejos de considerarlo un hecho accidental, la realización del concurso es reveladora de un cuadro de época complejo e inédito en el campo disciplinar de la Argentina. En primer lugar, da cuenta del extenso debate en relación a la conformación de proyectos urbanos y nuevas formas de sociabilización, junto a la consecuente exploración de propuestas alternativas en materia de vivienda a las canónicas de la primera mitad del siglo XX. Asimismo, la conformación del concurso revelaba cierta maduración de la producción arquitectónica y urbana en un periodo matizado por el pensamiento *desarrollista*, el cual había dado impulso a la promoción desde el Estado de grandes emprendimientos habitacionales o *megaconjuntos* de morfologías y dimensiones sin precedentes, que emplazados en las periferias de las grandes ciudades sentaron las condiciones de un nuevo paisaje suburbano.

PALABRAS CLAVE: Vivienda – ciudad – utopía – Summa - Estado

Políticas e ideas en pugna

En la edición número treinta y seis de abril de 1971, la revista *Summa* publicó el dictamen del concurso "Summa '70, la vivienda de interés social". El jurado, integrado entre otros por Clorindo Testa, declaraba en el punto primero de las bases la necesidad de distinguir "aquellos proyectos que a su juicio representen los mejores aportes sobre el tema", diferenciando los trabajos presentados en dos categorías (obras y proyectos) y en tres grupos dentro de cada una: viviendas en altura, viviendas en media altura y viviendas unifamiliares agrupadas, brindando un premio de igual valor para cada una de las opciones. La particularidad del concurso radicaba en que aquél enunciado del jurado determinaba el único criterio de evaluación, toda vez que se emitía dictamen en condiciones no habituales, fuera de un programa único de necesidades y requerimientos. Entre las seis obras premiadas, la mitad pertenecían a los dos estudios de mayor producción en materia de vivienda social del lustro anterior, MSGSSV (Manteola, Sanchez Gómez, Santos, Solsona, Viñoly) y Staff (Bielus, Goldemberg, Wainstein), mientras que otros dos proyectos seleccionados habían sido realizados por los dos estudios de arquitectura más reconocidos y prolíficos de la ciudad de Córdoba, GMRUP (Guerrero, Morini, Rampulla, Urtubey y Pisani) y el conformado por Jaime y Miguel Angel Roca[1]. Lejos de considerarla un hecho accidental, la realización del concurso "Summa '70" es reveladora de un cuadro de época complejo e inédito en el campo disciplinar argentino. En primer lugar, da cuenta del extenso debate en relación a la conformación de proyectos urbanos y nuevas formas de sociabilización, junto a la consecuente exploración de propuestas alternativas en materia de vivienda a las dominantes en la primera mitad del siglo XX. Si el "problema de la vivienda" sintetizaba la cuestión excluyente a resolver en el país durante los años sesenta, la puesta en práctica del concurso sugería la idea de que su resolución podría contemplar expresiones formales o programáticas originales, pasibles de ser puestas en valor por un jurado. Por otro lado, la conformación del concurso revela no sólo la vasta producción arquitectónica y urbana del periodo, sino la voluntad, desde la editorial, de legitimar tipologías urbanas alternativas como de encumbrar ciertos estudios profesionales, necesariamente asociados con grandes empresas constructoras para la participación en las compulsas de precios. Sólo contemplando los tres años siguientes a aquella publicación, la revista Summa promovió dos ediciones especiales sobre la temática de la vivienda y otras tres dedicadas a los estudios premiados[2]. Finalmente, en el concurso subyace la presencia y el rol activo del Estado como impulsor y articulador de aquellas producciones. Como ha manifestado Oscar Yujnovsky en su extenso estudio sobre la cuestión habitacional, el proceso de producción de vivienda en la Argentina ha resultado complejo y cambiante, ya que "en cada coyuntura se da una política y el Estado interviene respondiendo a las relaciones de poder y correlación de fuerzas sociopolíticas; en ese sentido, la política de vivienda del Estado forma parte de la

1 El sexto premio fue adjudicado al estudio que integraban el ingeniero Moisés Resnick Brenner y el arquitecto Francisco García Vázquez, este último posteriormente presidirá la Sociedad Central de Arquitectos.

2 Ver Revistas Summa Nro 55, noviembre 1972, sobre la obra de Miguel Angel Roca; Nro 56/57, diciembre 1972, sobre el estudio MSGSSV; Nro 64/65, julio 1973, sobre Staff; Nro 71, enero 1974, sobre vivienda social; y Nro 72, enero 1974, sobre vivienda social.

lucha política y de las ideas, e incide sobre el proceso económico, ya sea para mantener una situación excluyente de las grandes mayorías nacionales o bien para transformarla en beneficio de esas grandes mayorías"[3]. De este modo, y en consonancia con el pensamiento *desarrollista*, resulta singular que en aquellos años de fuerte concentración del capital y de incorporación al país de grandes compañías multinacionales, la promoción de políticas estatales activas haya condensado el camino de la disciplina arquitectónica hacia el campo de los proyectos urbanos y la vivienda social de escala masiva. Ese proceso, no obstante, se caracterizó por la implementación de distintos planes e intentos que en varias oportunidades colisionaron entre sí. En 1961, el gobierno de Frondizi creó el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), organismo dependiente del poder ejecutivo cuyo objetivo era fijar planes intermedios, y ese mismo año gestionó el Fondo Federal para la Vivienda. Posteriormente se aprobó el Plan de Erradicación de Villas de Emergencia (PEVE), que denunciaba la problemática de los asentamientos precarios y fijaba normas para la construcción de nuevas viviendas. No obstante, tal derrotero de iniciativas burocráticas no iba a traducirse en materializaciones efectivas y masivas hasta 1967, cuando durante el gobierno de facto de Onganía se dictó el Plan de Construcción de Viviendas para Erradicación de Villas en Capital Federal y Gran Buenos Aires y luego el Plan VEA (Viviendas Económicas Argentinas). Asimismo, en el gobierno de Lanusse el BHN recuperó su autarquía (ley 18877/70) y se promovió la creación del FONAVI (Fondo Nacional de la Vivienda), que financiaba las producciones de vivienda con un gravamen del 2,5% sobre las remuneraciones a cargo del empleador.

El concurso "Summa '70". La vivienda de interés social". Aproximaciones a la ciudad extensa y la ciudad vertical

De los conjuntos premiados en el certamen "Summa '70, la vivienda de interés social" no puede desprenderse, ciertamente, una construcción canónica sobre los proyectos urbanos del periodo en cuestión, no obstante su dictamen del concurso revela ciertos indicios. En primer lugar, diremos que las industrias culturales en Argentina especializadas en arquitectura y urbanismo dan cuenta de la puesta en valor de procesos de diseño y soluciones formales alternativas en los proyectos urbanos hacia mediados de los años sesenta, opciones que paralelamente contaron con una favorable recepción en los llamados "concursos de proyecto y precio". En ese sentido, la revista *Summa* premió en la contienda mencionada un grupo de obras que muestran variables compositivas y morfológicas de notoria diferenciación con los decenios anteriores, encuadradas en un destino, la vivienda social, infrecuente como objeto de tales certámenes, o al menos esquivo en la ponderación de innovaciones plásticas o estéticas. Efectivamente, los tres casos asociados a la idea de una *ciudad extensa* o modelo urbano de gran escala y baja densidad, los conjuntos Morón y San Justo en Buenos Aires, y SEP 1 en Córdoba, manifestaban su adhesión

3 YUJNOVSKY, Oscar. *Claves políticas del problema habitacional argentino. 1955-1981.* Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1984. p. 9.

a aquellas representaciones alternativas que circulaban y se debatían en la Argentina, más lejos de haberse posicionado como novedades esporádicas, se incorporaban dentro de un escenario permeable a esas propuestas inéditas. El nuevo orden urbano incorporaba, al menos desde el plano discursivo, la necesidad de quebrar el corsé de la cuadrícula tradicional a través de una estructura flexible, generada mediante la articulación de sus unidades compositivas, incluyendo potenciales ampliaciones o cambios y emplazada sobre extensos territorios suburbanos. Se extendía así en los proyectistas locales el uso de nociones como "trama", "tejido" y "racimo" a manera de alegorías de organismos en desarrollo, traducidas de los planteos que circulaban en el ámbito europeo. En efecto, en septiembre de 1974 Alison Smithson introducía el concepto de *mat building* en *Architectural Design*[4], donde explicaba el carácter autónomo y mutante de estos proyectos extensos y horizontales en relación a la ciudad. La forma del conjunto sería producto de una variable versátil e indeterminada, estimulada por las interconexiones de los sujetos, sus patrones de asociación y las propias posibilidades de evolución, expresando así su necesario desacuerdo con cualquier limitante exterior. La voluntad de generar tres áreas o "tramas" en el conjunto Morón del estudio Staff, que conformen una única unidad total, girada en relación a las líneas del perímetro del terreno y desinteresada de la resolución de bordes o conexiones con la cuadrícula existente, parece adherir a aquellos planteos. El equipo de proyectistas, en la memoria descriptiva de la presentación al concurso, observó que "los conjuntos constituyen, por su volumen, la suma de tres pueblitos. La idea dominante para un predio como este sería tratarlo como una unidad total ya que constituye, según criterios actuales, una única unidad demográfica"[5]. El emprendimiento se fragmenta y disgrega de la ciudad a partir de la articulación de los tres sectores comunales enlazados por una calle vehicular, que rotados en relación al perímetro del terreno niegan la condición de borde oponiéndose al damero tradicional. De este modo, la generación de cada trama a partir de la disposición ortogonal de bloques horizontales de cuatro niveles de altura, que sin intersectarse crean grandes patios y a la vez se prolongan para conectar las áreas comunales entre sí, asocia la urbanidad a la sistematización de Fumihiko Maki sobre las *megaestructuras ilimitadas tanto* como a la noción de *Mat-building* definida por Smithson. Estas soluciones alternativas sobre el diseño urbano se apoyaban asimismo en nuevas propuestas para el habitar y la sociabilización barrial. Así, el proyecto intenta recrear la natural vitalidad de la calle, concentrando el flujo peatonal sobre circulaciones separadas de los espacios abiertos comunitarios de sociabilización. En ese sentido, en la edición especial 64/65 de la revista Summa dedicada a Staff, Marina Waisman destacaba su persistencia en el intento de recuperación de ciertos elementos urbanos, relegados en anteriores modelos funcionalistas: "En grupos mayores la calle cobra, consecuentemente, una escala mayor; se advierte así en estos conjuntos la aceleración de un rasgo que se ha hecho característico en muchas propuestas de los últimos tiempos, rasgo que proviene fundamentalmente de las reacciones del Team X contra el

4 SMITHSON, Alison. "How to Recognize and Read Mat-Building. Mainstream Architecture as It Has Developed towards the Mat-building", en revista *Architectural Design*, Londres, Septiembre 1974, pp. 573–590

5 GOLDEMBERG, Jorge. "Conjunto habitacional Morón", en *Suplementos Summa,* Buenos Aires, recopilación del nro 64/65, Ediciones Summa SACIFI, julio de 1973.

diseño 'anticalle' del periodo racionalista 'clásico'; viejos componentes de la ciudad y de la vida urbana fueron reconquistados a partir de entonces"[6].

Asimismo, asociados al carácter sistémico y progresivo de la *ciudad extensa*, los lineamientos proyectuales seguidos en el conjunto SEP 1 de GGMPU no se desentienden de la idea de "red" o "grilla" constitutiva y organizadora del territorio, idea que, impulsada entre otros por Candilis, Josic y Woods, era ya conocida en el escenario argentino. En efecto, en la publicación número 10 de los cuadernos Summa Nueva Visión de septiembre de 1968, ese equipo refería a la retícula como elemento estructurador del sistema y facilitador de la libre determinación de las formas: "Investigaciones sobre los sistemas de las organizaciones humanas nos hicieron considerar la posibilidad de conectar troncos formando una red. Esto nos condujo en general a una organización más intensa, empleando retículas de servicios en niveles múltiples. Como instrumento de estructuración, la red posee un nivel de ordenamiento mayor que el tronco, aunque en ambos la forma no es un preconcepto, sino un resultado, en realidad un elemento desconocido que se supone cambia constantemente o, al menos, que es susceptible de cambio"[7]. La urbanización de 1.223 viviendas para los afiliados del Sindicato de Empleados Públicos de la Provincia de Córdoba, se organiza a través de un eje longitudinal que atraviesa el predio en dirección norte-sur, sobre el cual se alinean una serie de patios peatonales rodeados por bloques de vivienda. En el área central de esta calzada principal, donde la intersecta una vía menor en el sentido este-oeste, se ubica una plaza que concentra las instalaciones de infraestructura y equipamiento comunes. Como analizaron Martín Fusco y Martín López, el proceso de diseño del conjunto adhirió a las vinculaciones entre la arquitectura y la *teoría de sistemas*[8], en la medida que determinó la posición de sus elementos y espacios en relación a los impactos sobre la totalidad[9]. Esto es enfatizado a partir de la decisión de proyectar veinticinco tipologías distintas de viviendas de uno o dos niveles, posibilitando variedad de alternativas combinatorias que se integran en un todo complejo, posibilitando un organismo de fuerte valor plástico. La particularidad de esta propuesta, significativa desde la experimentación proyectual si bien discutible desde la racionalidad económica, no fue pasada por alto en el dictamen del concurso "Summa '70": "El jurado ha discutido extensamente algunos aspectos de este proyecto, fundamentalmente los que se refieren a la alta variedad de células y al complejo criterio volumétrico empleado; sin

---

6 WAISMAN, Marina. Hacer es la consigna, en Suplementos Summa recopilación del nro 64/65, Ediciones Summa SACIFI, 1973.

7 CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. "Reflexiones sobre planeamiento y diseño urbano", en *Cuadernos Summa Nueva Visión nro 10*, Buenos Aires, septiembre de 1968. p. 23.

8 Sobre el desarrollo de la "teoría de sistemas" en la arquitectura y urbanismo, ver ALIATA, Fernando. "Arqueología de la Arquitectura de Sistemas", en revista *Registros*, Mar del Plata, año 10 (n.11), Julio 2014. pp 6-19.

9 Ver FUSCO, Martín, y LOPEZ, Martín. "Arquitectura de sistemas en la vivienda colectiva", en *2as Jornadas de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*. Buenos Aires, Universidad Torcuato Di Tella, 2013. pp. 50-59.

embargo, considera que puede ser definido como un ejemplo de innovación en diversas áreas del proyecto, en los que se han perseguido mejoras y experiencias en todos los campos"[10].

Por otro lado, el extenso bloque lineal que compone el conjunto San Justo, de MSGSSV, se aproxima a la idea de *megaestructura jerárquica* modelada por Maki como a las conceptualizaciones de Candilis, Josic y Woods sobre la noción de "tronco" u organización lineal, a la cual se "conectan" los bloques de viviendas: "El tronco correspondería a una calle de peatones –no a una carretera- compuesta de actividades comerciales, sociales, educacionales y de esparcimiento, incluyendo también aquellos elementos de la industria y la administración cuyo carácter y dimensión les permita estar estrechamente vinculados a las viviendas"[11]. En ese sentido, emplazado sobre una superficie de terreno de 74.900m^2 y destinado a 3.120 habitantes en el partido bonaerense de La Matanza, el conjunto San Justo se define por una gran tira de más de doscientos metros de longitud, como un eje estructurador donde se concentra el equipamiento comercial y comunitario, atravesado por calles diagonales sobre las que se vertebran los treinta y seis monobloques, de cuatro niveles de altura. En la memoria descriptiva del proyecto, los autores presentaron "un sistema urbano que configure un paisaje arquitectónico total; se abandona el planteo urbanístico de monobloques aislados que no ha conseguido, a través de las experiencias ya realizadas, configurar una propuesta urbanística de interés"[12]. Hay aquí en principio, un doble propósito. En primer lugar, la configuración de un objeto paisajístico, acentuado por el emplazamiento del conjunto entre dos concurridas autovías de circulación, donde la afluencia y tránsito peatonales son escasos. A la vez, la ausencia de borde y el consecuente desplazamiento de la gran tira horizontal hacia el centro del terreno –en lugar de ubicarlo en su perímetro-, refuerzan el carácter centrípeto de la resolución del programa como la conformación fragmentaria del territorio, en cierta forma desentendido del entorno suburbano existente. En la memoria del proyecto descripta en la edición número 56/57 que *Summa* dedicó al estudio, los proyectistas determinaron, en relación a este bloque *megaestructural*, que "el sistema del centro comercial, escuela y guardería, genera una especie de geografía artificial, de laderas que miran sobre la calle del centro, los deportes o el gimnasio cubierto"[13].

Otros dos casos premiados en el concurso "Summa 70", los conjuntos Rioja y Santo Domingo, se conforman como viviendas en altura. De este modo, en paralelo a la instalación de la *megaforma extensa* como modelo urbano, son reconocibles durante mediados de los años sesenta ciertas búsquedas dirigidas a obtener una mayor densidad habitacional y ocupación del suelo, en espacios urbanos de menor superficie y por lo tanto resueltas a partir de bloques en altura,

---

10 GUERRERO, MORINI, RAMPULLA, URTUBEY. *Viviendas del Sindicato de Empleados Públicos de la Pcia. De Córdoba*, en Revista Summa Nro 36. Buenos Aires, Ediciones Summa SA, 1971. p. 29.

11 CANDILIS, Georges; JOSIC, Alexis; WOODS, Shadrach. Op. cit. p. 23

12 MPSGSSV. "Plan de erradicación de villas de emergencia, San Justo, Buenos Aires", en revista *Summa* Nro 36. Buenos Aires, Ediciones Summa SA, 1971. p. 26.

13 MPSGSSV. "De la memoria descriptiva de los autores", en revista *Summa* Nro 56/57. Buenos Aires, Ediciones Summa SA, diciembre de 1972. p. 84.

ubicados esta vez en barrios de mayor consolidación y cercanía al centro de la ciudad. Según argumenta Roberto Fernández, "en esa dirección habrá, ya en los años 60, un interesante conjunto de obras realizadas por el grupo de Solsona, que se proponen, precisamente, realizar vivienda colectiva de alta densidad, inserta en el seno de tejidos urbanos vitales"[14]. En el conjunto Rioja, de ese equipo, las torres principales de dieciocho pisos se organizan en planta cuadrada, constituyendo cada una un bloque de cuatro unidades de vivienda, mientras que las otras tres accesorias, de dos viviendas por planta, están enlazadas en los niveles cuarto y décimo por puentes de hormigón de diecisiete metros de luz que contienen dos viviendas, y otros más cortos, que cubren una luz de ocho metros, los cuales incluyen una célula habitacional cada uno, brindando un marco uniforme a la estructura y balanceando su fuerte impronta vertical. El proyecto presenta dos variaciones de planta y superficies, en las tipologías de uno (48 a 54m^2), dos (65 a 75 m^2) y tres dormitorios (84 a 92m^2), todas con balcón, doble orientación y asoleamiento mínimo de cuatro horas diarias. El emplazamiento de las torres y la conformación de las pasarelas aéreas con la consecuente liberación de la planta baja permiten obtener dos áreas de esparcimiento y servicios diferenciadas. En primer lugar y a nivel del conjunto, sobre los mismos puentes se localizan jardines y sectores de recreación al aire libre. Por otro lado, ya en el plano barrial y a nivel de calle, el acceso a las distintas torres y la instalación de servicios comunitarios y comerciales en planta baja. La combinación de una alta concentración poblacional con una baja ocupación del suelo (11%), sumada a la articulación de las tiras horizontales brinda, como ha descripto Waisman en la edición de *Summa* dedicada al estudio conducido por Solsona, una impronta paradojal de malla tridimensional de hormigón inserta en un barrio tradicional de casas bajas: "Sus torres se convierten en hitos que caracterizan una zona urbana…; sus cualidades de apropiación del espacio exterior contribuyen sin duda a estos resultados, pues si hay algo que hace terribles los suburbios en altura de las grandes ciudades modernas, son esas masas sordas, macizas, que ocupan el espacio urbano ciegamente, con la mayor indiferencia, sin establecer relación alguna con él. Las torres de nuestros arquitectos tienen, por el contrario, la hermosa cualidad de incorporar el espacio, crean temas tales que el espacio penetra en la envoltura de los volúmenes"[15].

Sobre el conjunto Santo Domingo en la ciudad de Córdoba, proyectado por Jaime y Miguel Angel Roca, Fernández destacó la articulación de "varias altas torres dispuestas en un terreno cercano al centro de la ciudad, con la peculiaridad de promover, mediante este partido, generalmente mezquino en lo urbano, unas condiciones de espacio público destacables"[16]. Organizado en cuatro torres de dieciséis pisos y diez bloques apaisados de seis pisos, que incluyen trescientos setenta y dos departamentos de uno, dos y tres dormitorios, la articulación de la planta de conjunto permite generar a nivel del suelo distintos patios orientados al norte, a través de los cuales se accede a los edificios y que están integrados a la trama urbana por distintas calles internas.

---

14 FERNANDEZ, Roberto. Op. cit. p. 57.

15 WAISMAN, Marina. "Una arquitectura imaginativa y crítica", en revista *Summa* Nro 56/57. Buenos Aires, Ediciones Summa SACIFI, diciembre de 1972. p. 26.

16 FERNANDEZ, Roberto. Op. cit. p. 64.

Los patios fueron diseñados como espacios de encuentro e interacción entre los usuarios, en tanto áreas de esparcimiento y recreación. También en este caso, como en el conjunto Rioja, el acento vertical queda atenuado por las tiras horizontales, aquí a nivel del suelo, equilibrando el ordenamiento general. El dictamen del jurado del concurso "Summa '70" ponderó dos variables del conjunto Santo Domingo asociadas a la idea de *ciudad vertical*: "Este proyecto se caracteriza por haber resuelto con medios extremadamente sencillos el problema de introducir escala y variedad en los edificios de tipo torre"[17]. En relación a la primera condición, el proyecto se emplaza al borde del río Suquía, generando una impronta visual significativa que proyectó la expansión del centro urbano hacia la orilla menos consolidada y modeló un paisaje urbano, tal como analizara Waisman: "El engarce del grupo Santo Domingo en el entorno, por su parte, tiene varios aspectos logrados: la múltiple posibilidad de visuales desde los departamentos, que abarca los caracteres que definen la ciudad –la masa de edificación en altura del centro, el azul perfil de las sierras, la baja edificación de los barrios circundantes-"[18]. Asimismo, las tiras horizontales se escalonan, desde el borde costero, como elementos transitivos en función de las cuatro torres posteriores, dando lugar a una organización armónica del sistema, opción que fue destacada por el jurado: "En los edificios bajos los sistemas de acceso, combinados con los edificios altos, plantean, dentro de los medios empleados, un nuevo tipo de organización y escala del conjunto"[19].

Como producto de las políticas hacia la vivienda impulsadas desde el *desarrollismo*, se edificaron grandes artefactos de distintas dimensiones y densidades a mediados de los años sesenta, que como proyectos urbanos se situaban a mitad de camino entre las escalas de vivienda y ciudad. Más a la par de estas revelaciones publicadas en el dictamen del concurso "Summa '70", aquellos *paisajes de la complejidad* comenzarían a desdibujarse. Como apuntó Fernando Aliata en relación a la arquitectura de sistemas, "a partir de 1971 se inicia una primera crisis de esta tendencia, que tendría importantes consecuencias en el futuro […] La materialización de la flexibilidad y el crecimiento ponen en cuestión el rol del diseñador como dador de formas, ya que la estética del desorden que puede leerse en esta arquitectura no es en principio producto de la improvisación o la libre disponibilidad de elementos, sino de una composición estudiada casi hasta el límite de la disociación. En realidad, se está representando una 'imagen' de la flexibilidad, que sin embargo no se asemeja de ningún modo a los efectos negativos que el uso de la flexibilidad puede generar"[20].

---

17 ROCA, Jaime, ROCA, Miguel Angel. "Centro Santo Domingo, Ciudad de Córdoba, Dictamen del Jurado", en revista *Summa* Nro 36. Buenos Aires, Ediciones Summa SA, 1971. p. 45.

18 WAISMAN, Marina. "Les presento a Miguel Angel Roca", en revista *Summa* Nro 55. Buenos Aires, Ediciones Summa SACIFI noviembre 1972. p. 29.

19 ROCA, Jaime, ROCA, Miguel Angel. Op. cit. p. 45.

20 ALIATA, Fernando. "Arquitectura de sistemas", en LIERNUR y ALIATA (comp), *Diccionario de Arquitectura*. Buenos Aires, AGEA, 2004. V2, p. 58

LA EVOLUCIÓN DEL TEJIDO SEMILLA A LO LARGO DEL TIEMPO, TRES CASOS DE ESTUDIO LATINOAMERICANOS.

LUCÍA MARTÍN LÓPEZ

Universidad Anáhuac México Norte

luciamartinlopez@gmail.com

RESUMEN: El discurso sobre el futuro de las ciudades latinoamericanas se centra en la actualidad en planificadores urbanos y legisladores, a pesar de que los contextos urbanos son moldeados por diversos procesos y actores informales que, la mayoría de las veces, funcionan al margen de la planeación y la legislación, tal y como indica Burdett.

Gran parte de las viviendas que se edifican en urbes en expansión, el 85% en el caso de la Ciudad de México, se autoconstruyen de manera informal mediante sistemas de ampliación progresiva. Esta vivienda crecedera (aquella vivienda semilla concebida, desde el inicio del proyecto, para aumentar su superficie en algún momento) ha sido entendida y analizada en este artículo como hábitat productivo y elemento de inclusión social que por adición forma un sistema o tejido que con el transcurso del tiempo altera de manera visible piezas urbanas existentes caracterizadas por su uniformidad.

El artículo analiza tres casos de estudio a escala urbana donde se utiliza este tipo de vivienda social: las casas que crecen de Ramírez Vázquez proyectadas en 1962 para México; las viviendas para el conjunto PREVI diseñadas por Toivo Korhonen en los 70 para Perú; y la población René Schneider de Percy Díaz construida en 1991 en Chile.

Gracias a la metodología de estudio implementada se puede identificar si el tejido semilla es incluyente, multiuso y evoluciona adecuadamente según el escenario programado por los arquitectos en términos de densidad, compacidad e imagen urbana. A través de lo cual se puede extraer que los tejidos semilla analizados no evolucionaron de acuerdo a las expectativas de sus diseñadores ya que se produjeron atrofias en los procesos densificación y la imagen urbana se alteró respecto a lo esperado en dos de los tres casos. Factores que se podrían modificar con una adecuada elección del tipo de mecanismo de ampliación utilizado.

Según Ricky Burdett, "*gran parte del discurso sobre el futuro de las ciudades está atrapado en el paradigma profesional que se enfoca en el papel de los planificadores urbanos y los legisladores, mientras que las realidades urbanas del día a día son conformadas por un conjunto muy amplio de procesos y actores informales que, en general, son inmunes a la planeación y a la legislación*"[1].

Uno de estos procesos informales que conforman la ciudad es la construcción progresiva de viviendas que incrementan su tamaño con el tiempo, las casas crecederas. "*Una casa crecedera o incremental es toda aquella vivienda concebida, desde el inicio del proyecto, para aumentar su superficie en algún momento. Es aquella que se desarrolla de forma adaptativa partiendo de una unidad básica e incompleta que por su tamaño se vuelve asequible en el mercado formal actual, abriendo así el proceso de proyecto y construcción a los usuarios*"[2]. Es un soporte de transformación habitacional y urbana, que habitualmente es ajeno a la planeación y a la legislación, y que por su marco espacial y constructivo permite realizar unas operaciones determinadas de crecimiento, decrecimiento, adición de nuevos usos, etc. que vienen facilitadas por su diseñador.

Desde antes del siglo XVIII se venían desarrollando viviendas de estas características en el marco de la arquitectura popular de diversos países, como es el caso de las casas accesorias de taza y plato, vecindades típicas del Baroco mexicano donde un espacio de gran altura permitía la colocación a posteriori de un tapanco o entrepiso dando la posibilidad de utilizar el doble de metros cuadrados mediante este crecimiento hacia el interior. En la actualidad, por ejemplo en la Ciudad de México aproximadamente el 85% de las viviendas que se realizan se autoconstruyen de manera informal sin que participe un arquitecto[3], al igual que el 40% en Lima[4]. Sin embargo, desde los años 30, una serie de arquitectos se han dedicado a trabajar en la formalización de parte de este proceso tratando de mejorar los futuros crecimientos de la vivienda mediante la programación de viviendas semillas. De este tipo se han localizado 214 viviendas en revistas de prestigio y de tirada internacional ubicadas en todos los continentes, encontrándose la mayoría de estas en Latinoamérica (56%) y en Europa (31%).

De forma complementaria, Teddy Cruz en sus estudios en la frontera entre Estados Unidos y México, ha identificado que si las casas crecederas tienen una adecuada planeación desde la vivienda semilla, se convierten en sistemas de inclusión a través de los cuales se le otorga a la gente un soporte lo suficientemente adaptable en tiempo, en espacio e incluso en función como para permitir el desarrollo de nuevos usos y relaciones sociales que mejoren el mono tejido

---

1 Ricky Burdett, "Diseñando la democracia urbana", en *Densidades,* México DF: Arquine, 2015, p. 17.

2 Lucía Martín López, "Patrones evolutivos. Un primer paso en el diseño de un sistema de optimización de la vivienda crecedera", en *Academia XXII* n.12. México DF, 2015, p. 62.

3 Jan Bazant, *Viviendas progresivas. Construcción de viviendas por familias de bajos ingresos,* México: Trillas, 2003.

4 Ingrid Vargas, Eduardo Jiménez, Alejandro Grindlay & Carlos Torres, "Procesos de mejoramiento barrial participativo en asentamientos informales: Propuestas de integración en la ciudad de Ibagué (Colombia)" en *Revista INVI, n.25*(68), Santiago de Chile, 2010, pp. 59-96.

urbano de esas áreas "*pixelando lo grande con lo pequeño*" y considerando *"(…) el vecindario como un sitio de producción"*[5].

Es por ello que para este artículo se ha decidido analizar el comportamiento del crecimiento programado en tres casos en los que se utiliza este tipo de viviendas crecederas. Tres casos de estudio que implican un cambio de escala al tratarse de desarrollos urbanos compuestos por agrupaciones de viviendas crecederas que han servido para reconstruir parte de la ciudad que por diferentes causas no funcionaba adecuadamente.

De esta manera, se tratará de identificar si los tejidos urbanos semilla elegidos son incluyentes, adaptables y multiusos, tal y como menciona Teddy Cruz. Y además se comprobará si estas nuevas piezas de la ciudad evolucionaron como los arquitectos habían programado, o si por el contrario se contradijeron la hipótesis a futuro de los proyectistas.

Las casas que crecen de Pedro Ramírez Vázquez, las viviendas para el conjunto PREVI diseñadas por Toivo Korhonen y la población René Schneider de Percy Díaz, son tres piezas de distintas ciudades proyectadas y construidas desde un primer momento como un tejido semilla programado para evolucionar tras el paso del tiempo de acuerdo a las diversas y cambiantes necesidades de los usuarios. Se tratará por tanto de entender si el tejido urbano compuesto por viviendas con crecimiento programado funciona de la misma manera que la vivienda crecedera aislada y dispersa en un tejido urbano mono uso.

El tejido semilla de Ramírez Vázquez.

Este proyecto de 17 viviendas de interés social en 0,45 hectáreas, diseñado por los arquitectos Pedro Ramírez Vázquez y Jorge Campuzano y el ingeniero civil Elías Macotela en 1962, se ubica junto a la antigua Fábrica de Papel Loreto de la Ciudad de México y es resultado del trabajo conjunto de Gobierno e industria privada.

Las casas, todas con acceso independiente, se alinean a las calles delimitando un gran patio común interior a la manzana que es atravesado por una calle privada que permite el acceso a las casas que se encuentran al interior del lote.

Estas viviendas se engloban dentro de los tipos industrializados 2RH, 3RH, 3RV y 4RV, diseñados por el equipo para clase obrera y clase media, y se concibieron para no alterar el contexto popular para el que fueron diseñadas. Responden a los estudios materiales y estructurales realizados anteriormente para el Aula-Casa Rural, un sistema de acero adaptable a los numerosos climas del país, cuyas piezas fácilmente transportables por su peso menor a 50 kg permiten obtener hasta 13 versiones de estructuras diferentes. El sistema constructivo brinda la posibilidad de

5 Teddy Cruz. "The Informal as Praxis", 2012. Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=F0WP2v_PPoM [Fecha de consulta: 15 septiembre de 2016]

que las viviendas mejoren progresivamente no sólo en términos de cantidad de superficie, sino también en confort, de acuerdo a un manual de usuario que acompañaba a los materiales que se entregaban[6].

El conjunto cuenta con dos tipos de vivienda semilla, la 2RH de 45 m^2 (con un baño, dos dormitorios, un salón-comedor-cocina, un patio con lavadero y un garaje) que puede aumentar su superficie mediante sistemas de adición horizontal hasta obtener el tipo 3RH de 65 m^2. Y el tipo 3RV de 90 m^2 (con tres dormitorios, un salón-comedor-cocina, 2 baños, una escalera, un patio con lavadero y un garage) que puede ampliarse mediante adición horizontal y vertical hasta el tipo 4RV de 130 m^2 gracias a los pórticos de 6 soportes industrializados que conforman la retícula base.

El tejido semilla para el conjunto PREVI.

Las viviendas diseñadas por el equipo del finlandés Toivo Korhonen forman parte del barrio PP1 (Proyecto Piloto) del Proyecto Experimental de Vivienda de Lima (PREVI) ideado por Peter Land entre los años 1965 y 1973.

El proyecto PP1, fundamentado en el concepto de baja altura y alta densidad, propone casas crecederas sismo-resistentes agrupadas en 26 clústeres que conforman un entorno peatonal y de escala humana cuyos diseños se basaron en un concurso internacional convocado en 1969. 467 viviendas divididas en 85 tipos, un colegio y una guardería conforman este barrio de 12,3 hectáreas que alberga a 2.800 habitantes a 7 km del centro de Lima[7].

El clúster finés se compone por 21 viviendas que se extienden por toda la parcela articulándose por pequeños patios con diferentes funciones. Iniciando con 64 m^2 distribuidos en tres dormitorios, un salón-comedor-cocina y un baño, las viviendas se pueden ampliar hasta 128 m^2 creciendo sobre la losa de la planta primera y manteniendo la organización de los patios mediante el mecanismo de extrusión. Igualmente el frente de la parcela se puede ocupar con crecimientos de adición horizontal para ubicar un taller o negocio, transformando la vivienda en una hipercasa[8].

---

6 María García Holley, "La casa que crece. Proyecto para viviendas de interés social - Pedro Ramírez Vázquez con el ingeniero civil Elías Macotela y el arquitecto Jorge Campuzano (1962)", en *do.co mo.mo_México*, n.32-33, México D.F, 2014, pp. 11-15.

7 Fernando García-Huidobro, Diego Torres Torriti & Nicolás Tugas, *¡El tiempo construye!*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 10-13.

8 "*La hipercasa responde a la necesidad de abastecer al barrio con la incorporación de usos complementarios al uso residencial. Su valor reside no sólo en su capacidad de satisfacer la necesidad de vivienda, sino también en el potencial de utilizarla para generar ingresos*". García-Huidobro, *op. cit.*, p. 138.

El tejido semilla para la población René Schneider.

El tejido se localiza en la ciudad de Antofagasta, sobre un cerro con fuerte pendiente que proporciona vistas al mar y grandes problemas de derrumbes. Estos terrenos fueron tomados varias veces por la población y desalojados el mismo número de veces por la imposibilidad de ejecutar la urbanización y construcción de estos. En 1991 debido a una catástrofe aluvial en la zona, la Agencia Alemana de Cooperación Técnica GTZ, tras analizar la factibilidad de llegar con agua potable a los terrenos, inicia las labores de urbanización y radicación de la población en el lugar de acuerdo al diseño de las viviendas de Percy Díaz[9].

El conjunto se compone de 68 viviendas dispuestas en hilera a lo largo de dos calles paralelas que se adaptan lo más posible a la pendiente. Como premisa inicial de proyecto se decidió intervenir lo menos posible en el terreno adecuándose al cerro, por lo que la distribución interior de la vivienda se da en terrazas. Esta condición en la que aparecen desniveles de hasta 120 cm, obliga a separar los ambientes apareciendo un espacio de uso múltiple de 16 m^2 entre los cuerpos principales de la vivienda que permitirá el crecimiento posterior mediante el proceso de delimitación.

Las viviendas de este conjunto parten de 18,80 m^2 construidos con tabique de hormigón, en los que se distribuyen el estar, la cocina y el baño, separados por un espacio de uso múltiple que en esta fase estará abierto. Mediante los mecanismos de extrusión y adición horizontal en jardines la vivienda alcanza los 37,6 m^2, añadiendo tres dormitorios a la vivienda inicial y obteniendo un segundo espacio ambiguo de uso múltiple entre el bloque de baño y cocina y los nuevos dormitorios. Posteriormente se pueden techar estos espacios intermedios mediante el procedimiento de la delimitación considerando mantener aperturas para ventilación e iluminación para evitar comprometer la habitabilidad de la vivienda que en este momento alcanzaría los 66, 90 m^2.

Análisis comparativo

A la hora de evaluar y comparar los tres casos de estudio se seleccionaron seis aspectos que describen el proceso de crecimiento de la vivienda en relación a la ciudad (proyección de imagen urbana, usos, ocupación, compacidad, densidad y morfología programada).

9 Juan Luis Cardoso Trigo & Percy Díaz Martínez, "Radicación de un campamento: población René Schneider", en *CA Ciudad y Arquitectura*, n.86, 1996, pp. 34-39.

Compacidad

La compacidad se refiere a aquellos cuerpos que tienen una textura o estructura apretada y poco porosa. Aplicado a este análisis urbano, el concepto se refiere a la porosidad del tejido urbano vinculado a la morfología de las viviendas. Se mide en sección y relaciona la posibilidad máxima de construcción permitida por normativa, considerando la edificación levantada hasta el momento de estudio. El fenómeno está directamente asociado al tipo de mecanismo de ampliación utilizado, ya sea un crecimiento con incremento de volumen o uno con volumen constante. De manera que se obtiene el 100% de la porosidad cuando el espacio en sección se encuentra ocupado totalmente de acuerdo a la legislación.

En los tres casos estudiados el aumento porcentual de la compacidad es muy similar (entre el 40 y el 45%), sin embargo hay una notable diferencia entre ellos. En el caso de la Población René Schneider y las viviendas PREVI, ambas inician con una compacidad muy baja (10,56% y 6,36%) ya que sus viviendas semillas son pequeñas respecto del lote. Mediante el uso de los mecanismos de ampliación por extrusión y delimitación se compacta notablemente la sección de ambas (50,27% y 51,28%) sin llegar a alcanzar el 100% permitido por normativa. Sin embargo, en el caso de las casas de Ramírez Vázquez se inicia con una compacidad del 65,51%, que es mayor a lo obtenido por los tejidos anteriores en su fase final, y se alcanza una compacidad del 105,75%. Esto se debe a que las viviendas son inicialmente mayores a las otras respecto del lote y que su crecimiento imprevisto a nivel de sección hace que incumplan la normativa sobrepasando el 100% permitido.

Cabe destacar en los tres casos que la variación general de la compacidad en términos porcentuales (44,91%) aumenta mucho más que la variación de ocupación (24,05%) debido a que los mecanismos de ampliación utilizados de mayor manera, la extrusión y el voladizo, afectan principalmente a la configuración vertical de la vivienda.

Ocupación

La ocupación, entendida como acción o efecto de ocupar se refiere a la toma de posesión de un territorio o de un lugar al instalarse en él. Este indicador analiza en términos urbanos la proporción de suelo construido por vivienda, relacionando los metros cuadrados construidos en planta con la superficie total del lote. Analiza por tanto la porosidad del tejido urbano al igual que el indicador de la compacidad, pero mientras que el primero la analiza en corte este indicador la estudia en planta.

Como ya se ha mencionado, la variación porcentual de la ocupación de los casos estudiados es pequeña ya que oscila entre el 15,84% y el 24,05% y en la actualidad ningún caso se supera el 55%. Esto se debe a que a pesar de utilizar crecimientos por delimitación o adición horizontal en jardines que afectan la ocupación en planta, su impacto a largo plazo afecta más en términos de compacidad al ser combinado con sistemas de crecimiento vertical.

Con lo observado, se podría afirmar que mediante la combinación de datos de ocupación y compacidad se pude identificar el tipo de ampliación que se esté utilizando, bien sea con o sin incremento de volumen, vertical u horizontal.

Densidad de viviendas

Se ha considerado como densidad de viviendas el número de hogares que se localizan dentro una hectárea. De los casos estudiados dos mantienen este valor constante, el mexicano y el peruano.

El tejido semilla para la población René Schneider mantiene 69 viv/ha en toda su evolución por que su superficie inicial es tan pequeña (18,18 m^2) que su área máxima extendida (66.90 m^2) no facilita el aumento del número de familias por unidad. Mientras que en el caso mexicano (37,37 viv/ha), debido a sus grandes variaciones en uso, se puede ver que la mayoría de las ampliaciones se destinan a generar hipercasas, produciéndose un equilibrio entre el número de hogares que se eliminan para realizar nuevos negocios y las viviendas que se amplían y se trasforman en artefactos de renta para ser ocupadas por núcleos extendidos no familiares. Esta situación se percibe igualmente en la variación de la densidad poblacional que no sufre tanto incremento como los otros casos estudiados.

Por el contrario, en el caso peruano se puede observar una variación en el número de viviendas por hectárea sin que la agrupación crezca (de 29 viv/ha a 30 viv/ha), debido a que con el paso del tiempo la unidad de convivencia se transforma en un núcleo extendido no familiar. Esto implica que parte de los crecimientos se rentan o comparten con otras familias, aumentando el número de hogares por hectárea sin necesidad de construir nuevas casas.

Densidad poblacional

Así mismo, en el estudio de la vivienda crecedera es esencial el análisis de la densidad confrontando el indicador de viviendas por hectárea con el de personas por hectárea.

Así la densidad de población se define como el número de individuos de la misma especie que viven en una unidad de superficie, en este caso, personas por hectárea.

Debido a la complejidad de las unidades de convivencia actuales, es necesario diferenciar entre los factores de densidad de población y densidad de viviendas ya que en una misma casa crecedera se pueden tener, con el tiempo, dos hogares diferentes. De modo que, sin alterar la densidad poblacional, es decir, manteniendo el número de habitantes por hectárea y transformando únicamente la composición familiar, se puede llegar a alcanzar una mayor complejidad y densidad de relaciones sociales que pueden derivar en la propuesta de nuevos usos y asociaciones locales y afectar de manera indirecta al tejido urbano, tal y como indica en sus estudios Teddy Cruz[10].

10 Cruz, *op. cit.*

Concretamente en el caso de los ejemplos analizados podemos observar que en todos hay una tendencia a la densificación. En el caso mexicano únicamente del 10% mientras que en los otros casos la población se aumenta al doble. Esto se debe a que los modelos aplicados en estas agrupaciones están diseñados para albergar más habitantes por vivienda gracias a su distribución inicial y a pesar de que no aumente el número de casas. Aunque en el caso mexicano la mayoría de las ampliaciones realizadas se hacen para conseguir nuevos ingresos en vez de albergar más miembros familiares, como se verá a continuación, por lo que el incremento de población es menor.

Evolución de los usos.

Los tejidos propuestos por los tres equipos de diseño se planearon desde el inicio como tejidos mono uso 100% habitacionales.

En el caso de PREVI, debido a la posición retranqueada de la vivienda dentro del lote, se contempló la posibilidad de que el jardín frontal fuera ocupado mediante un crecimiento por adición horizontal. Este podría albergar otros usos que aportaran un ingreso económico a la familia con el que podrían realizar crecimientos subsecuentes. Situación que se da en la actualidad en dos viviendas que han establecido tiendas de ultramarinos, posibilitando la posterior construcción de ampliaciones en planta primera que se pueden alquilar como otra vivienda. En este caso la escalera se convierte en un elemento estratégico, ya que al colocar dos, una en el interior y otra al frente de la vivienda, se puede dividir la casa en dos independientes, obteniendo fácilmente un artefacto de renta.

En el caso de las casas que crecen de Ramírez Vázquez, debido a su ubicación en la ciudad y a pesar de que no estaban planificadas para cambiar de uso, 4 de las 10 viviendas que dan a la Avenida Río de la Magdalena son en la actualidad hipercasas y artefactos de renta. Entre ellos se localiza una tienda de ropa, una oficina en renta, un spa que ha ocupado el 100% de la vivienda, una estética y una tienda de abarrotes. En este caso se manifiesta la flexibilidad del sistema que permitió gran diversidad de usos realizando mínimas modificaciones al interior.

Finalmente tenemos el caso de la Población René Schneider que dado lo reducido de la vivienda no permitió transformar el tipo hacia otros usos o hacia su renta.

Imagen urbana.

Se puede observar en los tres casos de estudio que la vivienda está retranqueada respecto de la calle, lo que permite que los habitantes crezcan en este espacio, aunque no esté contemplado por los arquitectos. Esto hace que la imagen urbana cambie completamente respecto de lo planeado personalizándose al gusto de los usuarios. Sin embargo, en el caso mexicano, el sistema constructivo propuesto inicialmente es integrado de tal manera por los habitantes que

a pesar de que los crecimientos por adición horizontal en la parte frontal del lote no estaban contemplados, la imagen general propuesta no se altera al utilizar los mismos materiales y sistemas estructurales.

A su vez, en los tres casos, la vivienda expandida excede el soporte diseñando inicialmente ya que se utilizan mecanismos de crecimiento con incremento de volumen. Y a pesar de que la vivienda semilla podría dar una imagen urbana continua salpicada por una serie de crecimientos puntuales, estas ampliaciones son del tipo hipertrófico lo que enmascara el soporte y proyecta una imagen urbana no uniforme.

Se podría concluir entonces que en función del posicionamiento de la vivienda semilla en el lote y del tipo de mecanismo de ampliación programado la imagen urbana se verá modificada en mayor o menor medida a lo largo del tiempo, lo que podría mitigarse mediante el uso de un sistema constructivo y unos materiales fácilmente apropiables por los habitantes.

Morfología programada.

En lo referido a la propuesta de crecimiento programada por los arquitectos el único de los tres casos donde los habitantes interpretaron sus soportes habitacionales como los diseñadores esperaban es el mexicano. En este las viviendas evolucionaron de tres maneras distintas: quedándose como estaban, creciendo como los arquitectos esperaban, o ampliándose más allá de lo programado utilizando el mismo sistema constructivo sin comprometer la habitabilidad. Se considera entonces que los habitantes del conjunto integraron el sistema de crecimiento industrializado y lo utilizaron adecuadamente según sus necesidades espaciales. Sin embargo, en los otros dos casos la expectativa no fue cumplida. En el caso de PREVI, el crecimiento se atrofió en algunas viviendas y en otras no se produjo donde los arquitectos habían planeado debido a la alta abstracción de la vivienda semilla propuesta. Mientras que en el caso de la población René Schneider se obtuvo la respuesta contraria por parte de los usuarios. En este caso, el soporte era tan versátil que aportaba más soluciones de las que el proyectista había contemplado, de tal manera que se produjo una hipertrofia por exceso de crecimiento que en algunos casos produjo problemas de salubridad y habitabilidad en las viviendas.

Con esto se puede concluir que propuestas demasiado abstractas no son fácilmente interpretadas por sus usuarios a la hora de crecer, sobre todo teniendo en cuenta que a veces estos usuarios no son tan responsables ni están tan comprometidos como los proyectistas esperan tal y como indican en sus textos Gutiérrez y Pérez[11].

11 María Elia Gutiérrez Mozo & Raquel Pérez del Hoyo, "Previ: la tipología entre la fluidez de la vida y el rigor de la edificación", en *Cuadernos de vivienda y urbanismo , 8*, n.16, 2015, pp. 186-205.

Conclusiones

Como hemos visto, el uso de vivienda crecedera en conjuntos urbanos permite transformar la ciudad en términos de densidad, compacidad y ocupación. El uso de este tipo de viviendas transformables en el tiempo como grano de la ciudad permite, de acuerdo a un adecuado pre-diseño del espacio y programación de la evolución, que los procesos sean reversibles alterando los parámetros analizados de acuerdo a las necesidades del habitante y las presiones sociales, demográficas, ecológicas o económicas del entorno.

En términos de infraestructura y servicios no se han localizado datos de los casos de estudio que indiquen una modificación de estos con el paso del tiempo y tras el aumento de la densidad poblacional. Se entiende que al igual que la vivienda inicial se sobredimensiona para los crecimientos futuros, la infraestructura del tejido semilla se diseña bajo los mismo principios de previsión. Sin embargo, cuando se producen hipertrofias en los tejidos, como es el caso de la población René Schneider, es posible que ciertos aspectos se saturen o degraden rápidamente, como ocurre en la infraestructura vial, que acaba siendo deficiente en términos de capacidad y mantenimiento. Situación que no se da en el caso de PREVI donde el conjunto fue diseñado para ser peatonal y cuyos espacios públicos y de encuentro se dimensionaron para el conjunto construido a su máxima capacidad. Es importante por tanto, a la hora de utilizar estos sistemas, tener en mente la imagen global del proyecto y dimensionarlo de manera flexible para la fluctuación de densidad.

Por último, cabe destacar, como el uso de la hipercasa como parte de estos tejidos semilla aporta un punto de vista alternativo al problema de la vivienda, ya que no sólo permite satisfacer las necesidades variables de los usuarios, sino que también enriquece el tejido social y los mecanismos económicos de los barrios.

LA EVOLUCIÓN DE LOS DISCURSOS DE LA VIVIENDA COLECTIVA EN EL PERÚ.

RENATO MANRIQUE GARCÍA

Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Perú

Correo electrónico del/de los autor/es: rmanrique@pucp.edu.pe

RESUMEN: Existen diferentes lecturas o formas de analizar el devenir de la vivienda pública en el Perú en la segunda mitad del siglo XX, una de ellas se da a través de su representación o recreación en quizá el formato más formal u oficial de la *Institución Arquitectónica*, como es el discurso textual. A través del este medio se intenta con gran éxito difundir la validez de la política de vivienda ejecutada a través de la construcción de grandes unidades de vivienda estatal, además de soslayar los problemas que representa esta opción para solucionar el déficit de vivienda. La ponencia trata de mostrar la evolución o continuidad de esta mirada y como se va modificando y transformando esta tipología. El artículo intenta mostrar la evolución de los discursos que tratan sobre la vivienda social evidenciando sus soluciones paradigmáticas o tipos de intervención que plantean su postura frente al tipo de ciudad que tienen al frente, a la que quieren llegar y el nivel de intervención del Estado.

PALABRAS CLAVE: Vivienda social, discursos, Estado, políticas de vivienda

La evolución del discurso de la vivienda social

En el Perú, a partir de la segunda mitad del siglo XX, aparecieron una serie de discursos que tratan sobre vivienda social, identificando sus problemas y planteando alternativas de solución.

Estos discursos si bien tienen cierta autonomía en su dimensión ideal, se van definiendo por el momento histórico en el que aparecen y su relación con los cambios que se producen en su objeto de estudio, la arquitectura. En ese sentido, se pueden agrupar en tres momentos o lugares[1] en los cuales los discursos adquieren una cierta unidad conceptual y construyen desde su propia especificidad una mirada mas amplia

1. El dominio de los ideales modernos en la idea de la vivienda

Los discursos arquitectónicos que integran este "lugar" se dan en un contexto en el cual la modernidad es finalmente entendida por la cultura oficial como el metarelato a seguir o el "sentido común", y las opciones premodernas o basadas en la tradición, se mantienen en un estado subyacente dentro del circuito ideológico convencional.

Esta circunstancia se da justamente en el segundo momento del proceso de conformación de la modernidad en el Perú, que es cuando la lógica de la industrialización —por proceso de importaciones— comienza a ser socialmente significativa. En este periodo, en un contexto más general no aparecen discursos significativos que planteen una interpretación del proyecto moderno como unidad, sino más bien surgen posturas cuyo fin es la "modernización" de un determinado sector de la vida humana; es decir, abandonan la totalidad del proyecto como ámbito de acción y se centran en uno de los tantos elementos que la componen, como sus tres esferas culturales o sus sistemas de acción racional.

Entre estos intentos están por ejemplo la propuesta de Acción Popular (AP), partido político creado por Fernando Belaunde, el discurso del Partido Demócrata Cristiano (PDC) hecho por Héctor Cornejo Chávez o; o el Movimiento Social Progresista (MSP) que fue constituido por un grupo de jóvenes arquitectos como Santiago Agurto, Adolfo Córdova, Eduardo Neira y Carlos Williams y otros profesionales como los hermanos Salazar Bondy, Santiago Moncloa y Alberto Ruiz, era un movimiento de matiz izquierdista, radical y bastante moderno, cuyo énfasis estaba en el problema de la integración nacional y en su desarrollo.[2]

---

1 Esto lugares se constituyen como espacios, en donde las propuestas abordan sus temas de manera similar y encuentran puntos de encuentro y apoyo, que los definen y diferencian del resto. Están inmersos en periodos históricos en los cuales su ideas tienen un mayor influencia y consumo en el colectivo de los arquitectos. Se organizan además en un línea diacrónica, pero que tienen una delimitación abierta, ya que sus límites se superponen y traslapan, pudiendo coexistir varios de ellos en tiempo histórico

2 Antonio Zapata, *El joven Belaunde*, Lima: Minerva, 1995, p. 112.

Este discurso no pertenece originalmente al tradicional ámbito de estudio de los historiadores de las ideas, es decir, al pensamiento de académicos intelectuales, juristas y políticos que se dan en medios oficiales y que tratan de temas de su especialidad; sino al de los profesionales como arquitectos, ingenieros, científicos o empresarios que surgen en la cotidianidad o como lo dice Habermas en el mundo de la vida.

Así, en este periodo, los discursos sobre sociedad y los propiamente arquitectónicos se encuentran entremezclados de una forma más orgánica y directa, es decir, se ven mutuamente influenciados y con una mayor interdependencia, logrando estos últimos una mayor presencia.

En el ámbito arquitectónico, también la modernidad se constituye como el metarelato que contiene y define casi todos sus discursos; en los cuales no solo se infiltra de forma inconsciente, sino también se vuelve de manera explícita un camino a seguir. Esta toma de conciencia, hace que las diferentes posturas interpreten la modernidad según su punto de vista y la relacionan con una particular manera de hacer arquitectura, una, que según ellos, refleje de mejor forma los ideales de su proyecto ilustrado.

En ese contexto los diferentes discursos arquitectónicos que tratan sobre la vivienda recogen y hacen suyos la ideas planteadas en la Carta de Atenas y las reflexiones de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) acerca del orden y configuración del espacio libre en la ciudad, las nuevas tipologías de vivienda y, por supuesto, sobre la búsqueda de un nuevo lenguaje arquitectónico.

Esto se reconoce cuando las mayores iniciativas que busca difundir la arquitectura moderna en el Perú plantean los siguientes postulados:

1. La Agrupación Espacio[3] considera a la vivienda social como respuesta a las demandas de la sociedad de ese tiempo y como una de sus expresiones físicas más representativas. Tal como lo reconoce Huapaya,[4] pensaban además que cualquier solución debería imaginar cómo influía y configuraba la ciudad así como su sostenibilidad constructiva y económica.

---

3 Movimiento intelectual encabezado por Luis Miró Quesada, y formado por un grupo de arquitectos, artistas e intelectuales; cuyo manifiesto llamado: "Expresión de principios de la Agrupación Espacio" fue publicado por primera vez el 15 de mayo de 1947 en el diario El Comercio de Lima. Plantea la necesidad de hacer una arquitectura completamente nueva, una, que siguiendo los lineamientos de la modernidad y olvidándose de la tradición y de los estilos historicistas, responda de mejor manera a su tiempo; desprender al objeto arquitectónico de sus ornamentos para mostrar la esencia de su forma.

4 Juan Carlos Huapaya, "Modernismo regional o modernismo moderno? La contribución de Eduardo Neira Alva al problema de la vivienda de América Latina", en Adolfo Cordova (ed), WAKA N 3, Lima: FAU UNI, 2015, pp 101-115.

Plantean además como respuesta hasta 3 tipos de vivienda social que podrían realizarse como:[5]

- *Grupos suficientemente grandes como para aprovechar racionalmente los equipos de construcción y mano de obra.*

- *Grupos pequeños de vivienda dentro de los barrios constituidos y que cuentan con todos los servicios.*

- *Grandes conjuntos habitacionales donde se debe construir, al mismo tiempo que las viviendas, todos los componentes de equipamiento educativo, comercial, recreativo entre otros.*

2. El discurso que genera la revista *El Arquitecto Peruano*[6]. Esta publicación se constituyó como el medio de difusión más importante del quehacer arquitectónico peruano y tuvo, por su alcance y prestigio, una influencia decisiva en su devenir histórico. En donde si bien mostraba una postura de carácter plural o casi neutral en relación al objeto arquitectónico, (pues difundió por igual, a lo largo de su vigencia casonas de corte historicista junto a proyectos de estilo internacional) sí tuvo una posición basada en las ideas que subyacen a esta arquitectura moderna, en lo que se refiere al urbanismo.

Plantea un discurso urbanístico modernista, cuyas bases teóricas mayormente estuvieron definidas por la obra del inglés Howard, pero que llegaron a sus contenidos a través de la codificación teórica realiza por los Estados Unidos, en este sentido, las preferencias de la revista se inclinan, —tal como lo menciona Antonio Zapata en su libro "El joven Belaunde"[7]—por dos propuestas complementarias:

- Por la Ciudad jardín de Howard como modelo de crecimiento; la revista plantea para solucionar la problemática del crecimiento desordenado de la ciudad de Lima, una interpretación de esta idea teórica, la unidad vecinal; que fue concebida como un barrio socialmente homogéneo, de una tipología dispersa y con amplias áreas que circunden y envuelvan a los edificios. Además de que est**á** diseñada con una ubicación preferentemente en áreas rurales y alejadas del centro de la ciudad antigua.

- Por la Ciudad Satélite como opción para el crecimiento planificado; el cual, deriva del planteamiento descentralista de Howard y consiste en construir ciudades enteramente planificadas y situadas cerca de la metrópolis; pero, con una gran independencia con respecto a ellas.

Los discursos particulares de los miembros de la Agrupación Espacio y de la misma revista

---

5 Este clasificación es también reconocida en Wiley Ludeña, *Tres buenos tigres. Urbanismo y vanguardia en el Peru del siglo XX,* Lima: Colegio de Arquitectos del Peru, 2004, p 170.

6 Especialmente entre los años 1937 cuando tuvo como director a su fundador Fernando Belaunde Terry.

7 Ver Zapata, *op. cit.*

Arquitecto Peruano, como Adolfo Córdova[8] y Eduardo Neira[9] tratan sobre el problema de la vivienda en el Perú.

Arraigo que se puede entender porque;

- Sus ideas tuvieron una mayor difusión en los medios de comunicación; El Arquitecto Peruano fue la revista arquitectónica de mayor tiraje de la época; los integrantes de la Agrupación Espacio tuvieron un intensa y prolífica producción de material escrito publicado, incluyendo sus artículos en el boletín llamado Espacio.

- Tuvieron una amplia base de partidarios en las nuevas generaciones de arquitectos, ya que la reforma de la enseñanza de la arquitectura[10], *eliminaba la elaboración de proyectos de diseño a base de estilos históricos y proponía como modelos a los alumnos, las obras de los maestros contemporáneos*[11]; estuvo impulsada por la Agrupación Espacio, porque muchos de sus miembros integraban o estarían en breve en el departamento de la escuela, entre los cuales, destacan en primer lugar, Luis Miró Quesada y luego Fernando Belaunde, quien por su personalidad y carisma de líder llegó inclusive a ser decano de la facultad.

- El objeto arquitectónico lo proponían en términos de racionalidad constructiva y estética, fácilmente adoptado por amplios sectores de la sociedad dado su costo y economía.

Estos discursos alcanzaron tal notoriedad e importacia en el colectivo de los arquitectos y en la sociedad en general que pudieron imponer sus ideas no solo en el ámbito disciplinar sino tambien en en el sector público, con lo cual pudieron influenciar y perfilar las politicas públicas con respecto a modelos de vivienda y acciones desde el Estado

De esta manera el problema de la vivienda se intentó resolver a través de grandes conjuntos habitacionales encerrados dentro de un polígono, los cuales no solo configuraban nuevas tipologías de vivienda sino también auténticas porciones de ciudad que representaban y sintetizaba la visión de la ciudad moderna, así en este periodo aparecen las ***unidades vecinales***[12] como verdaderos ejemplos paradigmáticos de la vivienda colectiva en el Perú.

---

8 Adolfo Córdova, *La vivienda en el Perú*, Lima: Corporación de la Reforma Agraria y de la Vivienda, 1958.

9 Eduardo Neira, El problema de la vivienda en el Perú", En Fernando Belaunde (ed), *El Arquitecto Peruano*, Lima: Arquitecto Peruano, 1956, pp. 224-225

10 Realizada entre 1947 y 1948

11 José García Bryce, *150 años de arquitectura peruana*, *Boletín de la Sociedad de Arquitectos,* Nª 11, Lima,1961, p. 49.

12 La Unidades vecinales son grandes conjuntos habitacionales realizados en el Perú, a partir de 1945 como parte del Plan Nacional de Vivienda impulsado por el presidente Belaunde, que proponía hasta siete células urbanas de aproximadamente mil viviendas en distintos sectores de Lima. Son respuesta además a la condiciones particulares en tiempo y espacio a la búsqueda del hombre moderno y la ciudad que el corresponde

El discurso cree firmemente que estas nuevas viviendas representan una mejora de la calidad de vida no solo a nivel de condiciones materiales como el estado de conservación o existencia de servicios básico, sino en costumbres o formas de habitar

La vivienda y el desborde urbano

Este discurso se da a partir de 1970 hasta aproximadamente 1990[13], cuando la ciudad de Lima crece de manera descontrolada, pasa de los tres millones de habitantes a principios de de la década de 1970, hasta seis millones de habitantes en la década de 1990, este crecimiento exponencial no se produce de forma ordenada o formal sino principalmente a través de mecanismo informales y hasta de ilegales en el acceso al suelo y de la construcción de lo edificado generando grandes asentamientos urbano marginales denominados *barriadas* o *pueblos jóvenes.*

Estos asentamientos tienen un tejido urbano poco denso extendido, sin servicios básicos y con una edificación que se materializa mediante la autoconstrucción, sin ninguna regulación o control urbano; se originan además no por el crecimiento de la población sino principalmente por migraciones que se dan en todo el país empujadas por la pobreza y la violencia interna que se vivía en el territorio nacional.

Este *Desborde popular* genera la aparición de discursos más vinculados a la sociología urbana que tratan primero de entender y reconocer este fenómeno y luego intervenir en él para transformar la ciudad, en ese sentido plantean que la solución al problema de la vivienda no va tanto en la dirección de construir nuevas unidades habitacionales, ex novo, sino en diseñar las estrategias que se necesitan para mejorar y ampliar la oferta existente.

Este discurso está dado por académicos como John Turner, Gustavo Riofrío, Paul Maquet o Julio Calderón quienes reconocen además que la falta de vivienda esta íntimamente a la pobreza y que cualquier propuesta se tiene que realizar insertar dentro de las lógicas económicas, sociales y de producción que tienen esta nueva forma de realizar la ciudad. Privilegiando las soluciones donde el poblador interviene de manera más activa, no solo en la construccion sino en todo el proceso como los programas de asistencia técnica vinculadas a la autoconstrucción, subsidios a los materiales de construcción, ampliación de viviendas etc.

Se entiende además a la vivienda como una herramienta para transformar y mejorar la sociedad existente, así por ejemplo John Turner plantea una propuesta bastante crítica al sistema de producción de vivienda moderna, en donde la vivienda se produce de manera masiva y prototípica para una persona abstracta, definiendo sus resultados *como una arquitectura*

13 Llega principalmente hasta el primer gobierno del presidente Fujimori quien instaura en el Perú, uno lógica de mercado neoliberal a ultranza y de aplicación de medidas heterodoxas y de reducción del estado

estéticamente horrorosa, socialmente alienante y técnicamente incompetente[14].

Propone en cambio un sistema donde la vivienda se construya con la participación de los propios usuarios y dentro de su dinámica social, interviniendo desde la planificación hasta su diseño y construcción, *las estructuras rediales y las tecnologías descentralizadoras, esto es, los sistemas locales autogobernados, constituyen los únicos métodos y medios capaces de proporcionar bienes y servicios satisfactorios, además de ser los únicos que garantizan el equilibrio económico*[15].

Turner plantea en términos generales que lo que importa es el principio de autogobierno de la vivienda y que los recursos y tecnologías debieran depender más del ciudadano que de un sistema de productividad industrial controlada porque esto genera tecnologías más apropiadas y de menor costo, una mayor sostenibilidad en el planeamiento y mantenimiento.

O por ejemplo Riofrío[16] remarca la importancia de la vivienda producida en barrios populares considera además que la producción de vivienda en suelo nuevo ha dejado de ser la gran solución en las grandes ciudades latinoamericanas, y que más bien se debería revalorar el espacio construido privilegiando acciones de renovación urbana, reurbanización, reinvención de la ciudad y densificación.

Al igual que Turner remarca la importancia de que las propuestas de vivienda se construyan siguiendo las misma lógicas de la producción de esta nueva ciudad y que las propuesta se conciban según particulares modos de habitar

No dejar de lado las necesidades específicas de la producción social de vivienda en el momento en que analizamos las perspectivas de la producción de vivienda social en el Perú…. se muestran fotos de barriadas para ofrecer unas viviendas que no son para ellos y que son propuestas por la oferta y no en base a la demanda.[17]

La Vivienda Dentro De La Lógica Del Mercado

En este periodo que va desde aproximadamente inicios de la década de la década de 1990 del hasta el fin siglo XX, conviven dos discursos distintos y hasta contradictorios sobre el tema de la vivienda dentro del colectivo de la arquitectura.

---

14 John Turner, *Vivienda: todo el poder para los usuarios*, Madrid: H. Blume, 1977 pp 66-67

15 Turner, *op. cit*, pp 31-32

16 Ver Gustavo Riofrio - Alfredo Rodriguez, *De invasores a invadidos: 10 años de autodesarrollo de la vivienda*, Lima :Desco, 1980 y Gustavo Riofrio, ¿Qué vivienda hemos construido? Nuevos problemas para viejas barriadas, Lima: CIDAP, 1987

17 Gustavo Riofrio Conciliar producción de vivienda social y desarrollo sustentable: un desafío mayor para las políticas habitacionales", nov 2011. Disponible en www.ambafrance-ve.org/IMG/pdf/Gustavo_RIOFRIO_-_DESCO_-_Peru.pdf?2364/... (Fecha de consulta: 19 setiembre 2016)

Por un lado, está el discurso sobre el cual los distintos gobiernos que han transitado por este periodo basan su actuación tanto a nivel de políticas públicas como de programas concretos, este discurso *oficial* se origina no en la academia sino en la tecnocracia del Ministerio de Vivienda y Construcción y de los agentes que impulsan el desarrollo inmobiliario como Capeco Confiep, etc. o revistas especialidades en este medio como revista ½ de Construcción o Constructivo.

Este discurso plantea que el problema de la vivienda puede ser resuelto con lo que Romero[18] denomina *El modelo de la demanda* que se da a través de una cooperación entre el Estado y el privado, donde el primero cumple un rol de promotor y facilitador de las inversiones y el segundo es ejecutor de los diseños, construcción, financiamiento y comercialización.

En esta visión, el Estado tiene la misión por un lado de apoyar e incentivar la oferta a través de un marco normativo que acelere los trámites administrativos y permita al promotor acceder a los recursos financieros y tecnológicos que necesite. Por otro lado, incentivar la demanda del mercado mediante el otorgamiento de subsidios directos (bonos) para la adquisición de viviendas, de diferentes formatos y orientados a varios sectores socioeconómicos.

Este discurso presenta una fe inquebrantable en el mercado y especialmente al agente privado como generador de riqueza y bienestar, *se enmarca dentro de un visión ortodoxa de la economía donde el desarrollo de la fuerzas productivas, entiéndase acumulación de capital y aumento de la productividad del trabajo ocurren por un proceso espontáneo y natural desde las fuerzas del mercado*[19] y por lo tanto, el rol del Estado descansa en la liberación de cualquier aspecto que pudiera entorpecerlas y la eliminación de trabas institucionales.

El Estado moderno tiene que ser eficiente y cumplir un nuevo rol, fundamentalmente el de promover la inversión. Esa es la nueva premisa de la cual se parte en la Nueva Visión, para plantear nuevas políticas de desarrollo urbano en el país.

El discurso está orientado principalmente a reducir el déficit de vivienda y para eso busca un equilibrio entre la calidad de la vivienda y la rentabilidad que el promotor puede obtener de ella, con lo cual se rebajan los estándares de los productos inmobiliarios que tienen subsidios (acabados, tamaños mínimos, estacionamiento, áreas libres etc[20].) para que sean más rentables y por lo tanto atractivos de construir y desarrollar. Esto se vuelve peligroso porque la política pública termina privilegiando el costo final de la unidad sobre la idea de vivienda que se quiere desarrollar o las condiciones que debería tener.

---

18 El arquitecto Miguel Romero no solo es uno de los mayores difusores de este discurso sino que es uno principales gestores en el estado de por su calidad de funcionario publico (Vicemistro de Vivienda en el Gobierno del Presidente Alejandro Toledo en los años 2002-2003 y 2011-2012

19 Miguel Romero, *El arquitecto desarrollador, retornando al Territorio productivo y a las ciudades humanizadas*, Lima: USIL, 2016

20 La disminución de los estándares se dan en relación a los normativa vigente

El argumento repetido en múltiples oportunidades ante este hecho, es que un estándar mínimo es preferible a la informalidad o a la construcción precaria de las zonas urbanas marginales, *es mejor a que vivan en una estera*[21], parece ser la respuesta de los que enarbolan este discurso cuando se les observa la calidad de la vivienda producida.

No privilegia o incentiva ninguna tipología de vivienda social en particular porque la configuración de la vivienda va estar dada por las condiciones de la inversión inmobiliaria y de la rentabilidad que el promotor o constructor pueda obtener.

No plantea una nueva visión de ciudad o un cambio de paradigma a nivel morfológico sino que se construyen las mismas reglas urbanas formales con que se desarrolla la ciudad actualmente. De esta manera, los nuevos emprendimiento se desarrollan replicando y completando el modelo presente.

Se plantea además como una respuesta y una propuesta de cambio al desarrollo de las *barriadas* o zonas urbanas marginales.

Por otra lado, hay discursos como el del arquitecto Ledgard que revalorizan la idea de los grandes conjuntos habitacionales de vivienda como elementos de articulación urbana y generadores de vida urbana o como el del arquitecto Kahatt[22] que revalorizan los grandes proyecto de vivienda social considerándolos inclusive como **Utopías construidas** por los valores que presentan y por su trascendencia y reconocimiento que llegan a alcanzar.

En la arquitectura peruana se han desarrollado ideas de vivienda y formas de urbanización relevantes que han producido importantes conjuntos de vivienda colectiva y espacios públicos que pueden ser considerados utopías construidas[23]

Estos conjuntos son englobados dentro del concepto de unidades vecinales y se configuran y definen dentro de las lógicas de la modernidad, planteándose como auténticos condensadoras y catalizados del proyecto moderno y como respuesta física a las condiciones, sociales económicas y políticas que se dan dentro del proceso de modernización del país.

El principal valor que encuentra Kahatt en estas unidades es su capacidad de hacer *ciudad,* es decir su capacidad de lograr

Se plantea, en contraposición con la ciudad informal, como una solución a los problemas que tiene con relación a su dificultad de construir una ciudad con altos niveles de urbanidad con los estándares que plantea en sus unidades habitacionales; y contra la especulación inmobiliaria y los efectos negativos que pueden producir.

---

21 Notas propias de clase del curso *Vivienda* de la Maestría de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería, 2008

22 Ver Sharif Kahatt, *Utopias Construidas, Las Unidades Vecinales de Lima*, Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Catolica del Peru, 2015

23 Kahatt, *op. cit. P 37*

El discurso adopta una forma de revalorización de los principios de la modernidad arquitectónica y de las respuestas que presenta al problema de la vivienda. En algunos momentos muestra una posición militante recuperando su valor no solo desde el punto de vista histórico sino también desde el operativo reconociendo en esta respuesta algunos aspectos que pueden ser utilizados en la actualidad.

A manera de conclusión se puede decir que la evolución de los discursos que tratan sobre vivienda social no estuvo marcada por la adopción de la ideas de la modernidad arquitectónica y su posterior crítica, tal como las que realiza Jane Jacobs, sino y principalmente, por su relación con la aparición de una gran expansión urbana de carácter popular e informal que apareció aproximadamente en la década de 1970 y transforma la ciudad de una manera importante. Es pues la relación y la valorización que los diferentes autores adoptan sobre este desborde popular lo que define los contenidos de sus discursos, especialmente en los siguientes temas:

- Los mecanismos de construcción de la vivienda y los niveles de participación del usuario final.
- El rol del Estado en el desarrollo de las viviendas
- La imagen de la ciudad que construye la propuesta

EVOLUCIÓN DE LA VIVIENDA SOCIAL EN COLOMBIA. UNA MIRADA DESDE BOGOTÁ.

CAROLINA ROJAS HERNÁNDEZ

Universidad Católica de Manizales. Colombia

crojas@ucm.edu.co

RESUMEN: Desde la primera mitad del siglo XX, con los primeros tintes de modernidad en Bogotá, se inicia un proceso de producción de vivienda social, caracterizado por la intervención marcada del estado, acabando finalmente en lo que aún persiste en la actualidad, con énfasis en un sistema de subsidios a la demanda del mercado de vivienda social.

.Se abordan cuatro fases en el desarrollo de la oferta de vivienda social, que claramente influenciaron el desarrollo urbano-territorial de Bogotá, ellas son primero una fase higienista, hacia los 20s con primeros avances en legislación de vivienda social en Colombia, fase impulsada por el estado, empresas privadas o por órdenes religiosos interesados en mantener la salubridad de los asentamientos iniciados a partir de una dinámica activa en términos industriales, atiende a necesidades de comunidades obreras que comenzaban a instalarse en núcleos específicos en torno a sus lugares de trabajo.

.Una segunda fase institucional hacia los 50s, con influencia marcada del BCH (Banco Central Hipotecario) y el ICT (Instituto de Crédito Territorial), donde se aplican modelos de vivienda foráneos tanto en tipologías multifamiliares como unifamiliares, fase en la que se dio un diálogo entre el arquitecto urbanista y la institución para producir interesantes propuestas económicas de vivienda, la llamada “época de oro” de la arquitectura moderna en Colombia, además gracias al Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento, CINVA, financiado por la OEA e instalado en la Universidad Nacional en Bogotá entre 1951 y 1974. En ésta fase se resaltan arquitectos como Rogelio Salmona, Hernán Viecco y Germán Samper, éste último en procesos de autoconstrucción que posteriormente llegaron a AL a través de John Turner en 1972.Por último una tercera y cuarta fases enfocadas a UPAC y fase de subsidios, que enfatizan en cambios administrativos y legislativos en la producción de vivienda social en Colombia.

PALABRAS CLAVE: [moderno, republicano, vivienda, social, Bogotá]

"Es posiblemente cierto que se pueda exigir a los arquitectos, como lo solicitaba Frank Lloyd Wright, una explicación del universo que nos rodea. Lo que es mucho más fácil es solicitarles una profundización descarnada en sus propuestas, para que éstas no semejen tan de cerca las de los políticos en trance electoral".[1]

Confrontarse a la historia es confrontarse a sí mismo, a sus miedos, a sus triunfos, a sus fracasos, a lo que lo formó y deformó, a lo que lo hizo; es verse a un espejo y preguntarse por lo dicho, por lo hecho; es verse a los ojos, sentarse con el otro y devolverse para encontrarse, recuperarse, darse un apretón de manos para seguir construyendo desde el diálogo y encontrar así nuevas rutas que hablen de frente a la realidad.

Desde el zaguán de La Casa de las Dos Palmas, del escritor colombiano Manuel Mejía Vallejo, se relata un sentimiento y más que ello una emoción de adentrarse en el espacio íntimo de aquellos patios que poblaron la Colombia de finales del siglo XIX y que aún hoy, en nuestros días de fatídico empobrecimiento intelectual para construir éstos espacios vitales de desarrollo del ser, perviven, para recordar la génesis de un camino soslayado arduamente a pie y a lomo de bestia, pero que desde el desespero incontrolado del capital se ha sembrado la duda de nuestra crítica de profesión para empobrecer ruda y descaradamente los vacíos que desde la arquitectura nos hemos permitido.

Bajando desde el norte colombiano, desde ese mar atlántico, tierras de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, al que arribaran en grandes y majestuosas naves para la época, hombres, bestias y herramientas foráneas para poblar y "domesticar" insaciablemente unas "selvas" colmadas de esplendor y riquezas, se llega al centro del país, por las riveras del Magdalena, hasta llegar a la sabana de cara a la cordillera oriental por sus faldas de occidente, la que hoy es ocupada por Santafé de Bogotá, la capital. Esas tierras, habitadas por muiscas en predominio, fueron designadas por los españoles a servir a la colonia y de ésta forma se fue poblando la que hoy en día fuese una de las ciudades más grandes de Latinoamérica.

Camino al Republicano

La penumbra del zaguán era la invitación, la mano extendida desde el interior de esa casa grande, era el murmullo que llamaba, una luz tenue que tímida iluminaba el corto espacio entre el portón, siempre abierto y el contra portón siempre cerrado, luego, el vestíbulo, los patios, los salones y demás espacios de la casa, se organizaban de tal suerte que recogían todas las actividades de la casa como en un útero, donde el cordón umbilical era el recorrido siempre marcado por la penumbra del zaguán inicial. "Es probable que las primeras casas o viviendas estuvieran conformadas por espacios consecutivos, desprovistas de puertas, espacios que se relacionaban directamente y se interconectaban como todo un espacio particionado, espacios

1 Germán Téllez, *Crítica & Imagen II*, Bogotá: ESCALA fondo editorial, 1998, p. 80.

sin función alguna en particular"[2], pero fueron mutando y como serpiente en sus cambios de piel, fueron mudando poco a poco hasta alcanzar una síntesis funcional que las llevaría, hacia la tercera década del siglo XIX a una definición espacial muy precisa.

Las primeras intenciones urbanas también se hicieron notar, el zaguán era el primer contacto con la calle, las ventanas, con sus diferentes elementos como los postigos, permitían el ingreso tamizado y reservado del exterior hacia la vivienda, así mismo los balcones que daban hacia la calle eran la red visual tendida hacia un exterior que apenas empezaba a cargarse de sentido y de significados. En éste período de segunda mitad de siglo XIX se sentaron además lo que hoy en día podría llamarse la tradición moderna del ladrillo en Colombia, "los constructores coloniales usarían el ladrillo excepcionalmente en sus construcciones sólo como un elemento a la vista y la piedra como revestimiento de fachada (…). Desde un sentido práctico muchos de los constructores colombianos y extranjeros utilizaron el ladrillo como elemento fundamental dado su procedimiento tan artesanal de producción, que se daba en pequeñas fábricas locales"[3], pues la tradición constructiva estaba fundada en el bahareque, la tapia pisada y en el uso de maderas. Es así como a finales de siglo Bogotá contaría con una imagen medianamente urbana, con teatros, colegios, bancos y un buen edificio de gobierno en construcción; sentimiento urbano que se acrecentaría poco a poco en todas las ciudades colombianas.

Ya lo decía el arquitecto Thomas Reed ante el Congreso, al presentar el Capitolio Nacional "ustedes los bogotanos, por la necesidad de aserrar ventanas incómodas conciliaron las conveniencias del dueño y las del transeúnte produciendo estas ventanas de pecho de dama que agracian sus calles"[4]; y al interior, esas pieles que mudan, en la vivienda enfatizaron su distribución, de casa grande con vestíbulo, patios, salón, comedor y cuartos, amplios corredores y balcones, se pasa a la casa donde lo social, representado en el comedor, adquiere una relevancia particular, un comedor presidido por canceles en madera y recuadros en vidrio, muebles de estilo", cielos rasos ornamentados y papel colgadura que ayudaron a cubrir con ropaje decorativo aquellos sencillos interiores coloniales, fueron los cambios más representativos, narrados así por un habitante de aquellos tiempos:

> *"La casa moderna tiene fachada de verdadero o falso ladrillo, ventanas arrodilladas o balcones con reja de hierro prolija labor, canales de lata con encajes de lo mismo; puertas, columnas y barandas pintados de varios colores artísticamente combinados y adornadas con molduras doradas y con cachivaches de níquel o de vidrio (…) cielos rasos tan altos como el cielo empíreo, enmarcados en finas molduras y engalanados con florones elegantísimos y papeles de colgadura*

---

2 Silvia Arango, *Historia de la Arquitectura en Colombia,* Bogotá: Centro Editorial y Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia, 1989, p. 113.

3 Silvia Arango, *Historia de…,* p. 140.

4 Silvia Arango, *Historia de…,* p 115-116.

de aquellos colores de telas desteñidas (…). Todo esto tiene la casa, digo mal, la casita moderna; pero no tiene ni espacio, ni luz, ni aire, ni aquel sabroso más allá que tenían las casa santafereñas"[5].

De paso por El Republicano

"Aunque en el siglo XIX Bogotá pudo ser una ciudad republicana, en esencia conservó su paisaje colonial. Con el tiempo la ciudad amplió su perímetro urbano debido a las olas migratorias. Los barrios tradicionales como La Candelaria , La Catedral , Las Nieves, Santa Bárbara y San Victorino se mantuvieron como núcleos principales de habitación en Bogotá, pero surgieron otros como Las Aguas, Las Cruces, Egipto, La Perseverancia , San Cristóbal y Chapinero, este último zona de recreo de la clase alta bogotana y muy alejado del centro"[6].

Después de la Guerra de los Mil Días, que terminara en 1902, la sociedad colombiana se deja permear por nuevas transformaciones estilísticas que la llevarían a un cambio de fisonomía prolongado hasta 1930. Luego de difíciles condiciones pos guerra inicia una bonanza y crecimiento paulatino de la economía a causa de las exportaciones de la producción de café y de la primera industrialización en algunas ciudades; el ingreso de dineros y una recuperación política y económica notoria para Colombia, durante el período mejor conocido como la "danza de los millones", la encumbran, para el último lustro de la década del 20, a un hecho histórico de fundamental referencia como lo es su arquitectura republicana. "Cuando en los años 20 en Europa ya comienza a aparecer el movimiento moderno entre los grupos intelectuales de vanguardia, en Colombia se está dando una arquitectura "por estilos", esto implica unas peculiaridades de esa adopción tardía. Casi que se puede decir que la arquitectura republicana en Colombia es como esa arquitectura europea del siglo XIX "[7].

La vivienda sufrirá modificaciones, según la clase social; mientras en las casas más pequeñas y pobres las áreas principales de la casa se mantienen restringidas a las mínimas áreas, en las casas más ricas y grandes aparecen espacios subsidiarios a cada área; así es como el salón tendrá unos espacios alternos destinados al piano, usados otros como vestíbulo, en algunos casos serán el estudio, la biblioteca o el tocador, lo cual expresaba una clara sofisticación para la atención de las visitas y finalmente aparece, dentro de los espacios funcionalmente especializados, destinados a servicios, el w.c., un cuarto especial para el sanitario, como primer síntoma de la adopción de la ideología higienista que ya de forma amplia había permeado la burguesía europea del siglo XIX. Y así como la transformación se daba al interior de la vivienda, en lo urbano se destacó una decidida renovación urbana, que consistió en un nuevo loteo de las manzanas urbanas,

---

5 Silvia Arango, *Historia de…,* citando a José Manuel Marroquín, escrito a finales de siglo y recogido en la selección de escritos *Nada nuevo,* Ed. Librería Americana, Bogotá, 1908, p 116-117.

6 William Ospina, *Pa' que se acabe la vaina,* 2013. Disponible en: http://nuevomundo.revues.org/12752 [Fecha de consulta: 13 de septiembre de 2016]

7 Silvia Arango, *Historia de…,* p 142.

generando proporciones distintas en las dimensiones de cada lote, esto a través de la compra de los predios ya construidos, hasta ajustar la totalidad de la manzana, demoler las casas existentes, para ese momento ya sin ningún valor, y dividir la manzana en unos predios de proporción alargada, de unos 10m x 30m, los cuales predominarán para las nuevas áreas de expansión urbana ocupada.

"La arquitectura republicana fue un fenómeno urbano que expresó la aspiración de urbanización**"**[8]**,** dada además por la notoria cualidad de crecimiento a causa de la alta densificación de éstos insipientes centros urbanos; las ciudades más representativas crecen en población, Bogotá con 250mil, Medellín con 130mil, por su parte Cartagena y Barranquilla con 86mil, así como también lo harán las ciudades de Cali, Pasto, Bucaramanga, Manizales, Pereira y Armenia, siendo en ellas donde la arquitectura republicana tuviera su más alto desarrollo y donde se alcanzara una imagen urbana coherente y homogénea. La arquitectura republicana es sobre todo un lenguaje y esto es justamente lo que permite su reproductibilidad. Tal período tan marcado en la historia de la arquitectura colombiana se constituye como una transición entre lo colonial y el movimiento moderno naciente.

Ya para la segunda década del siglo XX, los cinturones de miseria en las ciudades son un fenómeno urbano constante y creciente, asentamientos humanos que alrededor de las grandes ciudades se iban conformando como barrios que expresaban una estética reflejo de los patrones de vivienda indígena en construcciones pequeñas de bahareque y paja. Las intenciones serán las de erradicar éstos espontáneos asentamientos ya que generaban "molestias" a las ya marcadas pretensiones reformadoras de la ciudad; claro ejemplo de éstos asentamientos es el "Paseo Bolívar" en Bogotá. Para ello finalmente sería Karl Brunner quien en 1936 formulara un plan de ordenamiento y saneamiento que contemplaba un tratamiento urbano para dichas áreas. Aseguró también una "mitigación" a éstas apariciones urbanas, la propuesta de "casas para obreros" en distintas ciudades del país, donde diferentes entidades municipales, religiosas o privadas (dentro de las más representativas la Sociedad San Vicente de Paúl) construyeron soluciones de vivienda para niveles de ingresos muy bajos, desde una modalidad arquitectónica denominada "pasajes", consistente en un conjunto cerrado por una puerta o reja (verja), que contenía una continuidad de piezas o cuartos a lado y lado, cocinas, lavaderos y sanitarios comunes.

En contraste con éstas nuevas soluciones de vivienda, a las afueras de las ciudades en una modalidad suburbana, lo que a finales del siglo XIX serían unas viviendas aisladas, de recreo y entretenimiento, para los años 20 aparecerán como casas de habitación permanentes las denominadas Casa Quintas. Las quintas se construían alrededor de las vías principales y dieron pie al desarrollo de barrios alejados del centro, de clase alta y de características muy diferentes a las de los barrios urbanos tradicionales; quintas de amplios espacios, rodeadas de árboles y jardines en medio de bastos o amplios terrenos. Este fenómeno presentaría un desarrollo muy lento pues no existía la densidad suficiente; ejemplo de ello fue la Avenida Chile en Bogotá.

---

8 Silvia Arango, *Historia de…*, p 146.

"Desde el punto de vista arquitectónico, las quintas significan una ruptura premonitoria en dos aspectos: distributivo y volumétrico. La distribución interna de los espacios difiere notoriamente del tipo *standard*: los patios internos quedan abolidos para ser reemplazados por vestíbulos o corredores de distribución. La vivienda se sectoriza claramente con tres zonas funcionales: la zona social (comedor, salón, eventualmente biblioteca o estudio), la zona de servicios (cocina, plancha y alcoba y baño del servicio doméstico) y la zona íntima (alcobas y baños completos para la familia). En ésta distribución se evidencia la culminación de dos procesos: el de privatización y el de higienización"[9]. La vida social de la familia y miembros de la alta sociedad, sale de la vivienda y se vuelca al club y el proceso de la higienización culmina, dando paso a otras expresiones espaciales como amplias ventanas que permitieran la entrada de luz solar, de aire y de la frescura de los jardines circundantes, el uso definido de baños completos (con aparatos importados para lavamanos, sanitarios y tina), "con lo cual se muestra claramente la ideología del culto al cuerpo de la burguesía decimonónica europea"[10].

Si bien el republicano, más que un período arquitectónico fue un impulso social, un acontecimiento histórico colectivo que animó el optimismo de toda una población por alcanzar el sueño de ser ciudad; ya expresado, todo ese ímpetu económico alcanzado quedó plasmado en elementos significantes y simbólicos, edificios de alta jerarquía en las ciudades, se construyeron Palacios Nacionales, Teatros, Palacios de justicia, Correos, Telégrafos, Palacios de Gobierno, Palacios Episcopales y Arzobispales, que ayudaron a constituir lo que para hoy nos queda como un sueño inconcluso de ciudad. "El estado de degradación en que hoy se encuentra, donde sólo permanecen dignamente algunos contados edificios, nos habla de su pobreza constructiva y tecnológica. La riqueza relativa de los años 20 era, finalmente, la bonanza transitoria de un país pobre. Como decía un visitante de Bogotá en la época: "ésta será una linda ciudad… cuando la terminen". Pero estas ilusiones colectivas merecen recordarse y sus edificios deben mantenerse para rescatar en ellos la proporción de sueño y de utopía que animan siempre la mejor arquitectura"[11]

Transición. Del republicano al moderno (1930 - 1945)

La paulatina inserción de estilos modernos empieza a representar los anhelos de una nueva generación más pragmática, que mira con desdén los sueños románticos de sus padres. El sentimiento de modernización irá invadiendo la apariencia de unos edificios todavía diseñados bajo las reglas conceptuales republicanas. Los cambios rápido en los sistemas de telecomunicaciones, los nuevos medios de transporte y el auge creciente de nuevas ideas internacionales dieron paso a una apertura hacia los cambios que se presentarían en Europa en la primera mitad del siglo XX.

---

9 Silvia Arango, *Historia de…*, p 147-148.

10 Silvia Arango, *Historia de…*, p 150

11 Silvia Arango, *Historia de…*, p 165

Puede decirse que los centenaristas, así llamados a quienes habitaban ya un nuevo siglo lleno de cambios, tienen la sensación de estar recibiendo atropelladamente y sin buscarlo, las vertiginosas transformaciones de las primeras décadas del siglo XX europeo. Este encuentro será difícil, dado el arraigo a las costumbres e imaginarios preestablecidos en las décadas anteriores; la tan anhelada modernización en todos los aspectos sociales construirá su proyecto sobre el desprecio por lo pasado lo cual trajo consigo consecuencias nefastas, ya que se dio una negación a ese pasado reciente ocasionando en muchos de los casos la destrucción de áreas irrecuperables de patrimonio arquitectónico hasta el momento acumulado. Para ese momento histórico, el reto primordial será el de poner a Colombia al nivel de los hechos históricos contemporáneos.

Hacia los 30… se necesita vivienda

La explosión demográfica presentada en las últimas décadas aseguraba ya la crisis que aún persiste en materia de vivienda; si bien las décadas precedentes se preocuparon por hacer ciudad y las inversiones estatales y del capital privado se volcó a la generación de edificios de gran envergadura política, administrativa y económica y sólo, de forma marginal, incipientes propuestas de vivienda, ahora, esos esfuerzos concentrados y desbordados reflejaban el vacío dejado en uno de los sectores más relevantes de la ciudad: la vivienda. La vivienda es la urgencia, la emergencia, y hoy día lo sigue siendo, para la década de los 30 era lo más urgente en las soluciones para los contextos urbanos un poco más maduros. Los arquitectos colombianos entonces, a partir de los años 30 van a diseñar, de forma invertida, básicamente vivienda y de forma esporádica otro tipo de edificios.

La vivienda sale a flote como una pregunta social, como problema social, ¿cuál es la vivienda?, ese fue el planteamiento para años de despilfarro y despliegue de esfuerzos canalizados hacia la construcción de edificios mas no de soluciones de vivienda, aún en la persistencia en la aparición de espontáneos asentamientos con los cuales ya se avizoraba el oscuro panorama que la historia no perdonaría. Así entonces se pensó que la solución estaría en el modelo de las quintas, que bastaría con disminuir su área, ajustar y estandarizar su distribución y mantener de ésta forma unos espacios independientes y especializados bajo unas funciones muy específicas: zona social (sala, comedor, hall), zona de servicios (cocina, cuartos de servicio, ropas, etc.) y zona privada (alcobas y baño de la familia). Los patios desaparecerían para dar entrada a un hall que distribuía a los diferentes espacios de la vivienda. "Ahora la casa era una unidad aislada para una familia nucleada. Es un programa básico que se entronizó como un reflejo mecánico, confundiéndose con la realidad misma de la vivienda; es decir, se instaló como una costumbre. Este patrón distributivo se mantiene todavía en Colombia, resistiendo todos los embates estilísticos de los últimos 50 años. Es éste un ejemplo de cómo las transformaciones tipológicas marchan a un ritmo más lento que las transformaciones del lenguaje arquitectónico"[12].

12 Silvia Arango, *Historia de…*, p 190

Concepcion higienista (1918-1942)

El Estado colombiano, evidenciando las problemáticas que en salubridad se estaban presentando en los contextos urbanos, promueve la aprobación de la Ley 46 de 1918, la cual establece que los municipios, de los dineros de las rentas, debían destinar una parte para la construcción de viviendas higiénicas para la clase proletaria y obrera. Se asignan recursos de la nación a Bogotá para que dé inicio a una nueva tendencia constructiva, por fin, la de la vivienda como un asunto social. Este primer intento se realiza desde la modalidad de pago de un arrendamiento por parte del futuro propietario, que del cumplimiento en sus pagos dependerá el adjudicarle o no esa vivienda que comenzará a habitar. Esta concepción (higienista) sería impulsada por las múltiples denuncias de diferentes organizaciones médicas con respecto a las condiciones de habitabilidad y salubridad de la población en las ciudades, por lo cual, el Estado comienza a preocuparse y se expresa a través de la creación de instituciones públicas en el ámbito, primero, de la vivienda rural, como el Banco Agrícola (después perteneciente a la Caja Agraria), el Banco Central Hipotecario (BCH) y el Instituto de Crédito Territorial (ICT)

Hacia 1936 se introdujeron en el país profundos cambios que exaltaron y consagraron la función social de la propiedad y se promueve de forma masiva la construcción de viviendas para obreros y además la construcción de viviendas de campo o granjas familiares para los campesinos, estableciendo líneas de financiación individual. A los municipios se les autoriza desde la nación entregar de forma gratuita un auxilio de aproximadamente 20% al 25% del valor total de la vivienda, una cuota inicial del 10%, además de subsidios a la tasa de interés. Esto ayudó sobremanera a la adquisición de vivienda por parte de población tanto rural como urbana. El ICT que se conformara inicialmente con un espíritu de apoyo al campesino fue incursionando rápidamente en la oferta urbana y en pocos años marcó la historia de Colombia en términos institucionales a través de la cual la población adquirió vivienda social nueva, por medio de la construcción de barrios obreros, no sólo en Bogotá sino en otras ciudades capitales del país; el ICT viviría hasta la consagración de la Constitución política de Colombia en 1991.

Concepción institucional (1942-1965)

Lo importante de resaltar en éste período será que el Estado dará los lineamientos para la adquisición de vivienda, es decir, será un Estado con Soberanía, con presencia real institucional, lo cual se reflejó en la política pública sectorial que concretara "la ampliación de las funciones y de los recursos fiscales asignados al ICT y al BCH, en la creación de la Caja de la Vivienda Popular de Bogotá (CVP) EN 1942, EN LA Caja de Vivienda Militar en 1947 y en la transferencia a la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero de la competencia para implementar directamente los programas de vivienda rural a partir de 1957"[13]. De forma paralela a éstos

13 Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para el Sétimo Foro Urbano Mundial, *Colombia: Cien años de políticas habitacionales,* Editorial del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2014. Disponible en

esfuerzos institucionales por otorgar seguridad habitacional a la población surge el Instituto Nacional de Salud y el Instituto de Fomento Municipal, encargados del área de saneamiento y agua potable en el campo y de los acueductos urbanos respectivamente.

En éste período, las alternativas o estrategias económicas que permitieron el acceso a la vivienda son más numerosas como lo fue también la apertura del sistema para permitir la participación de gremios y sector privado en la modalidad de titular de bonos del ICT y del BCH, así como en la modalidad de inversión obligatoria de los excedentes de renta líquida. Ya no sólo se puede acceder a una vivienda nueva, también se amplía la oferta de crédito para otras inversiones en relación a la vivienda, como compra de lotes, construcción de vivienda, reparación y reconstrucción, liberación de hipotecas y otras deudas. Aparece además el subsidio familiar de vivienda y el ICT adquiere otra figura, sería ya la Corporación Nacional de Servicios y a partir de ese momento se da inicio a los programas de erradicación de tugurios y de ayuda mutua, lo cual se plantearía bajo un esquema de autoconstrucción organizada, para cuyo fin el ICT aportaba el lote urbanizado y los materiales de construcción.

Hasta el momento la precaria legislación en términos de ordenamiento del territorio no permitía dibujar un marco general o integral del territorio a partir del cual organizar los diferentes puntos de localización y los parámetros desde los cuales se generarían dichos asentamientos, por lo cual la alternativa era la de plantear el programa de vivienda con unas normas específicas para el programa en particular, sobre la localización de los barrios o proyectos (los cuales debían ser centrales), desarrollo de equipamientos, vías de acceso, y especificaciones técnicas con respecto a la vivienda como tal, en términos de áreas, dimensiones y materiales. Subsistía una gran preocupación por la calidad en la "producción" de éstas viviendas y se establece la gestión social y la obligatoriedad en que los planes de vivienda se formulen en el marco de unos planes reguladores urbanos, impulsando además el desarrollo de normas urbanísticas y especificaciones propias para la vivienda social.

Epoca de oro de la arquitectura moderna

El estilo internacional como se le conociera al movimiento moderno en la segunda mitad del siglo XX sería interpretado por arquitectos colombianos como Germán Samper, Hernan Viecco, Fernando Martínez Sanabria y Rogelio Salmona, quienes genialmente aplicaron los parámetros del estilo internacional al contexto colombiano, con tenacidad se abrieron camino por un arduo campo de críticas que cuestionaban sus trazos comparándolos más con la corriente del "organicismo". Los planteamientos iniciales serían insuficientes dada la alta presión que se estaba ejerciendo en la época por las realidades locales, lo que los obligó a repensar la arquitectura y los postulados del movimiento moderno, desde una posición crítica y creativa, concluyendo en un desarrollo conceptual y arquitectónico propio.

---

http://www.minvivienda.gov.co/Documents/100anosdepoliticashabitacionales.pdf [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2016]

La crítica inicial de la élite en la comunidad de arquitectos fue más que superada al "enfrentar problemas de mayor escala, utilizar técnicas constructivas modernas con los sistemas tradicionales y al adecuarse a diversos usos"[14]. Tras la pesquisa de alternativas a la racionalidad funcional, éstos arquitectos tomaron la ruta de una actitud individualizante que iba en contra vía de la imagen corporativa exigencia de las grandes firmas como diseño colectivo. Con éste grupo de arquitectos se rescata la imagen del arquitecto como artista y creador, reconocible como autor de sus obras y no perdido detrás de un escritorio acatando órdenes y palabrería perdida en un mar de decisiones técnicas.

Periodo de las corporaciones de ahorro y vivienda (1971-1990)

Se expide la Ley 9 de 1989 de Reforma Urbana y con ella vendrán aportes importantes al sector de la vivienda en términos de inserción en el territorio. Entre 1982 y 1986 los recursos asignados a las instituciones públicas del sector vivienda llegan a su máximo nivel por lo cual, y después de mucho intentarlo se da inicio a una fuerte intervención del sector bancario y de los constructores privados en la financiación a productores y compradores y en la generación de vivienda. "Es decir, surge la coexistencia de dos formas de producción, una de tipo capitalista con dos variantes principales, la vivienda pública por encargo y la vivienda formal de origen privado. Además de éstas participan también en el mercado dos formas de producción social de vivienda la formal correspondiente a las asociaciones reconocidas como operadores de la política y la producción informal o ilegal"[15]

Al final de éste período el Estado colombiano perdería su participación directa en la operación de las principales variables del mercado de la vivienda social y sería asumida por agentes del mercado privado, en un contexto de cambios significativos en la concepción de la política pública, el desarrollo económico y la participación del Estado en la economía, la orientación del gasto público y la intervención de operadores público en la implementación de los programas e instrumentos de la política social. Entran a funcionar entonces las Cajas de Ahorro y Vivienda (CAV) y posteriormente dar inicio a la concepción de mercado y los subsidios de demanda (1990-2012)

14 Silvia Arango, *Historia de…,* p 238

15 Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para el Sétimo Foro Urbano Mundial, *Colombia: Cien…* p 35-36

MESA Nº 28

La construcción de la ciudad en el siglo XX. Proyectos de vivienda social en América Latina.

COORDINADORES

ENRIQUE AYALA ALONSO

enriqueayala@att.net.mx

Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco. México

MARCO TULIO PERAZA GUZMÁN

pguzman@uady.mx

Facultad de Arquitectura. Universidad Autónoma de Yucatán.

ENTRE LA REVOLUCIÓN Y LA UTOPÍA. UNA PROPUESTA DE LOS ARQUITECTOS SOCIALISTAS MEXICANOS.

ENRIQUE AYALA ALONSO

Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. Ciudad de México.

enriqueayala@att.net.mx

RESUMEN: La revolución armada llevada a cabo entre 1910 y 1921 en México, despertó sentimientos nacionalistas en diversos ámbitos de la cultura, que en el caso de la arquitectura no tardaron en traducirse en propuestas edificatorias que además de ser expresiones de la mexicanidad, tendrían que ser modernas y en beneficio de las clases trabajadoras. Empero, estuvieron lejanas de resolver los problemas acumulados durante la dictadura previa, como en los años de guerra.

Se hizo evidente la necesidad de elevar los niveles de calidad de vida de una gran parte de la población que vivía en condiciones impropias para el época y algunos arquitectos comenzaron a dar un sentido social a su trabajo. Para varios de ellos, las maneras existentes de atender los rezagos no solo eran insuficientes sino inadecuadas; había que realizar cambios profundos y lograr una arquitectura doméstica cómoda, higiénica y económica, donde lo innecesario quedara prescrito; pero también se requería cambiar las maneras de habitar. La familia tenía que reconstituirse, para superar las carencias que lastraban sus vidas. En medio de esas ideas aparecieron diveros proyectos realizados altamente propositivos..

En 1933, tuvieron lugar las Pláticas sobre Arquitectura, donde más que una duscusión sobre arquitectura, fue una confrontación ideológica: se dabatió el papel que debería desempeñar el profesional. Comenzó a definirse una postura arquitectónica de contenido social, frente al esteticísmo imperante. En 1938, en el XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, la Unión de Arquitectos Socialistas, encabezada por Alberto T. Arai, presentó el Proyecto de la Ciudad Obrera, donde los equipamientos comunales favorecían nuevas formas de habitación y de propiedad colectiva que deberían transformar las viejas maneras de habitar. Esa propuesta, si bien utópica utópico, fue una expresión importante de los afanes de progreso y de justicia social despertados por la revolución.

Al terminar el siglo XIX, las condiciones de habitabilidad, equidad y justicia para la mayoría de los pobladores de México eran bastante precarias, al grado de que al finalizar la primera década del siglo siguiente se había desatado en el país el país una revolución armada, de más de una década de duración, donde aproximadamente una décima parte de la población perdió la vida. La contienda tuvo como protagonista principal al campesinado; aunque muchas ciudades fueron escenario de batallas, incluyendo a la propia capital.

Los rezagos acumulados, la inestabilidad y la migración del campo hacia la urbe a consecuencia de la guerra, dieron paso a una época un tanto caótica. Durante esos años se crearon diversos fraccionamientos, la mayoría carentes de servicios, con viviendas precarias y fuera del control de las autoridades, con lo cual las condiciones de pobreza, insalubridad e inseguridad se agudizaron. Tan distante se encontraba la ciudad de poder ser controlada por la municipalidad, que aún en medio de la contienda el gobierno central consideró necesario terminar ella y establecer una nueva forma de administración, lo cual se pudo lograr hasta 1929, con la creación del Departamento del Distrito Federal.

Sin embargo, desde 1917, cuando se promulgó la constitución, que aún sigue vigente, se establecieron disposiciones para mejorar las condiciones de vida de los trabajadores. Tuvo un lugar destacado el artículo123, relativo al trabajo y a la previsión social, donde se estableció la obligación para los patrones de proporcionar una vivienda cómoda e higiénica a los trabajadores[1]. Además deberían construirse escuelas, enfermerías y reservarse terrenos para servicios diversos.

Pese a las disposiciones constitucionales, la escasez de viviendas, la precariedad en gran parte de las existentes y los altos precios de los alquileres, de los lotes urbanos y de los materiales de construcción persistieron, afectando no solo a los obreros, sino a las mismas clases medias. Ante tal situación, en 1921, el presidente del país, presentó ente el Congreso de la Unión una iniciativa de ley para la construcción de casas mediante la emisión de bonos por las compañías constructoras.[2]

Desde ese tiempo y ante la escasez habitacional, algunos trabajadores gubernamentales comenzaron a buscar soluciones para hacerse de una casa en propiedad, involucrando a las autoridades de sus centros de trabajo. La primera de esas experiencias se debió a los empleados de correos, la cual inició con la adquisición, en 1922, de un predio en una zona despoblada cercana a la ciudad donde fundaron la colonia Postal, con un reducido número de casas.

---

1 En su versión original, el Artículo 123 señalaba que los patrones podrían cobrar rentas a los trabajadores por las viviendas que les proporcionaran. En reformas posteriores se estableció la existencia de un fondo de vivienda, que además de las cuotas de los trabajadores, debería haber aportaciones patronales o del Estado, según fuera el caso, para la adquisición de vivienda en propiedad.

2 "Iniciativa de Ley a fin de que una o varias Compañías Constructoras de Fincas destinadas a habitación puedan emitir bonos hasta la suma de diez millones de pesos, con la garantía del Erario Federal" en *La Colonia Federal para empleados federales. Documentos relativos a su iniciación, desarrollo y funcionamiento*. México, [s.e.], 1924, pp. 19-27.

Inicialmente, la colonia estuvo formada aproximadamente por diez manzanas y fue poblada por pequeñas casas tipo campestre, separadas entre ellas y de la calle por pequeños jardines. Con el tiempo se incorporaron nuevos terrenos y casas, poniéndole a su calles nombres alusivos a las actividades postales. Este tipo de fundaciones, como algunas otras emprendidas por particulares, comenzaron a extender la urbe, que ya absorbía algunos pueblos de origen indígena o colonial ubicados en sus inmediaciones.

Un proyecto que pretendía realizarse una vez aprobada la iniciativa presidencial de 1921, fue la Colonia Federal o Ciudad Sol, promovida por los trabajadores de la Secretaría de Gobernación, con casas en propiedad para beneficio de todos los empleados gubernamentales. Ese proyecto cercano a la utopía, realizado en 1924, dio impulsó a la fundación de colonias burocráticas que dejó impronta en la ciudad de la primera mitad del siglo XX.

Con ese fraccionamiento, se pretendía no solo contribuir a la solución del problema de vivienda de los trabajadores del Estado, sino proporcionarles un nivel de vida excepcional. Se adquirió para ello un terreno en la zona oriente de la ciudad, de setenta y cuatro hectáreas (860 m por lado), que según los promotores, poseía importantes cualidades, como un suelo firme y arcilloso propio para la elaboración de ladrillos y tabiques; un buen paisaje circundante; agua, obtenida mediante pozos artesianos, así como características para el cultivo de legumbres y forrajes. Además, estaba ubicado a no más de diez minutos del centro de la ciudad.[3]

Se realizó en él un proyecto urbanístico de características excepcionales; el cual además de dotarse de todos los servicios urbanos indispensables, contaba con un inimaginable equipamiento recreativo que harían innecesario salir de la colonia, salvo para ir al trabajo. Todo lo que pudiera necesitarse o desearse se encontraría en ella. La planta del proyecto tenía forma octagonal, con ocho calles radiales anchas y ocho angostas, que se dirigían al centro del fraccionamiento, donde habría un parque público, alrededor del cual se localizaría parte del equipamientos urbano. Asimismo, había cuatro calles concéntricas de uso principalmente habitacional.

El octágono se encontraba inscrito al interior de un cuadrado, en cuyas esquinas quedaban cuatro predios de forma triangular, que se destinarían a parques y al equipamiento que le daba al proyecto su carácter singular. Algunos tendrían lagos artificiales, otros campos deportivos y, en otros, habría cenadores o kioscos, rotondas para patinar y maquetas a gran escala de diferentes regiones de la república mexicana. También, habría un cementerio propio.

Las casas, deberían ser también singulares, según sus promotores, "A la colonia […], no la deslumbrarían regios palacios señoriales, ni la humillarían miserables barracas de indigentes; quizá no la hollarán el inglés "Bungalow" ni el "Chalet" francés; acaso no la invadirá el resucitado estilo "Colonial"; pero si la enorgullecerá un sencillo y risueño estilo mexicano de casitas, que nada tendrán que pedir a las de gustos importados, y que resultarán bellas, cómodas y económicas".[4] No se menciona como serían esas casitas, cuyos proyectos pareciera ser que efectivamente fueron realizados.

---

3 *La Colonia…*, pp. 10-13.

4 *La Colonia…*, p. 15.

El proyecto tardó muchos años en construirse; se realizó hasta los años cincuenta con algunas modificaciones. No se hizo ningún tipo de equipamiento y en los terrenos de las esquinas sobrantes, salvo en una pequeña porción, no se construyeron los parques. Su arquitectura resultó anodina y sin ninguna referencia a los proyectos de las casas mexicanas que se pretendía edificar. Pese a la demora en construirse la colonia Federal es un antecedente importante del crecimiento de la ciudad debido a fraccionamientos gremiales.

Poco tiempo después de haberse elaborado este proyecto, y con el objeto de resarcir a los trabajadores del Estado por haber sido excluidos de los beneficios constitucionales, que obligaban a los empleadores a proporcionar vivienda a sus empleados, en 1925, se creó la Dirección de Pensiones Civiles para el Retiro, para atender de las jubilaciones de los burócratas y el otorgamiento diversos tipos de crédito, entre ellos los hipotecarios, que permitieron a éstos adquirir casas en propiedad, las cuales podían construir en el rumbo de la ciudad de su preferencia y con características arquitectónicas a su gusto.

Con la creación de la Dirección de Pensiones, realmente inició en el país la construcción de viviendas para trabajadores con dinero público, a pesar de que en ese momento aún resultaba impensable la existencia de una política habitacional. Se trataba de enfrentar un problema insoslayable de la manera más segura, pues sólo los créditos otorgados a la burocracia podían garantizar su recuperación.

Las obras realizada de esa manera no fueron abundantes y se guarda escasa memoria de ellas, aunque es sabido que eran poco notables arquitectónicamente. Formalmente seguían cualquiera de las modas edilicias del momento. Empero, por el hecho de haber sido edificadas al gusto de sus propietarios debieron haberles resultado a éstos satisfactorias. Esa manera de hacer vivienda tuvo poca resonancia en el crecimiento de la ciudad, no sólo por el número de casas construidas, sino por su dispersión en la mancha urbana. No obstante, en la década de los cuarenta la Dirección de Pensiones se abocó a la promoción y construcción de otras modalidades que contribuyeron de manera muy importante en la expansión de la urbe.

Las primeras obras

Pese a la importancia que en su momento tuvo la obra de la Dirección de Pensiones, al proporcionar mejores condiciones de vida a un sector de la población, su participación a la solución de un problema habitacional fue escasa. Algunos de los principales afectados por la insuficiencia de vivienda eran los trabajadores de las pequeñas fábricas y talleres; quienes habitaban en asentamientos precarios cercanos a sus lugares de trabajo, donde campeaba la falta de higiene y de servicios urbanos. En casi la totalidad de ellos se carecía de banquetas y pavimentos y el transporte público era casi inexistente. A las viviendas solía faltarles agua entubada y drenaje.

La escasez de servicios, el desorden y la insalubridad no solo afectaba a los pobladores residentes en los barrios degradados; tenían repercusiones en la vida de toda la ciudad. En la tercera década, abundaban los fraccionamientos en situación irregular; la construcción de muchos de ellos no habían sido autorizada por el Ayuntamiento. Otros más, aunque en algún momento aprobados, no se les reconocía a causa del incumplimiento de las estipulaciones, principalmente higiénicas, solicitadas al momento de su concesión. Tales colonias constituían una porción importante de la ciudad.

La urgencia por mejorar las condiciones de vida de los trabajadores, no parecía ser una prioridad para el gobierno nacional hasta los años treinta, cuando el Departamento del Distrito Federal emprendió la construcción de varios conjuntos de casas para obreros, en los que por primera vez se ponían en práctica los principios de la arquitectura moderna para enfrentar el problema de la habitación. Esos conjuntos tuvieron origen en los proyectos participantes en un concurso de diseño de casas obreras, convocado en 1932. El proyecto ganador, realizado por el arquitecto Juan Legarreta, fue la base de esos conjuntos, a los cuales se incorporaron los diseños ganadores del segundo y los dos terceros lugares, elaborados por Enrique Yáñez, Carlos Tarditi y Augusto Pérez Palacios, respectivamente.[5]

Esos conjuntos de casas obreras de Balbuena, San Jacinto y La Vaquita construidos entre 1933 y 1935, cuyo número total de casas no superaba las ochocientas unidades,[6] fueron parte de las obras y de los proyectos emprendidos por el gobierno de la ciudad para enfrentar el problema de la habitación, que además fundó varias colonias proletarias cercanas a las zonas fabriles, conformadas por lotes habitacionales delimitados a partir de una retícula urbana ortogonal. A esas colonias se les dotaba de servicios básicos, pero los pobladores edificaban sus viviendas de acuerdo a sus posibilidades, que no eran muchas.

A pesar de esos esfuerzos, el número de casas edificadas de esa manera tampoco resultaba suficiente para reducir la falta de habitaciones y mejorar las condiciones de habitabilidad de muchas otras; además de que sus tiempos de consolidación eran prolongados, a veces décadas. La falta de recursos económicos de los pobladores y de asistencia técnica, dieron lugar a una imagen urbana desordena, en ocasiones imposible de revertir.

---

5 Zamorano Villarreal, Claudia C., *Vivienda mínima en el México Posrevolucionario: Apropiaciones de una utopía urbana (1932-2004)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2013 (Publicaciones de la Casa Chata), pp. 28-30.

6 A partir de los diseños participantes en el Concurso de casas obreras, entre 1933 y 1935, se edificaron los conjuntos de Balbuena (108 casas), San Jacinto (205) y la Vaquita (461).

La Utopía Socialista

Como frecuentemente sucede con las conflagraciones que sacuden a una nación, se produce un ambiente propicio para emprender transformaciones, que pueden ser de orden social, económico, político o cultural. La revolución en México no fue la excepción y de manera casi inmediata se iniciaron cambios en todos los órdenes, incluyendo el despertar de sentimientos nacionalistas, que llegaron a estimular la idea de construir una nación más justa. En algunos grupos de intelectuales y artistas esas ideas se enfilaron en favor del socialismo. La expresión más ilustrativa de ellas fue el Movimiento Muralista Mexicano, cuya trascendencia colocó al país en los planos internacionales. Sus integrantes más destacados[7] se propusieron superar las limitaciones dte la pintura individualista de caballete y realizaron una de las propuestas artísticas de mayor importancia en el siglo XX. Esa pintura ya no sería solo para el gozo de unos cuantos sino para el pueblo; para ello se propusieron utilizar los muros de los edificios públicos. Los temas plasmados en paredes monumentales exaltaban el surgimiento de una nueva realidad social, con mayores justicia e igualdad; a la vez que criticaban al imperialismo y a los gobiernos de la época.

Dichas actitudes fueron visibles también en otras expresiones culturales de la época. Entre los arquitectos hubo quienes propugnaban no solo por un cambio en los objetivos de la profesión, como lo hizo un grupo de ellos, con motivo de las Pláticas sobre Arquitectura, México 1933, organizadas por la Asociación de Arquitectos Mexicanos. Esa polémica no fue solo una discusión acerca del lenguaje formal de la arquitectura, sino una confrontación ideológica, donde se discutían posiciones acerca de la sociedad posrevolucionaria, del régimen y del papel que deberían jugar los arquitectos en ese momento.[8] Hubo en ella dos grupos; por una parte, los viejos arquitectos de renombre sostenían posturas conservadoras y argumentaban a favor de la belleza en la arquitectura. Por la otra, estaban los jóvenes radicales, que privilegiaban los objetivos sociales y se pronunciaban por una arquitectura técnica y una racionalidad constructiva, vinculada al socialismo.

A pesar de la juventud de los integrantes del grupo radical, no se trataba de personajes desconocidos, algunos de ellos estaban vinculados al poder. Juan Legarreta, uno de los más activos, quien además fue el ganador del concurso de las casas obreras, encabezó la Comisión de Arquitectura del Departamento del Distrito Federal[9] y, Juan O´Gorman, otro ferviente defensor de la línea técnica, fue director del Departamento de Construcción de la Secretaría de Educación Pública, desde la cual proyectó y construyó más de una veintena de escuelas.

El ambiente de los años posrevolucionarios y la urgencia por resolver los problemas acumulados, estimuló el activismo de muchos otros arquitectos, algunos de los cuales no solo se pronunciaban

---

7 José Clemente Orozco, Diego Rivera y David Alfaro Siqueiros.

8 Rafael López, Rangel. *La modernidad arquitectónica Mexicana. Antecedentes y vanguardias. 1900-1940*. México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, 1989 (Cuadernos Temporales, 15), p. 130.

9 López, *op. cit*., p. 131.

por la solución al problema de la vivienda obrera y campesina, sino por cambiar el sistema económico imperante. Tal fue el caso de quienes, en 1938, constituyeron la Unión de Arquitectos Socialistas (UAS), conformada por Alberto T. Arai, Raúl Cacho, Enrique Guerrero, Balbino Hernández, Enrique Yáñez, Ricardo Rivas, Álvaro Aburto, José Luis Cuevas y Carlos Leduc.

Recién fundada la unión, cuatro de sus integrantes participaron en el XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación (Agosto de 1938), celebrado en la Ciudad de México, donde presentaron una ponencia titulada "Proyecto de la ciudad obrera en México, D. F. Doctrina socialista de la arquitectura", dedicada al general Lázaro Cárdenas, presidente del país en ese momento e impulsor de diversas políticas nacionalistas y de contenido social, que motivaban el entusiasmo de muchos intelectuales y artistas progresistas en favor de una transformación radical en el país.

La ponencia fue publicada teniendo en primer término un manifiesto a la clase trabajadora de la Unión de Arquitectos Socialistas, donde señalaban como un deber de los trabajadores contribuir a solucionar sus dificultades de insalubridad e incapacidad económica para poder tener una habitación cómoda e higiénica y, a la vez, los conminaban a apoyar a la Unión, cuya misión era resolver los problemas de la habitación obrera y campesina. Asimismo, argumentaban a favor de las casas colectivas, que como resultado de la industrialización deberían ser sanas y económicas.[10]

Señalaban que el arquitecto contemporáneo debería ser socialista y consciente de la arquitectura revolucionaria del futuro y trabajar en favor de una casa higiénica y barata y de una ciudad organizada según la propiedad común. Además, la casa debería reducirse a lo indispensable. Aclaraban que ésta podría tener muchas variantes, pero que en esa ocasión solo expondrían un punto de vista amplio: el de la vivienda humana del porvenir, la cual no solo se hacía con materiales, herramientas o dinero, sino fundamentalmente con dirección y debería concretarse en planes, que eran el comienzo de la transformación de la base económica y la mutación de la desigualdad de clases hacia una organización basada en dignidades y en la distribución proporcional del trabajo y de los bienes.[11]

Para los arquitectos socialistas los cambios en materia de arquitectura y de urbanismo estaban precedidos de la transformación de las relaciones sociales de producción. Consideraban importante conseguir la sustitución del sistema capitalista por el socialista, definido por la organización de la sociedad basada en la propiedad común de los medios de producción.[12] Asimismo, interpretaban a la arquitectura como un objeto utilitario, conveniente para cobijar al hombre y facilitarle sus funciones por medio de la distribución apropiada de los espacios habitables. Además –agregaban– era menester hacer uso del principio del ahorro como eje de la economía en la técnica arquitectónica, resultado de la industrialización y de la producción en serie.

---

10 Unión de Arquitectos Socialistas, *Proyecto de la ciudad obrera en México, D. F.*, México, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, 1938. s/p.

11 Unión…, *op. cit.*, p. 1.

12 Unión…, *op. cit.*, p. 4.

La Ciudad Obrera

El proyecto de la ciudad obrera tuvo esos principios como punto de partida, además de la consideración de que en ese tiempo aproximadamente 200 000 personas, se encontraban viviendo en condiciones antihigiénicas. Para la ubicación de la nueva ciudad partieron de un plano regulador hipotético, separando la ciudad de los obreros de la vieja Ciudad de México, ubicándola al norte de ésta.

La propuesta incluía una amplia área agrícola al norte, donde habrían de laborar las mujeres de la comunidad; además se llegó a considerar la existencia de una zona de cultivos adicional de mayor extensión, sobre el vaso del desecado lago de Texcoco, que –en opinión de los autores del proyecto– eran tierras fértiles. Asimismo, se consideró la edificación de una zona industrial, paralela al canal del desagüe de la ciudad, donde trabajarían los varones.

Tuvieron en cuenta para el proyecto la existencia de varias vías de ferrocarril, que concurrían a la capital; dos de ellas, las de mayor tráfico de mercancías y personas, delimitarían la zona industrial. Resultaba singular la propuesta para determinar la capacidad de los locales de servicio del proyecto: se estudiarían los movimientos de la población y se establecerían turnos para usarlos. Para redondear la utopía, el número y la anchura de las calzadas, también se precisaría en función de los horarios de desplazamiento de la población, lo cual ayudaría a evitar los cruces de circulación en las calzadas principales.

Según lo expresaban los planos presentados, la superficie destinada a la ciudad obrera superaría con mucho la extensión de la capital por aquel entonces. No obstante, el área necesaria para dar alojamiento a las 200 000 personas necesitadas de vivienda, sería aproximadamente la mitad del total del área de habitación considerada y el resto quedaría como reserva para una futura ampliación, lo cual suponía un alojamiento máximo a futuro de 400 000 habitantes.

La ciudad obrera tendría un centro cívico, de tal manera ubicado que se redujera al máximo la distancia entre el centro de la Ciudad de México, la zona industrial, la zona agrícola de las mujeres y la habitacional. En ese lugar estarían las escuelas primarias, secundarias, de bachillerato y profesionales; los comedores colectivos y el comercio, tanto de productos elaborados como naturales.[13] Parecía ser que con este equipamiento concentrado en un área relativamente pequeña sería suficiente para el adecuado funcionamiento de la nueva ciudad, que tampoco estaba tan alejada de la capital. No se hizo mención a la existencia de equipamiento sanitario, administrativo o recreativo.

La propuesta arquitectónica era por demás interesante, llevaba implícita la transformación de costumbres y valores de los habitantes. Se trataba de edificios colectivos tipo, diseñados para la nueva familia obrera. En las células de habitación ubicadas a su interior, solo vivirían los padres y los niños entre cero y dos años de edad. Los hijos con edades entre tres y siete años dormirían en locales anexos ubicados dentro del mismo edificio, al cuidado de personal especializado. Los mayores a esa edad, lo harían en los internados de cada una de las escuelas.

---

13 Unión…, *op. cit.*, p. 8.

Los edificios colectivos serían de tres niveles de departamentos, considerando que éstos estaban resueltos en dos pisos. Es decir, realmente se trataba de inmuebles de seis niveles, elevados mediante postes sobre una planta baja libre, como correspondía a los postulados modernos. Cada una de las células de habitación, estaba resuelta en una superficie de 4.50 x 3.50 m en la planta baja y 3.00 x 3.50 m en la superior; es decir, 24 m^2 en ambos niveles. El acceso a los departamentos se lograba a través de un pasillo

En la planta baja, la habitación disponía de una estancia, con doble altura, un comedor para dos personas y una minúscula cocina aprovisionada de un fregadero y una estufa de petróleo, que solo serviría para preparar desayunos y cenas frugales; la comida del medio día se haría en los comedores colectivos. Además, estaba la escalera que conducía al piso superior. En éste había una alcoba, dos armarios (roperos) y un baño equipado con lavabo y retrete, pero sin regadera, pues los baños eran también colectivos.

Como puede observarse, la propuesta de la ciudad obrera era realmente una utopía. No se mencionó como podrían adquirirse los terrenos necesarios, pues aunque hubiera un Estado socialista que los proporcionara, en ese momento las tierras tenían propietarios y en todo caso deberían ser expropiadas. Asimismo, los autores del proyecto omitían las costumbres profundamente arraigadas entre la población mexicana, principalmente en la relación con los hijos, de quienes, seguramente, bajo ninguna circunstancia se separarían. Asimismo, se trataba de modificar hábitos como los culinarios y de relación familiar con orígenes incluso prehispánicos.

La ciudad obrera, desde luego, no se construyó; no era posible. Sin embargo, el proyecto refleja tanto la demanda insatisfecha de barrios habitacionales que privaba en la época, como los estímulos en materia de política y organización social propiciados por la revolución, por lograr una transformación positiva en el país. Asimismo, muestra algunas de las vicisitudes de la arquitectura y el urbanismo de la época, en la búsqueda por resolver problemas de tanta trascendencia como el habitacional, que se creyó responsabilidad de los arquitectos. La existencia de la Unión de Arquitectos Socialistas fue breve, tan solo pervivió dos años, hasta el fin del régimen de Lázaro Cárdena, cuya política social seguramente fue el aliciente que unió a esos arquitectos, que en el fondo no fueron tan afines.

Bibliografía

El urbanismo de los congresos internacionales de arquitectura moderna. La Carta de Atenas, Bueno Aires, Contémpora, 1957.

La Colonia Federal para empleados federales. Documentos relativos a su iniciación, desarrollo y funcionamiento, México, [s.e.], 1924.

López Rangel, Rafael, *La modernidad arquitectónica Mexicana. Antecedentes y vanguardias. 1900-1940*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, 1989 (Cuadernos Temporales, 15).

Unión de Arquitectos Socialistas, Proyecto de la ciudad obrera en México, D. F., México, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, 1938.

Zamorano Villarreal, Claudia C., *Vivienda m*ínima *en el México Posrevolucionario: Apropiaciones de una utopía urbana (1932-2004)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2013 (Publicaciones de la Casa Chata).

"EL SUEÑO DE LA CASA PROPIA". ESTADO, EMPRESARIOS Y TRABAJADORES ANTE EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA Y URBANIZACIÓN RESIDENCIAL. SANTIAGO DE CHILE, C.1952-1973.[1]

BORIS COFRÉ SCHMEISSER[2]

Universidad Academia Humanismo Cristiano

bmcofre@uc.cl

RESUMEN: En la actualidad tenemos un conocimiento limitado referido al problema de la vivienda y urbanización residencial en Chile. Este se centra en el binomio en el Estado-pobladores, desconociendo a otros actores fundamentales como los empresarios y trabajadores de medianos ingresos.

Este estudio se propuso comprender y explicar ¿cómo el Estado, los empresarios y los trabajadores abordaron el problema habitacional? ¿Qué tipo de relaciones establecieron? ¿Cuáles fueron los resultados? Todo, en el marco de la implementación de los primeros censos y planes nacionales de la vivienda en la principal ciudad del país.

Todos los actores estuvieron de acuerdo en utilizar la vivienda unifamiliar o departamento en bloque colectivo, en propiedad privada e inserta en Unidad Vecinal, diseñada bajos los principios de la arquitectura moderna, como principal medio de solución al déficit habitacional. En dichos años, predominó la propuesta liberal-socialcristiana que entendió la vivienda como el espacio vital de la familia y como una mercancía que debía ser tranzada en el mercado. La Unidad Popular significó un quiebre en la instalación de este sistema capitalista de producción y distribución de habitaciones, buscó instalar, gradual e institucionalmente, un sistema socialista (estatista), radicalizando algunos elementos del modelo socialcristiano.

El Estado, orientado por técnicos, abordó el problema de forma cada vez más efectiva, aunque insuficiente. Los gobiernos centraron el gasto público y la entrega de vivienda en coyunturas electorales. Los empresarios, con el apoyo técnico, financiero e ideológico de EEUU, se agruparon gremialmente, influyeron al Estado y crearon un mercado inmobiliario. Los trabajadores, divididos previamente por el sistema político-jurídico y económico-cultural, entre "empleados de ingresos medios" y "obreros de bajos ingresos", consolidaron su separación al acceder a la vivienda, a través de los planes institucionales, según capacidad de pago a Unidades Vecinales segregadas de Poblaciones Populares.

---

1 Este texto es un resumen de las conclusiones de la tesis doctoral que lleva el mismo nombre presentada en 2016 en la Pontificia Universidad Católica de Chile.

2 Doctor en Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile. bmcofre@uc.cl

Parte I

Formación de instituciones habitacionales modernas, con desconexión relativa entre sujetos, 1952-1958

Este periodo estuvo caracterizado por la formación de instituciones modernas destinadas a abordar y resolver el problema habitacional. El Estado realizó el primer diagnóstico sistemático a nivel nacional del problema (I Censo de la Vivienda de 1952) y creó un organismo específico, la Corporación de la Vivienda (CORVI), para implementar el primer plan nacional de la vivienda. Los empresarios del sector crearon un organismo gremial, Cámara Chilena de la Construcción (CChC) y diseñaron una política propia (liberal y socialcristiana) que orientó su actuar (crear Estado y mercado para la vivienda). Los trabajadores asalariados, reproduciendo la separación preexistente en el mundo del trabajo entre "empleados de ingresos medios" y "obreros de bajos ingresos", accedieron a la vivienda de forma segmentada entre trabajadores "con" y "sin" capacidad de pago. Los primeros a través de las EMPART a Unidades Vecinales o Villas y los segundos, por la vía de la reivindicación organizada (comités de vivienda) y acción colectiva (ocupación ilegal de terrenos), pasaron de las poblaciones callampas a las primeras soluciones modernas mínimas.

Cada actor social se encontraba en un proceso propio, las relaciones entre ellos fueron débiles y tensas. El gobierno no incorporó a los empresarios al diseño e implementación de la política de vivienda. Los inversionistas, si bien buscaron establecer una alianza con el Ejecutivo para influir sobre él, estuvieron concentrados en la creación de su organización gremial y en el diseño de su política (fuertemente influenciada por el modelo estadounidense). Los trabajadores, solo en una fracción menor, accedieron a sitio o habitación propia por vías institucionales (la mayor parte siguió siendo allegado o arrendatario), y los que lo hicieron profundizaron las segmentaciones económico-sociales al interior de la clase trabajadora.

A pesar de dicha desconexión, gobierno, empresarios y trabajadores adhirieron a la solución habitacional moderna: vivienda unifamiliar, en propiedad privada, inserta en conjuntos equipados para la vida vecinal. Esto sucede puesto que tanto el Estado, a través de los arquitectos que asumieron sus departamentos técnicos, como los empresarios, por la vía de la formación profesional y de la influencia estadounidense y europea, y los trabajadores, a través de las políticas públicas, la Iglesia y partidos de centro e izquierda, compartieron la idea de que el problema habitacional se debía resolver dentro de los principios de la Arquitectura Moderna, en su versión capitalista.

Estos actores, de distinta composición económica e ideológica, naturalizaron como "solución técnica" este proyecto moderno de la arquitectura. No se problematizó y discutió sobre el carácter ideológico de dicho proyecto. De este modo, cada cual se ubicó en el lugar que mejor representaba sus intereses dentro de la solución liberal-socialcristiana (el sueño de la casa propia). El tradicionalismo, el nacionalismo y el comunismo, en cuanto doctrinas ideológicas, fueron los grandes derrotados en el ámbito de la vivienda y el urbanismo residencial en este periodo histórico.

La implementación de esta primera política nacional de la vivienda (moderna, en su versión nacional populista) significó un aumento notable del ritmo de construcción en relación a las décadas pasadas, pero fue absolutamente insuficiente, en relación al déficit habitacional. Más allá de la retórica populista del gobierno, no resolvió el problema más grave (poblaciones callampas), ni tuvo una orientación redistributiva del ingreso. Agotado en la ambigüedad y la incoherencia, el proyecto político ibañista finalmente se disolvió.

Por su parte, los empresarios organizados gremialmente mejoraron sus capacidades de diseño e implementación de una política que respondiera a sus intereses. No crearon un modelo nuevo, sino aplicaron a la realidad chilena el estadounidense. Este proceso fue dirigido por instituciones públicas y privadas de EE.UU. en el marco de los primeros años de la "guerra fría". Dotados de un proyecto y de instituciones para implementarlo, los inversionistas se constituyeron en un nuevo segmento organizado de la clase empresarial.

Los trabajadores, divididos por niveles de ingreso y por el sistema político-jurídico, reivindicaron su acceso a la vivienda moderna (casa propia) de forma segregada, lo que hizo que se profundizara aquella división en su interior. Así en lugar de favorecerse el proceso de su constitución como clase, al igual que en el caso de los empresarios, se aumentó la división interna.

Parte II

Predominio de instituciones liberales-socialcristianas, con convivencia institucional entre sujetos, 1958-1964

Las principales características de este periodo fueron el predominio de instituciones liberales-socialcristianas, creadas por empresarios y gobierno, para enfrentar el déficit habitacional, que se sabía estructural. En general, se impusieron las relaciones de acuerdo y convivencia entre los actores. La tensión social, surgida a partir del problema habitacional, fue baja y focalizada.

Los empresarios, tomaron la iniciativa, diseñaron e implementaron la política de vivienda oficial desde los organismos estatales y desde el gremio (DFL-2 y DFL-205), fiscalizaron e impulsaron ajustes a esta cuando les pareció necesario. Descrito por ellos mismo, como la "edad de oro", este periodo significó, para los inversionistas, alcanzar gran influencia (no absoluta) sobre el Estado y, a través de él, en la forma en que se abordó el problema de la vivienda en el país, esto es, dentro de los márgenes del mercado (liberalismo) y de la solución habitacional-familiar moderna (socialcristianismo). De esta forma, alcanzaron una mejor posición en la clase dirigente.

A pesar de la enorme influencia de los empresarios, el Estado no fue un mero instrumento de los proyectos de los inversionistas. El Ministerio de Obras Públicas (MOP), como órgano dependiente del gobierno central (Alessandri-Hacienda) debió impulsar, además de la creación de mercado, iniciativas que tensionaban y contradecían la visión e interés de los empresarios (erradicaciones masivas con autoconstrucción). Por otra parte, la gestión pública mantuvo la racionalidad moderna (Censo de 1960 y Planes Trienales). Los resultados de la política oficial

significaron un enorme aumento (4 a 5 veces) en la cantidad de viviendas construidas, en relación al gobierno de Ibáñez, pero, todavía, insuficiente en comparación con el déficit habitacional (que no solo no disminuyó sino que siguió aumentado). La principal deuda, sin duda, decía relación con la calidad de la mayor parte de las residencias construidas (Población San Gregorio y José María Caro).

Los trabajadores accedieron de forma masiva a soluciones mínimas (sitios urbanizados con vivienda provisoria) y definitivas (Unidades Vecinales). En las últimas se pudo confirmar que adherían activamente a la noción de la "casa propia", es decir, a la solución habitacional en régimen de propiedad privada, emplazada en conjuntos urbanizados. También, se pudo observar que, para estas familias de ingresos medios, los conjuntos, por muy excepcionales que fueran, no eran vistos como fines en sí mismo, sino como medios en un proceso permanente de ascenso social. En las soluciones mínimas se pudo ver que el supuesto de la "vivienda crecedora" era falso, puesto que no permitía el desarrollo (armónico) de la vida familiar y vecinal. Este segmento, empobrecido de los trabajadores, también fue muy explícito en su aspiración a dicha "casa propia". De esta forma, la institucionalización en el ámbito de la reproducción social (segregación) de la segmentación por niveles de ingreso al interior de la clase trabajadora, se hizo cada vez más concreta (en el marco de los primeros planes nacionales de la vivienda).

La relación entre los actores fue principalmente de armonía y acuerdo social. Los empresarios y el gobierno establecieron una alianza estratégica, mientras que los trabajadores de segmento medio y bajos, en su mayoría, buscaron acceso institucional, solo en algunos casos específicos (toma de terrenos: La Victoria, Estrella Polar, Santa Adriana), los segmentos empobrecidos entraron en conflicto con las autoridades.

Parte III

Predominio de instituciones socialcristianas-liberales, con conflicto creciente entre sujetos, 1964-1970

Este periodo se caracterizó por el predominio de las instituciones y políticas socialcristianas (Operaciones Sitios) y liberales (Unidades Vecinales o viviendas de mercado). A diferencia, del periodo anterior, el énfasis "social" (Juan Hamilton) se impuso al "técnico-económico" (Modesto Collados). Entre los actores las relaciones transitaron de la armonía (1965), tensión (1966) y ruptura (1967) al conflicto (1968) creciente (1969-1970).

El Estado retomó la iniciativa, desde 1966, dando un giro a la política habitacional. Desde entonces, el énfasis "social", de promoción, integración y participación popular, se impuso al proyecto de la CChC. De este modo, la solución definitiva (que originalmente significaba el 100% del Plan) debió compartir cerca de la mitad de la iniciativa constructora, con las soluciones mínimas (transitorias).

Los empresarios, a pesar de dirigir el proceso de diseño e implementación del Plan Habitacional y del MINVU (1965), fueron desplazados del Estado prontamente (1966), porque, desde la perspectiva del gobierno, no había tiempo ni recursos para implementar la política de los inversionistas (de manera exacta). Por ello, entre 1966 y 1968, mantuvieron un apoyo crítico a la política de vivienda oficial (que mantuvo una parte importante de sus propuestas) y entre 1969 y 1970, defendieron los fundamentos liberales de la política estatal.

Los trabajadores consolidaron su segmentación entre los grupos "con" y "sin" capacidad de pago. Los empleados-vecinos de las Unidades Vecinales se masificaron, de igual forma, que los obreros-marginales de las Poblaciones. Vale decir, la concreción en conjuntos habitacionales de dicha separación, aumentó notablemente. Manteniendo la tendencia del periodo completo (1952-1970), la mayor parte de ambos segmentos de asalariados, mostró su explicita adhesión a la solución habitacional moderna en su versión socialcristiana-liberal (la casa propia). No obstante, cada vez era más evidente que aquella solución no era vista como un fin en sí mismo, sino como un medio de permanente mejoramiento de las condiciones de vida (de ascenso social). El segmento empobrecido, en el contexto de la masificación de la Operaciones Sitio (insuficientes), impulsó un masivo movimiento de tomas de terrenos, entre 1967 y 1970.

Al igual, que en los dos periodos anteriores, los resultados del Plan Habitacional fueron exitosos en relación al ritmo de construcción previa, pero insuficientes en comparación con el déficit habitacional real.

En cuanto a las "clases", se observó que los empresarios se integraron activamente a la multigremial, Confederación de la Producción y el Comercio (CPC), pero se diferenciaron de la elite tradicional a propósito de la reforma al derecho de propiedad. Fue evidente el carácter modernizador y reformista de este grupo de inversionistas, sus intereses económicos los enfrentaban tanto al comunismo como al tradicionalismo. Fue así que se consolidaron como parte importante de la nueva y moderna clase dirigente del país.

Los asalariados, de forma separada por estratos económico-sociales, se integraron a las luchas reivindicativas y políticas, representados o dirigidos principalmente por partidos políticos de centro (reformista) e izquierda (revolucionaria). También, se observó que entre los trabajadores creció el discurso clasista, pero de forma separada por estrato, cultura y residencia.

La relación entre las clases sociales comienza a observarse de manera más clara en este ámbito específico (residencial), puesto que ambas se han ido constituyendo, movilizadas, por la respuesta que debían dar a una carencia habitacional estructural que, a su vez, había dado origen a reformas institucionales, también de carácter estructural, que afectaban sus intereses. Si bien, en esa tensión comenzaron a definirse más claramente, la segmentación preexistente al interior de los trabajadores no se debilitó. La lucha de clases no se agudizaba en sentido revolucionario rupturista, sino reformista institucional.

Las reformas modernizadoras, que diluían las instituciones tradicionales, crearon una institucionalidad y situación política propicia para un proyecto de transición institucional al socialismo.

Parte IV

Predominio de instituciones socialistas, con alta conflictividad entre sujetos, 1970-1973

Entre 1970 y 1973, se impusieron las políticas socialistas institucionales, que en materia habitacional, significaban una profundización de las reformas estructurales y el inicio de la estatización del sector. En este contexto, el gobierno desplazó a los empresarios de los organismos públicos y orientó el beneficio del gasto fiscal en vivienda al segmento empobrecido de los trabajadores. Al no reprimir de forma definitiva el movimiento de tomas, éste se expandió (en número y forma) y se politizó, adhiriendo en su mayoría a la UP. Los trabajadores de ingresos medios, con una experiencia previa en las Unidades Vecinales, desplazados en sus soluciones habitacionales, confirmaron su diferencia y oposición al estrato social bajo y al socialismo (que, materializado en las nuevas autoridades, no atendía sus reivindicaciones urbanas).

El gobierno, quiso utilizar las instituciones creadas por sus adversarios políticos (empresas constructoras, organismos públicos sectoriales y sistemas de financiamiento habitacional) como instrumentos de redistribución del ingreso en favor de los segmentos empobrecidos de la clase trabajadora, dentro del sistema político democrático liberal.

Al igual que los gobiernos anteriores, el primer año se dio un impulso inédito en la historia a la construcción de viviendas definitivas, que luego no se pudo sostener en el tiempo.

El énfasis social-popular que dio a la asignación de recursos en el sector (90%) generó que las familias sin capacidad de pago tuvieran acceso a viviendas definitivas, mientras que las que sí tenían capacidad de compra no encontraron oferta suficiente en el mercado. Dicho de otra manera, las familias de ingresos medios debieron esperar, mientras que las de ingresos bajos aceleraron, en una etapa (en tiempo de las familias, en una generación), su acceso a la casa propia moderna.

Esta redistribución del ingreso, vía vivienda, se debía sostener en la instalación de un sistema de producción y distribución socialista de barrios modernos. A diferencia del proceso de instalación del moderno sistema capitalista de producción de vivienda (1958-1970), la UP no contó con los recursos necesarios (capital, tecnología, profesionales-técnicos) para sostener dicha instalación. El gobierno no tuvo la fuerza, sin el apoyo internacional y con el sector productivo en una abierta oposición, para implementar de forma sostenida la transición al socialismo, en el ámbito habitacional.

Los trabajadores, previamente separados en el ámbito de la producción (empleados/obreros) y reproducción social (vecinos/pobladores), aumentaron sus diferencias en este marco de politización y polarización.

Los empleados de ingresos medios, desplazados de la construcción y asignación de viviendas, confirmaron sus cercanías con el socialcristianismo (en la oposición), iniciaron acciones reivindicativas directas, como tomas de viviendas, movilizaciones y organización de grupos de defensa barrial.

Los obreros de bajos ingresos, apoyaron las políticas socialistas, incluso, en algunos segmentos (dirigidos por el PS-MIR), surgió en ellos un discurso clasista rupturista, pero siempre en separación, e incluso tensión, con los estratos de asalariados medios.

Dicho esto, se debe precisar que también existieron casos de vecinos de ingresos medios que apoyaban las políticas socialistas y pobladores de campamentos que adherían a la oposición.

El movimiento de tomas de terrenos se expandió exponencialmente con la dirección y el apoyo de los dirigentes de base. Esta situación generó una "feudalización" de la vida en la ciudad, cada barrio (medios y bajos) se sintió amenazado y organizó algún mecanismo de defensa concreto.

Como consecuencia de este movimiento (1964-1973) surgieron en Santiago más de 380 campamentos en los cuales las familias residentes se formaron en una cultura "social" (mezcla de socialcristianismo con socialismo) que los dignificaba.

Para la parte que alcanzó a acceder a la vivienda definitiva de este segmento, el socialismo significó hacer realidad el sueño de la casa propia.

Los empresarios, a pesar de la incertidumbre y el descontento (1970-1971), buscaron adaptarse e invertir capital en el nuevo escenario político. Las más de 100 mil viviendas que se comenzaron a construir ayuda a entender esta conducta, es decir, al coincidir con sus intereses económicos asumieron la construcción de las "casas del socialismo". No obstante, el proceso de transición no se detuvo y dejó cada vez con menos espacio a los empresarios. Testigos de la descomposición del sistema capitalista de construcción de viviendas e incorporados a la estrategia de oposición de la CPC, desde octubre de 1972 se abocaron a preparar el Plan Habitacional del futuro gobierno, asumiendo como un hecho el derrocamiento de la UP.

En general para los empresarios de la construcción, la vía chilena al socialismo, significó un aprendizaje histórico, en relación a la defensa de sus intereses.

A QUESTÃO HABITACIONAL NO MOVIMENTO MODERNO BRASILEIRO: ENTRE O DISCURSO E O PROJETO.

MARIANA GARCIA DE ABREU E MIGUEL ANTONIO BUZZAR

Universidade de São Paulo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanimo

marianagdeabreu@gmail.com e mbuzzar@sc.usp.br

RESUMEN: A habitação mínima urbana começou a ser tratada pela arquitetura moderna entre 1920 e 1930, quando as realizações e o debate sobre habitação e sua inserção urbana ganharam vulto, sobre tudo nos congressos internacionais de arquitetura moderna – CIAMs. Essa discussão tomou grandes proporções devido a deterioração das cidades industriais na Europa e nos Estados Unidos no século XIX, mas no Brasil essa realidade foi observada somente no início do século XX. Em 1931, sob reflexo e sintonia dos CIAM's, realizou-se no país o I Congresso de Habitação, onde foram abordados temas como "habitação para o mínimo nível de vida" e "o espaço mínimo necessário para a realização das atividades da vida cotidiana do homem moderno". Embora, a questão habitacional no país tenha diversas inflexões, acredita-se que a produção habitacional voltada as classes de baixa renda foi conduzida, mesmo que em partes, por arquitetos adeptos ao movimento moderno e que os mesmos conseguiram colocar em prática através de seus projetos a ideologia moderna. Neste sentido, o trabalho tem como objetivo compreender como o movimento moderno abordou a questão habitacional no país e analisar projetos de conjuntos habitacionais populares sob a ótica do discurso de alguns seguidores desse movimento. Os casos estudados, mais detalhadamente, são o conjunto Residencial Prefeito Mendes de Morais – o Pedregulho - de autoria de Affonso Eduardo Reidy, inaugurado entre 1950 a 1958, no bairro de São Cristóvão, na Zona Norte na cidade do Rio de Janeiro, considerado uma das obras mais emblemáticas de habitação popular no país e outro o conjunto habitacional Zezinho Magalhães Prado – Zezinho - CECAP - de Vilanova Artigas na cidade de Guarulhos/SP e com projetos datados no ano de 1967.

1. Habitação Miníma

A Revolução Industrial, no século XIX, induziu o rápido crescimento das cidades, que não estavam preparadas com infraestrutura suficiente para suportar o aumento populacional ocasionado, sobretudo pelo êxodo rural. As pessoas saíam do campo para encontrar trabalho na cidade, sujeitando-se às condições precárias de vida. Neste contexto surgiram discussões sobre diversos temas ligados à busca de soluções para os problemas enfrentados pelo proletariado, especialmente no que dizia respeito à precariedade das construções que os trabalhadores começaram a ocupar. A forma mais conhecida de habitação para os trabalhadores eram construções que ocupavam todo o espaço disponível do lote ou de uma quadra, prejudicando imensamente as condições de ventilação e iluminação.

Embora o tema habitação estivesse em discussão às escolas de arquitetura no início do século XX continuavam alheias à questão, voltando-se aos ensinamentos tradicionais do ecletismo e distantes da realidade industrial que surgia como principal elemento transformador das cidades[1]. A engenharia se destacava como a escola moderna daquela época e desenvolvia-se associada à indústria.

A habitação mínima urbana começou ser tratada pela arquitetura moderna entre 1920 e 1930, nos congressos internacionais de arquitetura moderna – CIAMs. Os debates dos buscavam soluções para problemas gerais, como o déficit e a insalubridade das habitações, traçarvam premissas de como deveria ser a nova casa, dos planos habitacionais e enfatizaram, principalmente, como deveriam acontecer essas construções no modo de produção industrial, aliando construção com a industrialização e a estandartização, conforme previsto na Declaração de La Sarraz, local do primeiro Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1928. Tais questões vinham no sentido de permitir uma maior produção permitindo enfrentar quantitativamente o déficit habitacional[2].

A habitação mínima produzida pela arquitetura moderna deveria ser produzida por métodos industriais, ser acessível financeiramente aos operários, aos pequenos empregados e funcionários, ser concebida em função das necessidades e aspirações dessas categorias da população[3]. Mas essa conformidade às necessidades e aspirações não deveria ser a simples tradução em espaços construídos das ideias que os futuros usuários exprimam através de questionários e pesquisas cientificamente concebidas por especialistas em ciências humanas, que estavam a partir de então, associados ao trabalho dos arquitetos.

1 LE COURBUSIER. Por uma arquitetura. 6. ed. São Paulo: Perspectiva , 1973

2 FRAMPTON, K. As vicissitudes da ideologia: os CIAM e o Team X, crítica y contracrítica, 1928-1968. In História crítica da arquitetura moderna. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 273-283.

3 KOPP, A. Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo: Nobel: Edusp, 1990.

Não era tanto o que os usuários desejavam mais sim o que "deveriam desejar" que os arquitetos da nova arquitetura pretendiam oferecer-lhes. "Necessitamos de habitações suficientes em números e em qualidade, que satisfaçam as necessidades das massas, dos que buscam habitações com poucos meios. Necessitamos de habitações para o mínimo nível de vida"[4].

1.2. Quando a questão habitacional passa a ser social no Brasil

A questão habitacional passou ser uma questão social, no Brasil, a partir da intervenção estatal no governo de Getúlio Vargas, ainda na década de 1930, quando se começou a considerar o provimento da habitação como serviço de utilidade pública, assegurando a cada família o direito à habitação. No entanto, o tema da habitação social somente passa a ter importância para os arquitetos com a emergência da arquitetura moderna, tendo como ícone a Reforma da escola de Belas Artes (ENBA), com Lúcio Costa, que acreditava, como de resto só modernos, na modernização da moradia como fator de transformação da sociedade "os arquitetos viram na habitação social o caminho para modificar as condições da classe trabalhadora, introduzindo novos hábitos e um modo de vida "moderno[5]".

A crescente escala da demanda determinou a mudança de perspectiva transformando-se, ao mesmo tempo, em critério projetual e condicionante de produção. Os temas como a redução do custo de construção de novas moradias passaram, então, para a linha de frente, como um dos pontos principais das discussões o que determinou, como questão central, enfrentar o desafio de alterar o modelo de produção e de provisão de moradia[6].

Os resultados desses debates pontuavam sobre o tema da "habitação para o mínimo nível de vida" ou "o espaço mínimo necessário para a realização das atividades da vida cotidiana do homem moderno", e influenciaram significativamente o IDORT e o tão citado I Congresso de Habitação, de 1931. Conceitos como racionalização, pré-fabricação, superação dos métodos artesanais, padronização buscando a diminuição do custo das unidades habitacionais, foram desde então discutidos e algumas vezes praticados, refletindo a sintonia com os enunciados dos CIAM's.

Porém, por mais que os ideais da arquitetura moderna tenham influenciado a produção de alguns conjuntos habitacionais a má administração da questão habitacional do Estado brasileiro e os empobrecimentos das soluções aplicadas chegaram ao clímax na maciça produção do

---

4 AYMONINO, Carlo. La vivienda racional: Ponencias de lós congressos CIAM 1929-1930. Barcelona: G. Gilli, 1973. 313p.

5 BONDUKI, N.G. Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, lei do Inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998, p. 138 o pp. 342.

6 SANTOS, T. C.; ARAÚJO, M. S. De mocinho a bandido - mudanças e continuidades no modelo espacial modernista dos grandes conjuntos de habitação popular. 6º Seminário DOCOMOMO Brasil, Niterói, 2005.

Banco Nacional da Habitação, criado em 1964. Esse cenário é consequência da busca incessante e inconsistente pela redução de custos, coma deturpação do conceito de casa mínima. Com isso, se introduziu no repertório da habitação social brasileira um suposto racionalismo formal desprovido de conteúdo, aplicado em projetos de péssima qualidade, repetitivos e desvinculados do contexto urbano, do meio físico e de um projeto social[7].

2. ESTUDOS DE CASOS

2.1. Eduardo Reidy e o Pedregulho

Affonso Eduardo Reidy é considerado da primeira geração de arquitetos modernos brasileiros que se alinharam ao lado dos Le Corbusier e Lucio Costa para a construção do edifício do Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro. Reidy é autor de obras canônicas, quase todas elas na ex-capital federal, como os conjuntos habitacionais de Pedregulho e da Gávea, o Aterro do Flamengo, o Museu de Arte Moderna, entre outras.

Um órgão que fez toda a diferença na carreira de Reidy foi o Departamento de Habitação Popular (DHP) da Prefeitura do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, instituído em 1946. A instituição visava fornecer habitação aos "grupos sociais de salários baixos", incluindo neles, inicialmente, os servidores do município que viviam em condições precárias de moradia. Funcionou até 1962, quando foi extinto e substituído por outras posturas de enfrentamento da questão habitacional. Em 1948 Carmen Portinho FOI nomeada diretora do departamento e assumiu o cargo com a condição de realizar o plano de habitação social para a cidade junto com Reidy[8].

O primeiro conjunto residencial projetado e construído pelo DHP buscava responder de modo exemplar à concepção de habitação elaborada pela sua diretora Carmem Portinho que incluía como características primordiais listadas e vistas conforme[9]

- Unidades de vizinhança autônomas e próxima aos locais de emprego;
- Moradia ligada diretamente aos serviços sociais, médicos e educativos;
- Entendidos como extensão da habitação;

---

7 BONDUKI, N.G. *op. cit.*, pp. 342.

8 BRITO, F. Entre a estética e o hábito: o Departamento de Habitação Popular do Rio de Janeiro (1946-1960). Seminário de História da Cidade e do Urbanismo - Sessão temática 1 "Memória do Urbanismo, v. 8, n. 1, 2004. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/936> Acesso em: dez. 2013.

9 NASCIMENTO, F. B. do. Reidy e Pani: habitação popular e arquitetura moderna latinoamericana. In: ENANPARQ, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/84/84-729-1-SP.pdf> Acesso em: nov. 2013.

- Blocos coletivos verticais, com a reserva de grandes espaços livres;
- Separação do trafego de pedestre do de veículos;
- Serviço social permanente voltado a educação de um novo modo de morar;
- Acesso à unidade habitacional através do aluguel, calculado com uma porcentagem do salário e descontado da folha de pagamento.

O conjunto Residencial Prefeito Mendes de Morais – o Pedregulho teve o início do seu projeto entre 1946 e 1948 e foi inaugurado entre 1950 a 1958. Em um terreno de propriedade do Distrito Federal no bairro de São Cristóvão, na Zona Norte do Rio de Janeiro, composto originalmente por 522 unidades, com uma gama completa de equipamentos e serviços coletivos e seria destinado para funcionários de baixos salários da prefeitura.

Os diversos espaços públicos criados por Reidy são extremamente potentes e principalmente cívicos. Ao mesmo tempo em que complexos, tais espaços são ricos em diversidades funcionais. Isso se deve ao ideário do arquiteto que propunha ambientes que facilitassem o convívio em comunidade. A sociabilidade presente nos discursos da arquitetura moderna europeia pode ser decifrada na fala de Reidy.

Compete ao arquiteto criar ambientes físicos que facilitem o pleno desenvolvimento das atividades relacionadas com a vida em comunidade, proporcionando condições adequadas para morar trabalhar, cultivar o espírito e o corpo e transportar-se[10].

O projeto deixa claro a opção por "elevar" a classe trabalhadora a um nível jamais considerado pelo Governo. Em resposta a isso os edifícios buscam a topografia mais adequada, enquanto que também queriam estar presentes na paisagem, adequar uma barreira de 50m de desnível e integra-lo foi um dos grandes desafios do autor do projeto.

Nas declarações de Reidy sobre realidade do problema habitacional, já em 1961, ele mostrava a consciência no entrave entre a mobilidade urbana e a localização das camadas populares. O arquiteto justificou a verticalização habitacional no Pedregulho devido à boa localização do conjunto na malha urbana. Inserido no bairro de São Cristovão o Pedregulho contava desde sua inauguração 1950 com infraestrutura urbana interna e externa ao conjunto.

> O grande problema da habitação está na desproporção existente entre o custo de uma habitação modesta, mas decente, e o salário do trabalhador...O problema da habitação está estreitamente ligado ao do transporte...Casa individual ou habitação coletiva são soluções especificas apresentadas por cada caso em particular...Nos bairros centrais e valorizados, onde também é necessário a construções populares, não se pode pensar em solução que não seja a da habitação coletiva, que permite a maior densidade habitacional [...][11]

---

10 REIDY, A. E. Inquérito nacional de arquitetura. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 1961. In XAVIER, A. (org.). Arquitetura moderna brasileira: depoimento de uma geração. São Paulo: Pini, 1987, p. 273-283.

11 REIDY, A, 1987, p. 273-283.

Reidy valeu-se dos preceitos corbusianos nessa obra. Em "Arquitetura Contemporânea no Brasil"[12] elenca algumas características no conjunto Pedregulho que reafirmam a ligação com o franco-suiço, como as formas variadas para identificar as funções de cada edifício e também, além da semelhança dele com plasticidade de Niemeyer.

Como um das grandes parceiras de Reidy na sua atuação no DHP Carmem Portinho também fez suas declarações a respeito do conjunto Pedregulho. A engenheira colocou que o expoente da obra é forma resultante do prédio principal, que se deu em função das curvas do terreno. A primeira grande obra de Reidy o consagrou e o permitiu abrir novos caminhos para a arquitetura dos conjuntos habitacionais populares.

Outros críticos catalogados por Bonduki (1999) no livro "Affonso Eduardo Reidy" deram sua opinião sobre a obra do arquiteto. A obra é considerada pela critica um monumento da arquitetura moderna pela explicita utilização dos conceitos corbusianos, vistos desde a implantação até a escolha dos materiais. Como marca do movimento tem-se os pilotis a separação da estrutura independente da vedação, os panos de vidro, tentando dessa forma fazer a melhor integração da arquitetura com o ambiente construído. Outra relevante na edificação é inserção de painéis de grandes renomes da arte brasileira, mostrando que a cultura deve ser parte integrante de qualquer classe social.

A excelência da obra como representação arquitetônica do movimento moderno e da habitação popular foi reconhecida e aclamada com o 1º prêmio da Exposição Internacional de Arquitetura da I Bienal de São Paulo. A justificativa do júri, presidido por Sigfried Giedion, afirma que o mérito da obra estava em seu caráter singular, seja por sua concepção espacial, seja por seu caráter panfletário, que a mesma mantinha até os dias atuais um forte valor como objeto cultural, e, portanto, continuaria exercendo uma excepcional representação arquitetônica e urbanística. Como critica o júri colocou apenas a questão do conjunto ser singular entre a vizinhança que cresceu desordenadamente.

12 BRUAND, Y. Arquitetura Contemporânea no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 2003.

2.2. Vilanova Artigas e o Conjunto Zezinho Magalhães

Em seu percurso profissional, como de muitos arquitetos brasileiros, foi marcado por varias influências estéticas. O início da sua carreira em São Paulo, onde se formou engenheiro-arquiteto na politécnica em 1937[13]. Mesmo recém-formado, em 1938, foi designado para trabalhar em obras públicas do Estado de São Paulo – Secretária de Viação e Obras públicas do Estado de São Paulo, o que ocasionou um refinamento do seu olhar sobre a cidade e proporcionou trabalhar com Gregori Warchavchik.

Seus primeiros projetos e obras até final dos anos 30 estavam pautados num repertorio ainda com "variações ecléticas", indo em direção totalmente oposta as inovações "modernistas" desenvolvidas por Warchavchik; no Brasil[14]. É através dos projetos residenciais para classe média paulistana que o arquiteto vai desenvolvendo pesquisas e amadurecendo seu trabalho em relações ao uso de outras ideias arquitetônicas, o que o levou à desenvolver uma relação com trabalho de Frank Lloyd Wright. No entanto, em 1943, com a publicação do livro "Brasil Builds" e a exposição no Museu de Arte Moderna de Nova York atingiu Artigas e frente à arquitetura de Wright e de Le Corbusier ele optará, a partir de então, pelo franco-suiço.

A opção por Corbusier não foi pela linguagem, mas por questões políticas, principalmente, após a filiação ao Partido Comunista Brasileiro em 1945, onde idealizava a redemocratização do país. Daí pra frente se aproximou da arquitetura "moderna", com uma grande tendência a vertente carioca, já que ela parecia mais ligada aos interesses da sociedade e cultura nacional. Em síntese, foi à ligação político - ideológico que estabeleceu o racionalismo arquitetônico inibido, portanto a sua "expressão wrightiana" e sido o mote decisivo para opção corbusiana[15].

A partir de 1951 Artigas passou fazer seus primeiros questionamentos com a relação aos rumos da Arquitetura Moderna no Brasil e é através dos textos "Le Courbusier e o Imperialismo" e "Caminhos da Arquitetura Moderna" que a crítica fica evidente, abordando em ambos a situação mundial no pós 2° Guerra Mundial. Posicionou-se contra o "abstracionismo-imperialista" e propôs uma solução estética diferente dos realistas (e da direção do partido Comunista Brasileiro que propunham o necolonial).

---

13 THOMAZ, D. E. Um olhar sobre Vilanova Artigas e sua contribuição à arquitetura brasileira. Dissertação (mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 1997.

14 CUNHA G. R. da. Uma análise da produção de Vilanova Artigas entre os anos de 1967 a 1976. Dissertação (mestrado) - Escola de Engenharia de São Carlos, USP, São Carlos, 2009.

15 BUZZAR, M. A. João Batista Vilanova Artigas: elementos para compreensão de um caminho da arquitetura brasileira, 1938-1967. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 1996.

Muitos críticos descrevem o período na segunda metade de 1950 como sendo de crises pessoais do arquiteto. Esses impasses foram base para a reelaboração e a adoção do realismo socialista como solução tipológica. A verdade absoluta para ele era realismo tornar-se condição para produção material na construção civil[16].

Artigas acreditava na união do racionalismo junto a um projeto nacional-desenvolvimentista, para ele a arquitetura moderna não podia negar a tradição artística nacional. "Era moderna, sem ser decadente, era nacional sem ser mimética aos vários regionalismos; era historicista, sem ser passadista; estava plasmada à tradição, mas engendrava o planejamento técnico e desenvolvimento nacional"[17].

Até meados de 1960 as questões ideológicas tinham peso muito importante na produção arquitetônica de Artigas que sofre um novo momento de inflexão com o Golpe Militar 1964, surge então um novo momento de intensos debates e de confrontos. Dois textos são significativos do período de transição entre o regime democrático e o ditatorial "Uma falsa crise" (1965), em que o autor acredita que o funcionalismo arquitetônico teria se findado e o "Desenho" (1967) que coloca os aspectos negativos da fase funcionalista de Le Corbusier e aponta o desenho como designo – intenção.

Como o ideário comunista, conforme Buzzar (1996), Artigas acreditava na capacidade de que arquitetura tinha em participar da transformação do mundo, a partir da conscientização possibilitada pela fruição arquitetônica. "A arquitetura tem seus métodos próprios, que não se confundem com os da ciência ou os da própria tecnologia. Restaura-los é a proposta contida nas atitudes de L. Courbusier e Niemeyer"[18].

Em 1967 Artigas é convidado junto com outros colegas arquitetos, Paulo Mendes da Rocha e Fabio Penteado para desenvolver um projeto de habitação popular na cidade de Guarulhos/SP promovidos pela CECAP (Caixa estadual de Casas para o Povo) e o DOP (Departamento de Obras Públicas). O conjunto habitacional de Cumbica, mais conhecido como "Zezinho" e oficialmente nomeado como Zezinho Magalhães Prado foi construído as margens da Via Dutra, afastado do perímetro urbano, em um terreno com 180 hectares e uma demanda inicial de 55mil habitantes.

Realizar habitação popular era algo novo na carreira de Artigas e aceitar o convite significaria uma revisão do que ele havia dito "Os caminhos da Arquitetura Moderna – casa popular". O arquiteto teve que rever seus conceitos ideológicos, pois o projeto desenvolvido para o conjunto "Zezinho" foi contra seus escritos, como a construção em larga escala com números astronômicos, a repetição desenfreada, a padronização dita pelo capital.

---

16 *Ibid.*

17 *Ibid.*

18 ARTIGAS, V. Uma falsa crise. Acrópole, São Paulo, n. 319, 1965. In Arquitetura moderna brasileira: depoimento de uma geração. São Paulo: Pini, 1987, p. 273-283.

> A casa popular foi reconsiderada, glosada, estudada por todos os arquitetos, sob os aspectos possíveis e imaginários, em todos os países. Foi promovida a "pedra angular de uma civilização". Se era rara, faltava para muitos, a causa, os arquitetos se incumbiram de procura-la em outros lugares, não na natureza do regime capitalista. Afirmaram que era possível construir em larga escala, em números astronômicos. Bastava produzir em série. O essencial era remover os obstáculos, os preconceitos estéticos que atrapalhavam[19].

Os edifícios em grandes lâminas, sobre pilotis deixando livre para a circulação no térreo , por não possuírem corredores podiam ter aberturas em duas faces opostas permitindo a iluminação e a ventilação cruzada, e a marca de Artigas que era os jardins internos aos edifícios que simulava uma pracinha.

> Na etapa seguinte foi fazer, da estrutura da casa, um elemento capaz de caracteriza-lo [...] Na ocasião, precisamente em 50m, projetei edifícios em dois blocos que se interligavam de certa maneira, assimilando a pracinha para o interior do prédio. E acabou sendo a solução adotada em todos os edifícios de apartamentos dessa época em diante, lamina apoiada sobre as colunas [...][20].

A complexidade do programa do conjunto "Zezinho" é tão extensa quanto a de Reidy no Pedregulho, há uma variedade de serviços e infraestrutura internas ao conjunto. Os autores do projeto com a preocupação de tratar de uma proposta moderna da "unidade de vizinhança " designaram pelo nome de freguesia. A justificativa para essa escolha, seguindo os preceitos de Artigas, deve-se ao projeto nacional-desenvolvimentista, em remeter as tradições do passado.

O conjunto fazia parte das discussões sobre a racionalização, à pré-fabricação e a industrialização das construções que permearam o debate dos críticos da arquitetura brasileira. Mesmo que Artigas fosse ideologicamente contra o poder do capital ele acreditava no desenvolvimento da construção civil pelo desenho industrial: "A habitação é objeto de desenho industrial"[21].

As maiores críticas ao conjunto "Zezinho" tecem sobre sua localização, pois a obra foi implantada em um terreno fora da malha urbana consolidada da época. E mesmo que o conjunto apresentasse uma gama variada de infraestrutura interna externamente o morador passou pelas mesmas dificuldades vistas nos conjuntos tão criticados da era conseguinte – BNH. Mas vale ressaltar que a atuação de Artigas na crítica da arquitetura moderna foi bem expressiva e por isso é possível identificar varias fases em seus discursos ideológicos e se comparado com a representatividade de suas obras a excelência do conjunto habitacional de Cumbica não pode ser discutida.

3. Considerações Finais

---

19 ARTIGAS, V. Caminhos da Arquitetura. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1981, p. 44 o pp. 234.

20 BONDUKI, N.G, 1999.

21 ARTIGAS, V. Caminhos da Arquitetura. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1981.

Nos projetos habitacionais populares desenvolvidos pela vanguarda adepta o movimento moderno no Brasil pode-se constatar a preocupação dos arquitetos com a valorização de espaços coletivos, e sua visão de habitação como serviço público. Além disso, como seus colegas europeus, prezavam a produção em série e a implantação em fileiras, ainda que empregassem métodos construtivos artesanais e mão-deobra pouquíssima qualificada. É possível afirmar então que Movimento Moderno é um marco na habitação popular onde os projetos dos conjuntos eram assinados por arquitetos de renomes, diferentes dos projetos dos sucessores da época – BNH, onde o carimbo era apenas preenchido por meros "desenhistas".

A maioria dos escritos sobre o Pedregulho tecem de modo genérico variados elogios à qualidade arquitetônica da obra, principalmente, elevando quase que exclusivamente ao valor social do conjunto edificado, que é indiscutível após esta analise. Mas vale a pena ressaltar que há outro objeto de interesse além da relação arquitetura e valor social, não menos significativo que é a composição do espaço. E através desses inúmeros adjetivos que compõe a obra de Reidy, e mesmo que ele não tenha sido um árduo critico da arquitetura moderna brasileira, fica claro perante as descrições acima a identificação dos conceitos ideológicos defendidos pelo movimento, que ultrapassam o simbolismo social e remetem nitidamente a concepção da arquitetura da época.

Já as críticas ao conjunto "Zezinho" arrebatam sobre sua localização, pois a obra foi implantada em um terreno fora da malha urbana consolidada da época. E mesmo que o conjunto apresentasse uma gama variada de infraestrutura interna externamente o morador passou pelas mesmas dificuldades vistas nos conjuntos tão criticados da era conseguinte – BNH. Mas vale ressaltar que a atuação de Artigas na crítica da arquitetura moderna foi bem expressiva e por isso é possível identificar varias fases em seus discursos ideológicos e se comparado com a representatividade de suas obras a excelência do conjunto habitacional de Cumbica não pode ser discutida.

Em síntese é possível identificar conexão entre o repertorio critico dos autores com seus projetos em ambas as obras estudadas e com isso crer que a questão ideológica é parte consubstancial de um bom desenvolvimento da arquitetura.

VIVIENDA HIGIÉNICA BARATA. LOS EDIFICIOS COLECTIVOS REALIZADOS POR LOS ARQUITECTOS DE LA CAJA DEL SEGURO OBRERO EN LOS PUERTOS DEL NORTE DE CHILE.

RONALD HARRIS DIEZ

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile/Instituto de Estética, Facultad de Filosofía, Pontificia Universidad Católica de Chile

rharris@uchilefau.cl/rharris@uc.cl

RESUMEN: La llegada al poder en 1938 del Frente Popular, coalición encarnada en la figura del presidente Pedro Aguirre Cerda, marca una de las cúspides del periodo denominado por la historiografía como Estado de Bienestar (1924-1973). Una las intervenciones más destacadas de este gobierno, orientadas a resolver las demandas de la denominada 'cuestión social', fue la gestión realizada por la Caja del Caja del Seguro Obrero Obligatorio de Enfermedad, Invalidez y Vejez para llevar a cabo la construcción de viviendas baratas.

Bajo la dirección del connotado arquitecto nacional Luciano Kulczewski, la Caja, que administraba la seguridad social y previsional de los trabajadores del país, decidió invertir parte de sus fondos en la materialización de cuatro conjuntos de edificios colectivos destinados a paliar la escasez de viviendas en las más importantes ciudades portuarias del norte del país, a saber, Arica, Iquique, Antofagasta y Tocopilla.

Pioneros y considerados hoy modélicos, estos conjuntos habitacionales son una clara manifestación de la cultura modernizadora que intentaba imponer el Estado. Realizados antes que se dejaran sentir las influencias de los CIAM, son una interesante síntesis de las estrategias de apropiación empleadas por los arquitectos nacionales frente a las propuestas de viviendas colectivas, como eran los condensadores sociales del Constructivismo Ruso y de las *Siedlungen* alemanas y austríacas.

Esta ponencia busca, junto con destacar los aspectos del contexto histórico-social en el que fueron levantados, se propone también debatir aquellos que les otorgaban la calidad de 'modernos'. Así, serán relevados tanto las propuestas urbanas como las vinculaciones con los nuevos avances tecnológicos que permitieron su materialización, siendo particularmente importantes aquellos que les permitieron a los arquitectos de la Caja, dirigidos por Kulczewski, realizar una de las valiosas propuestas en lo que 'habitación higiénica barata' se refiere.

PALABRAS CLAVE: Caja Seguro Obrero – Luciano Kulczewski – Colectivos obreros – Habitación barata – Arquitectura moderna.

La Caja del Seguro Obrero Obligatorio de Enfermedad, Invalidez y Vejez, fue una institución creada en 1924 (Ley Nº 4.054), junto a la Caja de Previsión de Empleados Particulares, con el fin de promover la seguridad social y previsional de los trabajadores de Chile. Establecida bajo el principio de un sistema de reparto, entregaba beneficios sociales a sus afiliados a partir del total de los dineros recaudados, que provenían de los aportes tanto de los trabajadores como de los empleadores y del Estado. Cumplía la función de pagar las jubilaciones, indemnizaciones por accidentes de trabajo o fallecimiento de sus cotizantes, a lo que se sumaría, con el correr de los años, las asignaciones familiares y el seguro de cesantía.

Vinculada al Ministerio de Salubridad, del que dependía —razón por la que el ministro del ramo presidía su consejo directivo—, la Caja concentró parte de sus fondos en el establecimiento de consultorios de salud y postas rurales. Esta institución era el perfecto reflejo de la nueva etapa que estaba viviendo el país, en la que el Estado había asumido una activa participación en el ámbito social e industrial, período que la historiografía bautizará, posteriormente, como Estado de Bienestar. La configuración de este último responde, por un lado, al liderazgo asumido por el Estado en la superación de la crisis económica de 1929, y cuya vocación desarrollista se vio amplificada por el gobierno del Frente Popular (reunión de los partidos radical, comunista, socialista, democrático y radical socialista) que encomendó la construcción de una voluminosa cantidad de obras sociales; por otro, a la emergencia de nuevas extracciones socio-económicas durante la década de 1930, principalmente la clase media, que actuó como un influyente mandante de edificios industriales, de oficinas, de departamentos, locales comerciales, etc.[1] En este escenario, Pedro Aguirre Cerda, quien ganara las elecciones presidenciales de 1938 a la cabeza de la mencionada colación, nombra como administrador de la Caja del Seguro Obrero a Luciano Kulczewski, quien, junto a su destacada labor como arquitecto, había mantenido desde su época como estudiante de la Universidad de Chile un activo rol político, llegando a ser uno de los fundadores del Partido Socialista de Chile.

Si bien este nombramiento puede entenderse como una retribución al trabajo de Kulczewski como jefe de la campaña electoral de Aguirre Cerda, la designación de un arquitecto en el cargo puede interpretarse de acuerdo con el papel desempeñado por la Caja del Seguro Obrero en las políticas sobre vivienda, ya que desde 1936, cuando se crea la Caja de Habitación Popular (Ley n.° 5.950), ambas entidades comenzaron a trabajar en forma mancomunada en lo tocante a políticas habitacionales. A este respecto, le corresponde Kulczewski participar como delegado del Gobierno en el Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular, que se llevó a cabo en Buenos Aires en octubre de 1939. A cargo de la comitiva más numerosa de esta convocatoria, el arquitecto fue investido como vicepresidente y, en su discurso inaugural, se expresa sobre esta estrategia:

En Chile ya se han puesto en marcha estas soluciones: La Caja de la Habitación Popular, de la

1 Hugo Mondragón y Andrés Téllez, *Arquitectura y Construcción / Chile 1945 – 1950. Una revista de arquitectura moderna*, Santiago de Chile: Universidad Central de Chile, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje, 2006, p.47.

cual soy Vicepresidente, abona a la Caja del Seguro Obrero la diferencia entre lo que se cobra a 'los moradores de las casas construidas por la Caja del Seguro Obrero y el interés actuarial mínimo que ésta necesita para financiar sus prestaciones. La Caja de la Habitación, Institución Estatal, dedicada especialmente al estudio, construcción de habitaciones con las cuotas del Estado, del Seguro Obrero, como puede verse, será a corto plazo el instrumento en lo técnico de nuestra política.[2]

Si bien en lo relacionado con la vivienda barata, como explicitara Kulczewski en este mismo discurso, durante el decenio 1929-1939 en el país se habían construido, bajo iniciativas privadas, 60.000 viviendas, todavía persistía un déficit de 50.000 viviendas por año:

Se gasta ingenio y tinta en buscar soluciones que van desde el material inverosímil hasta planimetrías absurdas, como nichos de cementerios; o se buscan terrenos que por su precio, linden a páramos o basurales en los extramuros de las ciudades, creando a sus viviendas, nuevas y crueles diferencias. Se forman barriadas de casas baratas, que evidencian más el contraste entre los felices y los infortunados, enrostrando una vez más a estos últimos su mísera condición. Habitaciones, o sea, hangares ordinarios y minúsculos, donde no será posible reconstruir el hogar, la familia modesta, hoy destruida por la falta de vivienda adecuada, las enfermedades inherentes al tugurio, el alcoholismo, el desánimo fatalista y la muerte prematura, donde no podrá oírse jamás un himno alegre a la vida que sonaría a sarcasmo entre harapos. La vivienda debe estar bien situada, de acuerdo con las necesidades de trabajo de sus ocupantes; debe ser bien construida, alegre, confortable y bella, no importa su costo. […] El Gobierno de Chile, la Caja de Seguro Obrero, consideran que la política de la vivienda debe ser dar habitación higiénica, confortable y bella, que tienda a reconstruir el hogar, la familia proletaria, y con ello recuperar para la sociedad, justa y armónicamente organizada.[3]

Se reconoce en sus palabras no sólo la importancia de urbanizar la ciudad en términos inclusivos, y no estratificada en términos sociales, sino que también, como sostiene Max Aguirre, se aprecia en esta nueva manera de enfrentar la vivienda popular una manifestación de la cultura modernizadora que se trataba de imponer desde el Estado, es decir: "donde los cambios demográficos y la introducción de nuevas tecnologías, nuevos materiales y regímenes de producción relacionados con él se asocian con transformaciones políticas, sociales y económicas".[4] Debido a ello es que se aprecia también el énfasis en la condición de 'higiénica' que debe tener este tipo de vivienda. Otros aspectos del planteamiento, sin embargo, conservan, como expresa Aguirre, una visión esteticista sobre la solución de esta coyuntura habitacional al emplear consideraciones emocionales ('alegre') y subjetivas ('confortable').[5]

---

2 Luciano Kulczewski, "Primer Congreso Panamericano de la Vivienda Popular", *Urbanismo y arquitectura* n°5, Santiago de Chile, 1939, p. 200/94.

3 *Ibid*., p. 199/93.

4 Max Aguirre, *La Arquitectura moderna en Chile (1907-1942): Revistas de Arquitectura y estrategia gremial*, Santiago de Chile: Universitaria, 2012, p. 58.

5 *Ibid*., p. 84.

Más allá de estas apreciaciones retóricas, las obras arquitectónicas emprendidas por la Caja del Seguro Obrero, bajo la supervisión de Kulczewski, distaron mucho de lo que se podría definir como sensibilidad romántica, adoptando propuestas más radicales y maduras en relación a los principios de la arquitectura moderna, como será expuesto a continuación.

El plan concebido por el arquitecto para la construcción de viviendas baratas comenzó a ponerse en práctica apenas asumido en el cargo, siendo su principal desafío la proyección de cuatro conjuntos de edificios colectivos destinados a paliar la escasez de viviendas provocada principalmente por el ocaso de la actividad salitrera, que, a su vez, obligó a los cesantes pampinos a migrar en busca de trabajo hacia las más importantes ciudades portuarias emplazadas en el norte del país: Arica, Iquique, Antofagasta y Tocopilla.

Estos conjuntos se inscribían como parte de una maniobra, que si bien más amplia, se centró principalmente en la tarea de construir habitaciones colectivas en el área urbana. A este respecto, el plan original, tal como se evidenciaba en las publicaciones de la Caja, definía a los inmuebles que componían estos conjuntos como edificios de "cinco pisos con calefacción, lavandería, taller de costura, club y biblioteca. Los departamentos tienen una cabida de dos a siete personas, con tocador y cocina individual. […] En conjunto alberga hasta 100 familias."[6]

Es pertinente aclarar que la participación directa de Luciano Kulczewski en ellas, al parecer, fue bastante acotada, y guardaría relación más bien con el rol de gestor de los proyectos. Esta inferencia estriba en que el arquitecto permaneció en el cargo apenas trece meses, período en el que se hace difícil imaginar que, entre visitas a terreno de las instalaciones de la Caja distribuidas en todo Chile y a las labores propias como político, le hubiere restado tiempo suficiente para diseñar personalmente estos edificios colectivos —los que fueron terminados, por lo demás, a finales de 1942, cuando el arquitecto llevaba casi dos años retirado de la dirección del organismo—. La supervisión y la rúbrica final de estos conjuntos pertenecen a la Oficina de Arquitectura de la Caja del Seguro Obligatorio, cuyo Jefe de Taller era el arquitecto Aquiles Zentilli Melano.

Como gestor, da cuenta el investigador Claudio Galeno, Kulczewski realizará tres viajes a los puertos del norte, entre mayo de 1939 y enero de 1940, promoviendo y coordinando la construcción de estos proyectos. Personalmente visitará las alternativas de terrenos con que se podían contar, buscando elegir el más apropiado para configurar estos pequeños barrios tal cual expresaba en su política de habitación urbana. Si bien en un principio se consideró la construcción de viviendas individuales de baja densidad junto a edificios colectivos de varias plantas, por vicisitudes presupuestarias sólo se realizarían estos últimos.[7]

---

6 Leopoldo Acero, *Realidad de la vivienda popular en Chile. Folletos de divulgación cultural n°4*, Santiago: Ediciones populares Caja de Seguro Obligatorio, 1940, p. 8.

7 Claudio Galeno, "Edificios Colectivos para Obreros, 1939-1942. La Caja de Seguro Obligatorio y la arquitectura social de Luciano Kulczewski en Antofagasta, Chile", *Cuadernos de Arquitectura, Habitar el Norte n°10*, Antofagasta: Universidad Católica del Norte. Facultad de Arquitectura, Construcción e Ingeniería. Departamento de Arquitectura, 2006, p. 25.

A partir de una propuesta general base, configurada a partir de tres pabellones colectivos dispuestos en forma de 'U', ésta se adaptaría finalmente a los emplazamientos y a la forma concreta de los solares definitivos. Mientras que en Arica y Tocopilla se dispuso de amplias terrenos situados en la periferia de lo que entonces eran la ciudades, en Iquique se logró aprovechar un solar cercano a la Plaza de Armas, pero que sólo abarcaba una parte de una manzana, por lo que es el único en que se construyeron dos bloques dispuestos en forma de "L". En Antofagasta, en tanto, el conjunto se emplazó cercano al puerto en un área no urbanizada hasta entonces, en un terreno de forma trapezoidal, que permitió, contrariamente a la propuesto por la Caja, que los edificios se alinearan siguiendo la forma de un amplio arco que se abría al mar.

Cada edificio se componía de un piso zócalo, y mientras los pabellones centrales de cada conjunto tenían cinco plantas superiores para albergar departamentos, los laterales sólo tenían tres, contando todos con una terraza superior habitable. Como única circulación vertical, una amplia rampa se emplazaba en el corazón de cada edificio, dando acceso a los amplios corredores que permitían el ingreso a cada vivienda.

Al igual que las primeras propuestas de viviendas comunitarias establecidas por los utopistas socialistas del siglo XIX, en que el grupo familiar tradicional era la base de sus planteamientos ideológicos, también lo fue en los planteamientos de la Caja. Si bien entre sus políticas se contemplaban viviendas para solteros, estas no se concretaron en los proyectos edilicios en comento. De esta manera, un estudio de las plantas tipo, revelan que cada piso albergaba:

Dos departamentos por nivel, concebidos para familias extensas de hasta 7 personas, que incluían hall-comedor, dormitorio pequeño, dormitorio familiar, dos camarotes-litera (con capacidad para dos personas cada una), cocina y baño.

Cuatro departamentos por nivel, concebidos para familias de hasta 4 personas, contaban con comedor, un dormitorio, un camarote-litera (con capacidad para dos personas), cocina y baño.

Cuatro departamentos por nivel, concebidos para matrimonios solos o con un hijo como máximo, que incluían un dormitorio, cocina y baño.

Los dormitorios principales de los dos departamentos más amplios incluían roperos 'en la pared', toda una novedad por aquellos años. Igualmente, las cocinas estaban equipadas con lavaplatos y cocina de fierro, mientras que el baño estaba dotado de lavatorio, excusado y baño de lluvia (ducha). Ambos recintos contaban con servicio de agua potable. Según especifica Galaz-Mandakovic, los pabellones centrales poseían, asimismo, "baños públicos con 18 baños de lluvia y 8 tinas para ambos géneros, independientes".[8]

8 Damir Galaz-Mandakovic, *Edificios Colectivos de la Caja del Seguro Obrero Obligatorio de Tocopilla 1939-41. Movimiento Moderno, solución social*, Tocopilla: Retruecanosinversos, 2011, p. 76.

Los pisos zócalos, si bien en la actualidad dan cobijo a una serie de locales comerciales, originalmente fueron concebidos para albergar, junto a las instalaciones del edificio, las áreas comunitarias y de servicios públicos. A modo de ejemplo, sirva la descripción del programa original para el Conjunto de Antofagasta, hecha por Galeno en su estudio:

El programa comprendía en el nivel zócalo, de un local para lavandería, un taller de costuras, sala-cunas, estanque de agua y bodegas de los almacenes de cooperativas. En los zócalos de los pabellones laterales se instalaron baños y servicios en general. Los extremos del primer piso del pabellón central, se utilizarían como dos espaciosos locales para almacenes de cooperativas, un restaurante popular con sus anexos, cocina, vestuario y baños, además un club con sala de estar, biblioteca, sala de visitas sociales y baño.[9]

Este concepto socialista de entregar junto a la "vivienda higiénica" todos aquellos espacios que le permitieran al obrero desarrollar una vida en plenitud, claramente se emparenta con las propuestas que el Constructivismo Ruso había desarrollado en torno al concepto de los 'condensadores sociales', con los que, junto a la formulación programática, guardaban también más de una similitud en el plano formal.

Si bien el diseño de las viviendas, y el emplazamiento y disposición de los pabellones en torno a áreas verdes comunes denotan, a su vez, la influencia de las propuestas alemanas y austríacas vinculadas a la edificación de viviendas de protección social —las *Siedlungen*—, es en el aspecto formal de éstas donde más se deja sentir dicho impacto. Lo anterior, particularmente, en lo que se refiere a los corredores y balcones. Esta solución, empleada vanguardistamente en el medio nacional por la misma Caja del Seguro Obrero en los Colectivos San Eugenio, realizados un par de años antes en la capital, demuestra que morfológicamente el antecedente más directo para la solución de estos inmuebles eran las propuestas tipo *laubenganghaus*. Baste mencionar, a modo de ejemplos, la Laubenganghaus de Weiße Stadt en Berlin, realizada en 1929-1931, por Otto Rudolf Salvisberg; el edificio plurifamiliar llevado a cabo por Paul Heim y Albert Kempter para la exposición Wohnung und Werkraumausstellung, de 1929 en Breslavia (la Breslau alemana); y algunas de las 'casas pórtico' diseñadas por Ernst May para Praunheim, en Frankfurt, entre 1928 y 1929.

La idea de que la arquitectura tiene la capacidad de influir en el comportamiento social subyace claramente detrás de las políticas establecidas por Kulczewski al diseñar espacios socialmente equitativos, ajenos a las estratificaciones económicas. En este contexto, los corredores, debido a su amplitud, se configuran como el lugar de acceso a las viviendas, a la vez que prolongaciones de las mismas hacia el espacio comunitario, y si bien algunos autores han querido ver en ellos una consciente contextualización,[10] por parte de los arquitectos de la Caja, a los rigores del clima local, en donde éstos actuarían como quiebrasol, su disposición parece contradecir semejante

9 Galeno, *op. cit*., p. 27.

10 Galaz-Mandakovic, op. cit., p. 83.

afirmación.[11] Nunca orientados hacia un mismo punto cardinal, los corredores se proyectan, en cambio, siempre hacia el espacio central, lo que parece lógico ya que esto les permitiría a los residentes disfrutar de las áreas verdes que allí se proyectaron. Sin embargo, es necesario hacer notar que dentro de la ideología que sustentaba estas propuestas, tales pasillos permitían también vigilar el espacio comunitario, "[transformándose] en un medio para que unos y otros interactúen cuidando y en beneficio de una colectividad de habitantes. […] [Esta] experiencia, basada en la custodia espacial sobre los comportamientos ajenos, estaba influida por ideas sobre la educación moral del proletariado, factor consustancial al progreso y la modernidad".[12]

Si bien, en cuanto a sus planteamientos urbanísticos, los colectivos no parecen hacerse eco aún de los lineamientos que al respecto formularon los primeros CIAM, sí se reconoce en el diseño de los volúmenes algunos elementos que, institucionalizados por Le Corbusier, forman parte de la 'nueva arquitectura'. La terraza habitable y algunos vanos apaisados que buscan asimilarse a la *fenêtre en longueur* le otorgan a los pabellones el necesario aspecto moderno que esta propuesta reclamaba para sí, en el entendido que buscaban instaurarse como reflejo de la acción de un Estado progresista. Bajo este mismo prisma, la rampa que, como circulación vertical reemplazaba a las habituales escaleras, ofrecía a los usuarios, en la medida que se desplazaban 'alejándose' y 'acercándose' del edificio, un 'promenade' arquitectónico que, en el mejor estilo lecorbusiano, permitía vistas de la ciudad circundante.

Morfológicamente también, los apaisados volúmenes de claro delineamiento y con énfasis en los remates, dejaban en evidencia su materialidad: el hormigón armado. Estas obras significaron, para estas modestas ciudades en desarrollo, "todo un acontecimiento material, tanto por sus dimensiones y volumen",[13] por lo que técnicos especializados debieron viajar desde la capital, junto con los principales materiales constructivos que se transportaban por barco.

Continuando la búsqueda de la expresión de la materialidad, las barandas de las escaleras, por su parte, realizadas en fierro tubular, le otorgan al conjunto ese guiño necesario a la estética paquebote, que junto con la ausencia de referencias a estilos del pasado y de decoraciones superfluas, era requisito indispensable de toda manifestación que se considerara moderna.

Más allá de las disquisiciones sobre el rol que pudo haber cumplido Kulczewski en el diseño de estas obras, debemos resaltar que esta experiencia culminó más de un año después del retiro del arquitecto del cargo, y no de la forma exitosa en que se había planeado. Diversas variables de carácter exógeno, y de naturaleza imprevisible, encarecieron los costos de producción,

---

11 Esta explicación solo sería plausible en el caso de los Colectivos de Antofagasta, donde, como se ha explicitado, debido a la configuración del terreno, todos los pasillos, se orientan hacia el mar, pero sabemos, esto dista mucho de las intenciones originales del proyecto.

12 Pablo Fuentes, "Del familisterio al condensador social. El colectivo Chollín como arquetipo moderno", 2015. Disponible en http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-72622015000100009&lng=es&nrm=iso [Fecha de consulta: 15 de marzo de 2016].

13 Galaz-Mandakovic, *op. cit*., p. 51.

elevando el valor final de los edificios. El alza de los materiales de construcción, principalmente debido a la crisis en el transporte de materiales industrializados —como el cemento, derivado de los estragos producidos por la Segunda Guerra Mundial—, provocaron que los cánones de arriendo fijados para los departamentos, que si bien variaban de ciudad en ciudad, se elevaran haciéndolos inalcanzables a los obreros, sus destinatarios originales.[14]

Finalmente, habitados en su mayoría por los propios empleados de la Caja, o por usuarios de estratos económicos superiores, estos edificios se instauraron como un referente de la intervención estatal, particularmente en su propuesta urbana y geográfica.

Vistos como magníficos ejemplos de arquitectura moderna e higienista, se configuraron, sobre todo en el caso de Antofagasta y Tocopilla, como el gesto fundacional que dio inicio a urbanizaciones con equipamiento esencialmente institucional, y que con su consolidación, asumieron el rol que para ellas había soñado entonces Presidente, Pedro Aguirre Cerda, tal cual señalaba en su discurso sobre política habitacional:

En mi concepto el empleado y el obrero deben vivir en el interior de las ciudades, en forma que tengan todos los beneficios civilizadores de las escuelas y bibliotecas, de la luz, agua potable, alcantarillado, transportes, etc., de manera que la clase trabajadora se sienta como un componente social tan digno y respetable como lo es todo ciudadano forjador de la riqueza pública.[15]

Apreciación que se ha mantenido en el tiempo, como valoran Eliash y Moreno, que ven en ellos un ejemplo sobresaliente de aquellas posturas urbanas aún no contaminadas por las propuestas formuladas en los CIAM:

Lamentablemente en nuestro país la ciudad redentora de la modernidad se transformó en la ciudad del deterioro, la impersonalidad y la segregación. En este sentido, las tipologías y la materialidad de los edificios construidos antes de la influencia de los C.I.A.M. (Colectivos de Antofagasta, Iquique y Arica; Conjunto EE.PP. en Av. Grecia, Población Arauco, etcétera) responden mejor a los requerimientos de la arquitectura hecha por el Estado, que los conjuntos construidos a partir de esa influencia.[16]

A modo de conclusión, podemos afirmar que estos colectivos se enmarcan a cabalidad, en lo una etapa de la de la cultura arquitectónica nacional, en donde culminan los procesos de conversión hacia la Modernidad. Estas obras llevadas a cabo por la Caja del Seguro Obrero, fueron el resultado de entender "la practica arquitectónica como manifestación de una operación social que mueve literalmente la ciudad, como una acción sobre la salud de las personas, como una actividad política y económica de gran impacto".[17]

---

14 Galeno, *op. cit*., p. 27.

15 Citado en Galaz-Mandakovic, *op. cit*., p. 59.

16 Humberto Eliash y Manuel Moreno, *Arquitectura y modernidad en Chile: una realidad múltiple 1925-1965*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1989, p. 126.

17 Aguirre, *op. cit*., p. 269.

HISTORIA DE LA VIVIENDA SOCIAL: EL MOVIMIENTO MUTUALISTA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL BARRIO DE LA MUTUALIDAD EN BUCARAMANGA (1914-1938).

DIANA CAROLINA SEVILLA TORRES

Universidad Federal de Rio de Janeiro - Corporación Universitaria del Caribe

diana.sevilla@cecar.edu.co

RESUMEN: Bucaramanga, una ciudad del nororiente colombiano, se consolida como capital del Departamento de Santander con la Constitución Política de 1886. Este periodo reformador del país le permite acoger fácilmente los principios mutualistas.

La divulgación del semanario *La Mutualidad* (1909) y la creación de la *Compañía Colombiana de la Mutualidad* (1912), promovieron la conformación de una sociedad mutualista vinculada directamente con el desarrollo urbano en todo el país.

Los líderes del mutualismo eran los mayores industriales y comerciantes del momento. Había una nueva visión y sentido social, cuyo objetivo era apoyar los nuevos proyectos urbanos y arquitectónicos en beneficio de todos. Esto permitió realizar uno de los proyectos urbanísticos más ambiciosos de la época, *El Barrio de la Mutualidad* (1914).

El barrio incrementaba significativamente el área construida de la ciudad, proponiendo una estructura urbana racional basada en una cuadricula a la que se le asociaba una idea igualitarista que era cruzada por dos diagonales que buscaban equidistancias y simetría con respecto a los espacios simbólicos como la rotonda, el parque central y las zonas verdes. Se pudieron identificar tres tipologías de vivienda.

La *Compañía Colombiana de la Mutualidad* inicia un proceso de liquidación (1924-1938), que genera que el proyecto del *Barrio de la Mutualidad* se transformara drásticamente. El barrio pasó de ser una zona residencial a una zona industrial. Algunas casas conservan su fachada otras no son tan afortunadas, se encuentran varios casos en el que el antejardín fue construido y el interior fue eliminado en su totalidad para funcionar como bodega.

Sin embargo, la ruina que queda como huella del movimiento mutualista en Bucaramanga, está presente en la trama de la ciudad y aunque la mayoría de su población desconozca la historia urbana y social de este barrio, se espera que esta investigación sirva para rescatar esa memoria urbana perdida.

Bucaramanga, es una ciudad al nororiente de Colombia donde se idea, desarrolla y construye la urbanización del Barrio de la Mutualidad como un espacio en el que todos trabajaban para todos, y buscaba la reivindicación del trabajo. Al comenzar el siglo XX Colombia no tenía una política de habitación o vivienda para su población, el país estaba organizando su poder político y administrativo y es por esto que todavía no intervenía en la construcción e infraestructura de las ciudades. No se contaba con un sistema financiero ni una moneda única que permitiera el acceso a créditos hipotecarios para la adquisición de vivienda. Lo que hoy conocemos como Estado de Bienestar estaba por construir.

Es así como la protagonista de esta historia urbana es la Compañía Colombiana de la Mutualidad que en diciembre de 1922 publica en el *Anuario Ilustrado de la Vanguardia Liberal 1622-22,*[1] su gran proyecto, el plano de venta de la urbanización del Barrio de la Mutualidad.

No era novedoso que la Compañía Colombiana de la Mutualidad se hubiera interesado por la urbanización de las ciudades, pues desde los estatutos establecidos por Leopoldo Triana en 1912 se evidenciaba una preocupación por el desarrollo y embellecimiento de las ciudades. En Bucaramanga, la Compañía Colombiana de la Mutualidad dirigida por Víctor Manuel Ogliastri apoyó e instauró la Sociedad de Mejoras Públicas en 1918, con esto se quería invertir y fomentar el desarrollo de una ciudad ideal para todos, basada en los principios mutualistas.

Los principios mutualistas llevaron a desarrollar el proyecto del Barrio de la Mutualidad, la Compañía Colombiana de la Mutualidad empezó a comprar y embargar lotes para englobar un terreno suficientemente amplio para implantar el proyecto desde la década del XX, en 1916 se compra de las tres cuartas partes del llano de Don Andrés, y es en ese momento cuando se asegura la construcción del proyecto.

Se debe recordar que los principios del movimiento mutualista fomentados en 1910 acogían a toda la comunidad y estaban en desacuerdo con la discriminación o segregación alguna, ya que para los mutualistas "todos trabajaban para todos". Además, el hecho de pertenecer y ser socios de la Compañía Colombiana de la Mutualidad, permitiría la utilización de servicios y beneficios directos. De esta manera la urbanización del barrio de la mutualidad es propuesta en 1916 como un lugar de habitación dirigido a toda la población, involucrando comerciantes, industriales y obreros en un mismo lugar de residencia.

En Bucaramanga, los líderes del mutualismo eran los mayores industriales y comerciantes de la época. Había una nueva visión, cuyo objetivo era apoyar el desarrollo social de todos los miembros que integraban una compañía, ya que todos merecían vivir en condiciones favorables, que les permitiera estar conformes con las empresas y por lo tanto ser más productivos.

Los principios mutualistas se ven reflejados en el plano de la urbanización de la mutualidad,

1 Alejandro Galvis Galvis, *Anuario Ilustrado de la Vanguardia Liberal 1622-22,* Bucaramanga: Vanguardia Liberal, Edición Número 1-1010, 1922.

lo primero que debía hacer una persona era motivarse y asociarse voluntariamente con la Compañía Colombiana de la Mutualidad y esto les permitía acceder a un terreno en el barrio más prometedor del momento *La Mutualidad*. El socio dependería entonces de su contribución para obtener mayores beneficios, la cantidad de lotes y su ubicación sería lo único que escogería, pues en la traza del barrio ya se habían definido las calidades de espacios e infraestructura funcional del proyecto, esto se relaciona con el principio de organización democrática donde todos los predios tendrían unas características físicas aparentemente equitativas dadas por una geometría regular.

La Compañía adquiría una responsabilidad con sus socios como era construir el barrio de la mutualidad con las mejores intenciones del caso y esto se reflejaría en el buen diseño y la construcción de la infraestructura del proyecto, que sería posible únicamente con la capitalización social de los excedentes.

El hecho de ser democrática implica también una neutralidad institucional en la que no habían elementos de polarización, por ejemplo no se encuentran elementos en la traza que tengan un referente político o religioso, es muy importante destacar nuevamente que en esta sociedad todos tenían derechos y deberes y no había cabida para discriminación alguna.

El proceso urbano de la mutualidad es el resultado de la integración de la comunidad para el desarrollo de la ciudad, es la búsqueda constante de la apropiación del espacio que se habita y para lograr esta integración y desarrollo era fundamental la educación y la capacitación social y mutual, el Centro Obrero inaugurado en 1905 se encargaría de enseñar los nuevos sistemas construcción utilizados en la época y esto permitiría la autoconstrucción de las viviendas.

Cuando la Compañía Colombiana de la Mutualidad inicia la Planeación del Proyecto en Bucaramanga, prevé y tiene la oportunidad de urbanizar la gran extensión de tierra que había al norte de la ciudad. Además, el director y gerente de la compañía Víctor Manuel Ogliastri, tenía vínculos directos con las empresas de acueducto y alcantarillado, teléfonos y energía de Bucaramanga.

La urbanización del barrio de la mutualidad se ubica al norte de la ciudad, en un terreno semiplano aproximado de 64 hectáreas, que permitía la comunicación y salida de mercancía de la ciudad hacia la costa norte del país, era el terreno ideal para desarrollar la ciudad, tenía pocos propietarios y esto permitía una negociación de compra y venta rápida. Además, era la oportunidad para que Bucaramanga se aproximara a las ciudades futuras que se estaban planteando en Colombia.

En octubre de 1917 se realizó el primer Congreso de Mejoras Nacionales del 12 al 20 de octubre y se enfocó en el progreso de las ciudades y en la promoción del civismo. Una de las propuestas era dictar por lo menos una vez a la semana clases de civismo en las escuelas. Entre las discusiones del primer congreso y las propuestas de la mutualidad se pueden encontrar

coincidencias, por ejemplo la sesión titulada *"De las sociedades cooperativas agrícolas en Bélgica"*,[2] en las que se destacan la *Sociedad Comercial* y la *Sociedad Cooperativa*, que poseen características como la noción de sociedad, en la que varios socios se unen aportando cuotas intransferibles a terceros y deciden si su aporte será solidario o con un valor determinado; estas sociedades dan utilidades económicas que permiten constituir un fondo considerable, mediante los aportes de los socios, que por lo general tienen intereses comerciales, industriales o económicos comunes, y a los cuales les sería imposible obtener un capital tal alto si actuaran individualmente.

El carácter de estas sociedades puede ser de producción, venta, crédito, consumo, que se organizan para promover actividades comerciales o industriales, por la asociación de personajes o individuos de una misma clase social o de un mismo gremio. La sociedad cooperativa y la sociedad comercial tienen muchas similitudes con la sociedad mutualista. Se podría decir que una sociedad mutualista es una combinación entre las sociedades cooperativas y comerciales[3].

Detrás del Primer Congreso de Mejoras Nacionales estaba el señor Ricardo Olano, quien fue catalogado como "un incansable propulsor del civismo en Colombia" por la revista Tierra nativa,[4] para la que escribió varios artículos positivos sobre el desarrollo urbano de Bucaramanga. Olano impulsó las sociedades de mejoras públicas en todo el país, prueba de ello fue su interés por promover los congresos de mejoras nacionales, que reunían a todas las Sociedades de Mejoras Públicas del país.

A pesar de que Bucaramanga no participó en el Primer Congreso de Mejoras Nacionales es muy probable que alguno de los socios de la Compañía Colombiana de la Mutualidad asistiera a las sesiones del congreso y hubiera encontrado motivaciones para seguir planeando la ciudad desde el mutualismo, prueba de ello es que el 20 de agosto de 1918, se publica en Vanguardia Liberal un artículo donde el señor Víctor Manuel Ogliastri gerente de la Compañía Colombiana de la Mutualidad le comunica al director del periódico El Debate, que ya se había instalado la *Sociedad de Mejoras Publicas de Bucaramanga* por iniciativa del Alcalde municipal y de varios caballeros, y que él había sido nombrado presidente de la sociedad.

El 6 de septiembre de 1919, Ricardo Olano publica *La Ciudad Futura*,[5] un periódico que se ocupaba específicamente del embellecimiento, ensanche y desarrollo urbano de las ciudades colombianas. El 30 de marzo de 1920, en la edición Nº6 de la serie I, Olano escribe un artículo sobre Bucaramanga en el que dice que la ciudad está en la ruta hacia el progreso, desarrollando obras y proyectos importantes como el ferrocarril de Puerto Wilches, carreteras a ciudades vecinas, acueductos, bancos, urbanizaciones de grandes barrios, entre otras, pero especialmente felicita a la ciudad por la decisión que tomó el Concejo de Bucaramanga de crear la *Dirección Municipal de Obras Públicas*, según el Acuerdo número 6 del 11 de Febrero de 1920.

---

2 Primer Congreso de Mejoras Nacionales, Bogotá: Imprenta Nacional Bogotá, 1917, p. 235.

3 Diana Sevilla, *Utopía y Realidad, La Urbanización del barrio de la Mutualidad en Bucaramanga*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2013, p. 87.

4 Revista Tierra Nativa, Bucaramanga: Editores: URIBE & HNO, Año II. Nº147, 1929.

5 Ricardo Olano, *Periódico La Ciudad Futura*, Medellín, Serie I. Edición No 1, 1919.

Los Congresos se pensaron como un evento que se realizaría cada dos años. Olano tenía claro que el Segundo Congreso de Mejoras Nacionales se realizaría en 1919 y así lo promocionó en *La Ciudad Futura.* Sin embargo, este objetivo no se logró, ya que necesitaban y estaban solicitando más apoyo del gobierno nacional y de los gobiernos departamentales. Además, los problemas y las crisis económicas que acontecieron en 1920, evitaron que Olano participara activamente en la organización del segundo congreso. No obstante, cuando regresó a Colombia, recibió la grata noticia de que había sido nombrado presidente honorario del congreso.

Finamente el Segundo Congreso de Mejoras Nacionales se realizó del 4 al 14 de julio de 1920,[6] en este congreso participó Bucaramanga con la presencia de José Jesús García, J. Gómez y Emilio Pradilla, quienes plantearon los lineamientos de Bucaramanga, Trabajo que finalmente fue delegado a la comisión City Planning de Ricardo Olano.[7]

Con todos los antecedentes de los congresos de mejoras y del movimiento mutualista, podemos decir que la mutualidad impulsó un tipo de urbanismo mutual en Bucaramanga. La planeación del proyecto del Barrio de la Mutualidad inicia en 1914 cuando el ingeniero Manuel Munera y Francisco Munera hacen el plano de localización y la compañía a partir de esta fecha empieza el englobe de tierra comprando los terrenos designados. A pesar de que la idea de construir la urbanización del barrio de la mutualidad es anterior e independiente de los Congresos de Mejoras Nacionales, estos dejan un precedente en lo que estaba ocurriendo a nivel urbanístico en el país y es probable que estos congresos influenciaran hasta cierto punto la planeación y diseño del proyecto del Barrio de la Mutualidad que se realizó entre 1917 y 1921. Sin embargo, se debe aclarar que el ingeniero Manuel Munera y Francisco Munera, no aparecen referenciados como participantes en ninguno de los congresos. La compañía y sus asociados tampoco se nombran en ningún momento.

Sin lugar a dudas el inicio del siglo XX, es un momento de cambio, crecimiento y de progreso en el país. La compañía Colombiana de la Mutualidad no estaba alejada de esta forma de planear ciudad, por el contrario el proceso de planeación para la urbanización del barrio de la mutualidad es muy parecido y tiene los mismos objetivos, el bienestar de la población y la formación de una ciudad ideal para el futuro.

La Compañía Colombiana de la Mutualidad es traslada a Bucaramanga en 1914, dos años después realiza la compra del lote más extenso del llano de don Andrés Serrano. Evidentemente el proyecto de la urbanización del Barrio de la Mutualidad se había pensado desde los orígenes de la compañía y la ciudad que podía realizar el proyecto porque tenía a la cabeza a don Víctor Manuel Ogliastri era Bucaramanga.

6 Segundo Congreso de Mejoras Nacionales, Bogotá, realizado del 4 al 14 de Julio 1920.

7 García José Jesús. *Segundo Congreso de Mejoras Nacionales*, Bogotá: Bogotá Imprenta Nacional, 1921, p. 72.

El proyecto inicia su proceso de construcción en 1916, definiendo como punto de partida en el momento en que la compañía adquiere el lote más extenso del llano de don Andrés. A partir de esta fecha se realizan sociedades, compras y embargos de lotes para conseguir englobar el terreno deseado para el diseño del proyecto. La compañía aprovecharía su poder económico en la banca pues instituiría dos Bancos: El *Banco de la Mutualidad* y posteriormente el *Banco Hipotecario de la Mutualidad* que se encargaría de realizar ventas, remates y embargos de propiedades.

El proceso de englobe termina en 1921, cuando se realiza el plano de diseño del barrio de la mutualidad con los parámetros de negociación establecidos según la división predial que se observa en el plano de venta publicado en diciembre de 1922.

La Traza Urbana de La urbanización de la Mutualidad se planea como una intervención urbana de gran envergadura, el incremento poblacional hizo necesaria la búsqueda de habitación y la construcción de nueva vivienda para una población mayor a los diecinueve mil habitantes.

La inmigración y el crecimiento económico en la región, llevaron a un comercio más amplio y a una industria en crecimiento. La población veía en Bucaramanga una ciudad en la que podía alcanzar una estabilidad laboral y económica, con una buena capacidad adquisitiva. Las haciendas con los cultivos de café, cacao, algodón, maíz, tabaco y el oro, fueron los mayores recursos del territorio.

Bucaramanga como capital del departamento adquirió derechos económicos que le permitieron utilizar los recursos económicos otorgados por su posición de capital en la construcción de obras físicas capaces de mostrar a la capital bumanguesa como ejemplo urbano y de civilización.

Entre los elementos de la traza utilizados en la Urbanización del barrio de la Mutualidad se observan diversos tipos de división predial que permiten distinguir las propiedades arquitectónicas y comerciales de cada uno de los lotes y manzanas, tambien es notoria la preocupación por el diseño del espacio urbano. Se encontraron dos tipos de división predial por parte de la compañía, dos zonas verdes y áreas de cesión tipo a y b, y lotes privados con divisiones prediales aleatorias.

Se encuentran dos tipos de manzana, el primero es la manzana cuadrada de 80 mts.* 80 mts. y el segundo son las manzanas que quedan como resultado del encuentro con las diagonales y con los limites del terreno, estas son rectangulares en un costado y se deforman en el costado opuesto.

Áreas urbanisticas a y b: son áreas rectangulares yuxtapuestas a lado y lado del bulevar. En el parque central las áreas urbanisticas se unen con el un parque circular, para formar el gran parque cuadrado que es el centro del proyecto.

La división predial de las manzanas propiedad de la compañía es de ocho lotes. Primero se divide en tres fanjas iguales en dirección norte sur y oriente-occidente. las laterales se dividen en tres lotes y la franja central en dos, dando como resultado dos tipos de lotes, uno de 26mts * 26mts y otro de 26mts * 40mts.

Se encontraron cuatro manzanas con la división predial diseñada por la compañía, pero con un antejardín sobre uno de los costados. Las manzanas propiedad privada de otros socios en el proyecto como la familia Serrano conservaron la traza del proyecto, pero la división predial la hicieron según su criterio, algunas manzanas no tenían división predial y otras se dividieron desde 2 a 8 lotes por manzana, dependiendo del área y de la forma de la manzana en la traza.

El Parque central y el Luna Park con el lago de la mutualidad fueron las atracciones recreativas del proyecto y ejercian una tensión que motivaba el desplazamiento de la población hacia el norte de la ciudad.

En 1921 se enumeraron las manzanas y las calles que conformaban el barrio de la mutualidad, esta numerción se mantuvo durante todo el tiempo en el que la compañía estuvo presente en el proyecto. Y sirvió para el proceso de venta de los lotes. Existian dos tipos de lotes, con áreas aproximadas a los 700 m² y 1040 m².

En 1931, la compañía había vendido gran cantidad de lotes sobretodo en el cuadrante occidental, el cual estaba más cerca a la calle del comercio que comunicaba con el centro de la ciudad. Sin embargo, el proyecto original de la urbanización de la Mutualidad en 1921 tenía una división predial diferente a la que vendió la Compañía Colombiana de la Mutualidad en la década del 30.

Lo que se observa en la división predial de 1931, es que la división de los lotes fue indiscriminada y es muy probable que los lotes se vendieran según la capacidad adquisitiva del cliente y su participación en la compañía. En esta nueva división el lote que predominó fue el de 400m².

La casa que se construyó en el barrio de la mutualidad no obedeció a la división predial de 1921, pues esta se implantaba en lotes cuadrados de aproximadamente 26mts*26mts y lotes rectangulares de 26mts*40mts. En realidad la división predial que se realizó no contemplo lotes cuadrados y predominó la venta del lote de 10mts.*40mts, es decir se dividió la manzana por la mitad coincidiendo a la dirección marcada por la franja central del lote desde 1921 en algunos casos, y después se dividió en la cantidad de lotes según el área que el interesado estuviera dispuesto a comprar. El frente mínimo de un lote se estableció en 10mts.

En el barrio de la mutualidad se identificaron tres tipos de casa básicos que se repiten en muchos casos, pero que se van modificando en su distribución, especialmente en las zonas libres y supremamente amplias como el solar.

De todas las casas que se construyeron en el barrio de la Mutualidad no hay un registro fotográfico completo o memoria de alguna de ellas. Sin embargo, en la revista Tierra Nativa de 1929, se publicó una foto la casa del comerciante e industrial Gonzalo García Cadena[8] y su familia, con esta imagen se pudo identificar el tipo de casa que dominaba la mutualidad y su importancia para la ciudad que cada día era más moderna.

---

8 Bartolomé Rúgeles, Diarios de un comerciante bumangués 1899-1938, Bogotá: Edición: Aida Martínez Carreño, ed. Guadalupe, 2005, p. 306. Enero de 1930 "Domingo 26. Incendio a las 5½ a.m. En la esquina sur este de la casa de mercado se incendiaron los depósitos de Gonzalo García Cadena. (…) Se incendió el edificio. Tuvieron que cortar el incendio tumbando techos vecinos. Todo se volvió cenizas.

Actualmente las casas del barrio de la Mutualidad perdieron todas sus características físicas, las transformaciones al interior son evidentes. La Mutualidad paso de ser un barrio residencial a una zona industrial donde las casas antiguas se convirtieron en bodegas, algunas conservan la fachada otras no son tan afortunadas, se encuentran varios casos en el que el antejardín fue construido y el interior de la casa fue eliminado en su totalidad.

A pesar de no encontrar una verdadera casa mutual nos encontramos con una casa rosada ubicada en la carrera 17 con calle 16, la casa de la Señorita Mary Bueno. Cuentan sus actuales herederos que la señorita le dejó en herencia esta casa a su ahijada, con la condición de que no podía hacer reforma alguna. Es así como hoy en día tenemos en Bucaramanga una casa similar a las mutuales pues aunque tiene toda la arquitectura de las casa mutual no es una casa original de 1921.[9]

La casa de la Srta. Mary imitó la arquitectura de sus vecinos que habían construido casas mutuales en los lotes Nº 12, 5 y 4, de 10mts.*40mts. y la proporcionó a su lote de 7mts. * 28mts. Las casas unidas formaban una serie de fachadas de casas mutuales sobre la carrera 17 muy interesantes, de las cuales hay muy poco por recuperar.

Esta casa se construye en el lote esquinero Nº 3 de la manzana Nº 40, vendido por la mutualidad, según el plano del inventario de 1931. Este lote se subdividió posteriormente en tres lotes.

En lo que respecta a Bucaramanga, a pesar del olvido y de los cambios jurídicos y urbanísticos, la huella del movimiento mutualista está presente en la trama de la ciudad. Cabe señalar el importante papel de la Compañía Colombiana de la Mutualidad, al dar solución a demandas, como lo es la vivienda, enfrentándose a un Estado que en ese momento apenas se estaba construyendo.

Aunque la mayoría de la gente desconozca la historia original del barrio de La Mutualidad, este trabajo recuerda aquellos años en los cuales una sociedad optimista, con ideales y con un imaginario ambicioso, supo construir un gran proyecto en una ciudad donde todos trabajan para todos.

9 Diana Sevilla, Levantamiento arquitectónico de la casa ubicada en la Cra. 17 Nº 16-69 del barrio San Francisco, Bucaramanga, 2013.

LA VIVIENDA COOPERATIVA. APROXIMACIONES A LAS REDES DE LA VIVIENDA DEL MUSEO SOCIAL ARGENTINO (1911-1920).

MARÍA GUILLERMINA ZANZOTTERA

IAA-FADU UBA

guillezanzo@gmail.com

RESUMEN: Este trabajo pretende, desde una perspectiva histórica, dar cuenta de la construcción del problema de la vivienda y la consideración de la ciudad como un objeto de estudio y acción en las primeras décadas del siglo XX por parte de un heterogéneo elenco de actores que se nucleó alrededor de la *cuestión de la vivienda* en el seno del Museo Social Argentino.

El Museo Social Argentino fue fundado en 1911 por un grupo de intelectuales que aspiraron a articular un discurso reformista sobre los problemas sociales que afrontaba el país. Se presentó como un instituto de carácter privado orientado al bien público, e intentó asumir el rol de *Laboratorio de estudios sociales,* capaz de *mediar* entre el Estado y la sociedad. Los objetivos de la institución eran recoger y transmitir información sobre la *cuestión social* y difundir el asociativismo como respuesta a los nuevos problemas sociales. En esa línea, y en un contexto de debates sobre los problemas sociales y urbanos, el Museo Social Argentino presentó a la vivienda cooperativa como herramienta frente a la *cuestión de la vivienda* en Argentina.

De esta manera, este trabajo apunta a observar la construcción de la vivienda como un problema de tratamiento específico por parte del Museo Social Argentino, identificar a los actores involucrados y examinar la propuesta que desde la *economía social* elaboró la institución.

Introducción

Esta ponencia se enmarca dentro de un proyecto que tiene como objetivo analizar la construcción del problema de la vivienda y la ciudad por parte del Museo Social Argentino (en adelante MSA) en los primeros años del siglo XX y pretende ser una primera aproximación a las redes de socios y colaboradores nucleados alrededor de esa problemática.

El MSA fue una institución privada orientada al bien público, fundada en 1911, que operó como un espacio de sociabilidad en el que convergieron profesionales y especialistas, pertenecientes a diferentes organizaciones sociales, culturales y económicas, que aspiraron a articular una respuesta *practica* a los problemas sociales nacionales.

La institución fue presentada como un *laboratorio de estudios sociales* centrado en el estudio y observación de los problemas que integraban la *cuestión social*[1], entre los que podemos mencionar los problemas obreros, los asuntos de la infancia, la modernización agraria, la vivienda y la ciudad. Si bien, en los documentos fundacionales, lo urbano y la *cuestión de la vivienda* aparecían como problemáticas que debían ser resueltas con urgencia, no lograron, por lo menos en los primeros años, tener un lugar en la agenda del MSA. En ese sentido el interrogante que guía este trabajo se vincula a la construcción de la vivienda como un problema de tratamiento por parte del MSA y a los cambios que operaron para que en 1920 la institución se aboque al estudio de la vivienda y decida organizar el 1° Congreso Argentino de la Habitación. Para esto nos centraremos en los análisis de los 96 números del Boletín mensual del MSA editados entre 1912 y 1920, y de las actas del 1° Congreso de la Habitación de 1920.

La ponencia está organizada en tres apartados. El primero presenta algunas de las características principales de la institución, el segundo observa la manera en que el MSA aborda el problema de la vivienda entre los años 1912 y 1919 y el tercero examina la organización del Congreso de la Habitación.

1 Hay un consenso historiográfico que identifica los orígenes de *cuestión social* en la Argentina a partir del año 1870, la misma se encuentra vinculada a la emergencia de los nuevos conflictos sociales asociados a los efectos de la inmigración masiva y a los conflictos laborales. Ver: Zimmermann, Eduardo *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana, 1995; Suriano, Juan, *La cuestión social en Argentina 1870-1943*, Buenos Aires, La Colmena, 2000.

Un instituto de estudios sociales orientado a la *economía social*

El MSA fundado en el conflictivo clima del centenario[2], fue presentado como un *laboratorio de estudios sociales* que, en un momento de constitución de los estudios sobre lo social en Argentina[3], intentó asumir un rol de *mediador* entre el Estado y la sociedad[4].

Los miembros fundadores consideraban que los estudios científicos debían ser el fundamento de la toma de decisiones políticas, por ese motivo se proponían realizar investigaciones, nuclear documentación y divulgar estudios nacionales y extranjeros sobre los problemas sociales. La institución, en ese sentido, venía a cumplir una función *trascendente* que era llenar "un verdadero vacío nacional", en lo que respectaba a la necesidad de un instituto "informador consultivo e intermediario de los problemas sociales"[5].

La dirección del MSA estaban en manos de un Consejo Superior[6] votado por Asamblea Anual Ordinaria de socios[7], encargado de promover las diversas estrategias institucionales, entre las que se encontraban la organización de Congresos y Conferencias; la invitación de personalidades extranjeras; la realización de encuestas, investigaciones y estudios, y la presentación a exposiciones y eventos internacionales. Además tenían a su cargo la organización y gestión de una importante biblioteca y archivo de obras relacionadas con los problemas sociales y la publicación periódica del Boletín institucional[8].

No obstante, más allá de estas características comunes a otros institutos de estudios sociales, lo que distinguía al MSA era su orientación a la *economía social*. Esta, en los documentos fundacionales[9], designaba tanto a una *ciencia* nueva que abordaba con un método práctico y experimental los problemas que integraban la *cuestión social*, como a una serie de instrumentos basados en la solidaridad y el asociativismo.

---

2 En ese clima convergían la celebración del progreso, el crecimiento económico, el agotamiento del modelo político y una creciente conflictividad social, ver: Romero, José Luis, *El desarrollo de las ideas en la sociedad argentina del siglo XX,* Buenos Aires, A-Z Editor, 1998.

3 Del que da cuenta la sanción de las primeras leyes sociales — en 1905 fue sancionada la ley N° 4661, de descanso dominical, y en 1907 la ley N° 5291, sobre el trabajo de mujeres y niños—y la constitución, en 1907, del Departamento Nacional del Trabajo.

4 En la tesis de Maestría *Actores, redes y estrategias de la reforma social. El Museo Social Argentino 1911-1926*, hemos trabajado sobre la organización institucional del MSA y sus estrategias de acción

5 BMSA 1912, p.6

6 El Consejo Superior estaba compuesto por 15 consejeros —número que irá variando en las sucesivas modificaciones de estatutos—, dirigido por un Presidente, un Vicepresidente y un Secretario General.

7 Entre su fundación y el año1920 mantuvo un número de 600 socios, de los cuales entre 190 y 250 fueron socios activos.

8 Hasta el año 1920 tuvo una publicación mensual ininterrumpida.

9 Amadeo, Tomas, *Museo Social de Buenos Aires. Fundamentos y Anteproyecto*, Buenos Aires, Coni. Hns, 1910, p.10

La noción de *economía social* surge a principios del siglo XIX partir de las discusiones suscitadas en torno a las grandes transformaciones económicas, políticas, demográficas y culturales resultantes de la Revolución Industrial y la Revolución Francesa. En su surgimiento, hacía referencia a distintas aproximaciones teóricas y disciplinarias, que desde el conjunto de las Ciencias Sociales buscaron explicar la economía incluyendo la dimensión social. Para la segunda mitad del siglo XIX, agrupará, además, a todas las acciones orientadas a encontrar remedios prácticos para los problemas sociales, aludiendo a un nuevo enfoque de la economía que implicaba la asociación de las personas. Desde fines de siglo XIX adquiere un renovado protagonismo de la mano de las Exposiciones Universales y comienza a aparecer en los debates de los círculos ocupados por resolver los problemas sociales. En ese sentido, la polisemia de la noción de *economía social*, permitía que a la misma adscriban distintas corrientes, entre las que podemos mencionar la socialista, la social-cristiana, la liberal y la solidaridarista, que tenían vertientes doctrinales múltiples[10].

Vinculado a esos derroteros, en Argentina desde fines del siglo XIX se venía conformando un campo de saber en torno a la *economía social*, relacionado, por un lado, a los cambios en la enseñanza economía política en la Facultad de Derecho de las Universidades de Buenos Aires y La Plata post-crisis de 1890, en los que se incluyeron secciones sobre asociacionismo y cooperativismo[11]y, por el otro, al registros que, sobre las mutuales y las cooperativas, comenzaron a elaborar algunas oficinas públicas en los primeros años del siglo XX.[12]

---

10 Castel, Robert, *La metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salario*, Buenos Aires, Paidós, 2009; Forni, Floreal, Freytes, Ada, y Quaranta, German, *Frédéric Le Play: un precursor de la Economía Social*. Buenos Aires, 2009 disponible en: http://csoc.usal.edu.ar/archivos/csoc/docs/idicso-sdti001.pdf; Donzelot, Jacques, *La invención de lo social. Ensayo sobre la declinación de las pasiones políticas,* Buenos Aires, Nueva Visión, 2007; Vuotto, Mirta, *Economía Social. Precisiones conceptuales y algunas experiencias históricas*, Buenos Aires, Altamirano, 2003; Lévesque, Benoît y Mendell, Marguerite, "L'économie sociale: diversité des définitions et des constructions théoriques" en *Revue Interventions* économiques, 2005; Chavez, Rafael y Monzon, José Luís, voz: ECONOMÍA SOCIAL, en Diccionario de la solidaridad, Ariño (ed) *Cuadernos de solidaridad*, Tirant lo blanch, Valencia, 2003 pp.187-197; Rodgers, Daniel, *Atlantic Crossings. Social Politics in a Progressive Age*, Cambridge, The Belknap Press, 1998

11 Ver: Plotkin, Mariano y Caravaca, Jimena "Pensando la Economía entre Dos Crisis. La Enseñanza de la Economía Política y las Finanzas en la Universidad de Buenos Aires entre 1870 y 1900", *Tempo Social*, Buenos Aires, 2008

12 Ver: Daniel, Claudia "Las estadísticas laborales del Estado argentino (1910-1930). Controversias sociales, políticas y técnicas", *PolHis. Boletín Bibliográfico Electrónico del Programa Buenos Aires de Historia Política*, 2010, disponible en: http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/daniel.pdf, González Bollo, Hernán, "Transformar la campaña argentina: los expertos de la Dirección de Economía Rural y Estadística del Ministerio de Agricultura, promotores de la cooperación rural (1907-1930)", en Bohoslavsky, Ernesto y Soprano, German (Eds.), *Un Estado con rostro humano Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 hasta la actualidad)*, Buenos Aires, Prometeo, 2010, pp.121-150 y "Medir el agro argentino: la Dirección de Economía Rural y Estadística, Ministerio de Agricultura, 1898-1948", *Estatística e Sociedade*, N° 1, pp.104–126, 2011

De esta manera, el MSA al presentarse como un Instituto de *economía social* se inserta dentro de ese campo en construcción.

La vivienda como como problema de estudio del MSA

Ahora bien, el MSA en tanto Instituto de *economía social* tenía como objetivo recoger y transmitir información sobre los problemas que integraban la *cuestión social*, entre ellos los temas de vivienda[13]. Si bien, en los primeros años la vivienda no logra constituirse en una problemática de tratamiento nodal, la lectura seriada de los Boletines nos permite observar cómo se fue abordando el problema y articulando una respuesta.

Así, en 1912, en un contexto de conflictividad social urbana y rural, el recientemente fundado MSA, preocupado por mostrar la especificidad de los problemas sociales nacionales, ordena realizar sendos estudios sobre la *cuestión de la vivienda* en el campo y en la ciudad, que derivan en la publicación de dos artículos *Aspectos argentinos: Nuestra vivienda rural* [14] y *La cuestión de la vivienda: Casa para obreros*[15]. Estos artículos analizan las particularidades que presenta el problema de la vivienda en la Argentina y plantea la necesidad de desplegar estrategias tendientes a impedir el crecimiento de las ciudades por el éxodo rural y en obstaculizar la construcción de barrios obreros segregados por el peligro de los conflictos.

Por su parte, en el contexto de los debates generados por la promulgación de la Ley 9677, por medio de la cual se creaba la Comisión Nacional de Casas Baratas (en adelante CNCB)[16], y enmarcado en un proceso de institucionalización de los saberes y las prácticas vinculadas a la vivienda, en el Boletín del MSA del año 1916 se publica un tercer artículo sobre la vivienda,[17] con firma de Pedro Franco, bibliotecario del MSA. Franco analiza la experiencia nacional e internacional sobre el tema y examina a los actores que intervenían en la solución de la *cuestión de la vivienda* en Argentina. En esa línea evaluaba que la acción privada individual era insuficiente para resolver el problema, por lo que ponderaba la acción oficial y la acción privada colectiva, entre ellas la cooperación y la filantropía, sin embargo, estas últimas requerían el estímulo y fomento Estatal para poder desarrollarse. En esa línea, en el año 1919 en el Boletín se publica la trascripción de una Conferencia a cargo del Dr. Coll, Director de la CNCB. Coll señalaba que si

13 Amadeo, op.cit.

14 BMSA 1912, p.143

15 BMSA 1912, p.173

16 La CNCB, creada en 1915, fue la primera institución pública que se ocupó de la problemática de la vivienda en la Argentina y funcionó entre 1916 y 1944. Ver Rigotti op. cit. y Liernur, Francisco "El rol inicial del Estado. La Comisión Nacional de Casas Baratas", en Ballent, Anahí y Liernur, Francisco (Eds.), *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna*, Buenos Aires, FCE., pp.195–213

17 *Casa para trabajadores, como se resuelve este problema en la republica argentina y en los demás países* BMSA, 1916, p.126

bien, del examen de la experiencia internacional, se destacaba "la intervención de los poderes públicos como una nueva función de gobierno"[18], en Argentina el déficit de vivienda solo podía ser cubierto si el Estado y los particulares actuaban de manera conjunta con "el capitalista privado, las sociedades cooperativas, las de edificación, las grandes empresas industriales y comerciales, los terratenientes y las sociedades gremiales y las de socorros mutuos".

En paralelo, y en tanto que la vivienda, para los miembros del MSA, estaba vinculada con diversas cuestiones sociales y económicas, como ser la higiene, las condiciones de trabajo, la moral, la orientación de la vida, el progreso colectivo, etc.[19]; podemos observar cómo en diversos artículos comienza a articularse una respuesta al problema de la vivienda desde el punto de vista asociativo[20]. En esa línea, en los congresos de la Mutualidad (1918)[21] y de la Cooperación (1919)[22] organizados por el MSA con el objetivo de encauzar al movimiento cooperativo y mutual argentino sobre carriles legales y científicos, se plantearon soluciones al problema de la vivienda desde las posibilidades y particularidades de estas formas asociativa, de esta manera, por un lado, se puso el acento en la capitalización de las reservas del Seguro Nacional con fines sociales, destinado a la construcción de casas baratas e higiénicas bajo la forma de créditos hipotecarios o de construcción directa y, por el otro, se ponderó la constitución de cooperativas de construcción especializadas en habitaciones para obreros.

El Primer Congreso Argentino de la Habitación Popular

Si bien, como vimos, en los primeros años el MSA comienza a abordar el tema de la vivienda, no obstante este no logra constituirse en un problema de tratamiento específico. No obstante el contexto particular de fines de la década del diez, atravesado por los conflictos de la primera posguerra, la extensión de los movimientos revolucionarios europeos, la acción estudiantil en el nivel nacional y continental, los conflictos de la llamada Semana Trágica y los levantamientos patagónicos, sumados al incremento de los costos de vida — en el que estaba contemplado el precio de los alquileres —, ocasionó que la vivienda se transforme en parte del debate público[23] y que el MSA intervenga en la cuestión.

---

18 *Casa para obreros* BMSA, 1919 p.220

19 BMSA, 1916, p.126

20 Las conferencias del señor Mabilleau, BMSA 1912, pp.389-498; Reglamentación de una nueva caja de ahorros, BMSA 1912, pp.76-81, Obras e instituciones sociales: Cómo surge una cooperativa, BMSA 1912, pp. 481-494; El Hogar obrero, BMSA 1913, pp. 209-220.

21 Las actas del Congreso fueron publicadas en el Boletín del MSA: Congreso de la Mutualidad BMSA, 1918, p.3/382

22 Las actas del Congreso fueron publicadas en el Boletín del MSA: Primer Congreso Argentino de la Cooperación; BMSA 1920, 259/759.

23 Cantón, Darío, Moreno, José L. y Ciria, Alberto, *Historia Argentina 6: La democracia constitucional y su crisis*, Buenos Aires, Paidós, 2005, Liernur, op. cit.

En este momento, varios miembros del Consejo Superior del MSA estaban involucrados en los debates sobre la vivienda, entre ellos: el Presidente, Enrique Ruiz Guiñazú desde las páginas de la Revista del Banco Hipotecario Nacional, del que era su Director, promovía discusiones sobre esta problemática; por su parte el Vicepresidente, Horacio Beccar Varela, Presidente de la Junta Nacional de la Unión Popular Católica, participaba de la organización, en 1919, la *Gran Colecta Nacional,* cuyos fondos se destinaron a la construcción de viviendas populares, en ese evento también estaba involucrado el consejero Alejandro Bunge, quien había realizado estudios sobre el problema de la vivienda obrera como de Presidente de los Círculos Obreros y como Director General de Estadística del DNT; asimismo, los consejeros Gregorio Araoz Alfaro, Juan F. Cafferatta, Joaquín S. Anchorena y Enrique Calot desde la CNCB inauguraban, para esos años, una serie conjuntos habitacionales.

De esta manera, un contexto de debates públicos en el que estaban involucrados los miembros principales del MSA, opera como una oportunidad para que la institución asuma como propia la responsabilidad de abordar la *cuestión de la vivienda*, ofreciendo su "desinteresado concurso" en "la investigación desapasionada de un grave problema nacional". Los estudios derivados de la investigación realizada por el MSA, fueron publicados en el Boletín, que se ocupa de forma íntegra informar sobre el problema de la vivienda[24]. Además se proponen organizar el Primer Congreso Argentino de la Habitación.

El congreso fue realizado entre los días 5 y 13 de septiembre de 1920. La convocatoria fue un éxito, adhirieron 117 gobiernos, entidades gubernamentales y otras instituciones públicas y privadas — entre las que participaron asociaciones de propietarios y de inquilinos, partidos políticos, bancos, cooperativas, la Unión Industrial Argentina y diversas sociedades de fomento — y 284 a título personal. El congreso se organizó a partir de un programa compuesto por cinco *Comisiones,* integrada por especialistas encargados de estudiar los diversos problemas y de elaborar un despacho a partir de los trabajos enviados por los participantes.

La lectura de las *Actas*[25] del Congreso nos permitió advertir la forma en que los temas cooperativos permearon en las discusiones sobre el problema de la vivienda.

De esta manera, la *Comisión de Legislación,* compuestas por el Dr. Leonidas Anastasi, como presidente y los Dres. Emilio Pellet Lastra, Roberto M. Ortiz y Alejandro M. Unsain como secretarios, se encargó de las medidas legislativas y administrativas necesarias para imponer una nueva política respecto a los deberes del Estado Nacional, provincial y municipal para resolver la crisis de la habitación. Esta comisión evaluaba que el problema de la vivienda en Argentina, no podía ser solucionado solamente a partir de la acción estatal, por lo que consideraba que

---

24 Ellos son: El alza de los alquileres, a cargo del Dr. Guiñazu; El saneamiento de la vivienda en Córdoba, a cargo del Dr. Cafferata; El problema de la vivienda. Reforma jurídica Necesaria, a cargo del Dr. Calot y los informes sobre: Los congresos de internacionales de casas baratas, la Legislación argentina; la Legislación extranjera y la Estadística de la habitación.

25 Las actas del Congreso fueron publicadas en BMSA 1920, p.167/554.

el Estado debía fomentar el desarrollo de instituciones cooperativas de edificación que se propongan facilitar la adquisición de la vivienda a sus asociados. En esa línea recomendaba la pronta sanción de la *Ley General de Sociedades Cooperativas*, proyectada en Congreso realizado en 1919 por el MSA y de leyes que establezcan la inembargabilidad de las fincas adquiridas por cooperativas.

Por su parte, la *Comisión de Economía,* compuesta por el Dr. Juan José Díaz Arana como Presidente y los Dres. Horacio Marcó, Raúl Gonnet y José Barrau, como secretarios, centró el debate en las medidas necesarias para salvaguardar la pequeña propiedad, el sistema para convertir a obreros y empleados en propietarios y el programa mínimo de condiciones necesarias para la habitación. Las conclusiones a las que llegó fue que el encarecimiento de la vivienda era el efecto de múltiples factores que concurrían para producir la carestía de vida, señalando el desequilibrio entre la oferta y la demanda de habitaciones como una causa fundamental, por lo que consideraba que debía darse una orientación a la acción pública con el fin de abaratar la construcción de las viviendas, estimulando la práctica de la cooperación y modificando el régimen tributario relacionado con los derechos de edificación y los impuestos sobre los artículos para la misma. Además reconocía la necesidad de que los bancos faciliten préstamos a las sociedades cooperativas con destino a la edificación y recomendaba la difusión de toda forma de los principios cooperativos, cuya enseñanza elemental, vinculada a la práctica del ahorro debería empezar en la escuela primaria. Al igual que la *Comisión de Legislación* solicitaba la sanción de *Ley General de Cooperativas* y adherían a la inembargabilidad de la propiedad construida o adquirida por las sociedades cooperativas para sus asociados.

En tanto que la *Comisión de Construcción,* compuestas por el Ing. Nicolás Besio Moreno como Presidente y como secretarios el Ing. Juan Ochoa, el Arq. Eduardo M. Lanus y el Ing. Enrique Marco del Pont, trató el sistema de construcción, el empleo de los nuevos materiales, la higiene, los servicios sanitarios y la mejora de la vivienda rural, concluyó que debía propenderse a un abaratamiento de los materiales de la construcción procurando la utilización de materiales nacionales y su fabricación por medio de cooperativas de trabajo y propuso la construcción en conjunto de un gran número de habitaciones como otra manera de abaratar costos.

En las comisiones *de Municipalismo y Estadística*[26] y de *Acción Social*[27] no se trataron los temas cooperativos por haber sido discutidos *in extenso* en las demás sesiones del Congreso

En ese sentido podemos decir que el MSA introduce en las discusiones del Congreso la importancia la cooperación como herramienta para resolver el problema de la vivienda, estas ideas habían sido maduradas en los años previos. En esa línea, para los miembros del MSA, la cooperación tenía un rol económico social fundamental que superaba ampliamente su función mercantil, ya que "la organización cooperativa nos liberaría de la pesada cadena de los intermediarios y al

26 Esta comisión se ocupó de la reglamentación y extensión de las ciudades, de los espacios libres, los barrios fabriles, los medios de comunicación y de la estadística de la vivienda urbana y rural.

27 Esta comisión se ocupó de la reforma tributaria

reducir el costo de los consumos y permitir, por tanto, la satisfacción de nuevas necesidades, y al dignificar al trabajo y solidarizar a los hombres, elevaría material y moralmente el nivel de la existencia"[28]. Si bien, para los integrantes del MSA, la cooperación no era una panacea destinada a resolver el problema social, la consideraban como un medio fecundo para desalojar muchos de los vicios de la organización económica individualista.

Conclusiones

En definitiva podemos decir que si bien en los primeros años el tema de la vivienda no logra constituirse como un problema de tratamiento específico para el MSA, el contexto particular de fines de la década del diez atravesado por debates y acciones públicas sobre la vivienda, opera como una oportunidad para que el MSA, cuyo Consejo Superior presentaba una configuración más sensible al tratamiento del tema, decida abocarse al estudio de la *cuestión de la vivienda* en Argentina, organizando el 1° Congreso Argentino de la Habitación.

En ese evento el MSA propone a la *cooperación* como una herramienta frente al problema de la vivienda. La articulación de esta respuesta fue construyéndose en debates y estudios realizados en años previos, en los que las formas asociativas se presentaban como una estrategia de la *economía social* para paliar los problemas sociales, entre ellos el problema de la vivienda.

Sin bien esta es una primera aproximación a estas cuestiones, el análisis del boletín nos permitió observar, por un lado, los desplazamientos ocurridos dentro de la institución respecto al problema de la vivienda y la maduración de las ideas sobre la cooperación como herramienta y, por el otro, identificar a los miembros del MSA vinculados con los temas de vivienda. Aún resta profundizar sobre las redes que promovieron esos debates, observando las actuaciones de los miembros y colaboradores en los otros espacios donde desarrollaban sus actividades, para poder advertir los matices en sus posiciones y analizar las experiencias con las que dialogaba la institución —como las de la Cooperativa el Hogar Obrero, la de la Cooperativa La Casa Popular Propia y la de la Sociedad el Hogar Argentino, entre otras—, lo que nos permitirá problematizar con mayor profundidad la propuesta cooperativa que esta institución orientada a la *economía social* presentó a principios de siglo XX.

28 BMSA, 1919, p.279

MESA Nº 29

Agua y patrimonio hidráulico urbano en Iberoamérica.

COORDINADORES

SIMONNE TEIXEIRA

simonnetex@gmail.com

Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro

INMACULADA SIMÓN RUIZ

isruiz72@gmail.com

Universidad Autónoma de Chile

ACEQUIAS Y CIUDAD EN SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA (SIGLOS XVII-XVIII): UNA APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LA RELACIÓN ENTRE PERSONAS Y AGUAS.

CECILIA M. ARGAÑARAZ

Universidad Nacional de Córdoba - Bauhaus Universität Weimar

chechuarga@gmail.com

RESUMEN: Este trabajo pretende exponer los resultados de una investigación focalizada en las relaciones entre personas y aguas a lo largo del proceso de poblamiento colonial de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca (Catamarca, Argentina), en los siglos XVII y XVIII. Las diversas disputas que rodean los momentos iniciales de la ciudad se desarrollan en torno a un punto de constante y controversial aparición: las aguas, su escasez, reparto y gestión. Bajo la forma del sistema de acequias principalmente, las aguas median el desarrollo de conflictos de orden político, territorial, personal, económico o jurídico. El aspecto religioso de la relación entre personas y agua, especialmente en períodos de sequía, también se demuestra fundamental para la comprensión de estos vínculos que en gran medida conforman la ciudad, desde un punto de vista material, económico, político, demográfico y simbólico.

La propuesta metodológica es central para un abordaje así presentado: mediante algunos conceptos extraídos de la Teoría del Actor-Red[1], se aspira a construir una historiografía de la ciudad entendida como entramado de relaciones entre personas (o grupos diversos), y entidades materiales o inmateriales que median, condicionan y orientan la construcción de la ciudad naciente. En este sentido, se efectúa un rastreo de los conflictos o controversias que involucraron a las acequias de la naciente ciudad y territorios aledaños a través del análisis de testimonios consignados en las Actas Capitulares del Cabildo de la ciudad (Archivo Histórico de Catamarca). Se pretende ofrecer un análisis de los múltiples actores, significados, relaciones de fuerza y materialidades/territorialidades condensadas en dichos conflictos en torno a las acequias y aguas.

PALABRAS CLAVE: Agua – ciudad – Teoría del Actor-Red – acequias – Catamarca.

1 En la presentación que realiza de ella Bruno Latour, *Reensamblar lo social. Una introducción a la Teoría del Actor-Red,* Buenos Aires, Manantial, 2008 [2005].

Este trabajo presentará brevemente algunos resultados de una investigación recientemente finalizada[2] que analiza las relaciones entre el surgimiento de una ciudad, San Fernando del Valle de Catamarca (Catamarca, Argentina), y los vínculos que las personas participantes en este proceso mantuvieron con las aguas, especialmente con las acequias como infraestructura que permitía gestionar su reparto, en los siglos XVII y XVIII. El diseño de las redes de riego está íntimamente relacionado con la distribución de las personas en el espacio, y puede ser considerado habilitante de la existencia de la ciudad, así como de relaciones asimétricas de poder que se expresan y reproducen a partir de la distribución de las aguas. Discursivamente, las argumentaciones acerca de su abundancia o escasez se ubican en el centro de disputas de poder dadas en momentos de transformación de los vínculos espaciales y jurídicos con el espacio y las aguas. En este reacomodamiento de relaciones de fuerza las percepciones y usos discursivos de la sequía se perfilan como un eje analítico transversal, que permite a su vez vincular prácticas dispares, como ordenanzas y procesiones, vinculadas en la construcción de un entramado inestable que solemos denominar "ciudad".

Con intenciones de realizar un trabajo interdisciplinar (histórica, geográfica y antropológica), he utilizado herramientas teórico-metodológicas inspiradas en la Teoría del Actor-Red (TAR), lo cual implicó formular las preguntas de investigación en base la renuncia a explicar los fenómenos recurriendo a la idea de "lo social" como fuerza o dimensión, buscando en cambio el modo en que las relaciones de fuerza o de poder entre las personas y grupos se constituyen a partir de vinculaciones específicas con determinadas materialidades (aguas, acequias, ciudad, entorno) y entidades no humanas (caso de la Virgen del Valle). Esto implica también el compromiso metodológico de otorgar a esas relaciones con lo material y a las fuerzas materiales un lugar agentivo en el análisis de las transformaciones en la vida humana. Por último, y en diálogo con la orientación antropológica de la investigación original, es relevante señalar que la atención está colocada en describir la manera en que personas y cosas se interrelacionan como parte de una red compleja de vínculos. La explicación, en este planteo, reside en desentrañar el "cómo" de las relaciones, no en intentar explicaciones causales externas a los fenómenos que observamos.

Aunque aspira a construirse como interdisciplinario, este tipo de análisis conserva en ese sentido una impronta fuertemente antropológica, que tiene que ver con el "llevar a serio" las explicaciones de los actores acerca del mundo que conforman.

1. Relaciones de fuerza: espacio, política y poder.

La ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca fue fundada oficialmente en 1683 y poblada alrededor de 1695. El valle en cuestión había sido colonizado alrededor de un siglo atrás, contando al momento de la fundación con una población bastante nutrida. Las dificultades

2 Trabajo Final de Licenciatura en Antropología, Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Filosofía y Humanidades. Entregado.

referidas a la administración de justicia impulsan a los pobladores a solicitar la creación de una ciudad, entendida como órgano jurídico más que material, que permita dirimir asuntos locales sin necesidad de recurrir a las autoridades asentadas en San Miguel del Tucumán.

Existía desde hacía tiempo una entidad jurídica creada para gobernar las tierras que se extendían al oeste del Valle: la itinerante "ciudad" de Londres, que nunca "mereció el nombre de ciudad". Mediante un adecuamiento de la jurisdicción de esa no-ciudad es fundada San Fernando en el Valle de Catamarca. Su status es curioso, dado que se constituyó a la vez como una ciudad "nueva" y refundada. Esta indefinición, creo, fue intencional, ya que permitía dar participación a distintas facciones involucradas en la conformación de un nuevo Cabildo para la ciudad.

Estos antecedentes son relevantes a la hora de comprender el origen de ciertas disputas que, en el contexto de la fundación de la ciudad, se constituirán "disputas por agua", así como para analizar el papel de las aguas en la atracción y distribución de población. En ese sentido, es relevante destacar que no todas las "fuerzas centrípetas" vinculadas al agua pueden habilitar el surgimiento de una ciudad. Esta cuestión será un problema acuciante para el Cabildo de la ciudad durante sus primeras décadas de existencia.

1.1 Fuerzas centrífugas y centrípetas.

El Valle de Catamarca constituye el mejor punto de la región para instalaciones urbanas coloniales, totalmente fijas, con cultivos en terreno llano regados por acequias extraídas de un solo curso de agua, capaz de abastecer a una población. Desde momentos tempranos la población española del Valle crece a buen ritmo, llegando a contar en 1688 con unos cuatrocientos vecinos. No se instalaron sin embargo en un asentamiento urbano, sino que residían en haciendas rurales o en el pequeño Pueblo del Valle, hoy San Isidro, que contaba además con una capilla donde se veneraba a la Virgen del Valle. Esta modalidad de instalación tuvo como correlato un sistema descentralizado de distribución del agua: cada vecino sacaba libremente su propia acequia del río y se encargaba de mantenerla. Los conflictos que surgieran entre ellos debían ser atendidos en la ciudad de Tucumán, a cuya jurisdicción pertenecía el Valle.

San Fernando es el séptimo intento de fundar una ciudad en la región, precedida por una larga lista de fracasos. La materialidad misma de los Valles Calchaquíes parecía rechazar la forma de instalación urbana colonial: cursos de agua de escaso caudal, sierras escarpadas, fuertes sequías estacionales, lluvias torrenciales pero escasas. Ninguno de esos factores había sido principal para decidir el asiento de la ciudad que debía gobernar la región, las consideraciones eran más bien políticas y militares.

Las fuerzas sociales "puras", por más empeño que se coloque en mantenerlas y por repetidos y constantes que sean esos esfuerzos, no perduran ni adquieren consistencia o capacidad de modelar el mundo humano y no humano, excepto que estén sujetas, ancladas, en fuerzas de

otro tipo, particularmente en fuerzas materiales[3]. La ciudad de Londres es una fuerza jurídica buscando su anclaje material; búsqueda que le tomará más de un siglo. En ese viaje, señala Ardissone[4], no hace otra cosa que moverse hacia el este, hacia destinos geográficamente más amigables: el Río del Valle opera como un atractor de población, siendo la primera fuerza centrípeta a tener en cuenta para comprender el éxito de la fundación de Catamarca.

Sin embargo, el Río no es suficiente para explicar la ciudad: en las Actas Capitulares del Cabildo de Catamarca, se aprecia que toda la primera mitad del siglo XVIII está marcada por una problemática recurrente: la ausencia de población de la ciudad ya fundada, y la resistencia de los hacendados (incluyendo a los mismos miembros del Cabildo) a residir en ella y abastecerla con su producción.

Lorandi y Schaposchnik[5] han propuesto como principales razones de la persistente ruralidad de los habitantes del Valle una colonización llevada adelante por pequeños productores, que accedieron a la propiedad de tierras desgajadas de las encomiendas originales. Estas haciendas se sustentaban en el servicio personal indígena, acompañado de la expropiación por parte de los colonizadores de las tierras cultivables que convirtió a los indígenas en pastores dependientes del sistema de haciendas. Las haciendas nuclean así la administración de personas, alimentos y prestaciones. Serán necesarias fuerzas centrípetas de cierta importancia para reducir este movimiento de dispersión. Esas fuerzas han de ser materiales y jurídicas a un tiempo, y ofrecer a los hacendados alicientes para poblar la ciudad.

En este sentido, podemos hipotetizar que si las aguas no se centralizan la población no lo hará, dado que los hacendados no acudirán a la ciudad a menos que eso permita ejercer control sobre la distribución del agua. En ese sentido, una acción clave en los primeros años de la ciudad es reformar el sistema de acequias, suplantando las tomas individuales por canales colectivos cuyo mantenimiento, distribución y control se efectúa desde la ciudad. Materialidades, ciudad, política y como veremos, parentesco, constituyen un entramado (conflictivo) dentro del cual las aguas son un hilo conductor.

1.2 Agua y ciudad

El proceso de fundación de la ciudad de San Fernando está marcado en toda su extensión por el debate en torno a la provisión de agua. En 1683, año de la fundación oficial, el Gobernador del

3 Latour op.cit.

4 Romualdo Ardissone, *La instalación humana en el Valle de Catamarca.* Universidad de La Plata. 1941.

5 Ana María Lorandi y Ana Edith Schaposchnik "Los milagros de la Virgen del Valle y la colonización de la ciudad de Catamarca". En *Journal de la Société des Américanistes,* Tomo 76, pp. 177-198. Disponible en: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/jsa_0037-9174_1990_num_76_1_1363

Tucumán Don Fernando de Mendoza Mate de Luna establece como ubicación para la ciudad un sitio cercano a su asiento actual en la margen izquierda del Río del Valle.

En relación con la idea que planteé anteriormente, una de las primeras medidas del Gobernador es mandar a cerrar todas las acequias aguas arriba de la futura ciudad. Esto puede leerse en clave de instauración de nuevas relaciones espaciales de fuerza a través de las aguas. El intento siempre inconcluso de jerarquizar la ciudad respecto a las "Chacras" o haciendas será una problemática constante para el Cabildo de la ciudad.

La decisión del Gobernador respecto al asiento de la ciudad no es acogida sin muchas objeciones, sobre todo de parte de quienes desean permanecer en el Pueblo del Valle. Mayormente, alegan inconvenientes con la provisión de agua. Los argumentos pueden resumirse en:

- Problemas de avenidas: argumentando que el río inundará la ciudad si se instala en determinado lugar. Esta es una de las ventajas más acusadas que ofrece el asentamiento propuesto por Mate de Luna, a prueba de las inundaciones que asolaban a otras ciudades de la Gobernación: Ibatín, Esteco, Barco III, Santiago, San Miguel, por ejemplo. Encontrar un sitio no inundable era una preocupación primordial del Gobernador.

- Problemas de sequía: muchos de los integrantes del Cabildo, contarios a que la ciudad se funde en el terreno propuesto por Mate de Luna, aducen que el agua que trae el río no es suficiente para abastecerla. Hay distintas variantes de este argumento (el principal). Se propone que fundar allí implicaría dejar sin agua a los indios del pueblo de Choya, situado aguas abajo; o que no hay agua suficiente para abastecer a los indios encomendados a los cuales debería trasladarse al Valle (cosa que nunca se efectúa); otros, que el río sencillamente no puede sustantar una ciudad.

- Problemas relativos a las acequias: en algunos casos se argumenta que no sería viable "sacar acequia" del río "por la fragosidad del sitio".

Si bien estos conflictos están construidos (y habrán de ser resueltos) por la conjunción de factores diversos, el argumento principal de las discusiones es el agua. Su escasez es en este momento improbable si nos atenemos a los modelados paleoclimáticos existentes para la región[6] pero aún así está siendo considerada como el principal problema del asentamiento. Plantearé aquí y espero demostrar a continuación que el agua está funcionando como condensador o catalizador de conflictos diversos; condicionando al mismo tiempo el modo en que se desarrollan: qué hacen las personas, qué dicen, cómo se justifican, qué actitudes toman antes sus inferiores y superiores. El doble carácter de las aguas como condensador y habilitante de ciertas relaciones permitiría hablar de ellas como "mediadores".

6 Bernarda Marconetto, Lidia Burry, Patricia Palacio, Mariano Somoza, Matilde Trivi, Henrik Lindskoug, Héctor D'Antoni, "Aporte a los estudios paleoambientales del valle de Ambato (Catamarca) a partir de la reconstrucción del paleo NDVI (442-1998 aD)". En: Mundo de antes. Nº 9, pp. 45-68.

1.3 "Relaciones subrepticias": el diseño de las redes de riego.

Si bien en teoría las autoridades gubernamentales tenían injerencia en la repartición de las aguas antes de la fundación de la ciudad, esto no formaba parte de la cotidianeidad de los habitantes del Valle: las autoridades, residentes en Tucumán, no se desplazaban a menudo hacia el Valle, y hubiera sido necesaria una demanda específica para su actuación. Al fundarse la ciudad las autoridades locales comienzan a atender (y crear) problemas referidos al reparto de aguas. Por ejemplo, en 1684:

> *"(...) presentó una Mersed que el Señor Governador y Capitán General le avía hecho al Capitán Don Gaspar de Gusman Pacheco de una toma en este río y mandádose leer se confirió en este Cavildo fue de sentir que atento al perjuicio que se puede ofreser de sacar la dicha toma a las demás que están sacadas se le consedió por vía de buen govierno y conferencia que travaje en una de las tomas que están comensadas (...) sin perjuicio de las tomas sacadas y que no sirva de ejemplar para que se saquen otras tomas."*[7]

Si bien para esta fecha la ciudad no existía físicamente, ya lo hacían su jurisdicción y Cabildo. Este caso temprano permite adelantar una tendencia que se hará más explícita después: el Cabildo activará un movimiento físico y jurídico tendiente a la colectivización de las acequias. En lugar de permitir la creación de nuevas tomas, autorizará y alentará la posesión y el mantenimiento colectivo de las existentes. Es posible considerar este fenómeno no sólo como una decisión de índole práctica a nivel administrativo o de mantenimiento, sino también como un modo de aumentar la importancia del propio Cabildo como órgano regulador de conflictos, así como de insertar al sistema de riego en una red de vínculos de tipo administrativo y jurídico de la que se encontraba bastante apartado anteriormente

Los vínculos administrativos con las acequias se van consolidando en los años posteriores a la fundación de la ciudad. En el año 1709 aparece la primera mención a un personaje que será de importancia en debates posteriores: el Alcalde de Aguas. Originalmente, sus funciones eran de vigilancia: debía examinar las acequias para velar por su mantenimiento y asegurarse de que los vecinos estuvieran cumpliendo los turnos de agua adecuadamente, pudiendo cobrar algunas multas. Cualquier otra cuestión debía ser informada a los Alcaldes con "jurisdicción ordinaria", es decir, las dos personas que tenían calidad de jueces dentro de la estructura del Cabildo. Existe registro de algunas discusiones importantes respecto a la figura del Alcalde de Aguas que vale la pena examinar.

El 2 de marzo de 1711, Esteban de Nieva y Castilla, lugarteniente del gobernador, convoca a un Cabildo Abierto para tratar la votación de ordenanzas municipales. A continuación de la lista de convocados, figura lo siguiente:

---

7 Archivo Histórico de Catamarca (AHC), Actas Capitulares del Cabildo de San Fernando del Valle de Catamarca, Tomo I, folio 43-44. 29 de enero de 1684.

> "Señor Governador y Capitán General: la ciudad de San Fernando (...) pide a vuestra señoría lizencia para hacer hordenanzas municipales para el govierno della y su territorio (...) y particularmente sobre el agua del río principal con que se cultiban las haziendas y como esta se saca por los pobladores sin limitazión ni título alguno sera conbeniente hazer ordenamientos con que se de de hazienda lo nezesario (...)".[8]

Las aguas del Río del Valle no habían sido afectadas por el establecimiento de la ciudad de San Fernando hasta el momento. Sin embargo al parecer en estos años el Valle está experimentando un crecimiento de población más o menos significativo: el Cabildo pretende disponer también del agua sobrante del Río del Valle para abastecer a la ciudad o a las tierras circundantes, o para alquilarla.

El aumento de propiedades ha devenido problemático para la ciudad por la sobreabundancia de acequias individuales. Existe una preocupación por las consecuencias de la toma individual de agua del río. En las Ordenanzas de 1711 se pretende prohibir el acceso al agua a nuevos pobladores y la creación de tomas individuales. Las acequias colectivas permitirían regular mejor el uso del agua en función de las posibilidades ofrecidas por el río. De ese modo, la ciudad y el Valle podrían sustentarse sin "molestar a la naturaleza". La propuesta del Cabildo es hacer nuevas y mejores acequias, comunitarias, a partir de las anteriores, individuales. En las mismas ordenanzas se otorga al Alcalde de Aguas jurisdicción ordinaria sobre todo conflicto tocante a las acequias y el riego.

Esto será el origen de una larga disputa desatada doce años más tarde, en 1723. El debate comienza el veintiocho de enero, al elegir a los nuevos miembros del Cabildo. En esa ocasión discuten los alcaldes de primer y segundo voto, Antonio de Nieva y Castilla y Francisco de Nieva y Castilla; y el Regidor veinticuatro, Francisco de Barros Sarmiento. Los dos primeros coinciden en nombrar como Alcalde de Aguas al Capitán Don Francisco de Araos y Bazan. El Regidor Barros argumenta problemas legales y se niega a votar y a aprobar la elección: apelará al Gobernador. En julio del mismo año el problema prosigue, dado que el Gobernador se expidió a favor de Barros.

Las Actas Capitulares recogen las indignadas declaraciones del Alcalde: "*según derecho sólo debe ser obedesido pero no cumplido dicho despacho en cuanto a la suspensión del alcalde de aguas por fundarse en relasión subreptisia*"[9]. El Regidor Barros habría informado al Gobernador de una situación que según el Alcalde se alejaba totalmente de la verdad.

A lo largo del debate, se concede gran importancia a esclarecer si han sido realizadas o no las "acequias de la comunidad" o si las que existen son de "personas particulares". El Alcalde afirma que luego de aprobadas las ordenanzas de la ciudad: *"se ejecutaron las asequias de comunidad (...) de suerte que no ay una que sea de persona singular ".*[10]

---

8 AHC. Actas Capitulares del Cabildo... TII, f. 33-40. 2 de marzo de 1711.

9 AHC. Actas Capitulares del Cabildo... TII, f. 218-219. 6 de julio de 1723.

10 Ibid.

El conflicto dará lugar a un registro bastante exhaustivo de las acequias activas en ese momento y sus usuarios, consignándose 10 acequias comunitarias, de las cuales extraen agua 169 interesados repartidos en 116 chacras.

Esta "vista de ojos" provee asimismo datos para comprender la disputa que desató el nombramiento del Alcalde de Aguas. La acequia de Polco es compartida en mitades: una corresponde a las dos herederas del Sargento Mayor Antonio de Vega, una de las cuales es esposa del frustrado Alcalde de Aguas, mientras que la otra mitad corresponde a los cuatro hermanos Barros, entre ellos el Regidor que obstaculizó la elección. Teniendo en cuenta esto, la actitud del Regidor puede atribuirse a la inconveniencia de compartir acequia con el Alcalde de Aguas, más que a su preocupación por la colectivización de las acequias.

La atención que se presta al caso desde la Gobernación indicaría que no carece de importancia disponer de un sistema de distribución del agua administrado desde el Cabildo, central para asegurar la injerencia efectiva de ese cuerpo en la vida colectiva de la población. La cuestión puede considerarse parte de un proceso de institución de relaciones de fuerza, mediadas por las acequias, que tienden a una cierta jerarquización de espacios y actores (más o menos urbanos e institucionales). Para reforzar este argumento, en el siguiente párrafo de la misma Acta se acusa a los Alcaldes de Aguas de haberse "*ynrodusido a dichas asequias particulares por jueses de donde se an orijinado grandes pleytos*". Al parecer, si las acequias son particulares los Alcaldes de Aguas tienen escasa o nula autoridad sobre ellas. La creación de acequias comunitarias es necesaria para habilitar la intervención de actores institucionales sobre ellas.

Las acequias pueden ser analizadas entonces como habilitantes de relaciones de fuerza que operan al mismo tiempo en un sentido material y jurídico. Resulta contraproducente diferenciar ambas dimensiones, dado que mientras las relaciones de poder mediadas por las acequias se crean y recrean, ellas mismas son creadas y recreadas en tanto objeto jurídico y en tanto objetos. Lejos de participar pasivamente en estas relaciones, las aguas imprimirán direcciones y modos particulares a los conflictos y las relaciones: la estacionalidad de las disputas por aguas, por ejemplo, es un caso claro en el cual clima y cuestiones humanas se entreveran. La intervención de la Virgen del Valle en los asuntos relativos a la sequía y las lluvias formará parte de la misma red. Es en relación a todos estos factores que los habitantes del Valle tejerán vínculos específicos habilitados por las aguas y por las formas de relación que instituyen con ellas.

2. Virgen, ciudad y lluvias

La Virgen del Valle es un actor que aparece indefectiblemente al hablar de la ciudad de Catamarca, su fundación y sus aguas. Su influencia en el poblamiento del Valle es una cuestión en la que coinciden el análisis geográfico y la percepción de los contemporáneos: fuerza demográfica para unos y milagrosa para otros, la Virgen es en cualquier caso un atractor de población: su presencia, unida a la del Río del Valle, invita al poblamiento de la región y a la peregrinación, y tiene más tarde influencia en la pervivencia del núcleo urbano.

La relación entre Virgen, Río, aguas y ciudad es analíticamente interesante, ya que los tres primeros se constituyen en fuerzas potencialmente centrípetas en el movimiento de personas, bienes y poder que permitirá la existencia de la última. La Virgen y el Río pueblan el Valle, y la primera es invocada como agente legitimador de la existencia de la ciudad; el diseño de las acequias habilita asimismo la redistribución de aguas y relaciones de poder en el espacio. En ese sentido, las sequías estacionales o periódicas se perfilan como momentos de (re)actualización de una serie de prácticas y disputas que tienen a todos estos agentes y relaciones como protagonistas.

En las Actas del Cabildo constan disputas recurrentes a causa del abuso hecho por los regantes aguas arriba de la ciudad. En general el Cabildo responde dictando turnos de riego que deberán paliar el problema *"hasta que Dios Nuestro Señor nos socorra con agua llovediza"*. De hecho, es a la Virgen del Valle a quien se reza y hacen procesiones para pedir por lluvias. Es asimismo en ocasión de estas procesiones, o de las fiestas litúrgicas, que suelen ordenarse limpiezas y reparaciones de las acequias, la plaza, los caminos y la ciudad en general. Sea por motivos prácticos o rituales, la procesión involucra una serie de prácticas que tienden a mantener el "aspecto de ciudad" del asentamiento.

Las situaciones de sequía permiten visualizar entonces varias cuestiones en tanto parte de un mismo entramado. Por una parte, existen (des)equilibrios de poder que se expresan como disputas por el control del agua: las haciendas aguas arriba[11] y el Cabildo ejercerán distintos mecanismos de apropiación: acceso diferencial por una parte y administración y juridización por otra. La sequía, al tiempo que habilita estas disputas, obliga a los habitantes del Valle a realizar una serie de prácticas de higiene en la ciudad orientadas a la procesión, a partir de la cual la sequía debería acabar por acción divina.

Un último punto interesante para tener en cuenta refiere al tipo de prácticas a los que recurren las personas a fines de regular la provisión de aguas: la rogativa se opone a la idea de "inversión en infraestructura", cuya ausencia suele sorprender a los historiadores, pero que puede comprenderse si pensamos en relaciones diferentes con el mundo en general y con el agua en particular, donde hay ciertos asuntos que escapan a la potestad humana.

En ese sentido, Quiroga destaca que las ideas de "inversión" e "intensificación" productivas no formarían parte de la lógica de explotación agrícola colonial: "*la lógica de explotación colonial no consideraba la inversión en un incremento productivo que superara los tiempos de seca*." [12]

---

11 Estas haciendas, particularmente las de Piedra Blanca y Alpatauca, pertenecían a las familias más poderosas de la región (Troisi Melean 2012).

12 Laura Quiroga, "El Valle del Bolsón (siglos XVII – XVIII). La formación de un paisaje rural", En: *Anales. Nueva Época,* Nº 6, Goteburgo, pp. 301-327.

3. Reflexiones finales

El tipo de planteo intentado en esta investigación fue posibilitado por un conjunto de herramientas metodológicas inspiradas en la Teoría del Actor-Red. Las preguntas y la metodología de investigación se centraron en la búsqueda de vínculos transversales entre aspectos de "lo social" que solemos compartimentar y analizar separadamente. Estos vínculos son habilitados por las estructuras materiales como "anclajes" durables que permiten la permanencia de ciertas relaciones de fuerza en el tiempo y a su vez están involucrados indefectiblemente en su transformación.

En esta línea, las acequias constituyen una materialidad clave para comprender la dinámica y transformación de las relaciones (espaciales) de fuerza y poder en la ciudad de Catamarca, incluyendo la posibilidad de que este asentamiento exista y perdure. Su diseño, administración y carácter de objeto jurídico son claves para comprender qué está ocurriendo con la ciudad y con los actores que la conforman y sobre todo cómo ocurre, qué lógicas, prácticas y discursos están entramados en la toma de determinadas decisiones o en ciertos modos de accionar. En ese sentido, las aguas en un sentido más amplio también se constituyen como objeto de análisis: la relación de las personas con el río y con el entorno es de primordial importancia para comprender la evolución de los modos de asentarse en el territorio. Por otra parte, los vínculos entre clima, aguas y culto no son menores a la hora de comprender qué hacen las personas o qué dejan de hacer: la rogativa y su relación con prácticas de higiene urbana, el ruego como práctica diferente de la "inversión" en la relación con la provisión de aguas, son temas que no pueden ser desestimados para construir un panorama si no completo, al menos integral de cómo se construye la relación entre aguas y ciudad en la Catamarca colonial.

DIBUJANDO ENTRE ORILLAS Y RIBERAS, EL AGUA SEGÚN LOS PINTORES CHILENOS DEL SIGLO XIX.

NOEMI CINELLI

Instituto de Estudios Sociales y Humanísticos, Universidad Autónoma de Chile, Fondecyt Chile

noemicinelli@gmail.com

RESUMEN: Una de las pinturas chilenas que ha llamado mi atención durante la selección del aparato iconográfico que acompaña este trabajo, es obra del porteño Ramón Subercaseaux. Me refiero al óleo que representa la *Plaza de San Pedro en Roma*.

Si bien destaca la luz amarillenta con la que el artista ha fijado en manera conmovedora la veracidad de los atardeceres capitolinos, el verdadero elemento cautivador ha sido la fuerza desafiante con la que el agua de la fuente en primer plano cubre, con osadía, parte de las 140 estatuas que coronan el golfo berniniano. ¿Ensayo de virtuosismo técnico que habla del estado de las Bellas Artes chilenas o exquisito expediente que dinamiza la escena? Reputamos más cónsona la primera opción.

La elección de Subercaseaux quiere ser el punto de partida de la reflexión acerca de la apropiación y re-semantización del elemento hídrico en la pintura chilena de siglo XIX. Desde que las artes nacionales se dirigieron hacia temáticas más adheridas al entorno natural, el agua cobró identidad en las telas, ríos y sobretodo vistas del Pacífico se convirtieron en protagonistas hasta entonces desconocidos.

Creemos que a través de la representación pictórica del agua y gracias a las posibilidades de expresión gráfica que ofrecen sus movimientos, sus colores y sus reflejos, los pintores chilenos hayan dado cuenta de la feliz evolución de las artes nacionales. Basta con observar el *Paisaje de atardecer* de Pedro Lira y el *Paisaje costero* de Juan Francisco González preludio de pinceladas vanguardistas, para captar las investigaciones de los artistas sobre la constante metamorfosis cromática y dinámica del agua.

Acudiremos entonces a la representación de este elemento como instrumento para monitorear el estado de las Artes chilenas hasta finales de siglo XIX.

PALABRAS CLAVE: Pintura chilena del XIX siglo, Agua, Smith, Wood, Somerscales, Variaciones cromáticas y lumínicas.

Antes de presentarles el recorrido iconográfico seleccionado, me gustaría detenerme acerca de algunas reflexiones preliminares que nos ayuden a comprender porqué al hablar de pintura de paisaje en Chile es más común encontrarnos con montañas y valles antes que con vistas y panoramas donde el elemento hídrico sea protagonista[1]. Empecemos.

Llama la atención un dato: el País cuenta con más de 6000 km de costa; sus territorios, especialmente los sureños, se caracterizan por la belleza del océano y la abundancia de lagos, ríos e incluso glaciares. Son famosos en todo el mundo los puertos de Valparaíso, Concepción, Puerto Montt y Punta Arenas. Basta con mencionar Llanquihue, Colbún, Villarrica, Biobío, Elqui, para que en nuestra mente cobren vida postales y fotografías cuyos calipsos, azules y cobaltos forman imágenes de vivos matices.

Sin embargo, en el siglo XIX, cuando las artes chilenas empiezan a dirigir su atención hacia temas vinculados con la Naturaleza, la pintura en particular, parecen haber detenido su mirada con más curiosidad en las montañas y en los valles, en la Cordillera andina vasta y puntiaguda, visible desde cada punto del País, y que llega a sus cotas más elevadas en el Aconcagua[2].

Es este el siglo de la proclamación de la República, y de la necesidad de ver reflejado en las Bellas Artes la lograda independencia frente a las antiguas instituciones gubernamentales. Exigencia que se plasmaba en la continua búsqueda de elementos visuales fácilmente determinables que reforzaran la construcción de una identidad nacional, no solo reconocible en la renovación de tipos, gustos y modas de las jóvenes élites chilenas que se dejaban retratar vistiendo trajes a la moda que llamaban a la mente los colores de la nueva bandera[3].

Sino una chilenidad tangible también a través de la apropiación del territorio re-conquistado, y de la re-significación de los confines establecidos, dentro de los cuales de Norte a Sur el hombre republicano se podía sentir chileno.

El 1800 ha imaginado más frecuentemente esta nueva territorialidad bajo forma de tierra firme, en parte por razones ligadas a las dificultades y a las cuestiones aún por resolver en el Océano Pacífico hasta 1883. Y en parte quizás la predilección para los paisajes de montaña en pintura, radica en la potencia de la cadena montuosa andina cual elemento simbólico natural, más acertado que el agua mudable y cambiante, para metaforizar la unidad y por ende la identidad geográfica sólida, estable y duradera de la joven República de Chile deseaba manifestar.

---

1 Para una historia de la pintura de paisaje en Chile: Catalina Valdés, "La medida de lo sublime. La cordillera de los Andes vista desde Chile durante el siglo XIX", en *Concinnitas*, 2012, vol. 2, n. 21, pp. 139-168; Amary Peliowsky, Catalina Valdes, *Una geografía imaginada: diez ensayos sobre arte y naturaleza*, Santiago de Chile: Ediciones Metales pesados, 2014; Mimí Marinovic, *Paisaje: persistencia del paisaje en la pintura chilena*, Santiago, el Museo, 1997; Enrique Solanic, *Sobre el paisaje y la pintura*, Santiago: Philips Chilena, 1992.

2 Juan Manuel Martínez, *El paisaje chileno. Itinerario de una mirada. Colección de dibujos y estampas del Museo Histórico Nacional*, Santiago: DIBAM, 2012.

3 Noemi Cinelli, "L'opera di Gil de Castro fra tradizione e innovazione. Cultura coloniale e nuove ispirazioni nel ritratto cileno e peruviano dei secoli XVIII e XIX", en AAVV, *Arte y patrimonio en Iberoamérica. Tráficos transoceánicos*, Castelló de la Plana: Ediciones UJI, 2016.

Todo ello, transferido a la tela, aplicado a la cartografía y a los dibujos de acompañaban los reportajes de las expediciones decimonónicas que satisfacían la curiosidad de espectadores lejanos, representaba la nueva fisicidad de Chile y era prueba de la emancipación territorial alcanzada por el País[4].

Otras dos cuestiones a tomar en consideración se refieren al dominio de la técnica pictórica necesaria para la representación del agua, y a las diferentes experiencias visivas que un artista vive al contemplar un paisaje de montaña y un paisaje donde el agua sea protagonista. Estas dos cuestiones están íntimamente relacionadas entre sí gracias al factor tiempo. Me explico.

Por lo que a habilidades técnicas se refiere, el artista debe manejar con firme soltura tanto los materiales y los soportes empleados, como los procesos químicos que le permiten llevar a la tela con pigmentos y aglutinantes aquellos efectos dinámicos, lumínicos y cromáticos propios del agua, de su superficie, y de sus movimientos siempre imprevisibles. Para hacerlo será indispensable su dominio de los recursos pictóricos más funcionales para ello, es decir, las transparencias y las veladuras. Para ellas, el pintor debía aplicar capas muy finas de color sobre una base de pigmento ya completamente seco, lo que implicaba que, para que dicha capa dejara transparentar el tono del color sobre el cual se aplicaba, el artista debía esperar un tiempo antes de que la primera mano de pintura fuese tratable. Si bien los tiempos de espera de secado no representaban un inconveniente durante la contemplación de un plácido paisaje de montaña, lo mismo no podía decirse al observar un rio o el mar, frente a los cuales el artista podía perder en pocos segundos la luz y entonces el cromatismo que quería cautivar con pincel.

Para la recopilación de los hitos artísticos del siglo XIX que marcan las etapas a través de las cuales el agua se convierte en protagonista, me fijaré en tres artistas que han tratado el tema, empezando por Antonio Smith que por primero lo hizo desde una mirada más general hacía la naturaleza y al paisaje. Pasaré por Charles Wood que se considera el precursor del marinismo. Y llegaré al artista cuya elección del Océano Pacífico como teatro preferente para la ambientación de sus escenas, hizo que este género cobrara individualidad en el panorama de las artes chilenas, el inglés Thomas Somerscales.

Por lo que se refiere a artistas chilenos empeñados en composiciones relacionadas con temas marinos, debemos destacar que es solo a partir de finales de siglo XIX cuando el Océano Pacífico y las escenas de batallas allí emprendidas cobraron aquel protagonismo necesario para que la pintura marinista y de historia naval fuese reconocida como género independiente de la pintura nacional chilena.

4 Claudio Gay, *Atlas de la historia física y política de Chile*, Santiago de Chile: Lom Ediciones, 2004; Rafael Sagredo, "Geografía y nación. Claudio Gay y la primera representación cartográfica de Chile", en *Estudios Geográficos*, vol. LXX, n. 266, Madrid.

No obstante no faltaron felices interpretaciones del elemento hídrico en pintura, como la de Antonio Smith (1832-1877), pintor al cual la historiografía chilena reconoce el mérito de haber inaugurado la larga tradición de la pintura de paisaje en el país[5].

Acorde a la lectura actual de su trayectoria artística, a Smith le toca la palma del pintor rebelde y bohemio en el mosaico del sigo XIX chileno[6]. En sus años de juventud ocupa un lugar privilegiado entre los alumnos de Alessandro Ciccarelli en la recién fundada y prometedora Academia de Pintura. Tan pronto como pudo se alejó de la institución y de sus métodos de enseñanzas. En el plan de estudio propuesto por la Academia los alumnos se dedicaban a la pintura de paisaje come disciplina secundaria, que para Smith significaba no poder seguir sus inclinaciones hacia composiciones expresivas de una naturaleza sí idealizada, pero no intelectualizada[7].

Se conoce un conjunto de 78 obras atribuidas a Smith[8], pero no se tiene constancia del paradero de la mayoría de ellas, por lo que desconocemos su actual apariencia y estado de conservación. Afortunadamente para nosotros hoy, tenemos noticias de aquellas pinturas que guardan relación con el agua, y en esta sede me gustaría detenerme en algunas de ellas.

Casi todas remontan a la época de su retorno a Santiago después del deseado viaje a Europa fechable a los primeros años sesenta[9], que lo llevó a pisar tierras inglesas, italianas, francesas, suizas, en un recorrido durante el cual maduró una visión de la naturaleza que los historiadores nuestros contemporáneos describen como romántica[10].

Cuando el pincel de Smith se detienen en la materialidad del agua, lo hace empujado por un sentimiento íntimo de estupor y al mismo tiempo de compenetración con el entorno que le rodea en la contemplación directa de la naturaleza que tiene delante, regalándonos una visión de conjunto que, aunque no sea fidedigna de la realidad ni pretende serlo, podríamos describir como melodiosa, citando a Pereira Salas según el cual la naturaleza de Smith "canta"[11]. Entonces

---

5 Su quehacer artístico ha sido felizmente descrito en un artículo de 2015, en el que los autores Villegas y Quiroga dan cuenta de una posible periodización de su carrera, individuando tres etapas fundamentales, Lorena Villegas Medrano y Samuel Quiroga Soto, "Antonio Smith (1832-1877): propuesta de catalogación de su obra", en *Aisthesis*, Santiago, n. 58, p. 173-195, dic. 2015.

6 Romera, Antonio. *Asedio a la pintura chilena (Desde el Mulato Gil a los bodegones literarios de Luis Durand*, Santiago: Ed. Nascimento, 1969.

7 Vicente Grez, *Antonio Smith: Historia del Paisaje en Chile*, Santiago: Instituto de Extensión de Artes Plásticas de la Universidad de Chile, 1955; Catalina Valdés, "Comienzo y deriva de un paisaje. Alessandro Ciccarelli, Antonio Smith y los historiadores del arte chileno, en *Artelogie*, n. 3, Dossier Thématique - Image de la nation: art et nature au Chili, 2012, pp. 1-23.

8 Samuel Quiroga y Lorena Villegas, *Antonio Smith: ¿historia del paisaje en Chile?*, Temuco: Universidad Católica de Temuco Ediciones, 2015.

9 Antonio Romera, *Historia de la pintura chilena*, Santiago de Chile: Ed. Pacífico, 1951, pp. 55-59 y 60-62.

10 Galaz Galán y Milán Ivelic, *La pintura en Chile desde la Colonia hasta 1981*, Valparaíso: UCV, 1981.

11 Eugenio Pereira Salas, *Estudios sobre la Historia del Arte del Chile Republicano*, Santiago de Chile: Ed. Universidad de Chile, 1992, pp. 157-167.

es agua que gracias a las posibilidades lumínicas que brinda su superficie, da a la tela fuerza y vigor.

La búsqueda de un lenguaje visual acorde a la expresividad emocional que Smith quiere traducir con pincel porque ya es forma esencial de comunicación social del artista de su tiempo, se convierte en una miríada original hacía el tema hídrico, en las que casi nunca el pintor recurre al dibujo como base de la composición. Todo es materia voluminosa y difuminada, cuyos contornos prácticamente sin definir ayudan a crear el sentimiento de instantaneidad que emana de sus creaciones. Sus telas son exquisitos relatos de un único preciso momento.

Cuando nos confía que sus paseos en *plein air* para tomar apuntes para sus cuadros podían darse bajo las estrellas y entonces nos propone una original visión nocturna del *Claro de luna*; o cuando nos presenta un atardecer en el mar porteño, nos transfiere a un espacio físico del cual al pintor le interesa que registremos la luz y los colores que todo delinean, no los particulares paisajísticos que hasta pueden no coincidir con la realidad[12], como en el caso de *Playa de Quinteros*.

El agua se presta muy bien a este juego, y cuando Smith nos concede uno de los raros detalles que animan sus pinturas, estos no son flores o árboles, sino son repentinos cambios lumínicos. Es el caso del *Paisaje con Cordillera y laguna*, donde el ojo del espectador es llevado naturalmente a fijarse en el particular que dinamiza la escena: el ensayo notable de azules transparentes en la superficie del agua, que cerca de la orilla es intenso y plano hasta poder crear un nítido reflejo, mientras en segundo plano cambia improvisamente difuminándose gracias a la luz que filtra entre las nubes.

En el momento más prolífico de su carrera Smith pintó *El Rio Cachapoal* quizás metáfora de su trayectoria artística hasta aquel momento: el curso de agua que empieza plácido en el fondo de la tela, como él empezó en la Academia de Ciccarelli, en el primer plano se convierte en caudal potente e indomable[13].

Exceptuando los destellos de azul intenso del cielo, y el verde que se encuentra en pequeñas zonas del cuadro, está casi enteramente dominado por los diferentes tonos y matices de marrón y blanco. Los primeros detallan los elementos morfológicos sólidos. Y los segundos empleados para un ensayo de pinceladas sueltas y rápidas otorgan al río un movimiento natural dando cuenta de su energía.

El paisaje representa para Smith el espacio donde manifestar la distancia que ha tomado desde la sociedad con la que no se siente en sintonía ya desde los años del gobierno de Manuel Montt, quizás es por ello que las raras figuras humanas que encontramos en sus telas casi siempre están en una contemplación solitaria de la naturaleza, como en el caso de *La Cascada*, o aún más

12 La atemporalidad de las telas de Smith de la que habla Catalina Valdés, encuentra un buen ejemplo en esta tela, cfr. Valdés, *Comienzo y deriva*, op. cit..

13 Pereira Salas, op.cit., p. 68.

evidente en las dos versiones de la tela *Crepúsculo Marino*, o en el *Claro de luna en la playa*, que nos transmiten las mismas inquietudes que fueron de Friedrich y de Turner.

Como ya hemos mencionado, podemos considerar al pintor Charles Wood (1793-1856) como el artista precursor del marinismo en las artes de Chile[14]. Sus origines artísticas debemos buscarlas en el delicado y minucioso mundo de la cerámica y la porcelana[15]. Inglés de nacimiento y ecléctico en cuanto a formación profesional, Wood alternó la carrera de ingeniero militar a la de pintor, esmerándose en ambas. Su presencia en el país se enmarca en aquella fecunda temporada para Chile en la que sus puertos comerciales abiertos atraían a viajeros, naturalistas, artistas, eruditos, periodistas, fascinados por la posibilidad de aprovechar los cambios económicos, culturales y sociales que la lograda independencias seguía acarreando[16].

Entonces encontramos por ejemplo a María Graham (1785- 1842) que en el recorrido emprendido por Brasil y Chile, donde vivió en Valparaíso, compiló un diario acompañado de acuarelas; o a John Searle (1783- 1837) que en la misma ciudad que Graham desde 1830 realizó varias telas incorporando la bahía porteña entre sus temas favoridos. Debemos mencionar además a Mauricio Rugendas que fascinado quizás por la lectura de Alexander von Humboldt, llegó en 1834 a Chile, y desde 1839 se establece en la ciudad que evidentemente catalizaba sobre si la atención de la mayoría de los artistas extranjeros que llegaban al País.

En este clima de efervescencia cultural, en 1817 Wood emprendió su viaje a América, empezando por los territorios norteños de Estados Unidos. Gracias al encargo como dibujante a borde de la famosa fragata Macedonian participa en la expedición científica que lo llevará hasta Chile a principios de 1819[17]. Le tocó a Valparaíso recibir a Carlos, como cuenta Pereira Salas, en una mañana de enero de este año. Esta llegada marca el comienzo de su larga etapa en Chile que abarca casi 30 años de su vida, y que se inaugura con sus empeños como teniente de artillería agregado a ingenieros en 1820[18].

Su mirada hacia el agua guarda relación con la cientificidad de los dibujos útiles a los navegantes y a los geógrafos decimonónicos. Sus acuarelas nos consignan imágenes nítidas de la gloria naval marítima de Chile y por ende, imágenes de un Pacífico potente[19].

---

14 Pereira Salas, op.cit., pp. 35-50; Pedro Lira, *Diccionario biográfico de pintores*, Santiago de Chile: Impr. Encuadernación y Litogr. Esmeralda, 1902, pp. 440-442.

15 Antonio Romera, op.cit, pp. 25-28; Pedro Lira, "Los precursores. Torres, Mandiola, Smith, Caro y Wood", en *El taller ilustrado*, año iv, num. 140, Santiago, 1888, 16-07.

16 Luis Álvarez Urquieta, *El Artista Pintor Carlos Chatworthy Wood Taylor: Prócer de la Independencia Sudamericana*, Santiago: Publicaciones de la Academia Chilena de la Historia, 1936.

17 Jorge Salomó Flores, "El mar como fuente de inspiración en el arte chileno del siglo XIX" en *Publicaciones de la Academia Naval de Chile*, Santiago: s.n., 2001, pp. 125-138.

18 Pedro Lira, op.cit., p. 440.

19 José María Palacios, *Pintura al Agua desde Charles Wood hasta Hoy*, Santiago: Instituto Cultural De Providencia 1984.

Sus dotes como pintor encuentran interpretaciones sublimadas en sus escenas favoritas, aguadas propias de *un gran romántico de los efectos marinos*[20]. Entonces recobran vida en sus telas navíos detalladamente dibujados que se lanzan en batallas históricas entre olas espumosas, haciendo bella muestra de si y de su potencia en remolinos de agua que resaltan el dramatismo del momento. O permanecen en equilibrio los veleros eternamente inmóviles de la *Bahía de Valparaíso*. La quiete que emana el paisaje se debe a la tranquilidad del agua que solo se encrespa levemente cerca de uno de los tres barcos. Wood concede a la representación del mar más de la mitad de la tela, aunque en el segundo plano más que de agua estamos delante de una clara superficie lumínica.

Su obra más conocida, el *Naufragio de El Aretusa*, uno de los pocos óleos que Wood nos legó, es el teatro adecuado para ensayar sus dotes de colorista y su manejo de la técnica[21]: una visión onírica y escenográfica de clara inspiración turneriana, donde todo es movimiento y agitación que enfatizan la sentimentalidad de la tragedia. Violentos claroscuros se alternan con transparencias y veladuras, creando en algunos puntos cerca de las rocas, el efecto de la translucida pureza cromática propia de la porcelana. La minuciosidad del trato en este punto revela sus estudios en Burslem[22] como ceramista. La introducción de pequeños grupos de personas, responde a la doble función de enfatizar el dramatismo de la escena y de proporcionar al espectador una escala espacial de referencia.

Algunos años más tarde, en 1830, fijará con pincel el episodio que marcó el desvanecimiento de la capacidad naval española en el océano Pacífico, *La captura de la fragata Esmeralda*, que presenció en el Puerto del Callao en la noche del 5 de noviembre de 1820, durante la expedición libertadora de Perú en la que tomó parte activa[23].

La escena llama la atención por el contraste entre el equilibrio plástico del mar que-con pequeñas olas tan detalladas hasta poderlas contar- mueve levemente los barcos en primer plano; y la representación del combate en segundo plano. Wood decide animar la escena gracias a un movimiento circular de derecha a izquierda que involucra todos los elementos compositivos de la tela, empezando por el agua, siguiendo en las vela de las naves infladas por el viento, para culminar en las nubes amenazadoras que enmarcan la Esmeralda en la única abertura del cielo, como si de la quinta de un escenario teatral se tratara. Los efectos lumínicos son vivísimos, reforzados por la verticalidad de la composición respecto a la superficie del mar.

Fue otro pintor conterráneo de Wood quién cuatro décadas más tarde, consignará a la pintura marinista su merecido lugar entre los géneros que configuran la Historia del Arte de Chile. Me

---

20 Antonio Romera, op.cit., p. 26.

21 Niobe Zúñiga Fuenzalida, *Memoria asignatura de dibujo: Anotaciones sobre paisajistas chilenos, desde Antonio Smith hasta Alberto Valenzuela Llanos*, Santiago: Universidad de Chile, 1946.

22 William Edmundson, *A History of the British Presence in Chile: From Bloody Mary to Charles Darwin and the Decline of British Influence*, New York: Palgrave Macmillan, 2009.

23 Antonio Romera, op.cit, pp. 25-28, Pereira Salas, op.cit. pp. 39-42, Pedro Lira, op. cit, pp. 442.

refiero al fecundo y productivo Thomas Somerscales[24] (1842-1927), nacido en el Condado de Humerside y procedente de una familia distinguida que le estimuló para que experimentara la vivencia en el mar y al mismo tiempo para que tuviera formación en arte[25]. Con tan solo 18 años conocerá el Pacífico desde la corbeta de la Zelouse, luego lo encontramos a bordo del Clio y finalmente del Cumberaland.

Su primer contacto con Chile remonta al año 1864, cuando durante un trimestre se hospedó en Valparaíso. Después de tres años, en 1867, volverá a este puerto a causa de una enfermedad que marcará el fin su actividad en aguas oceánicas a borde de naves y barcos, pero que da comienzo a su carrera de pintor reconocido, como testimonia la medalla que le fue otorgada en la Exposición Universal de Paris en 1900.

Trato distintivo de la pintura de Somerscales[26] es su continua indagación sobre la materia de los elementos representados, realística y objetivamente reproducida, así de los grandes barcos que nos ha consignado, intuimos la pesadez, imaginamos la sensación que daría tocar las velas, los cordeles, los tirantes. Y del agua percibimos la densidad, la fluidez, la profundidad, y sobre todo la naturaleza mutable de su superficie bajo el efecto del variable cielo de Valparaíso.

Su experiencia directa con el Océano, le permitió proporcionar a sus telas aquella caracterización psicológica que aún sobrecoge por tanta claridad, y al mismo tiempo ubicar perfectamente al espectador en el espacio de la representación, al recrear la correcta perspectiva atmosférica en el medio del mar y al reproducir con soltura las alteraciones cromáticas que maquillan el agua del mar a lo largo del día[27]. *El Combate de Iquique*, tela forma parte de la serie de la Guerra del Pacífico que le consagró como pintor de las glorias navales chilenas, da cuenta de ello.

El penetrante color azul petróleo del agua amplía la sensación de gravedad del acontecimiento en que perdió la vida Pratt; las reverberaciones que dinamizan la superficie encrespada dejan intuir el movimiento oscilatorio de los dos barcos enfrentados, mientras que las centellas de luz en la parte central del cuadro, lejos de ser fruto de iluminación natural, son los golpes de cañón disparados durante en combate que se reflejan en el agua.

La batalla naval de Iquique inspiró varias escenas de Somerscales algunas de las cuales fueron encargos recibidos desde el Gobierno. *El Hundimiento de la Esmeralda* es quizás el más conocido: el rigor científico con el que el pintor da cuenta de cada soga, estacha y maroma en un entrecruzarse de diagonales tensas, crea dinamismo y dramatismo junto con las notas de luz amarillentas. Éstas desprendiéndose del monitor Huáscar y del disparo de cañón, cortan literalmente la escena, alumbrando el palo mayor, penetrando desde los portillos de la corbeta

24 Antonio Romera, op. cit, pp. 81-84.

25 Eugenio Pereira Salas, op. cit., p. 290.

26 Patricio Tupper, *Somerscales Con el Catálogo de su Obra.* Santiago: Ediciones Ayer, 1979.

27 Ana Francisca Allamand, *Pintura Chilena del Siglo XIX. Thomas Somerscales pintor de célebres marinas y serenos paisajes*, Santiago: Origo Ediciones, 2008.

hasta la superficie del agua que se tiñe de dorado en los puntos correspondientes a ellos. La columna densa de humo y la bandera chilena despedaza sin agitar completan el sentimiento de tragedia que informa de si toda la composición.

Su obra más conocida, *Off Valparaiso*, guardada en la prestigiosa colección londinense del Tate nos transfiere a una dimensión más íntima, en donde la síntesis entre color y dibujo se convierte en magistral ensayo cromático sobre variaciones de azules. La consistencia de las pequeñas olas en las que es identificable cada larga pincelada de Somerscales, el inflarse de las velas y la sombra que estas crean al ligero levantarse de la proa, la gaviota en vuelo que otorga airosidad y profundidad especial delimitando el primer plano de la representación, todo es poética interpretación del tema marinista.

A partir de 1892 el pintor volvió a establecerse en su tierra natal, aunque siguió viajando a Chile esporadicamente. La huella que Sommerscales dejó en al arte del Páis dio sus frutos más interesantes en las interpretaciones de Zenteno y de los que fueron sus discípulos en los años de enseñanza en su taller de Valparaíso[28].

A partir de la herencia dejada por Somerscales, el elemento hídrico en pintura ocupará un lugar privilegiado, perfilándose como uno de los grandes temas proprios de las Artes chilenas del siglo XIX[29].

---

28 Municipalidad de Santiago, *Dos pintores del mar: exposición de pintura: Álvaro Casanova Zenteno, Thomas J. Somerscales,* Santiago, s.n., 1974.

29 Hernán Rodríguez Villegas, "Mar a la Vista", en *Mar de Chile*, Santiago: Editorial Museo de Arte Precolombino, 2014, pp.195-231.

O SISTEMA DE CONTENÇÃO DE CHEIAS DO RIO DOS SINOS: NATUREZA, POLÍTICA E ENGENHARIA NA CIDADE DE SÃO LEOPOLDO, RS.

MARLUZA MARQUES HARRES, FABIANO QUADROS RÜCKERT

Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS)

marluzmh@terra.com.br, fabianoqr@yahoo.com.br

RESUMEN: O estudo que apresentamos aborda a historicidade das relações entre o rio dos Sinos e a cidade de São Leopoldo, localizada nas margens do respectivo rio. Inserida na Região Metropolitana de Porto Alegre (capital do estado do Rio Grande do Sul), São Leopoldo ganhou forma inicial a partir da colonização alemã, iniciada em 1824. Nesta cidade, as ações antrópicas e os fatores naturais do sítio urbano produziram um histórico de sucessivas enchentes e de constantes obras de engenharia para controlar o curso das águas do rio dos Sinos. Uma parte deste histórico será destacada neste texto que possui como eixo principal o planejamento e a construção do Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos – um complexo de obras hidráulicas que transformou a paisagem de São Leopoldo. Acreditamos que a história do Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos, representa um interessante exemplo das complexas relações entre a urbanização e a natureza, na medida em as obras hidráulicas realizadas na cidade, interferiram nas relações entre a sociedade e as águas e modificaram a composição e o uso do espaço urbano. Para explorar os temas apontados, buscamos um diálogo com a História Ambiental e a História Política: a primeira, oferece subsídios para a interpretação da presença e das modificações dos elementos naturais no espaço urbano; e a segunda, nos permite analisar o envolvimento do poder público, da imprensa e da sociedade civil nas discussões sobre o controle das cheias do rio dos Sinos.

PALABRAS CLAVE: São Leopoldo, enchentes, rio dos Sinos, obras hidráulicas, paisagem.

Os primeiros registros sobre as enchentes do rio dos Sinos, datam de 1824, ano de criação da Colônia de São Leopoldo. O fenômeno natural das cheias do rio dos Sinos atingiu a primeira geração de imigrantes alemães instalados na região; e, segundo o relato feito pelo francês Ársene Isabelle, em 1833, estes imigrantes logo providenciavam obras para ocupar os "pântanos" e controlar o fluxo das águas que provocavam as enchentes.[1] Mesmo enfrentando o problema das constantes cheias do rio, na segunda metade do século XIX, São Leopoldo tornou-se um dos principais núcleos urbanos do Rio Grande do Sul, alcançando a condição de "Vila"m em 1846, e sendo elevada a condição de município em 1864.[2]

A construção de uma ferrovia ligando a capital da Província ao centro de São Leopoldo, e a construção da Ponte 25 de Julho, transpondo o rio dos Sinos, foram obras importantes na primeira etapa da urbanização. Estas obras facilitaram o envio do excedente agrário produzido na região colonial para Porto Alegre e, ao mesmo tempo, contribuíram para a formação do capital que foi aplicado na industrialização de São Leopoldo. Em 1890, a cidade possuía uma população de 23.042 habitantes e apresentava sinais de uma industrialização voltada para o beneficiamento de alimentos e para o setor coureiro-calçadista.

Nas primeiras décadas do século XX, a municipalidade realizou importantes investimentos para fomentar o desenvolvimento urbano de São Leopoldo. Em 1912, a Intendência iniciou o fornecimento da energia produzida na Usina Hidroelétrica da Picada 48. Na década de 20, a oferta de energia foi ampliada com a construção da Usina da Toca, localizada no município de Taquara. A maior parte da receita gerada pela venda da energia elétrica e pela arrecadação dos impostos industriais e comerciais foi aplicada na construção e conservação de estradas e pontes. A construção da Hidráulica Municipal, inaugurada em 1926; assim como a construção do antigo cais e da Praça Centenário, foram obras públicas que marcaram a paisagem urbana de São Leopoldo no período da Primeira República.

Durante este período, as cheias do rio dos Sinos continuaram ocorrendo e, apesar de registradas pela imprensa e nos documentos do governo, não foram percebidas como um problema grave para o desenvolvimento da cidade. No entanto, a situação mudou em 1941, quando ocorreu a maior enchente da história do rio dos Sinos.

O ano de 1941 foi marcado por fortes chuvas em todo o estado do Rio Grande do Sul. Na cidade portuária do Rio Grande e na capital Porto Alegre, ocorreram enchentes de grande proporção.[3] Em São Leopoldo, o rio dos Sinos atingiu níveis sem precedentes e inundou a parte central da cidade. Diante da gravidade da enchente, formou-se uma Comissão Central de Socorro aos

---

1 ISABELLE, Arséne, *Viagem ao Rio Grande do Sul (1833-1834)*, Porto Alegre: Editora Martins Livreiro, 1983.

2 HARRES, Marluza Marques; RÜCKERT, Fabiano Quadros, *A natureza, o tempo e as marcas da ação humana*. Políticas públicas e ambiente em perspectiva histórica. São Leopoldo, RS, São Leopoldo: OIKOS, 2011, p. 15.

3 TORRES, Luiz Henrique, Águas de maio: a enchente de 1941 em Rio Grande. Rio Grande: FURG, 2011. FORTES, Alexandre, *Nós do Quarto Distrito*, A classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas, Caxias do Sul/Rio de Janeiro: Edusc/Garamond, 2004.

Flagelados que organizou 15 abrigos em diversos locais da cidade e promoveu o atendimento para 961 desabrigados.[4]

Em 1965, ocorreram chuvas prolongadas ao longo de toda a Bacia Hidrográfica do Rio dos Sinos e as medições registraram aumento no nível do rio durante cinco dias consecutivo. O fenômeno não era novo: o rio expandiu suas águas nas partes mais baixas da cidade, atingindo o centro de São Leopoldo. Em 1967, o rio dos Sinos transbordou novamente e apresentou um comportamento semelhante ao da enchente anterior. No curto espaço de tempo entre essas duas enchentes ocorreu uma intensa mobilização da comunidade e das autoridades políticas na busca de soluções para o problema do crescente número de "flagelados" atingidos pelas enchentes. Com a enchente de 1965, a situação dos "flagelados" ganhou repercussão na imprensa, motivando a formação do *Conselho para o Desenvolvimento da Comunidade*, entidade criada por iniciativa da sociedade civil com a intenção de auxiliar os "flagelados" e de providenciar a remoção das famílias pobres que habitavam os banhados nas áreas da Chácara da Prefeitura e da Vila Paim.

O planejamento do Sistema de Contenção das Cheias do Rio dos Sinos

A criação do *Conselho para o Desenvolvimento da Comunidade* foi uma importante iniciativa de reação da sociedade leopoldense diante do problema das enchentes. Outra importante iniciativa partiu da antiga Faculdade de Ciências Econômicas de São Leopoldo.[5] Em 1963, esta instituição encaminhou para o governo da República da Alemanha Ocidental, um projeto solicitando colaboração para o planejamento e execução de ações voltadas para desenvolvimento econômico e social do Vale do Rio dos Sinos. O projeto enviado para a Alemanha apresentava dados sobre a fisionomia natural, a história, a economia, a demografia e a estrutura de transporte. Os dados caracterizavam o Vale como "uma região problemática" que estava sofrendo com o declínio das atividades agrícolas e, ao mesmo tempo, vivenciando um crescimento urbano acelerado e desordenado. O projeto enfatizava que a recuperação econômica da região implicava no aproveitamento das áreas de banhado do rio, na modernização dos métodos de cultivo e na realização de investimentos em habitação e saneamento básico. A expectativa de obter benefícios econômicos com a "regulação do Rio dos Sinos" pode ser observada na seguinte passagem do documento.

A regulação do Rio dos Sinos implicará no aumento da produção agro-pastoril, através da recuperação das áreas alagadiças; terras ótimas para o desenvolvimento de horticultura intensiva, a fim de atender em primeiro lugar a demanda local, que é suprida atualmente por importação de outros municípios do Estado.

O rio forma inúmeras voltas através de uma margem de aluvião que se estende em ambos os lados, que poderia ser recuperada para a agricultura com fácil irrigação, (...).

---

4 HARRES; RÜCKERT, *A natureza*..., 2011, p. 86-87.

5 Em 1967, a antiga Faculdade de Ciências Econômicas de São Leopoldo tornou-se parte da atual Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS).

Como zona eminentemente industrial, facilmente se compreende a existência de bairros numerosos e extremamente populosos. (...). Anualmente verifica-se um grande número de flagelados das enchentes. O saneamento desses bairros está condicionado a regulação do Rio dos Sinos. [6]

O projeto de cooperação encaminhado pela Faculdade de Ciências Econômicas de São Leopoldo foi bem recebido pelo governo alemão que respondeu enviando uma equipe técnica para estudar os problemas e potencialidades do Vale dos Sinos e propor alternativas para o desenvolvimento da região. O trabalho da comissão de técnicos alemães recebeu uma expressiva atenção da imprensa leopoldense.

Partindo da premissa de que a imprensa registra fatos e, simultaneamente, produz representações de uma determinada realidade, consideramos importante ressaltar que as matérias referentes ao trabalho dos técnicos alemães eram impregnadas de representações, ou seja, eram matérias que atribuíam um significado para o que estava sendo noticiado.[7]

Pesquisando na *Revista Rua Grande*,[8] localizamos diversas matérias sobre o trabalho dos técnicos alemães. Os títulos usados na apresentação das matérias indicam a existência de uma expectativa positiva para a solução do problema das enchentes. Como exemplo, citamos os seguintes títulos:

(1) Sinos, a esperança renovada;[9]

(2) O fim de um drama e início da redenção;[10]

(3) A promessa dos alemães.[11]

---

6 FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS DE SÃO LEOPOLDO, *Valorização do Vale do Rio dos Sinos. Projeto para o Planejamento.* Submetido ao Governo da República Federal da Alemanha a fim de obter a colaboração da "Ajuda Técnica para países em desenvolvimento", São Leopoldo, 1963, p. 23 -25.

7 Neste sentido, compartilhamos da observação feita pela historiadora Denise Jodelet sobre as representações sociais. A autora afirma que: "[...] elas [as representações sociais] expressam aqueles (indivíduos ou grupos) que as forjam e dão uma definição específica ao objeto por elas representado. Estas definições partilhadas pelos membros de um grupo constroem uma visão consensual da realidade para esse grupo. Esta visão, que pode entrar em conflito com a de outros grupos, é um guia para as ações e trocas cotidianas – trata-se das funções e da dinâmica sociais das representações". JODELET, Denise (Org.). *As representações sociais*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001. p. 03.

8 A *Revista Rua Grande* entrou em circulação em 1965 e permaneceu sendo publicada até 2012. Focada em temas da cidade de São Leopoldo, ela foi um importante espaço de exposição e discussão de questões culturais, políticas e econômicas de âmbito regional. A coleção completa da *Revista Rua Grande* encontra-se disponível para consulta na Biblioteca Pública Municipal de São Leopoldo.

9 *Revista Rua Grande,* Sinos, a esperança renovada, 29/06/1967.

10 *Revista Rua Grande*, O fim de um drama e início da redenção, [Editorial], 05/08/1967.

11 *Revista Rua Grande,* A promessa dos alemães, 06/01/1968.

Quando a *Revista Rua Grande* escrevia sobre os estudos realizados pelos técnicos alemães, ela falava em nome da sociedade leopoldense e, consequentemente, transmitia a ideia de que todos os habitantes de São Leopoldo, "desde o mais humilde operário, até o mais estudioso dos técnicos",[12] estavam interessados nestes estudos.

A representação do rio dos Sinos como um rio "barrento e ameaçador",[13] capaz de provocar "calamidade" e "tristeza" ao levar nas suas águas uma "enorme parcela do esforço" das populações;[14] coexistia com a confiança na capacidade dos técnicos alemães solucionarem o problema das enchentes. Naquele contexto, estava em curso uma luta do saber técnico contra a força da natureza. A dicotomia entre o desenvolvimento econômico (desejado) e as enchentes (indesejadas), era usada como argumento para justificar o esforço político e financeiro necessário para retificação do rio dos Sinos.

A proposta de retificação do rio não era nova, como também não era novo o interesse pelo uso das suas margens. A construção do antigo cais, iniciada na década de 1920, assim como a construção da antiga Praça Centenário – atualmente chamada de Praça do Imigrante – foram obras de engenharia planejadas e executadas para assegurar a ocupação das margens do rio dos Sinos. Isto significa dizer que os técnicos alemães não foram os criadores da ideia de usar a engenharia para modificar o curso do rio. No entanto, eles foram os responsáveis pelo planejamento inicial das obras que resultaram no atual Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos.

Em 1969, os técnicos alemães apresentaram o resultado dos seus estudos publicando o *Planejamento Hidrológico do Rio dos Sinos*, uma obra composta por quatro volumes e por um livro de anexos com diversos mapas e gráficos. No conjunto, a obra apresentou um amplo panorama econômico/demográfico e socioambiental da região; apontou perspectivas de futuro para o Vale, e indicou um programa de ações priorizando o melhor aproveitamento dos recursos hídricos e o controle das enchentes dos Sinos.

No segundo volume do *Planejamento Hidrológico,* os técnicos alemães abordaram o problema das enchentes, rejeitaram a ideia da retificação e apresentaram a proposta de construção de diques para conter as cheias na parte mais baixa do curso do rio. Através dos diques, a margem natural do rio seria elevada em determinados locais e surgiriam seis pôlderes protegidos por obras de engenharia. Para cada um destes pôloderes, os alemães projetaram canais de drenagem e sistemas de elevação mecânica para as águas pluviais. No conjunto, os diques, os canais de drenagem e as bombas hidráulicas impediriam as enchentes e, consequentemente, possibilitariam a reorganização do espaço urbano nas margens do rio dos Sinos.[15]

---

12 *Revista Rua Grande,* O fim de um drama e início da redenção, [Editorial], 05/08/1967.

13 *Revista Rua Grande,* Mais uma enchente do Sinos [Editorial], 23/09/1967.

14 *Revista Rua Grand,* A promessa dos alemães, 06/01/1968. Este rio do Sinos tão difícil, 14/10/1967.

15 Cabe ressaltar que o *Planejamento Hidrológico do Rio dos Sinos* propôs a construção de seis pôlderes dispersos entre o município de Campo Bom e o município de Canoas; destes, apenas dois foram realizados. A prioridade do governo foi direcionada para as áreas que apresentavam maior concentração demográfica nas margens do rio (o centro e a Zona Norte de São Leopoldo).

A difícil experiência de construção dos diques para contenção do rio dos Sinos

No começo dos anos 70, foram acordadas as decisões políticas que possibilitaram a construção dos diques. A República Federal da Alemanha assumiu o compromisso de cooperar financeiramente com a construção das obras previstas no *Planejamento Hidrológico do Rio dos Sinos*. O governo brasileiro dividiu a responsabilidade pela construção dos diques entre a União e o estado do Rio Grande do Sul.[16] O município de São Leopoldo, manifestou disposição para colaborar, mas não assumiu compromisso com o financiamento das obras. Enquanto o poder público mobilizava-se de forma demasiadamente lenta para construir os diques, a população da cidade continuava sofrendo com as enchentes. Em 1975, o rio alcançou 4m e 38cm, e novamente, atingiu as partes mais baixas da cidade: Vila Paim, São Miguel, Chácara da Prefeitura, Bairro Santos Dumont e Bairro Rio dos Sinos. Em 1980, outra grande enchente ocorreu e a necessidade de acelerar a construção dos diques foi defendida pelas autoridades políticas municipais.[17]

Em 1982, foram concluídos os diques que protegem o centro da cidade (na margem sul do Rio dos Sinos); neste mesmo ano, ocorreu uma enchente que atingiu os bairros da Zona Norte.[18] Apesar de alagar "oito vilas" e provocar cerca de "mil flagelados", a enchente de 1982 não prejudicou o centro de São Leopoldo, pois ele estava protegido pelos diques. Este fato foi considerado como uma prova de que era possível usar a engenharia para evitar o drama das enchentes.

Quando a enchente de 1982 ocorreu, o Padre Orestes Stagliotto havia assumido a Paróquia Santo Inácio, no Bairro Rio dos Sinos, na Zona Norte de São Leopoldo. Interessado nos problemas sociais e na situação dos pobres, Staglitotto foi um sacerdote influenciado pelo Concílio Vaticano II (1962-1965) e pela Teologia da Libertação. Seguindo a proposta da Igreja Católica de vivenciar a fé cristã ajudando aos necessitados, o Padre Staglitotto empenhou-se na mobilização da sua paróquia contra o problema das enchentes e participou na criação do Movimento Pró-Dique: um movimento que buscou pressionar o governo para acelerar a conclusão das obras.

O surgimento do Movimento Pró-Dique foi produto de uma conjuntura social marcada pelo envolvimento da Igreja Católica com os pobres e pela articulação das Comunidades Eclesiais de Base. Seguindo as orientações do Concílio Vaticano II (1962-1965) e influenciado pela Teologia da Libertação, o padre Stagliotto empenhou-se em ajudar os pobres da sua Paróquia e decidiu atacar o problema das enchentes do rio dos Sinos.

Acompanhando as discussões políticas sobre a construção dos diques, o Padre Stagliotto percebeu que a paralisação das obras era um risco para a população que habitava a Zona Norte.

---

16 O Convênio de Cooperação entre o governo federal e o governo estadual foi assinado 28/04/1973 e determinava que o Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) seria o órgão executor das obras de contenção das enchentes do Rio dos Sinos e cada uma das partes participaria com 50% dos recursos necessários.

17 *Revista Rua Grande,* Enchentes: os caíques voltam às vilas, 08/08/1980.

18 *Revista Rua Grande,* A Enchente, 02/07/1982.

Na assembleia do dia 22 de setembro de 1985, as Comunidades Eclesiais de Base da Paróquia Santo Inácio, elegeram a construção dos diques como a prioridade para os habitantes da Zona Norte. Para organizar a mobilização da sociedade em torno da prioridade escolhida, foi criado o Comitê Pró-Dique. Uma vez instituído, o Comitê passou a funcionar como uma entidade representativa da comunidade da Zona Norte de São Leopoldo e promoveu ações que contavam com o apoio do Padre Orestes Stagliotto, embora não fossem por ele planejadas ou executadas.[19]

Para compreendermos o surgimento do Movimento Pró-Dique e as suas relações com o poder público é necessário ressaltarmos que a partir de 1982 as obras foram paralisadas pela falta de recursos financeiros. Os documentos consultados indicam que tanto o governo estadual como o DNOS não estavam cumprindo o acordo de cooperação assinado com a República Federal da Alemanha; está por sua vez, suspendeu o envio da contribuição financeira para a execução das obras.

Mobilizar a sociedade para pressionar a continuidade das obras e atrair a atenção da imprensa para o problema das enchentes eram os principais objetivos do Pró-Dique. Para atingir estes objetivos, o movimento usou diversas estratégias: reuniões com autoridades políticas, reuniões com as Comunidades Eclesiais de Base, realização de romarias, criação e distribuição de panfletos, acampamentos no local das obras para impedir a retirada das máquinas e paralisação da BR 116. Apesar da mobilização da população leopoldense da Zona Norte, o ritmo das obras de construção dos diques continuou lento, condicionado aos insuficiente e irregulares repasses de verbas do governo.

A imprensa leopoldense demonstrou interesse pelo Movimento Pró-Dique *e* continuou noticiando as enchentes. Mas no decorrer da década de 1980, a mobilização social pela conclusão dos diques influenciou no conteúdo das matérias publicadas na *Revista Rua Grande* e no *Jornal VS*: inicialmente, o poder público e os técnicos alemães ocupavam o papel de protagonistas nas discussões sobre as enchentes; e a partir de 1985, o Movimento Pró-Dique ganhou importância.

Em 1987, o Pró-Dique intensificou suas ações. No dia 31 de maio, uma manifestação de apoio a construção dos diques provocou a paralisação da BR 116 por cerca de 2 horas. Com esta manifestação, o Pró-Dique recebeu a atenção da imprensa estadual e demonstrou um grande potencial de articulação. Na intenção de pressionar a liberação das verbas necessárias para a continuidade das obras, doze membros do movimento organizaram um acampamento na área prevista para a construção do dique 904 e anunciaram o começo de "uma greve de fome" que só seria interrompida quando as "autoridades competentes se manifestem."[20] A greve de fome

---

19 FERREIRA, José Silon, *Mobilizações sociais nas comunidades da Zona Norte de São Leopoldo.* Práticas pastorais, sociais e políticas desenvolvidas por sujeitos sociais em torno da ação do Pe. Orestes Stagliotto, Dissertação (Mestrado em Sociologia), São Leopoldo: UNISINOS, 2014.

20 *Jornal VS,* Pró-Dique faz pressão para repasse de verbas, 02/09/1987. Pró-Dique: acampamento como forma de pressão, 06/09/87. Pró-Dique: acampamento continuará até dia 26, 08/09/87. Pró-Dique continua a discussão sobre verbas.,15/09/1987

não foi necessária, uma vez que o poder público realizou reuniões para explicar o problema no repasse das verbas e sinalizou disposição para acelerar a conclusão das obras.[21]

Considerações finais

Depois de abordarmos o problema das enchentes em São Leopoldo e de analisarmos diferentes etapas do processo de planejamento e construção do Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos, consideramos pertinente finalizar este artigo pensando nas relações entre o rio dos Sinos e as obras de engenharia. Neste sentido, importa reconhecermos que a história do Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos, apesar de proteger a população leopoldense das enchentes, provocou mudanças no fluxo das suas águas, reduziu o seu leito natural e criou novos elementos na paisagem da cidade.

Ao acionarmos o conceito de paisagem, estamos apontando para um elemento importante nas relações entre a sociedade e o ambiente. Na composição de uma determinada paisagem, as intervenções humanas coexistem com fatores de origem natural como a topografia, a composição do solo, os mananciais hídricos, o clima, a fauna e a flora. Neste sentido, o conceito de paisagem não pode ser considerado como uma simples imagem apreendida pelo olhar humano e não pode ser reduzido à noção de construção cultural. A paisagem é produto de interações entre o ambiente e os grupos humanos e a sua composição possui uma historicidade que precisa ser interpretada.

Na cidade de São Leopoldo, o rio dos Sinos é o elemento central da paisagem urbana. Ele já existia milhares de anos antes dos primeiros imigrantes alemães desembarcarem nas suas margens e as suas águas foram fundamentais para o desenvolvimento da antiga Colônia de São Leopoldo. Hoje, o rio dos Sinos apresenta um elevado grau de poluição, mas ainda assim, ele é a fonte de abastecimento de água para mais de 500.000 pessoas.

Nas últimas décadas do século XX, o rio dos Sinos foi submetido a uma série de obras de engenharia planejadas e construídas para controlar o fluxo das suas águas no período de cheias. As mudanças provocadas pelo Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos criaram uma nova paisagem na cidade de São Leopoldo.

O conjunto de imagens destacado acima nos permite observar algumas marcas do Sistema de Contenção de Cheias na paisagem de São Leopoldo. Em primeiro lugar, importa ressaltar a distinção entre os diques construídos com concreto e os diques construídos com aterros nas margens do rio dos Sinos. Em ambos os casos, os diques atuam como uma "margem artificial" entre o rio e as áreas protegidas – os pôlderes, projetados pelos técnicos alemães. Isto significa

21 *Jornal VS,* A difícil (e longa) trajetória do dinheiro dos diques, 22/09/1987. DNOS assina contrato para término do dique, 30/07/1987.

dizer que nos locais onde existem diques, não existe um contato visual entre a população e o rio. Para ver o rio, é necessário estar em um local acima do nível dos diques, ou observá-lo a partir de uma das pontes que cruzam o seu leito na área central de São Leopoldo.

Na, observamos é possível observar a existência de uma situação de risco para a população que habita áreas próximas dos diques. Nos períodos de cheias do rio dos Sinos, suas águas sobem acima do nível de áreas habitadas e as enchentes são evitadas pelos diques e pelo sistema de drenagem pluvial construído nos pôlderes IV e V; no entanto, se ocorrer uma ruptura nos diques, ou se o rio superar a altura da "margem artificial", milhares de residências serão atingidas.

A ocupação humana nas áreas que foram protegidas pelos diques também provocou mudanças na paisagem de São Leopoldo. A construção do Sistema de Contenção de Cheias acelerou o processo de urbanização na Vila Paim e nos atuais bairros Fião, Vicentina, São Miguel, Santos Dumont e Rio dos Sinos. Nestes locais, existe uma memória das enchentes e uma percepção de que os diques – assim como os canais de drenagem pluvial e as casas de bomba – são obras essenciais para viabilizar a presença humana nas margens do rio dos Sinos. Na imagem abaixo, podemos observar a expansão da cidade sobre o leito do rio dos Sinos – expansão iniciada ainda no século XIX e intensificada com a construção do Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos.

Outra mudança na paisagem de São Leopoldo provocada pela a construção do Sistema de Contenção de Cheias do Rio dos Sinos foi o surgimento de uma pequena ilha na parte central da cidade. Esta ilha ganhou forma a partir da construção de um canal para acelerar a vazão do rio em tempos de cheia. Neste sentido, o canal funciona como parte do Sistema de Contenção das Cheias, na medida em que recebe águas e diminuiu o risco do rio superar o nível dos diques.

OBRAS HIDRÁULICAS: O ESPAÇO DAS ÁGUAS NA CIDADE MODERNA DE BELO HORIZONTE (1893 -1897).

DENISE MARIA RIBEIRO TEDESCHI (APRESENTADORA); RICARDO JOSÉ GONTIJO AZEVEDO; BRENDA LARISSA MEIRA BACELAR

Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET-MG)

dedetedeschi@yahoo.com.br

RESUMEN: O objetivo desta comunicação é apresentar a constituição da rede de abastecimento de água no momento da fundação da cidade de Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais (Brasil). A criação da nova capital, Belo Horizonte, foi marcada pelos conflitos existentes entre as elites regionais e pela materialização espacial da nova ordem republicana no cenário nacional. Inspirados, principalmente, nos referenciais europeus, arquitetos, engenheiros e sanitaristas estiveram envolvidos na construção da cidade, compondo a Comissão Construtora da Nova Capital. Nossa investigação está centrada na ação desses profissionais entre os anos de 1893 e 1897, quando planejaram e dirigiram as obras da nova cidade. Interessa-nos compreender como estes urbanistas projetaram o abastecimento de água e seus usos pelos habitantes. Os debates, os tipos de estrutura, o acesso ao líquido e as projeções futuras para o abastecimento de água são os pontos fundamentais abordados. A partir desses elementos, buscamos avaliar, considerando os discursos higienistas, como a arquitetura das águas contribuía para implantar o novo padrão civilizatório da cidade moderna republicana. São investigados os dois números da *Revista Geral dos Trabalhos*, produzidas pela Comissão Construtora da Nova Capital, presentes nos Arquivo Público Mineiro, Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte e Museu Histórico Abílio Barreto.

PALAVRAS-CHAVE: obras hidráulicas, Belo Horizonte, urbanistas.

Introdução

A capital Belo Horizonte nasceu republicana e moderna. Edificada em fins do século XIX, sua fundação representava tanto a concretização do urbanismo moderno como a propaganda da recente república em terras brasileiras. Criada como parte deste projeto civilizador, a nova capital mineira era expressão e produto desse desejo de renovação da sociedade e "materialização da nova ordem".[1]

Nosso objetivo central nesta comunicação é apresentar o plano de abastecimento de água para a nova capital mineira, criado pela Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC). A Comissão deveria planejar e construir a cidade de Belo Horizonte entre 1894 e 1897. A *Revista Geral dos Trabalhos I e II*, publicada pela própria Comissão, constitui o principal suporte documental investigado.

Este trabalho está dividido em duas partes. Na primeira, são elucidadas as características gerais do plano da capital e a função da Comissão neste processo. Em um segundo momento, é apresentado o plano de abastecimento de água para Belo Horizonte, exposto na *Revista Geral dos Trabalhos I e II.*

A Capital das Minas e a Comissão Construtora

A edificação da capital Belo Horizonte inseria-se no novo ciclo de urbanização europeu da segunda metade do século XIX, o qual se irradiou pelo mundo. A construção e as reformas das cidades brasileiras se espelhavam no ideal civilizador trazido pelas sociedades capitalistas do velho continente, imersas em novas descobertas científicas, na ordenação social e espacial, e fundamentadas no conceito de modernidade.[2]

Em Minas Gerais, uma *Comissão de Estudos das Localidades* foi nomeada em 1891 para escolher qual das localidades - Barbacena, Paraúna, Várzea do Marçal, Juiz de Fora e Belo Horizonte - deveria sediar a nova capital do Estado. O processo teve início com a Proclamação da República e o Decreto 7, de 30 de Novembro de 1889, que garantia aos governadores o instrumento legal para transferir a capital dos estados, em caso de resistência ao novo regime. Ouro Preto, então capital de Minas Gerais, não se opunha ao novo momento político, no entanto, as elites da Zona da Mata e do Sul enxergaram neste instante a possibilidade de aumentar o seu poder decisório, então centralizado na região mineradora.

O amplo debate político se deu no âmbito legislativo, iniciado no Congresso Constituinte Mineiro em 1891. Em 1893, foi entregue o parecer da Comissão ao governador Afonso Pena e

1 Letícia Julião, "Itinerário da cidade moderna (1891-1920)", en Eliane Dutra (ed.). *BH: horizontes históricos*, Belo Horizonte: C/Arte, 1996, p. 51.

2 Guido Zucconi, *A cidade do século XIX*, São Paulo: Perspectiva, 2009, pp. 15-30.

mesmo com a indicação por Várzea do Marçal, o Congresso Mineiro escolheu Belo Horizonte, segunda opção. Cláudia Viscardi e Rogério Pereira Arruda definem a decisão como política, apesar de reconhecerem que nas ruas e nos jornais dessas localidades, campanhas e eleições informais da população foram realizadas.[3] De acordo com o historiador Yuri Mesquita, Várzea do Marçal e Belo Horizonte ofereciam as melhores condições de abastecimento de água e esgotamento, mas a primeira apresentava uma vantagem quanto à comunicação por meio das ferrovias. O historiador enfatiza ainda que nas discussões, os políticos usaram aspectos naturais em seus argumentos, mas que no processo está claro que os interesses políticos estiveram acima de qualquer vantagem natural das localidades.[4]

Após a escolha, foi designada a *Comissão Construtora da Nova Capital* dirigida pelo Engenheiro Aarão Reis. A Comissão se vinculava ao Estado, mas possuía total autonomia para desenvolver o planejamento e execução da capital neste primeiro momento, ainda que tivesse que prestar contas à Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas.[5]

A partir de março de 1894, os engenheiros e técnicos trataram de realizar os levantamentos necessários para elaborar um plano para a nova capital. Aprovada em abril de 1895, a *Planta Geral da Cidade de Minas* constitui o projeto urbano definitivo para Belo Horizonte[6]. Em síntese,

um arranjo tripartite, composto por três zonas concêntricas. No núcleo, estaria a área urbana, a cidade por excelência, o centro da vida urbana. Delimitada pela Avenida do Contorno, essa área urbana seria envolvida pela zona suburbana, o arrabalde, os subúrbios, espaço de transição entre a cidade e o campo. Por fim, essa zona suburbana seria circundada pela zona rural do município, ou seja, o campo.[7]

---

3 Rogério P. Arruda, *Cidades-Capitais Imaginadas pela Fotografia*: La Plata (Argentina) e Belo Horizonte (Brasil), 1880 – 1897, Tese de Doutorado em História, Belo Horizonte: UFMG, Belo Horizonte, 2011, p. 83.; Cláudia Viscardi, "A capital controversa", en *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano XVIII, n.2, Belo Horizonte: APM, jul. de 2007, pp.30-31.

4 Yuri M. Mesquita. *Jardim de asfalto*: água, meio ambiente, canalização e as políticas públicas de saneamento básico em Belo Horizonte, 1948-1973. Dissertação de mestrado de História, Belo Horizonte: UFMG, 2013, FFLCH, UFMG, Belo Horizonte, 2013, pp. 24-25.

5 Decreto n. 680, 14 de Fevereiro de 1894. Disponible en http://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DEC&num=680&comp=&ano=1894 [Fecha de consulta: 14 de setembro de 2016].

6 Commissão Constructora da Nova Capital, "Planta geral da Cidade de Minas, organizada sobre a planta geodesica, topographica e cadastral do Bello Horisonte" en *Revista Geral dos Trabalhos:* publicação periodica, descriptiva e estatistica, feita, com autorisação do Governo do Estado, sob a direcção do Engenheiro Chefe Francisco Bicalho. Rio de Janeiro, n. 2, 264 p., agosto de 1895b. Acervo da Comissão Construtora da Nova Capital. Disponible em http://www.comissaoconstrutora.pbh.gov.br [Fecha de consulta: 14 de setembro de 2016].

7 Tito Aguiar, *Vastos subúrbios da nova capital*: formação do espaço urbano na primeira periferia de Belo Horizonte, Tese de Doutorado em História, Belo Horizonte: UFMG, Belo Horizonte, 2006, p. 22.

As atenções da Comissão se concentraram na área urbana, onde estavam previstas a construção de largas avenidas e ruas, casas para o funcionalismo público, praças, parque e os serviços de infraestrutura urbana. Com a aprovação da *Planta* pelo Congresso Mineiro, a Comissão teve dois anos para executar o projeto.

A organização da CCNC passou por duas fases: de 1893 a 1895, quando Aarão Reis comandava os trabalhos; e de 1895 a 1897, quando Francisco Bicalho assumiu a direção geral. A mudança de engenheiro-chefe esteve relacionada aos desentendimentos entre Aarão Reis e o governador Bias Fortes, que ao ocupar o posto no executivo teria implantado uma política de maior controle sobre as ações da CCNC, inclusive ordenando que as obras fossem entregues à empreiteiros.[8]

Na primeira fase (1894-1895), a Comissão se dividia em seis setores: 1º Divisão – gabinete do Engenheiro -Chefe, administração central, contratação de pessoal, equipamentos e materiais; 2º Divisão – Contabilidade e Serviços; 3º Divisão – projetos de planificação e fiscalização das obras; 4º Divisão – estudos e preparo do solo; 5º Divisão – hidrografia e abastecimento de água; 6º Divisão – viação, eletricidade e edificações, com o total de 48 engenheiros; 11 desenhistas e 31 condutores. Neste momento, a Comissão se concentrou em quatro tarefas centrais: 1) projetar o ramal ferroviário para ligá-lo à Estrada de Ferro Central do Brasil; 2) estudar o abastecimento de água e redes de esgoto; 3) determinar as desapropriações; 4) investigar as características físicas da região para traçar a nova cidade.[9] O produto dessas atividades resultou na *Planta Topográfica e Cadastral da área destinada à Cidade de Minas*. Esse documento subsidiou a confecção da *Planta Geral da Cidade de Minas*, mencionada anteriormente.

Na segunda fase (1895-1897), houve uma reorganização dos serviços com a saída de Aarão Reis. Neste momento, a CCNC teve sua autonomia reduzida e a crise econômica no período levou também à restrição de gastos com as obras.[10] Foi a criada a 3º Divisão com uma função completamente distinta dos propósitos iniciais da CCNC. Cuidava dos serviços de ordem municipal (tombamento, distribuição e venda de lotes, polícia municipal, fiscalização dos serviços municipais, higiene e salubridade pública). Em relação às obras de abastecimento, houve uma subdivisão. A antiga 5º divisão foi subdividida em duas: enquanto a 8º Divisão, sob a responsabilidade de Manuel da Silva Couto cuidava do abastecimento, a 9º Divisão, dirigida por Ludgero Wandick, cuidava do esgoto, canalização e drenagem da capital. A reorganização da Comissão e das divisões de setores resultou em uma redução significativa do pessoal, limitando seus trabalhos a supervisão e fiscalização das obras, agora entregues a empreiteiros contratados.[11]

---

8 Aguiar, *op.cit*., pp. 141-144.

9 Aguiar, *op.cit*., p. 139.

10 Definidas pelo Decreto n. 827, de 7 de junho de 1895, Disponible en http://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DEC&num=827&comp=&ano=1895 [Fecha de consulta: 14 de setembro de 2016].

11 Aguiar, *op.cit*., pp.146 -147.

Antes de tratarmos especificamente dos planos e ações da divisão responsável pelo abastecimento de água, é necessário esclarecermos algumas particularidades da fonte investigada, a *Revista Geral dos Trabalhos I e II*, publicadas pela CCNC. A *Revista* foi produzida pela CCNC com o objetivo de dar ampla divulgação e circulação ao trabalho da Comissão. Essas publicações nasceram para registrar a ação da CCNC e criar uma memória da fundação de Belo Horizonte. Imagens, plantas, mapas e relatórios comportam os suportes e tipologias documentais dessa obra editorial. De acordo com Heliana Angotti-Salgueiro, neste corpus documental repousam "os três códigos do discurso urbanístico [...] de caráter científico: texto, desenho e número". O desejo de Aarão Reis em constituir "os arquivos futuros da cidade" aponta a intenção que havia desde o início dos trabalhos da Comissão em criar um mecanismo de registrar a transformação daquele espaço natural em construído, novo, moderno.[12]

A *Revista* foi criada com a função de testemunho oficial do processo de modernização e de propaganda do projeto civilizador republicano nas Minas. A divulgação do empreendimento constituía uma prática estratégica de documentar oficialmente a modernidade urbana; informar aos contemporâneos e à posteridade sobre aquele instante de ruptura e de exemplo concretizado.

Aventamos ainda se não haveria na fabricação deste documento um objetivo pedagógico. A *Revista* apresentava um modelo de planejamento urbano que poderia ser replicado, pois estava embasado em cálculos, levantamentos, plantas, medições e soluções, fundamentos de excelência da ciência urbana, operados pelos seus atores legítimos. A publicação teria um tom cosmopolita, constituía uma iniciativa que possibilitaria o intercâmbio de informações e experiências urbanas; servia ao público leigo, aos especialistas nacionais e estrangeiros.

Trataremos das duas publicações da *Revista Geral dos Trabalhos*, a primeira publicada em abril de 1895 e a segunda em agosto de 1896. O primeiro número está dividido em oito seções: I Historia, descripção, estatística e hygiene; II Legilsação, regulamento e administração; III Estudo e preparo do solo; IV Abastecimento d'agua, exgottos, canalização de águas pluviais, modificações dos cursos d'água e drenagem; V Viação férrea e urbana, instalações electricas, officinas; VI Projectos approvados para execução; VII Contabilidade e tombamento; VIII Estudos e informações gerais. O segundo número apresenta estudos técnicos, a planta geral, tabelas e gráficos, além de uma particularidade: um relatório do Engenheiro Aarão Reis, no qual descreve todas as atividades realizadas até maio de 1895, quando deixou o cargo.

Nos dois números há uma mescla entre projetos futuros e ações já concluídas no abastecimento de água. Nosso foco será discutir o plano de distribuição de água considerando-o como o produto de visões, vivências e expectativas tanto daqueles homens da ciência – que acreditavam poder materializá-lo – e da sociedade que os cercavam.

---

12 Heliana Angotti- Salgueiro, "Da Natureza ao construído", *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte: APM, v. nº 2, p. 44-59, 2007, pp. 46;48.

Canos e rios modernos

A história do nome da capital de Minas traz em si as expectativas e as representações em torno da sua construção. O nome original da região era Curral del Rei, mas com o fim da monarquia seu nome foi mudado para Belo Horizonte, pois deveria se apagar "tudo que cheirasse a trono ou se referisse ao rei" e ao passado colonial. O novo nome fazia referência à paisagem natural, mas permaneceu pouco tempo, pois quando foi escolhida como localidade para a nova capital em 1893 houve uma nova mudança. Passou a se chamar Cidade de Minas em uma clara tentativa de anular o passado e declarar a função de sede político-administrativa do Estado. Segundo Angotti - Salgueiro, significou a mudança de "um referente local e concreto da paisagem natural a uma denominação abstrata, ausente e impositiva, de ordem política". Um nome simbólico e autoritário, que foi mal acolhido e teve fim em 1901, quando a natureza montanhosa superou o sítio geométrico e se estabeleceu definitivamente a denominação Belo Horizonte.[13]

Essas trocas são indícios do espaço reservado à paisagem natural nos desenhos das cidades modernas. Como parte dessa natureza exuberante, os córregos, rios e cachoeiras seriam transformados para se enquadrarem ao ambiente civilizado, geometricamente projetado para a nova capital. Apresentamos neste trabalho como os especialistas da Comissão ordenaram as águas urbanas.

Belo Horizonte, de acordo com a Comissão de Estudos, chamou a atenção pelas qualidade e abundância das águas. Vários córregos e ribeirões afluentes do rio Arrudas, maior rio em extensão da Bacia do São Francisco, banhavam a região, o que garantiria o futuro "abastecimento de água, controle da umidade do ar, manutenção de temperatura amena" e escoamento dos dejetos da capital.[14]

A qualidade dos mananciais foi descrita no Relatório elaborado pela Comissão de Estudos das localidades. Os córregos Acaba-mundo, Serra, Cercado e Cercadinho poderiam ser utilizados no abastecimento, sem filtragem preventiva, devida à sua pureza. Havia ainda mais 12 ribeirões que poderiam ser utilizados caso a cidade chegasse aos 200 mil habitantes para um consumo de 300 litros por dia. Com tantos mananciais, os avaliadores ainda julgavam que os rios seriam depuradores do esgoto, sem a necessidade de tratamento prévio dos detritos.[15] O relato expõe uma visão utilitária do bem natural, na qual as águas apresentavam as características indispensáveis para servir aos habitantes, às atividades comerciais e industriais da cidade moderna.

Os primeiros trabalhos da Comissão foram dedicados a estudar a hidrografia da região, escolher os rios mais adequados para abastecer até 30.000 habitantes, definir o percurso dos canos e reservatórios. Os dois córregos Serra e Acaba-mundo teriam suas águas captadas inicialmente. Um reservatório seria construído para distribuir as águas do Serra, no Morro do Cruzeiro, e

13 Angotti-Salgueiro, *op.cit*., p.58.

14 Mesquita, *op.cit*., p.19

15 Mesquita, *op.cit*., p. 23

outro na Encosta Ilydio. Foram realizadas medidas de vazão dos vários córregos e da altura para sua captação (Acaba-mundo, Serra, Leitão, Cardos, Cercadinho, Capão Posse, Bom sucesso, Taquaril e Caracará) além de exames para qualidade das águas. Em 1894, quando foi feito esse levantamento, os especialistas da 5º Divisão julgaram que a vazão de 140 litros do Córrego Serra e 90 litros do Acaba-mundo seriam suficientes para abastecer a cidade com 300 litros por habitante. No ano seguinte, as medidas caíram e novas fontes de água foram incorporadas. Tanto o governador Afonso Pena como Bias Fortes insistiram para que desde aquele momento todos os mananciais da região fossem adquiridos pelo Estado para atender à futura população de 200. 000 habitantes.[16]

As obras se concentraram na captação do Serra e Acaba-mundo por estarem a menor distância do núcleo inicial da povoação. Seriam construídos dois tipos de aqueduto, dois visitáveis e um não. Tubos de ferro seriam adquiridos do exterior para a canalização, além do uso de calhas de pedra para adução do líquido.[17]

Sobre a distribuição do abastecimento, o chefe da seção César de Campos apenas menciona em seu relatório que o Bairro do Pinto, apesar de a princípio não ser "desejado para habitação" seria para a indústria e por isso a capitação de água para a região seria importante. No entanto, é taxativo ao dizer que a adução das águas promovidas pela CCNC tem como objetivo fundamental atender aos habitantes:

Mas não é razoável, que a água, com dificuldade e alto preço buscada para satisfazer as necessidades da alimentação e higiene publica, seja distraída para indústria que não a mínima, que se exercita dentro das casas de moradia. Acresce, ainda, a sabida inconveniência das aglomerações operárias em um centro populoso e governativo. [18]

Este programa inicial da 5º Divisão encontrou larga oposição do Engenheiro Saturnino de Brito, que apresentou um projeto alternativo. Defendia a captação do córrego da Posse para a região urbana. A zona suburbana deveria realizar a captação direta pelos próprios moradores, por iniciativa própria. Para Borsagli, a postura de Saturnino espelha a visão política dos urbanistas daquele período, que excluíam da população suburbana o provimento de água e saneamento doméstico. [19]

A falta de consenso entre os engenheiros na captação das águas revela, por um lado, que as técnicas e medições empregadas eram utilizadas como argumentos científicos nos debates, mas por outro, que as opções apresentadas estiveram longe de excluir as suas concepções políticas individuais.

---

16 *Revista Geral dos Trabalhos...* 1895a, p. 57.

17 *Ibid*, p.58

18 *Ibid*

19 Borsagli, *op.cit*., p. 61

Nos relatórios apresentados nas *Revistas I e II* não há nenhuma menção explícita ao abastecimento privado de água. Naquele momento, a preocupação girava em torno de trazer água para as ruas da cidade de modo a atender uma média de 300 litros de água por habitante. Nenhuma obra doméstica é mencionada, o que nos leva a acreditar que pelo menos nos anos iniciais o abastecimento se manteve predominantemente público. De acordo com o historiador Yuri Mesquita, foram adquiridos 450 hidrômetros *Frager* pela CNCC, indício de que deve ter existido em algum momento o plano de realizar o provimento doméstico, mas este não seguiu em frente.[20]

O tipo de fornecimento, público ou privado, mesmo sendo uma questão importante e discutida entre os médicos sanitaristas e engenheiros em outras reformas urbanas no século XIX, não mereceu maior atenção pela CCNC. [21] Aqueles homens estavam entretidos em conduzir volume de água suficiente para uma futura capital populosa, em realizar obras hidráulicas de grandes proporções, que envolviam escolhas importantes, desde os rios adequados, as medições dos canos, o material a ser utilizado, os declives, os cálculos corretos, etc. A única evidência encontrada na *Revista* é descrita abaixo, mas não chegou a ser colocada em prática, pois na data de inauguração da capital apenas o reservatório do morro do Cruzeiro estava concluído, o que impedia o abastecimento de todas as ruas da cidade.

Em frente de cada lote de terreno destinado à edificação, a linha do encanamento da rua terá, desde o seu assentamento, o respectivo ramo para a canalização domiciliária convenientemente situado em relação à testada e propriamente obturado[22].

Uma questão, no entanto, não aparece bem definida na *Revista*: se a condução das águas se dirigia apenas à região urbana, ou se atenderia também a região suburbana e rural. Na visão de Saturnino, mencionada anteriormente, o abastecimento deveria ser restrito à região central. No relatório apresentado, persiste uma preocupação em determinar a densidade populacional para estabelecer o volume de água adequado. Para a região central, com 30.000 habitantes, a que chamaram de cidade, 7,05 litros por casa, 169,2 litros por quarteirão e 84, 6 por rua; já nos subúrbios e região rural "importa considerar a diferença relativa aos bairros de moradia comum, aos suburbanos e aos commerciaes ou de negócios".[23] Não fica claro, portanto, se a proposta de Saturnino venceu ou se não houve tempo hábil para finalizar as obras nas áreas suburbana e rural, pois nos anos seguintes à inauguração da capital repetidas reclamações chegam a administração municipal solicitando pelo menos chafarizes e torneiras públicas nos subúrbios ocupados pelos operários.[24]

A restrita ação da Comissão à área central é tema de debate entre os historiadores. Letícia Julião afirma que o projeto da capital foi extremamente excludente e estabeleceu uma hierarquização

---

20 Mesquita, *op.cit*., p. 30

21 Ver Zucconni, *op.cit*., pp. 91-113.

22 *Revista Geral dos Trabalhos...* 1895b, p. 241

23 *Revista Geral dos Trabalhos...* 1895b, p. 236.

24 Fundação João Pinheiro, *op.cit*., p. 79.

urbana e social na cidade. As ruas bem delineadas, os serviços de infraestrutura, as casas construídas teriam se restringido a elite belo-horizontina confinada pela Avenida do Contorno, enquanto os outros espaços não contemplados pelo plano urbano da capital continuaram excluídos da política pública. Assim, o poder público justificava desde os anos iniciais da capital a ação interventiva e policial nos cortiços suburbanos.[25] Na contramão dessa abordagem, Tito Lívio Aguiar defende a tese de que a CNCC não limitou seu planejamento à área urbana e percebe que houve concepções distintas de planejamento para as três áreas, "considerando as funções que esses espaços ocupavam no conjunto urbano total e quem os ocuparia". O autor, no entanto, acredita no surgimento de práticas segregacionistas com a ocupação e função elegidas pela Comissão para a cidade. Afinal, os subúrbios se destinavam às classes mais baixas, o que implicou nos investimentos privados e públicos futuros, nos serviços de infraestrutura, como o abastecimento de água. [26]

Os relatórios sobre o abastecimento de água, apresentados nos dois números da *Revista,* deixam dúvidas sobre qual o plano real da Comissão: se existiu em relação às águas um projeto mais abrangente de abastecimento, considerando as particularidades de cada área, ou se desde o início as obras privilegiaram a região central. Só podemos supor que os debates sobre o tema deveriam ser intensos, que questões políticas e financeiras deveriam estar presentes, e, principalmente que a CCNC optou por não publicizar o assunto, deixando oculto nesta obra editorial, de ampla divulgação, a quem se destinaria o abastecimento de água na futura capital.

Considerações finais

Neste texto, abordamos a atuação da Comissão Construtora da Nova Capital no abastecimento de água para Belo Horizonte a partir dos dois números da *Revista Geral dos trabalhos*, publicada pela própria CNCC. Enquanto fonte documental oficial, ela apresenta o discurso dos especialistas urbanos, envolvendo números, tabelas, gráficos, mapas, cálculos que serviam para atestar o profundo envolvimento científico e técnico em que teria sido concebido o projeto da capital.

Em relação ao abastecimento de água, houve uma nítida preocupação em estabelecer quais e como seriam conduzidos os mananciais de água para o meio urbano. Neste primeiro instante, a preocupação fundamental da Comissão era estabelecer uma superestrutura para a rede de abastecimento, com dados técnicos sobre a qualidade das águas, topografia dos terrenos, materiais das canalizações e quantidade de litros por habitante.

A Comissão se pautava no discurso técnico e científico, na aplicação de saberes supostamente neutros para apresentar e divulgar decisões legítimas, apartadas de qualquer decisão política. Entre números e fórmulas não aparece o cidadão que viria a ocupar qualquer um dos espaços da cidade. A *Revista*, enquanto um documento oficial, fabricado pelos urbanistas, divulgava um espaço vazio e ordenado, um projeto rígido a ser executado segundo as leis da ciência, o que na visão deles conferia êxito ao moderno empreendimento.

25 Julião, *op.cit.*, p. 58

26 Aguiar, *op.cit.*, p. 16

MESA Nº 30

Cultura técnica, modernização e territórios em construção: estudos e aportes metodológicos em história urbana da Argentina, do Brasil e da Espanha.

COORDINADORES

ANGELA LUCIA FERREIRA

angela.ferreira@pq.cnpq.br

Departamento de Arquitetura - Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN

JOSE MARIA BEASCOECHEA GANGOITI

jm.beascoechea@ehu.eus

Departamento de Historia Contemporánea - Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea - UPV/EHU

ESPECIALIZACIÓN ESPACIAL E INFRAESTRUCTURAS EN EL ORIGEN DE UNA NUEVA CULTURA URBANA EN BILBAO, 1876-1936.

JOSÉ MARÍA BEASCOECHEA GANGOITI

Departamento de Historia Contemporánea, Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

jm.beascoechea@ehu.eus

RESUMEN: Tras siglos de exitosa dedicación mercantil en la ciudad de Bilbao, durante la primera mitad del siglo XIX la ruptura del modelo practicado derivó en una profunda crisis, con repercusiones en el ámbito socioeconómico pero también político (guerras civiles carlistas). La resolución vino de la mano de una rápida y profunda industrialización (completada antes de 1900), iniciada en la minería del hierro y la siderurgia, pero pronto ampliada a nuevos sectores industriales y de servicios. Este brusco proceso implicó afectó a todo el ámbito del tramo final de la ría, pero su dirección recayó siempre en el mismo Bilbao y sus elites, que ejercieron un estricto dominio territorial. Ello implicó una apropiación directa de los espacios claves, un estricto control de la definición de áreas (industria, ocio, puerto, residencia obrera y cualificada…) y especialmente en la definición y el trazado de las infraestructuras: muelles, carreteras, ferrocarriles, puentes…, todo se diseñó desde Bilbao y únicamente atendiendo a sus intereses.

Una vez consolidada la industrialización, especialmente tras la Primera Guerra Mundial, los cambios organizativos en las empresas, la creación de nuevas redes técnicas, el desarrollo de los servicios y del sistema financiero, derivaron en una progresiva concentración de oficinas centrales en el área del Ensanche de Bilbao, que a la vez alojaba la residencia de las elites y de los cuadros técnicos y profesionales directores, conformación embrionaria de un distrito central de negocios.

El trabajo planeta primero documentar ese proceso, dividido en esas dos grandes fases antes y después de 1900. A partir de ello se analizan sus implicaciones en el ámbito residencial, económico e incluso político incluyendo el impulso sustancial que supuso a la difusión de una nueva cultura urbana, que conllevaba el triunfo de los valores asociados a la modernidad y una redefinición de la imagen de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: áreas sociales ; cultura urbana ; ensanches ; infraestructuras ; Bilbao España

1. Introducción : Bilbao y el área de la Ría

La formación de la aglomeración urbana de la Ría de Bilbao deriva de una larga serie de procesos que dieron lugar a una realidad de enorme complejidad. Desde la segunda mitad del siglo XIX todo el área alrededor de ría de Bilbao sufrió un acelerado crecimiento urbano y demográfico, producto del proceso de expansión de la industria, la minería y del tráfico comercial marítimo. Como consecuencia de ello se fue conformando una nueva aglomeración urbana. Esta tenía como eje a la ría del Nervión, y estaba compuesta por una ciudad central (Bilbao) y varios núcleos de población muy desiguales, la mayoría desarrollados a partir de las necesidades de mano de obra de la industria, que crecieron paralelamente (Tabla 1). Las necesidades de explotación económica y los intereses de la burguesía emergente fueron los factores que definieron la reorganización del nuevo espacio metropolitano. Bajo su dirección se fueron construyendo infraestructuras de comunicación, portuarias o fabriles en torno a la ría y se fue desarrollando una especialización funcional y estratificación social del nuevo espacio urbano[1].

Tabla 1. Evolución y tasa de crecimiento de la población de Bilbao y el área de la ría (1877-1930)

	1877	1877-1900 (3)	1900	1900-1930 (3)	1930	1877-1930 (3)
Bilbao (1)	39.695	3,8	93.250	1,9	161.987	2,7
Área ría (2)	23.896	5,0	73.607	2,3	143.625	3,4
Total	63.591	4,3	166.857	2,0	305.612	3,0

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos de Población.
(1). Incluye Bilbao los municipios anexionados de Abando, Begoña y Deusto.
(2). Incluye los 12 municipios de ambos márgenes de la ría y los de Basauri y Etxebarri.
(3). Tasa anual de crecimiento durante el periodo indicado (%).

En esa nueva aglomeración urbana, cristalizada a fines del siglo XIX, cabía distinguir dos ámbitos. Por un lado, la propia ciudad de Bilbao, cuyo ayuntamiento tenía solo capacidad para intervenir urbanísticamente en su término municipal. Y por otro, el ámbito de influencia de la ciudad, es decir, el conjunto de la comarca del Bajo Nervión, sujeto a un proceso de organización marcado por las exigencias de la explotación económica bilbaína. Este último estaba constituido por una veintena de municipios sobre los que Bilbao no podía ejercer su jurisdicción ni imponer un modelo de planeamiento, pero "de facto" sí que estaba definiendo las claves de ese primer

1 Manuel González Portilla et.al., *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población y ciudad)*, Bilbao: Fundación BBV, 1995 ; Manuel González Portilla et.al., *Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao*. 2 vols., Bilbao: Fundación BBVA, 2001.

ordenamiento territorial. Ahora bien, esto se hizo sin generar instrumentos institucionales de radio comarcal[2].

Esa fue una de las razones que explica la extrema debilidad del planeamiento urbano en el área de la Ría de Bilbao a comienzos del siglo XX. La otra razón fue que casi siempre se priorizaron los intereses productivos y las necesidades de residencia de la burguesía emergente en el proceso de conformación de la nueva ciudad industrial[3].

De esta forma, alrededor de 1900 los espacios urbanos sujetos a algún mecanismo de planeamiento en área de la Ría se concentraban en unas localizaciones muy limitadas: el Ensanche de Bilbao y los núcleos residenciales vinculados a los baños de mar y el ocio burgués del Abra (Portugalete y Getxo). En el resto del municipio de Bilbao, lo mismo que en la mayor parte del espacio urbano circundante, la falta de planificación era el factor dominante. Los intentos de algunos municipios, muy débiles de cualquier forma, chocaron con la falta de instrumentos institucionales y de recursos económicos para enfrentarse a los intereses de los propietarios, industriales y promotores[4].

2. Planeamiento urbano e infraestructuras de Bilbao en torno a 1900

Desde luego, Bilbao era el municipio con la tradición y los mecanismos de planeamiento más consistentes. El Ensanche diseñado en 1873 por Achúcarro, Alzola y Hoffmeyer, se había ido desarrollando de forma bastante lenta, inmersa en unas condiciones financieras y un marco social muy determinado[5]. La lógica implícita a este planteamiento conllevaba su configuración como reserva de espacio. El mercado debía actuar con libertad y, consiguientemente, la especulación actuó plenamente, elevando los precios de los solares hasta niveles en los que las viviendas construidas se hacían prohibitivas para quienes no poseyeran rentas solventes. Mientras los grupos sociales para los que se reservaba incrementaban su número, todo ese espacio permanecía subutilizado (jardines, huertas, talleres o almacenes) esperando la "llegada" de la ciudad plenamente edificada y su consiguiente revalorización (ver Tabla 2).

2 Ana Azpiri Albístegui, *Urbanismo en Bilbao: 1900-1930*, Vitoria: Gobierno Vasco, 2000.

3 J. M. Beascoechea Gangoiti, "Apropiación territorial en el origen de la urbanización burguesa del abra de Bilbao, 1850-1905", en *Historia Social* n.58, 2007, pp.97-122.

4 González Portilla et.al., op.cit., tomo 2, pp.17-211.

5 Ana Azpiri Albístegui, "Los Ensanches que configuran las ciudades del País Vasco", en I. Galarraga et.al. (eds.), *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*, VItoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza/Gobierno Vasco, 2002, pp. 117-80.

A mediados de la década de 1890, las vías ya abiertas en el ensanche eran muchas menos que aquellas que restaban aún por urbanizar. Además, sólo se había ocupado con edificaciones aproximadamente la mitad de las calles abiertas[6]. En consecuencia, alrededor del espacio reservado para ensanche, una gran superficie de solares en su mayor parte vacantes, fue surgiendo un cinturón de arrabales, en general sin más planificación que la dictada por la especulación, para dar alojamiento al explosivo crecimiento demográfico de Bilbao. De esta forma, los suburbios representaban realmente la parte sustancial del Bilbao de la industrialización, que se puede evaluar hacia 1895 en cerca de la mitad del volumen de edificios de la Villa, quedando el resto entre el centro histórico y el ensanche.

Tabla 2. Distribución de la población de Bilbao por áreas **urbanas en 1897**

Áreas Urbanas	No.	%
Casco Histórico (1)	11.857	16,0
Barrios populares y obreros (2)	30.054	40,6
Ensanche (3)	22.176	30,0
Periferia (4)	9.913	13,4
Total	74.000	100

Fuente: Boletín Municipal de Estadística de Bilbao de 1897.
(1). Incluye los distritos de Mercado y Santiago.
(2). Incluye los distritos de Bilbao la Vieja, San Francisco, Las Cortes y Hospital (Achuri).
(3). Incluye el distrito de San Vicente y sus afueras.
(4). Incluye los distritos de San Nicolás y la periferia .

La consecución en 1890 de la anexión total del municipio limítrofe de Abando por Bilbao, unida a la carestía del suelo, impulsaron la ampliación de su trazado hacia San Mamés, Basurto e Indautxu, a pesar de la baja ocupación real del Ensanche. Se trató de un tortuoso proceso, iniciado en 1896, y que solo finalizó entre 1907 y 1913 con la aprobación definitiva del plan de ampliación del arquitecto Federico Ugalde[7].

6 Luis Vicente García Merino, *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñati: HAEE/IVAP, 1987, pp.617-619 ; y J.M. Beascoechea Gangoiti, "Jerarquización social del espacio urbano en el Bilbao de la industrialización", *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales,* Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(022). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(022).htm> [ISSN: 1138-9788].

7 Azpiri Albístegui, *Urbanismo en*..., op.cit., pp.54-73.

El criterio fue de nuevo regular el crecimiento y corregir problemas por medio de una regulación formal de la retícula urbana básica, a la vez que garantizaban la defensa del área de residencia burguesa, sin entrar en los problemas generales de fondo.

El autor de la propuesta inicial de ese plan, el arquitecto Enrique Epalza, fue también el responsable de la más importante infraestructura que la ciudad acometía en muchos años: el complejo del Hospital de Basurto, que significativamente se diseñó fuera del territorio del ensanche, pero justo cerrando uno de lo límites dados al nuevo plan por el oeste. La decisión de adquirir cerca de nueve hectáreas en Basurto para hospital, que cerraba la posible expansión urbana por esa zona, data también del mismo año 1896. La construcción se prolongó entre 1898 y 1908, dando lugar a un moderno complejo sanitario de veintiocho pabellones[8].

Con el plan de 1913 se cierra una etapa en la historia urbanística de la Villa, la que intentaba regular el crecimiento y corregir problemas por medio de simples planes de ensanche. Este proyecto no pudo solucionar muchos de los problemas que se habían ido enquistando en la construcción de la ciudad, ya que en realidad no pasaba de ser un proyecto de ampliación que diera continuidad a los estrechos limites, sin entrar en los problemas de fondo.

A partir de los años de la gran guerra el debate urbano se centró en la proyección territorial de Bilbao, pensando en escala comarcal sobre el espacio de la Ría. La disyuntiva giraba entre la anexiones directas de municipios a Bilbao, impulsada generalmente por las fuerzas socialistas, republicanas y liberales, y los opositores al crecimiento del término bilbaíno, dominantes en las filas nacionalistas y carlistas. Estos últimos terminaron articulando una propuesta de creación de una mancomunidad de municipios, que gestionara a través del control de la Diputación, un futuro plan comarcal[9].

Tras un largo debate político, en 1923 la vía de un planeamiento comarcal fue articulada con gran antelación y profundidad conceptual por Ricardo Bastida[10]. Sobre la base de los movimientos circulatorios como clave de la ordenación urbana y territorial, estableció el esquema de un plan de carreteras de enlace de Bilbao con sus pueblos colindantes, desde Galdakao al Abra, que permitiría una segunda fase de planeamiento local desarrollado en cada municipio sobre esa guía territorial.

Se trataba de un enorme salto conceptual respecto al ensanche y sus extensiones, que se manifestaba también en la demanda de un cambio legislativo que integrara las tres líneas vigentes y separadas de la extensión urbana, la reforma interior y la política de vivienda en una sola. Es decir, un planeamiento urbanístico adaptado a los problemas y demandas del siglo

8 José María Beascoechea Gangoiti, "La construcción del nuevo hospital en Basurto y su inserción urbana en Bilbao", en Manuel González Portilla y Karmele Zárraga Sangroniz (eds.) *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya*, Bilbao: Fundación BBK / Hospital de Basurto, 1998, pp. 159-223.

9 Todo lo referido a este debate de los años veinte y la cuestión del Plan Comarcal, está perfectamente desarrollado en Azpiri Albístegui, *Urbanismo en* ..., op.cit., pp. 75-217.

10 R. Bastida, *El problema urbanístico de Bilbao,* Bilbao: José A. de Lerchundi, 1923.

XX. Bastida se constituye en el más claro antecedente en Bilbao de los planes comarcales y el concepto de Gran Bilbao desarrollado efectivamente por Pedro Bidagor veinte años después.

Sin embargo, el triunfo de los planes de crecimiento del término de Bilbao por vía de la anexión, culminada con la integración en 1925 de Begoña, Deusto y parte de Erandio, decretado por el gobierno de la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930), permitió mantener la vía del Plan de Extensión para la nueva jurisdicción bilbaína. Inmediatamente, se inició el proceso de redacción de un proyecto de extensión urbana, por medio de un concurso de anteproyectos en el que triunfó el urbanista alemán Joseph Strüben.

Sobre la base de su proyecto la oficina municipal de urbanismo (Estanislao Segurola y Marcelino Odriozola) definió el plan de extensión de 1927. Este plan, aunque seguía basándose en el trazado de manzanas, utilizaba una malla flexible y, sobre todo, incluía ya un primer diseño del sistema de circulación metropolitano, sobre cuatro ejes viarios principales de escala comarcal pero centrados todos en Bilbao. El cambio de escala, en la misma línea propugnada por Ricardo Bastida unos años antes, inaugura una nueva época en el planeamiento bilbaíno. El plan se adaptaba a las distintas topografías, dando lugar a tramas diferenciadas. En Begoña dibujaba calles curvas, adaptándose al terreno y su destino residencial ajardinado. En cambio, Deusto se diseñó con manzanas cerradas con un modelo cercano al del Ensanche.

Cuando el plan fue difundido se encontró con la oposición de la todopoderosa Junta de Obras del Puerto, que simultáneamente a su redacción había publicado una importante iniciativa de nueva infraestructura: su proyecto de un canal de desviación de la ría por la vega de Deusto[11]. El canal de Deusto se justificaba por razones técnicas -debía permitir superar los problemas de circulación por la curva de Elorrieta- pero sobre todo pretendía crear una nueva zona de muelles y depósitos portuarios, diseñados por criterios de rentabilidad económica. Los intereses de la institución rectora del puerto volvían a chocar con los de la ciudad y sus habitantes, que no podían tener zonas de esparcimiento entorno a la ría, ni trazar nuevos puentes fijos por la oposición del puerto[12].

Como en otras ocasiones pasadas y futuras fue la Junta de Obras del Puerto quién resultó triunfadora, quedando su proyecto aprobado en 1928. El Ayuntamiento se vio obligado a rediseñar su plan para Deusto, completado en 1929. La península y las riberas quedaban para usos industriales y portuarios, se rectificaban viales y, sobre todo, se perdía un amplio espacio residencial junto a la ría. Los mejores terrenos seguían siendo para usos ajenos a los residenciales.

Este modelo de planificación municipal por medio de planes de ensanche y extensión encontró

11 L. V. García Merino, "Ría, puerto exterior, superpuerto. Tres etapas de la proyección de Bilbao hacia el mar", *Lurralde*, n.4, 1981, pp. 129-166.

12 Nos podemos hacer una idea del ambiento portuario que dominaba el centro de Bilbao durante todos estos años a través de las magníficas fotografías recopiladas en: R. Esparza, *Puerto de Bilbao, una memoria visual*, Bilbao: Puerto de Bilbao, 2002.

un impulso fundamental en las disposiciones del Estatuto Municipal de 1924[13]. Durante los años inmediatos, los grandes municipios de la ría impulsaron -con diverso rigor y éxito dispar- la redacción de planes de ensanche o reforma urbana. Así encontramos los de: Barakaldo (Proyecto de Urbanización de 1926), Sestao (Plano de 1928 y Proyecto de 1933), Portugalete (Plan de Ensanche de 1925), Erandio (Proyecto de Ensanche de Alzaga de 1925), y Getxo (Plan de Ensanche de 1924)[14]. En algunos casos se trató de la única intervención pública de envergadura en materia de planeamiento antes de la época franquista.

3. Los años 30: el cambio de modelo

Pese a que el modelo de ciudad portuaria siguió siendo dominante, y los intereses económicos vinculados a los gestores del puerto primaban sobre los ciudadanos, el Plan de 1927-29 significó un punto de inflexión importante en la historia del planeamiento en Bilbao. Sin romper definitivamente con el modelo del Ensanche, que estaba aún muy presente en éste -y no sólo por su origen legal- lo supera definitivamente, inaugurando el concepto comarcal y la funcionalidad clave del viario sobre la traza. Como acertadamente señala Azpiri, al diseñar varias vías para distribuir el tráfico permitía desahogar la ciudad histórica, dándole accesos alternativos, que permitían respetar el espacio heredado[15].

Durante los años siguientes, la llegada casi simultánea de la República y de la crisis económica internacional iniciada por el crac bursátil neoyorquino de 1929, determinaron unas condiciones muy negativas para el desarrollo del proyecto de 1929, por la combinación de inestabilidad política y precariedad económica. Sin embargo, algunos proyectos puntuales si se iniciaron, como el puente de Deusto y el inició, pronto paralizado, del túnel de Artxanda en 1936 por iniciativa del Gobierno Vasco republicano[16].

Las nuevas iniciativas parciales de los años 30 en materia de urbanismo bilbaína se concretaron el los planes de reorganización del tráfico ferroviario y el sistema de estaciones de la Villa, impulsado desde el Ministerio de Transportes por Indalecio Prieto y encargado al ubicuo Ricardo Bastida[17]. El plan se enmarcaba en la creación de obras de infraestructuras que aliviaran el problema del paro obrero.

Otro proyecto reseñable partía del jefe de arquitectura del consistorio bilbaíno , Estanislao

---

13 M. Bassols Comà, *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico Español , 1812-1956,* Madrid: Montecorvo, 1973; y F. Terán, *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980),* Madrid: Alianza, 1982.

14 González Portilla et.al, Los orígenes..., op.cit., vol.2, pp. 84-197.

15 Azpiri Albístegui, *Urbanismo en ...*, op.cit., pp. 211-217.

16 F. Molina y J.C. Rojo, *Historia del túnel de Artxanda (1900-2002): el urbanismo y las comunicaciones de Bilbao,* Bilbao: Artxandako Tunelak, 2002.

17 R. Bastida, *Los enlaces ferroviarios de Bilbao,* Bilbao: Casa de la Misericordia, 1934.

Segurola: un nuevo Bilbao en el valle de Asúa[18]. Influido por el urbanismo racionalista alemán, Segurola planteaba la creación de un área urbana completamente nueva en Asúa, con capacidad para albergar 225.000 habitantes. Era un proyecto visionario, pero inalcanzable para las condiciones políticas y económicas de la época[19].

Algo parecido puede decirse del proyecto de Túnel de Artxanda, que el Gobierno Vasco emprendió entre 1936 como vía de frenar el paro obrero, posible refugio de la población ante los ataques aéreos de la aviación franquista, y enlace con el aeródromo que se construía en Sondika y la futura expansión residencial del valle de Asúa. Durante el otoño de 1936, bajo la dirección de Tomás Bilbao Hospitalet, se consiguió perforar un túnel de unos 250 metros desde Ugasko, junto a la Universidad de Deusto, pero los imperativos de la guerra obligaron a suspender la obra en ese punto[20].

Mientras tanto, en el propio Bilbao se asiste a cierto cambios en la geografía social. El aumento de la oferta de vivienda de lujo en Indautxu, el final de la Gran Vía, y la emergente Getxo, con los barrios residenciales entre Las Arenas y Algorta en plena efervescencia provocó un progresivo cambio en la consideración del ensanche. A ello también colaboró que tras los retrasos legales que retenían la salida al mercado de los solares del segundo ensanche, desde 1930 ésta se hizo de forma acelerada. El resultado fue una cierta rebaja del precio del suelo.

Pero sobre todo, el cambio fundamental fue la explosión numérica de los grupos de clases medias, profesionales liberales y empleados, imprescindibles para la nueva sociedad avanzada de Bilbao. Las nuevas empresas industriales y especialmente, las empresas de servicios (financieros, seguros, consignatarios, asesorías, mercantiles) tienen unas nuevas necesidades de organización que requiere una creciente presencia de mano de obra cualificada. Paralelamente, Bilbao se estaba convirtiendo en la cabecera de una aglomeración urbana de trescientos mil habitantes, con sus requerimientos de servicios en plena expansión.

Todo ello unido dio lugar a que durante los años 20 y 30 el ensanche sufriera una rebaja en la categoría social y económica de sus habitantes, aún tratándose de grupos cualificados. Los grupos que podían considerarse de elite rebajan su participación entre los residentes del ensanche, desde cerca de un 10% que se calculaba en 1900, hasta alrededor del 5% a la altura de 1935[21].

En cambio, su población en general aumentó de forma clara y continuada después de 1900. Además, al contrario de los que comentábamos para los años finales del siglo XIX, ahora su

18 E. Segurola, *Urbanismo en general y urbanismo aplicado a Bilbao (Conferencia en el Instituto de Estudios Vizcaínos, 10-3-1934),* Bilbao: Casa de Misericordia,1934.

19 Asier Santas Torres, *Urbanismo y vivienda en Bilbao. Veinte años de posguerra*, Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, 2007.

20 Molina y Rojo, op.cit., pp.93-117.

21 González Portilla et al., *Bilbao en...*, op.cit., p. 417.

ritmo de crecimiento era muy superior al del conjunto de la ciudad. El resultado fue el aumento significativo de la población del Ensanche, que en 1924 ya duplicaba los habitantes de 1897, aunque aun solo concentrando en torno a un tercio de los de la ciudad. Cifras ya significativas pero que seguían sin reflejar en el campo de la población los esfuerzos y el interés dedicado a esta parte de la ciudad (Tabla 3).

Tabla 3. Distribución de la población de las principales áreas urbanas de Bilbao en 1924

Áreas	No.	%
Casco Histórico (1)	13,844	9.8
Barrios populares y obreros (2)	55,566	39.5
Ensanche (3)	42,717	30.4
Periferia (4)	28,595	20.3
Total	140,722	100.0

Fuente: Boletín de Estadística Municipal del Ayuntamiento de Bilbao, enero 1925.
(1). Incluye el distrito de Santiago.
(2). Incluye los distritos de Bilbao la Vieja, Achuri, Estación y Casilla.
(3). Incluye los distritos de San Vicente, Diputación y Hospital.
(4). Incluye los nuevos distritos anexionados de Begoña y Deusto.

Esta situación expansiva se refleja en una potente dinámica de construcción residencial durante los años 20 y 30, que tiene su reflejo en la difusión de nuevas tipologías de vivienda, y nuevos desarrollo estilísticos mas acordes con la modernidad que proclamaba la vida de la Villa[22]. De cualquier forma, estos desarrollos no se vincularon a la solución del problema de vivienda, dramático entre las clases modestas, sino para otros usos, y en todo caso, se le doto de un contenido social cualificado casi siempre.

22 Nieves Basurto, "La vivienda de alquiler en el Ensanche en los años 20", *Bidebarrieta*, Vol. XV, 2004, pp.129-146 : y Francisco Javier Muñoz, "La vivienda de los años 30 en Bilbao. Las casas de vecindad", *Bidebarrieta*, Vol. XV, 2004, pp. 241-266.

4. Reflexión final

En definitiva, en 1935, al igual que en 1900, la ciudad de Bilbao seguía definida por la estricta segregación social y espacial. Esta generaba una jerarquización interna profunda, según componentes como la calidad, la cualificación, las dotaciones o la imagen arquitectónica[23].

Sin embargo, el Ensanche se había hecho mucho más complejo. Ya no era el nuevo barrio exclusivamente residencial y exclusivamente dirigido a los pudientes de la Villa. En 1935 una parte del Ensanche estaba rápidamente asumiendo un progresivo traslado de las funciones centrales y servicios, que hasta entonces monopolizaba el Casco Viejo al Ensanche. Este es un proceso que estaba siendo completado para el primer tramo del Ensanche, principalmente alrededor del eje calle Navarra-Gran Vía y adyacentes hasta Moyua durante los años 20 y 30.

Sin embargo, el nuevo ensanche, ese segundo ensanche que se estaba edificando aceleradamente durante esos años, o las villas de lujo que se le adelantaron en los años previos a la primera guerra mundial, es decir, el área de Indautxu, era aún puramente residencial, y tendrían que pasar bastantes años antes de que se dotara de los servicios por los que hoy en día es reconocido. En fin, una ciudad con grandes contradicciones, origen de las que ahora vivimos.

23 Una reciente visión de conjunto sobre esta cuestión en José María Beascoechea Gangoiti, "Espacios sociales y mercado laboral cualificado en Bilbao, 1900-1930", en J. M. Beascoechea Gangoiti y L.E. Otero Carjaval (eds.), *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*, Madrid: La Catarata, 2015, pp. 142-69.

LA CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DEL PAISAJE RIBEREÑO DEL RÍO PARANÁ. TRAMO LA GUARDIA – SAN JAVIER.

MARÍA LAURA BERTUZZI Y JULIETA CARLOTTA

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

mlba_@hotmail.com ; julietacarlotta@hotmail.com

RESUMEN: La investigación que se presenta se vincula a la tesis doctoral defendida en diciembre de 2015 en la Universidad Politécnica de Catalunya, que continúa con otros proyectos de investigación en desarrollo.

Sostiene que en el proceso de antropización de la ribera del río Paraná, se produjo una adaptación de los modelos de ocupación urbano y territorial que generó un paisaje más resiliente ante la exigente demanda hídrica.

Se analiza en tres escalas (objeto, ciudad y territorio) cómo los elementos conformadores del paisaje resolvieron las demandas referidas durante los siglos XIX y XX, transformando la matriz reticular original en un rizoma más resistente, desarrollando además estrategias de construcción específicas.

Se identifican entonces puntos, líneas y áreas que se agrupan en puertos y establecimientos productivos como catalizadores de las tensiones territoriales; líneas férreas, rutas, puentes y defensas cómo líneas de estructuración de escala geográfica y finalmente áreas urbanas, suburbanas y rurales como particulares disposiciones de las localidades ribereñas y de sus áreas circundantes.

Resulta particularmente interesante señalar que el área analizada está conformada por poblados ubicados a la vera del río San Javier, el arroyo Santa Rosa y el río Colastiné que fueron fundados como parte del proyecto de modernización y desarrollo de colonias agrícola-ganaderas de la provincia de Santa Fe y que resultaron históricamente desfavorecidos en comparación a otras colonias establecidas en áreas mediterráneas y vinculadas a los puertos mediante el ferrocarril. La postergación económica y el atraso infraestructural que los signaron permitieron sin embargo la emergencia de actividades que conservaron y conformaron un paisaje particular que hace posible la coexistencia de islas preservadas, áreas agrícola-ganaderas, desarrollos urbanos y turísticos convirtiendo así los factores que las perjudicaron en los potenciales impulsores de su desarrollo.

PALABRAS CLAVE: Paisaje – agua - resiliencia – proyecto

La ocupación de áreas inundables es para la provincia de Santa Fe un hecho en apariencia tan habitual como inevitable, ya que la propia geografía provincial se encuentra ineludiblemente determinada por la presencia del caudaloso río Paraná que conforma su límite Este con las provincias de Entre Ríos y Corrientes. Una serie de cursos menores integran su sistema fluvial y en la ribera de este río y de sus afluentes se han emplazado ciudades importantes[1], núcleos urbanos de jerarquía intermedia[2] y menor [3] que han contribuido también a modelar particularmente el territorio y el paisaje ribereño. Históricamente el río es el eje de las comunicaciones y la economía de estas localidades y los territorios que las sustentan, pero también una latente amenaza dado que son periódicas sus crecidas y las inundaciones que provoca.

En este contexto se trata de identificar y comprender cuáles son las particularidades espaciales que ha adquirido la ribera en los procesos que determinaron su construcción, que la diferencian y le otorgan identidad. En otras palabras, explicar cuáles son los rasgos que manifiestan una cultura de construcción específica (fluvial) y que la distinguen del interior (mediterráneo) de la provincia. Para lograrlo observa cuidadosamente el paisaje contemporáneo, tratando de encontrar vestigios materiales e inmateriales, señales o marcas[4] de permanencias e indicios de antiguas ocupaciones que enriquecen una primera mirada general y algo desatenta, dando especial relevancia al objeto físico o a los vestigios de su presencia [5], entendiendo que su existencia permite confirmar los enunciados hipotéticos de este trabajo, especialmente el desarrollo de sus estrategias de construcción y de su persistencia.

---

1 En el primer rango (más de 70.000 habitantes) se encuentran capitales provinciales y departamentales tale como Resistencia (Hab. 385.726. Provincia. de Chaco), Corrientes (Hab. 346.334 Provincia. de Corrientes), Reconquista (Hab. *73.293 Provincia de* Santa Fe), Goya (Hab. 77.349 Prov. de Corrientes), Santa Fe (Hab. 391.231.Prov, de Santa Fe) Paraná (Hab. 283.710 Provincia de Entre Ríos) y Rosario (Hab. 948.312 Prov. de Santa Fe).

2 En el segundo rango (entre 10000 y 20000 habitantes), Las Toscas (Hab. 12075 Provincia de Santa Fe), Bella Vista (Hab. 29071 Provincia de Corrientes), Villa Ocampo(Hab. 19026 Prov. de Santa Fe) Esquina (Hab.19081 Provincia de Corrientes), San Javier (Hab. 16.449 Prov. de Santa Fe) Santa Elena (Hab. 17 883 Provincia de Entre Ríos), San José del Rincón (Hab.10.178 Prov. de Santa Fe). Fuente: INDEC - IPEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 / 2010.

3 En el tercer rango, (entre 1500 y 10000 habitantes), Empedrado (Hab.9000 Provincia de Corrientes), Florencia (Hab. 7886 Prov. de Santa Fe), Las Toscas (12075 Hab. Prov. de Santa Fe), Lavalle (Hab. 4783 Provincia de Corrientes), Romang (Hab.8543 Prov. de Santa Fe), Alejandra (2573 Hab. Prov. de Santa Fe) Helvecia(Hab. 7.994 Prov. de Santa Fe) - Villa Hernandarias (Ha. 5770 Prov. de Entre Ríos), Cayastá (Hab. 4.450 Prov. de Santa Fe), Santa Rosa (Hab. 6.268 Prov. de Santa Fe),Villa Urquiza(Hab. 1615 Prov. de Entre Ríos). Fuente: INDEC - IPEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 / 2010.

4 Se han trabajado las siguientes definiciones: Marca: señal hecha en una persona, animal o cosa para distinguirla de otra. Aquí sería empleado en tanto señal del territorio que evidencia adaptaciones específicas a la condición fluvial. Vestigio: recuerdo, señal o noticia que queda de algo pasado, también se entiende como resto que queda de un edificio u otros objetos antiguos, o indicio por donde se infiere la verdad de algo. Indicio: fenómeno que permite conocer o inferir la existencia de otro no percibido.

5 Incluyendo las representaciones tales como fotografías, pinturas, dibujos.

Para el marco teórico han sido muy relevantes los aportes provenientes del campo del urbanismo pero también de la geografía, de las ciencias hídricas y de otras disciplinas, y muy importantes las nociones de territorio, paisaje, paisaje cultural, resiliencia. Para la metodología ha sido central la utilización de la historia territorial, del análisis multi-escalar (objeto, ciudad y territorio) y el análisis indicial.

El área de trabajo –perteneciente a la franja fluvial ribereña popularmente denominada "la Costa"- se ubica al Norte de la capital provincial (la ciudad de Santa Fe), entre las localidades de La Guardia (Sur) y San Javier (Norte) y entre el subsistema de Los Saladillos (Oeste) y el del río Paraná (Este). Longitudinalmente se extiende 170 km y transversalmente 30 km, abarcando aproximadamente 5500 km2. La parte más elevada (conocida como albardón costero) divide la planilla aluvial del río Paraná (al Este) de la cuenca de los Saladillos (al Oeste). Sobre él se ubican las áreas urbanas que ocupan apenas el 1% de este territorio, con un total de 60.000 habitantes. Esta ubicación hace que las frecuentes crecientes de estos cuerpos de agua afecten a las localidades con recurrentes inundaciones.

En términos administrativos corresponde a los departamentos de La Capital, Garay y San Javier.

A pesar de su temprana ocupación de origen europeo (SXVI), se caracteriza por ser un área históricamente aislada y económicamente deprimida, situaciones que se encuentran en reversión. El sur se encuentra altamente modificado por el proceso de extensión de la ciudad de Santa Fe (391.000 hab.) y las dinámicas de metropolización del departamento La Capital (525.000 hab.)

Las unidades geomorfológicas que abarca corresponden al albardón costero y a la terraza anterior del río Paraná. La provincia fitogeográfica predominante es la subtropical oriental.

Los elementos propios de su antropización se agrupan según como operan en la estructuración del territorio y del paisaje de la costa en puntos, áreas y líneas y según como resuelven la interfase tierra-agua.

Los puntos son los puertos y establecimientos productivos (estancias, y molinos, saladero, tomas y fábricas). Conforman espacios económicamente significativos pues concentran la producción dispersa en unos pocos lugares desde los cuales se re-distribuye por vía fluvial, terrestre o por conducciones (cañerías en el caso de las tomas de agua para su potabilización.).

Las áreas urbanas y rurales son la que más claramente responden a un modelo de planificación aplicado a todo el territorio provincial (las ciudades y las lonjas o las concesiones agrícolas), pero también en su desarrollo muestran cómo se adaptan a las particularidades del área cambiando su disposición en comparación a otras áreas urbanas y rurales de otras partes de la provincia (buscando las áreas altas para establecer los cascos urbanos, desplazando su centro hacia el río, acercando la plaza al puerto, etc.) La conexión de las áreas urbanas y rurales con otros puntos, posibilitan la prevalencia de algunos caminos sobre otros, contribuyendo a la conformación de una estructura rizomática, más resistente a situaciones de creciente e inundación.

Las líneas son en realidad las trazas ferroviarias, viarias y sus puentes. Las ferroviarias están desafectadas, por lo que el análisis se centró en rutas y caminos, sus contextos y manifestaciones materiales, así como las estrategias de construcción en relación a las demandas hídricas. Los caminos rurales que se convirtieron en rutas de mayor uso son los que unen las localidades ribereñas con las del centro provincial "apareando" localidades y uniendo a los puertos del San Javier y el Paraná con el interior provincial, por lo que el agua resultó definitoria para su jerarquización. Además en sus estrategias formales son los que más claramente exponen la necesidad siempre creciente de aumentar la transfluencia entre sub-cuencas, es decir de elevarse permitiendo el libre escurrimiento del agua. Finalmente ofrecen un diagrama de movimientos alternativo al de la ruta 1 (ribereño) que en períodos de crecientes e inundación aparece como más eficiente y seguro para mantener la conectividad y evitar el aislamiento de las localidades que vinculan.

Estrategias

Los elementos antrópicos, sometidos a las dinámicas hídricas, han respondido a los anhelos de perdurabilidad de sus hacedores mediante una serie de estrategias que responden principalmente a dos cuestiones: el manejo de la técnica y el posicionamiento ideológico[6] de sus autores, generalmente instalado en un espíritu de la época [7]. Las estrategias se aplican a las tres escalas de trabajo (territorial, urbana y objetual) y a sus efectos sobre el entorno y el paisaje.

Apoyo

El apoyo es una de las estrategias más directas (y económicas) de construcción del territorio y el paisaje, en la cual lo nuevo descansa sobre lo existente, sin otra mediación que las necesarias operaciones de fundación para que lo construido logre sostenerse y perdurar medianamente.

La mayor parte de los núcleos urbanos más antiguos de la costa se ubican en las áreas más elevadas, mientras que sus extensiones desconocen las condiciones topográficas e invaden áreas deprimidas, generando multitud de problemas asociados.

Flotación

La flotación es una estrategia de sustentación muy poco disruptiva que conlleva la flexibilidad total del objeto construido, al situarse sobre la superficie de un líquido y moverse con el mismo, en función de los cambios de nivel reduce la vulnerabilidad a las crecientes casi a cero.

---

6 Ambos términos se usan en sentido general, técnica como el conjunto de procedimientos y recursos de que se sirve una ciencia o un arte e ideología como el conjunto de ideas fundamentales que caracteriza el pensamiento de una persona, grupo o colectividad en una época.

7 Se toma aquí el sentido más general del *Zeitgeist,* en tanto modo de ser o de actuar (o conjunto de modos de ser o de actuar) que expresa lo más esencial de un período histórico. José Ferrater Mora, *Diccionario de filosofía* [sexta edición], Madrid: Alianza Editorial, 1979, tomo 2, pp. 1013-1014.

Suspensión

Consiste en ubicar el espacio habitable en una cota segura mediante operaciones técnicas medianamente complejas, generando un espacio variable entre el agua y las áreas útiles de las construcciones realizadas, determinado por el nivel hídrico.

La técnica más usual ha sido el hincado de pilotes de diversos materiales (madera, metal, hormigón) en estratos de mayor dureza, que sostienen las áreas habitables o transitables.

Orogénesis

La orogénesis construye una nueva topografía cambiando las condiciones originales por otras nuevas, tales como terraplenes y áreas de relleno. En el ámbito se ha aplicado profusamente con la construcción de grandes anillos de defensa y el refulado o relleno de predios deprimidos. Se manifiesta en todas las escalas con la generación de áreas puntuales, pequeñas extensiones y elementos lineales. La contracara de la orogénesis de elevación es la orogénesis de depresión, ya que los materiales utilizados para relleno se extraen generalmente de áreas cercanas, produciendo así una nueva topografía de convexidades y concavidades inédita. Los efectos en el entorno son en general negativos.

Cómo ejemplo pueden citarse a escala del objeto la mayor parte de las parcelas frentistas a la ruta provincial nº1, a escala urbana, las obras de defensa de terraplenes y consolidación de riberas y a escala territorial, las rutas y trazas ferroviarias, con excepción de las áreas de puentes y alcantarillas, donde se emplea la suspensión.

Al igual que el apoyo, resulta sustentable económicamente en el corto plazo.

Elevación

La elevación utiliza la estrategia de separación, tal como lo hace la suspensión, entre el espacio que debe permanecer seco y el suelo o el agua, pero emplea a la propia construcción para lograrlo, dejando una importante superficie en la cota origina y recortando sólo lo necesario. La elevación es producida por una parte del propio artefacto, sin alterar las condiciones del entorno.

Se emplea sobre todo a escala objetual, generando pocos efectos negativos en su entorno. A escala urbana se ha utilizado en algunos paseos costaneros, como el de Helvecia.

Restitución – Migración

Esta estrategia resuelve en su propia materialidad los riesgos que significaría la mutación de las condiciones dadas. La restitución se verifica sobre todo en la escala objetual (los edificios), permitiendo que estos pierdan partes o eventualmente se destruyan por completo, sin que ello signifique un costo extraordinario ni para su reparación, reemplazo o reconstrucción en otro emplazamiento.

Inmersión

Consiste en la inclusión total de un elemento en otro para evitar efectos negativos en forma permanente o temporal. Es una estrategia poco utilizada en el área, pero el caso de mayor trascendencia es el túnel sub-fluvial Uranga-Sylvestre Begnis que tuvo una altísima significación histórica y simbólica.

Adaptación

Se trata de modificar el objeto tratando de disminuir su vulnerabilidad mediante el agregado de partes, destrucciones parciales, modificación de las existencias, etc. Puede utilizar cualquiera de las estrategias antedichas y combinarlas.

Estabilización

Consiste en la fijación de elementos o áreas mediantes componentes rígidos o flexibles tales como tablestacas, geotubos, gaviones, mallas, etc. Ha sido frecuentemente utilizado en la construcción de defensas.

Fluviogénesis

Se trata de operaciones de generación o modificación radical de cursos de agua. En esta zona sólo puede verificarse en el riacho Santa Fe, cuyo curso fue ensanchado a partir de acciones antrópicas para conducir agua dulce a la ciudad de Santa Fe. Las obras previstas por el Paraná medio habrían también incluido acciones sobre los cuerpos de agua, como la creación de grandes lagos reguladores.

Relaciones con el entorno y el paisaje

Además de las estrategias de construcción de los distintos elementos, se establecen relaciones con el entorno próximo y el paisaje. Hablaremos de oposición e integración y en el segundo de indiferencia, consumo, conservación, destrucción y transformación cualitativa.

Las construcciones, de cualquier escala, desarrollan además de estrategias propias para su conformación, estrategias de relación con el entorno y el paisaje, que pueden ser de oposición, integración en el primero y de consumo, degradación,

Conclusiones

Del corredor a la red

Al inicio de la investigación se esperaba encontrar en el área física de contacto entre el agua y la tierra (ribera) operaciones de antropización (muelles, costaneras, caminos costeros y por supuesto, obras de defensa), situadas en la orilla o ribera del río que manifestaran claramente la interfase tierra-agua.

Sin embargo, durante su desarrollo esa suposición se revela como parcialmente cierta, dado que -en primer lugar-la línea de ribera se presenta como un elemento complejo y mucho más asociable a una faja que a una línea. La multiplicidad de los cuerpos de agua -y su complejidad- hacen que las líneas de ribera sean varias (ribera del San Javier, ribera del Paraná, ribera de las diferentes lagunas), tendiendo a restar claridad a la lectura. Y cuando se presenta como una sola línea, es altamente dinámica, tendiendo a recuperar morfologías históricas y a desestabilizar los elementos construidos, redibujándose periódicamente.

En segundo lugar, las acciones de antropización en el área son extremadamente débiles, especialmente si se atiende a la morfología resultante, a la potencia técnica de las transformaciones o la intervención de profesionales (ingenieros, arquitectos, etc.) y las obras se superponen como en un palimpsesto, donde cada una recupera lo que puede de la anterior, perdiendo contundencia en el proceso. Su valor no radica en sí mismas, sino en los procesos que las generaron.

En tercer lugar, la elección de una metodología multiescalar (sobre todo en la escala territorial), desvió muchas veces el análisis a áreas no ribereñas en sentido estricto, sino alejadas del río, por lo que las relaciones tierra-agua se vuelven más importante que la materialización de la ribera.

Se pasa entonces de observar una línea a observar fajas (áreas paralelas al río), que se comportan de manera similar ante las demandas hídricas. Esta estructura natural se ve tensionada por operaciones que decantan en el tiempo fortaleciendo una disposición perpendicular a la anterior, se trata de las rutas y puentes transversalmente, calculados con recurrencias de crecientes de 50 años, que tienden a garantizar los escurrimientos naturales del agua, la funcionalidad de las rutas a las que sirven y por tanto, la conectividad Este-Oeste. Entonces, a la conformación "natural" del área se le suma otro dato, una red de rutas transversales (conformación antrópica), que ha generado no tan sólo una alteración controlada de los escurrimientos, sino también una estructura funcional rizomática, definiendo a partir de la re-jerarquización de una trama regular, una estructura resiliente. Esta estructura es la base del paisaje cultural ribereño que esta presentación defiende. En síntesis, en el devenir de la investigación, se fueron debilitando cada vez más dos ideas: la relación tierra-agua no se encuentra solo en la ribera, sino en el propio proceso de antropización del territorio (particularmente visible en los objetos) conformador del paisaje cultural y la idea de Corredor de la Costa que habían cimentado investigaciones anteriores resulta reductiva para explicar el área, incluso desde el interés turístico y puede ser reemplazada por la idea de rizoma resiliente o red, un conjunto de elementos antrópicos decantados en su interacción concreta con el soporte natural y, más específicamente, con el

sistema hídrico del Paraná. Esta red (puntos, líneas y planos), no sólo incluye las áreas urbanas, los muelles, costaneras ubicados sobre el albardón, sino también áreas rurales y suburbanas, puentes y otros elementos emplazados entre éste y Los Saladillos que en períodos de crecientes e inundaciones se torna más evidente.

Los entes de planificación se han comportado erráticamente pero en términos generales, la tendencia es minimizar el riesgo. Desde las grandes inundaciones de 1982/1983 y 2003, se va paulatinamente incorporando legislación importante como la Ley Provincial 11.730 (2000) Bienes en Áreas Inundables[8], la Ley Provincial Nº 11.717 (2000) Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable[9], las ordenanzas de Santa Fe, San José del Rincón, Arroyo Leyes y otras localidades, que fijan cotas mínimas para las urbanizaciones, así como criterios generales impulsados por diversos actores no gubernamentales (Declaración de Santa Fe).

Pero existen también retrocesos, tales como la reforma del Código Civil, que modifica el artículo Nº2639 [10] reduciendo el camino de Sirga en 20metros, pues lo llega de 35 a sólo 15 metros.

Más allá del acierto de las acciones directas e indirectas, públicas y privadas, lo que queda claro es que las condiciones naturales del área son absolutamente determinantes del modo de ocupación y que han interactuado históricamente con los modelos de planificación aplicados, modificándolos. La morfología natural del área, y sobre todo la dinámica hídrica, han sido componentes fundamentales en la morfología y el paisaje resultante. El cruce entre modelos teóricos y territorio fue intenso y ninguno de los dos (ni el modelo, ni el territorio previo a las intervenciones) pudieron evitar su alteración.

El resultado de aquella yuxtaposición no es ni pura naturaleza, ni pura antropización, sino el producto de la interacción entre ambos, un paisaje cultural específico.

---

8 Legislatura de la Provincia de Santa Fe (2000) Ley Bienes en Áreas Inundables, 11730. Santa Fe.

9 Legislatura de la Provincia de Santa Fe (2000) Ley Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, 11.727. Santa Fe.

10 Se transcriben a continuación los artículos del Código Civil que condicionan la ribera de los ríos navegables: Artículo 2639 Los propietarios limítrofes con los ríos o con canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna. Artículo 2640 Si el río, o canal atravesare alguna ciudad o población, se podrá modificar por la respectiva municipalidad, el ancho de la calle pública, no pudiendo dejarla de menos de quince metros. Artículo 2641 Si los ríos fueren navegables, está prohibido el uso de sus aguas, que de cualquier modo estorbe o perjudique la navegación o el libre paso de cualquier objeto de transporte fluvial. Artículo 2642 Es prohibido a los ribereños sin concesión especial de la autoridad competente, mudar el curso natural de las aguas, cavar el lecho de ellas, o sacarlas de cualquier modo y en cualquier volumen para sus terrenos. Congreso de la República Argentina, Ley Nº3440 (1869), Código Civil. Buenos Aires.

La construcción de un nuevo modelo territorial y paisajístico

Sobre este paisaje cultural existen varias amenazas y el rol del objeto (y por tanto del diseño) es el último recurso en la mediación agua-tierra, en la resiliencia del paisaje antrópico.

En este sentido la tendencia ha sido siempre a una mayor solicitación, es decir más espacio para el agua y para su circulación. El objeto construido resulta así ser el último recurso en la relación del hombre con un territorio complejo al que modifica y que, a su vez, lo modifica. La resiliencia de lo construido adquiere un rol fundamental tanto en su capacidad de interacción con el mismo, como en la garantía de resistencia en condiciones de alta solicitación (inundaciones), e incluso se convierte en una garantía vital, capaz de permitir su utilización, aún en condiciones críticas.

El principal reto que se plantea de aquí en adelante en la futura antropización de la costa es la aceptación consciente de la emergencia de un nuevo modelo de ocupación que consolide una condición similar a la de un parque urbanizado, donde coexistan los diversos elementos detectados y puedan consolidarse manteniendo la calidad paisajística del área.

Dentro de ese marco, el área de La Costa en el tramo estudiado puede leerse como un laboratorio espontáneo de respuestas a las solicitaciones hídricas históricas. Su soporte físico está conformado por un rizoma, condensaciones de materia y usos, remanentes del cruce entre modelos de antropización y solicitaciones hídricas específicas. Lo que queda es -casi siempre- lo que soporta los embates del agua o lo que es capaz de reconstituirse.

Su fortaleza reside en:

- la perdurabilidad de las líneas de movimiento, las rutas y caminos que hacen posible los usos, especialmente las de disposición Este-Oeste;
- el mantenimiento -en las áreas- de usos compatibles con el agua;
- el libre acceso a los cuerpos de agua;
- la restricción de la superficie de las áreas urbanas ocupadas a lo estrictamente necesario;
- la previsión de extensiones suburbanas resilientes;
- el libre escurrimiento de las aguas y la retención de las mismas en áreas previstas a tal fin, tanto en referencia a la red en su conjunto, como a cada uno de sus elementos;
- el control del paisaje resultante y
- la difusión de los procesos que lo conformaron y la recuperación del agua como un elemento positivo.

Trabajar sobre la consolidación de esa visión implica, naturalmente, desplazarse hacia una referencia cultural a la que se ha llegado más azarosa que conscientemente y esto significa revertir el proceso en curso buscando acceder a operaciones más sustentables y sostenibles.

FONTES E QUESTÕES PARA UMA HISTÓRIA DA CULTURA TÉCNICA MODERNA NO BRASIL.

GEORGE ALEXANDRE FERREIRA DANTAS E ANGELA LUCIA FERREIRA

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura, UFRN

georgeafdantas@ct.ufrn.br; angela.ferreira@pq.cnpq.br

RESUMO: A compreensão da problemática das "secas" como parte do processo de articulação eficiente do território – da nação, da região e ou da cidade –, que vinha se processando desde meados do século XIX, fundamentou-se em amplo escopo documental, dando base a delimitação conceitual de uma determinada dimensão: a técnica. Este material – de relatórios técnicos do governo central, imperial e republicano, aos esboços de cadernos de viagem; da confecção de material cartográfico e planilhas orçamentárias das pequenas e grandes obras aos documentos de contratação de profissionais e serviços; da criação de um corpus jurídico sobre a gestão das águas e das florestas aos embates nos periódicos especializados de vários campos profissionais – tem apontado para a transformação do tema em um problema-chave para se pensar (e planejar e agir sobre) o território do Brasil. Este trabalho propõe então refletir as possiblidades teóricas e conceituais, assim como as questões metodológicas, no trato desse conjunto de registros materiais e físicos que pode e tem sido mobilizado também para discutir a emergência e formação das modernas disciplinas voltadas para o conhecimento, gestão e transformação do território, do espaço e das cidades, como a geografia, as ciências sociais, a arquitetura e o urbanismo. Isto é, aponta para a necessidade de debater a noção e a possibilidade de se falar em cultura técnica moderna no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: secas; técnica; profissionais técnicos; cultura; historiografia

I.

A construção conceitual da *dimensão técnica das secas* surgiu como desdobramento necessário de um conjunto de pesquisas que se estrutura no âmbito do grupo HCUrb (História da Cidade, do Urbanismo e do Território, DARQ/UFRN), delimitando assim um aporte metodológico e uma questão historiográfica. Isto é, por um lado, ajudou a ancorar uma abordagem para compreender o fenômeno das secas a partir da investigação e discussão sobre como se configurou sua descrição, sua delimitação como problema também científico e seu enfrentamento – atento às ações, políticas, estudos, projetos, obras; por outro lado, impôs a necessidade de articular-se como uma questão de fundo inescapável para discutir os processos de modernização do Brasil (e consequentemente de sua base territorial), desde meados do século XIX.

Desafio econômico, social, político, cultural e, também, técnico. Como escrevemos então, essa "dimensão técnica" articula a compreensão: "1) [da] delimitação das secas como um problema científico que, por conseguinte, implicou 2) a constituição de um campo disciplinar de embates técnicos e políticos e 3) a formulação de propostas e o desenvolvimento de ações para enfrentar e, pretendia-se, solucionar esse problema."[1]

A delimitação, que alimentou e tem alimentado uma série de pesquisas e reflexões,[2] articulou também outra noção que tem permeado esse conjunto de trabalhos: a de "cultura técnica"; mais ainda, a de "cultura técnica moderna" em formação no Brasil da segunda metade do século XIX e do início do século XX. Essa noção foi assumida como um pressuposto, um termo que tem ajudado a qualificar e analisar as fontes e os dados que vêm sendo compulsados – de relatórios técnicos do governo central, imperial e republicano, aos relatos e esboços de cadernos de viagem; das planilhas orçamentárias das pequenas e grandes obras aos documentos de contratação de profissionais e serviços; da criação de um corpus jurídico sobre a gestão das águas e das florestas aos embates nos periódicos especializados de vários campos profissionais; e dos trabalhos de pesquisa e levantamento de campo à produção gráfica cada vez mais especializada de cartas, mapas, elevações, perfis topográficos.

Este artigo se estrutura na perspectiva de um ensaio (em processo, aberto ainda, inclusive pelas dimensões deste texto) para refletir as possiblidades teóricas e conceituais, assim como as questões metodológicas, no trato desse amplo corpus documental que pode e tem sido mobilizado também para discutir a emergência e formação das modernas disciplinas voltadas

---

1 Angela Lucia Ferreira, George A. F. Dantas, Hélio T. M. Farias, Pensar e agir sobre o território das secas: planejamento e cultura técnica no Brasil (1879-1920), *Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR*, Belém, UFPA, 2007, p.03. Esse artigo, com o mesmo título, foi publicado na *Revista Vivência*, Natal, EDUFRN, v.34, 2008, pp.41-62.

2 O atual projeto, ao qual se vincula este ensaio, é financiado pelo CNPq desde 2014 e se intitula "Saberes e ações: Matrizes de pensamento, debates e intervenções técnicas no território e na cidade". É válido registrar que o primeiro projeto do HCUrb a abordar diretamente a relação entre o fenômeno das secas, o território e os saberes técnicos remonta a 2004.

para o conhecimento, gestão e transformação do território, do espaço e das cidades, como a geografia, as ciências sociais, a arquitetura e o urbanismo. Indica-se portanto a necessidade de problematizar a própria noção de "cultura técnica moderna" no Brasil.

As aspas são necessárias e ajudam a apontar os problemas que pretendemos, se não resolver, ao menos balizar como reflexão necessária das pesquisas que tratam essa temática. Acreditamos que este é o sentido principal deste ensaio. Como dito, o conceito de *dimensão técnica das secas* se estruturou também a partir do pressuposto de que havia um processo concomitante de formação de uma cultura técnica; mais ainda, que essa cultura teve como uma das suas questões centrais, senão a principal, a temática das secas nas então chamadas províncias do Norte (atualmente, parte significativa do Nordeste).

Isto posto, como questão provisória e instrumental, propomos problematizar esse pressuposto: é possível falar em cultura técnica de fato (ou, pelo menos, é possível delimitar esse processo de formação)? Se sim, enfim, que noção ou noções de cultura técnica (moderna) comportam?

II.

Há um risco de redundância no que acabamos de escrever. Tratar de cultura técnica é estabelecer um ponto de partida ou um ponto de chegada? É, enfim, uma questão que pode ser circunscrita em períodos históricos determinados, um recorte sobre fatos e eventos que podem ser mapeados e investigados (a partir dos seus próprios termos e questões) ou é um conceito que orienta um aporte metodológico (que opera essas determinações a partir da perspectiva de uma história cultural e ou social)?

É certo que o termo – cultura técnica – tem sido utilizado, ora quase como sinônimo de campo profissional e ou científico; ora para designar a disseminação, um tanto difusa, é verdade, da aceitação e uso de certas tecnologias;[3] ora como expressão ética da relação do ser humano e de seus aparatos com o mundo natural. Não cabe e, de fato, não nos interessa nesse momento um mapeamento extensivo do uso do termo – e dos seus desdobramentos. Interessa sim apontar essas possibilidades – válidas e produtivas, deve-se dizer –, para assim diferenciar o termo que, mais uma vez, como questão aberta, nos parece mais coerente para tratar o corpus documental, os fatos e eventos relacionados à *dimensão técnica das secas*.

3 Veja-se, e.g., o caso da difusão do concreto armado no Brasil como tecnología construtiva dominante até os anos 1990, pelo menos; nesse sentido, ver Maria Luiza de Freitas, Oh Brutus! As bases de constituição da cultura técnica da tecnologia construtiva do concreto armado no Brasil, *Anais do X Seminário DOCOMOMO Brasil*, Curitiba, PUC-PR, 2013, 17 pp. Disponível em: http://www.docomomo.org.br/seminario%2010%20pdfs/CON_11.pdf [data de consulta: 16 de setembro de 2016].

Essas sobreposições, usos diversos e mesmo exclusões estão relacionadas à própria (in)definição sobre o(s) significado(s) da técnica. Não à toa, Atencia Paéz (2015), ao discutir o texto de Ortega y Gasset, "Meditación de la técnica",[4] aponta que o "fenômeno técnico" (isto é, a objetivação da técnica) pode ser abordado por quatro visadas fundamentais.

Essas visadas são atravessadas por uma noção mais abrangente de técnica, que não é tributária apenas de Ortega y Gasset, mas que reflete e a discute a partir dele e de autores que o sucederam, como Heidegger e Gilbert Simondon ou mesmo Lewis Mumford. Assim, no escopo deste ensaio, esta noção é fundamental. Para Ortega, a técnica não se confunde com tecnologia, com as máquinas, com os objetos. Não é meramente instrumental, portanto. Os esforços de transformação, reforma, adequação da natureza para satisfação das necessidades humanas são chamados, por Ortega, de "atos técnicos". E é o conjunto desses atos que pode ser denominada como técnica.[5]

Note-se, então: a técnica não é o que o ser humano faz para atender suas necessidades. Essa ressalva é fundamental no pensamento de Ortega – que o leva a introduzir o seu conceito de "sobrenaturaleza", no original. O ser humano:

> responde imponiendo a su vez un cambio a la naturaleza. Es, pues, la técnica la reacción enérgica contra la naturaleza o circunstancia que lleva a crear entre ésta y el hombre una nueva naturaleza puesta sobre áquella, una sobrenaturaleza. (…). La técnica es la reforma de la naturaleza, de esa naturaleza que nos hace necesitados y menesterosos, reforma en sentido cual que las necesidades quedan a ser posibles anuladas por dejar de ser problema su satisfacción.[6]

Voltemos às visadas sobre o fenômeno técnico. A primeira, para Atencia Paéz, abarca as realizações concretas, as repercussões ecológicas e ambientais (e, portanto, históricas, sociais, coletivas) das decisões tecnológicas.[7] Os trabalhos da área de história ambiental, de *Technology and culture*, como se costuma designar no mundo anglo-saxão (e que tem o periódico homônimo como um de seus principais meios de divulgação), de *culture technique* ou mesmo de uma *ethonotechnologie*, no ambiente acadêmico francês[8] e, no âmbito de pesquisa do HCUrb, a dissertação de Yuri

---

4 Publicado originalmente em 1939, *Meditación de la* técnica surgiu de um ciclo de conferências proferidas em Santander, em 1933, e, depois, publicado em formato de doze artigos, no jornal *La Nación*, de Buenos Aires, em 1935.

5 José Ortega y Gasset, *Meditación de la técnica*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2015 [posição 1367, livro Kindle] (ed. orig. 1939)

6 Ortega y Gassert, *op. cit.*, posição 1371-74 [livro Kindle]

7 José María Atencia Paéz, Ortega y Gasset, meditador de la técnica, *Argumentos de razón técnica*, Sevilla, n.6, pp 61-95, 2003. Disponível em: <http://institucional.us.es/revistas/argumentos/6/art_3.pdf> [data de consulta: 16 de agosto de 2016]

8 Jacques Perriault, "Culture Technique". Éléments pour un l´histoire d´une decennia singulière 1975-1985, *Les Cahiers de médiologie*, 1998/2, n.6, pp.197-214. Disponível em: http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1998-2-page-197.htm [data da consulta 28 de setembro de 2016]

Simonini e a tese Paulo Nobre, são exemplares dessa primeira visada. O primeiro, por buscar entender o conjunto – do que poderíamos chamar – de atos técnicos para instrumentalizar, e não destruir, os elementos naturais que conformam o porto de Natal como parte dos esforços de modernização urbana entre, grosso modo, 1860 e 1930;[9] o segundo, ao problematizar as noções de natureza e paisagem, permite-nos delinear as representações, políticas e ações públicas em relação ao meio natural no seio do processo de formação da cultura técnica no Brasil.[10]

Uma segunda visada trata da "vigência social" ou, melhor, do lugar que a técnica ocupa na cultura de uma época. Mais ainda, como uma das questões centrais para a filosofia e o pensamento social do século XX, discute a proeminência da técnica e da ciência, convertendo-se também em ideologia ou mesmo – como criticaram com veemência autores da chamada Escola de Frankfurt, como Habermas e Adorno – em razão instrumental, para a "mentalidade atual do mundo ocidental".[11] Essa preocupação, que marca vários trabalhos sobre as elites profissionais e técnicas do século XIX, sobremodo dos que tratam dos engenheiros, ilumina a fé (genuína, diga-se) na força do progresso e dos novos avanços tecnológicos para redenção da humanidade (ou para civilizar-se), como se usava dizer. Essa preocupação funciona como premissa analítica, contudo, como mostram as pesquisas, precisa ser problematizada, relativizada, discutida à luz desse corpus documental que estrutura a possibilidade de falar em cultura técnica. Afinal, havia também uma perspectiva crítica sobre as possibilidades da técnica e da razão dentro dos projetos de Nação então em articulação.

---

9 Yuri Simonini, *Ribeira, técnica versus natureza*: Transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932), Dissertação, 2010 (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Natal, PPGAU, UFRN, 2010.

10 Isso levaria, inclusive, às propostas e aprovações dos primeiros Códigos de Águas (decreto 24643) e Florestal (23793) brasileiros, ambos de 1934; cf. Paulo José Lisboa Nobre, *Combater as secas e defender as florestas*: a natureza nos desafios da ciência e da técnica para modernizar o Brasil (1889 a 1934), Tese, 2012 (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Natal, PPGAU, UFRN, 2012, p.186 et seq. Disponível em: https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/12304/1/PauloJLN_TESE.pdf [data de consulta: 10 de setembro de 2016]

11 Atencia Paéz, *op. cit.*, p.70; sobre a crítica à razão instrumental, ver Sergio Paulo Rouanet (*As razões do Iluminismo*, São Paulo, Companhia das Letras, 1987): para Habermas, por exemplo, como nos lembra Rouanet, deveríamos abandonar o paradigma da relação sujeito-objeto pelo da relação comunicativa. As proposições racionais são aquelas validadas num processo argumentativo, onde o consenso é alcançado sem deformações (violência, falsa consciência, etc.) e não pela correspondência à verdade objetiva. Esse processo deve-se dar tanto na dimensão da verdade (mundo objetivo), quanto da justiça (mundo social) e da veracidade (mundo subjetivo). É interessante observar que a recuperação dos escritos de Ortega y Gasset nos últimos anos, depois de ser obscurecido pelos escritos de Gilbert Simondon (*El modo de existencia de los objetos técnicos*, 1958) e de Heidegger (*La pregunta por La técnica*, 1954), por exemplo, se interessa por sua perspectiva crítica quase inaugural ao progressismo ingênuo, que permitiria discutir as bases para um novo humanismo, de razão crítica, para pensar outras relações com a natureza (sobre isso, ver Antonio Diéguez Lucena e Javier Zamora Bonilla, Ortega, filósofo de la técnica [introducción], In *Meditación de la* técnica, Madrid, Biblioteca Nueva, 2015).

A terceira visada propõe se deter nas maneiras como a técnica afeta, direta ou indiretamente, a "existência concreta" dos indivíduos. As novas máquinas e as relações de trabalho, as grandes obras urbanas e ou no campo, com a introdução de linhas férreas, posteamento de telégrafos e açudes, por exemplo, levando a novas percepções ambientais, novos registros culturais que impregnam o cotidiano, e novas dinâmicas sociais, mesmo do trabalhador rural alheio, a princípio, a essas transformações territoriais. Nesse sentido, são muito significativas as pesquisas, desenvolvidas também no âmbito do HCUrb, de Adriano Silva (que aborda a construção, ao longo de cinquenta anos, da barragem Gargalheiras, no Seridó do Rio Grande do Norte) e de Gabriel Medeiros (que analisa o impacto da implementação das redes ferroviárias em Natal).[12]

Por fim, uma abordagem (que poderia ser chamada de antropológica ou de uma antropologia filosófica, muito relacionada às preocupações de Ortega, que diz respeito a "la significación, origen y sentido que tiene en el mundo la aparición de un ser técnico, artificial por naturaleza, forzado a 'traducir la necesidad en libertad', a imponer al mundo nuevas determinaciones y hacer emerger nuevas formas de existência propiamente humanas".[13] Se esse ser técnico é condição *sine qua non* da fazer-se humano em seu projeto vital, como adverte Ortega,[14] é certo também que essas questões se tornaram mais prementes ainda, como é consabido, com as grandes revoluções tecnológicas e científicas a partir de fins do século XVIII.

III.

Essas quatro visadas não são estanques, por óbvio. Conformam aportes que permitem estabelecer algumas proscrições nessa discussão, defendemos. A primeira é que não é possível restringir a ideia de cultura técnica à formação das corporações profissionais ou, num sentido mais lato, do chamado *esprit de corps*.

A criação das corporações e de seus veículos (em especial, dos periódicos especializados) aponta muito mais para momentos e eventos de cristalização – de uma cultura técnica já estabelecida, pode-se dizer. Do ponto de vista das convergências dos debates, a *dimensão técnica das secas* aponta para dois momentos-chave: um primeiro, de articulação, retomada e legitimação da discussão (a sessão do Instituto Politécnico do Rio de Janeiro, em outubro de 1877, reunindo parte significativa da elite política e técnica brasileira de então em torno de propostas para enfrentar novo ciclo de estiagem das chuvas que se estenderia, com graves consequências, pelos três anos

12 Adriano Wagner da Silva, *Engenharia nos sertões nordestinos: o Gargalheiras, a Barragem Marechal Dutra e a comunidade de Acari, 1909-1958*, Dissertação, 2012 (Mestrado em História) – UFRN, PPGH, Natal, 2012; e Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros, *Caminhos que estruturam cidades: Redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881-1937)*, Dissertação, 2011 (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFRN, PPGAU, Natal, 2011.

13 Atencia Paéz, *op. cit.*, p.63.

14 Ortega y Gasset, *op. cit.*, cf. em especial as lições II, III e V.

seguintes); o segundo, com a criação da Inspetoria de Obras Contras as Secas, subordinada ao Ministério de Viação e Obras Públicas, em 1909, implicando a institucionalização em definitivo da problemática como problema de Estado.[15]

Antes e entre esses (e outros) momentos é possível mapear, com ênfase na produção dos técnicos, das discussões, dos temas, livros e autores mobilizados, das redes pessoais e profissionais (de contato, indicação, contratos), e perceber o adensamento de um conjunto de questões e temas que apontam para a construção de uma cultura técnica. Isto é, de problemas que foram constituindo um campo comum discursivo, partilhando sensibilidades, representações e lugares-comuns sobre a possibilidade de o conhecimento técnico alterar a relação e a produção do ser humano em relação ao meio natural.

Mesmo os textos aparentemente aborrecidos e frios, como os administrativos (de relatórios governamentais ou de atas de sessão de discussão, e.g.), expressam mentalidades, representações, explícitas ou não, de sentidos compartidos, de problemas (e propostas de soluções) que vão tecendo uma esfera comum. Como já advertiu Chartier, a feitura desses textos pressupõe um destinatário, uma leitura, uma eficácia. Mais ainda, precisam ser explorados também pelos seus signos, pelos dispositivos tipográficos, pela linguagem técnica, pela materialidade do impresso, pelos dispositivos retóricos de justificativa e persuasão, e não apenas pelo conteúdo documental e informativo.[16]

A isso se soma também o esforço para modernização ou mesmo criação das escolas técnicas de ensino superior – de engenharia, sobremaneira. Em especial, a Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1874, a de Minas de Ouro Preto, em Minas Gerais, em 1876, além da Politécnica de São Paulo, em 1893, e depois as da Bahia, em 1897, e a de Belo Horizonte, em 1911, ajudam a estabelecer redes diversificadas geograficamente de difusão de conhecimento, de práticas, indicações, estágios e, claro, recursos humanos.[17]

A trajetória dos jovens engenheiros politécnicos formados na virada para o século XX é expressiva dessa cultura técnica moderna praticamente formada e, mais ainda, do lugar central que a experiência na compreensão e no enfrentamento das consequências do fenômeno das secas vai desempenhar. Veja-se, por exemplo, o caso de Henrique de Novaes.[18]

---

15 Sobre ambos momentos, ver Dantas, Ferreira e Farias, *op. cit.*, p.06-15.

16 Roger Chartier, Construção do Estado moderno e formas culturais. Perspectivas e questões, in *A história cultural*: entre práticas e representações, Lisboa, Difel; Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1988, pp.215-229.

17 Há importante bibliografia sobre este tema; deixamos como indicação, que aponta para outros trabalhos relevantes, o artigo de Anna Rachel B. E. Julianelli e Yuri Simonini, Engenharia, técnica e ordem nacional: o pensamento positivista na formação politécnica brasileira, *Anais eletrônicos do Simpósio Nacional de Tecnologia e Sociedade*, 3, 2009, Curitiba, PPGTE, UFTPR, 2009.

18 Sobre a trajetória de Novaes, Importante profissional técnico e político da primeira metade do século XX, o trabalho mais completo é o de Anna Rachel B. E. Julianelli E, *Henrique de Novaes*: técnica, território e cidade em uma trajetória profissional: Brasil, primeira metade do século XX, Dissertação, 2011 (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFRN, PPGAU, Natal, 2011.

A convite do engenheiro Sampaio Correia, Novaes, ainda estudante na Politécnica do Rio de Janeiro, seguiu para Natal, capital do Rio Grande do Norte, para trabalhar como auxiliar técnico na Comissão de Estudos e Construção de Obras Contra as Secas. A chegada foi desoladora. Em março de 1904 a pequena cidade de aproximadamente 16 mil habitantes estava tomada pelos retirantes: os registros imprecisos indicam que havia pelo menos 15 mil sertanejos espalhados pela cidade, aguardando "socorros", apoio, trabalho. Fotos de época, registrando a grande população migrante ocupando os espaços públicos e os descampados entre os dois principais bairros, dão-nos um vislumbre do drama social que, de resto, se espalhava pelos demais estados e centros urbanos de relevância do então chamado Norte do Brasil.

Essa experiência o impactou profundamente, como se depreende de suas Memórias.[19] Depois de três semanas pelo sertão, estudando os mananciais e os caminhos para prolongamento da estrada de ferro de Natal a Ceará-Mirim, Novaes se pôs em marcha de volta ao Rio de Janeiro, para concluir o curso de engenharia no ano seguinte. Além das questões morais e do sentido de missão (da crença positiva no progresso) na capacidade de a técnica transformar e reinventar o território, essa volta de Novaes é ilustrativa tanto da importância das redes de conhecimento (do professor que indica seus alunos para estágios); quanto da demanda crescente por profissionais técnicos (do estágio abria-se a perspectiva imediata de contratação nas várias regiões e cidades requisitando recursos humanos para conduzir as obras de modernização); e mesmo da necessidade da obtenção do grau profissional (como o faz Sampaio Correia, exigindo que, além do título de engenheiro-geógrafo, Novaes concluísse o curso como engenheiro-politécnico), como elemento de legitimação e distinção.

Mais do que anedótica, o exemplo de Novaes comparte características, mentalidades e mesmo representações com outros jovens profissionais em formação de uma geração que talvez possamos chamar de "transição". Isto é, que enfrentaria os dilemas e desafios de um território imenso e fragmentado, claramente em construção (com redes ferroviárias parcamente distribuídas, e.g., ou que assiste à instalação das primeiras linhas de telégrafo) e, por isso, ainda conectado sobremaneira pela navegação costeira, condição que marca a geração de muitos pioneiros como, para citar alguns, André Rebouças, Francisco Saturnino de Brito e Aarão Reis ou mesmo Sampaio Correia. Ao mesmo tempo, encontraria uma cultura técnica já consolidada – e esta afirmação conforma uma hipótese central a este ensaio – de troca de conhecimento, de reconhecimento de problemas em comum, discutidos em sala, em periódicos, em sessões das diversas associações e institutos de matriz técnica que foram se formando no último quartel do século XIX, enfim, de formação de uma massa crítica que animou também imaginários – em torno da possibilidade de o projeto traduzir e dirigir as ações técnicas de transformações territoriais.

19 Henrique de Novaes, *Reminiscências do Rio Grande do Norte*, Mossoró, s.n., 1987 (Coleção Mossoroense, v. 358).

IV.

A formação de uma cultura técnica antecede necessariamente os processos de institucionalização. E baseia-se na noção de experiência, na capacidade de compartir o(s) sentido(s) de missão, assim como de imaginar, de projetar e de os realizar – à luz das novas condições de escala e velocidade das tecnologias modernas.[20] O que foi e o que implicou, e.g., o portento da construção em concreto do açude do Cedro, na década de 1880, capaz de suportar a pressão de milhões de metros cúbicos de água, em relação às pequenas barragens e açudes sertanejos dos pequenos proprietários?

Elementos difusos, intangíveis até, compõem essa noção de cultura técnica. Mas ela se objetiva também e necessariamente. E encontraremos essas objetivações mais nos textos e nas relações sociais do que nas grandes obras técnicas em si. Há uma diferença significativa entre os escritos de um André Rebouças (*Garantia de Juros*, de 1872) e os relatórios da IOCS na década de 1910 (culminando com o de Aarão Reis, *Obras novas contra as sêcas,* de 1920) ou mesmo, antes, da copiosa produção de Saturnino de Brito, como em seu "Relatório de reconhecimento do prolongamento da E. de Ferro Baturité, de Quixeramobim ao rio S. Francisco", de 1892.

A diferença que interessa pontuar não é apenas, por óbvio, a dos diferentes objetivos a que atendem esses textos; mas, sim, de buscar as motivações, os sentidos de urgência, os "interlocutores" (a existência ou não de um público-alvo), uma base social e profissional alargada o suficiente para que ideias, propostas, polêmicas pudessem frutificar. Algo que não estava presente no contexto do livro de Rebouças – cuja falta de foco, poderíamos dizer, apontava para a necessidade de dialogar com todos, técnicos, políticos, intelectuais, letrados em geral, seus primeiros alunos, etc., mobilizando referências as mais diversas (da literatura técnica inglesa, alemã e, sobremodo, francesa e norte-americana) em prol de um grande projeto-utopia para modernizar o Brasil, transformando-o em Nação.

Dois desafios se colocam então para compor um quadro mais complexo e abrangente o período formativo dessa cultura técnica moderna no Brasil, grosso modo o último quartel do século XIX. Primeiro, um mapeamento extensivo, cruzando as bases documentais diversas das pesquisas que tem enfrentado direta ou indiretamente essa temática, em busca das recorrências e mudanças de temas, conceitos, problemas, assim como das normas de publicação, do volume de publicação e condições de distribuição e circulação.

Em segundo lugar, ter no horizonte analítico pelo menos duas camadas para se falar em cultura técnica moderna. Uma mais cifrada, dos círculos profissionais, técnicos, intelectuais; a outra, mais difusa, de fato, que se estruturou junto à representações mais abrangentes – base social sobre a qual se erigiu também a legitimação da atuação dos engenheiros politécnicos nos

20 Seguimos aqui as sugestões do texto de Antoine Picon, Imaginaires de l'efficacite, pensee technique et rationalisation, *Réseaux*, 2001/5, n.190, pp.18-50, disponível em: http://www.cairn.info/revue-reseaux1-2001-5-page-18.htm [data de consulta 30 de setembro de 2016]

projetos de modernização (urbana, sobremaneira, mas não apenas) na virada para e ao longo das primeiras décadas do século XX.

Por fim, brevíssimas conclusões: sim, trabalhar com a noção de cultura técnica pressupõe assumir, metodologicamente, que o termo opera como um ponto de partida (os documentos, as formulações, as injunções de época apontam para a construção de um campo comum) e um ponto de chegada – um aporte metodológico para entender os sentidos de mudança, ruptura, mas também as continuidades nos processos de transformação do território no Brasil.

OBRAS PÚBLICAS NO CONTEXTO REGIONAL: SECAS E GASTOS NO NORDESTE BRASILEIRO (1860-1940).

RENATO LEITE MARCONDES E FERNANDA MASSAROTTO DANDARO [1]

Pertenencia institucional de los autores: Universidade de São Paulo

rlmarcon@usp.br; fernanda.dandaro@gmail.com

RESUMEN: As secas no Nordeste brasileiro não são um problema recente. Pelo contrário, existem relatos de secas no semiárido nordestino desde o século XVI. Para tentar minimizar os impactos das estiagens e promover o desenvolvimento dessa região, o governo atuou mediante ações localizadas nas áreas atingidas, incentivando estudos, melhorando o conhecimento do território e realizando obras contra as secas. Esse processo culminará na formação de instituições específicas para essa finalidade no início do século XX, como a Inspetoria de Obras contra as Secas.

Uma maneira de avaliar o combate às secas é analisar os gastos públicos da União, que foram feitos nas províncias afetadas e se houve despesas específicas contra a seca. Já existe uma literatura dedicada à centralização política e econômica no II Reinado, concentrando a divisão de recursos em poucas províncias. No período de 1860 a 1889, os gastos do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas cresceram, podendo ser associados em parte ao combate às secas no Nordeste, como a de 1877-79.

Nessa pesquisa procuramos avançar nessa discussão, respondendo as seguintes questões: Como se distribuía os gastos totais do Ministério de Obras Públicas entre as províncias? Qual a participação dos gastos com obras em relação ao total do ministério? Existe uma relação entre as secas no Nordeste e os gastos desse Ministério nessas províncias? Em que consistiam os gastos das obras contra as secas e onde foram realizados?

Analisaremos os gastos com obras públicas por províncias durante os anos de 1860 e 1940. Os dados quantitativos serão coletados dos Balanços anuais da Receita e Despesa do Ministério de Obras Públicas, desde 1860 até 1914. Uma análise mais qualitativa dos gastos contra as secas será calcada nos relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909 a 1940, bem como relatórios da Inspetoria de Obras Contra as Secas.

PALABRAS CLAVE: Secas; Obras públicas; Nordeste; Gastos públicos;

---

1 Professor de Economia e aluna de graduação de Economia Empresarial e Controladoria da FEA-RP/USP. E-mail: rlmarcon@usp.br e fernanda.dandaro@gmail.com.

Uma maneira de avaliar o impacto das secas sobre o país é analisar os gastos do Império/União nas regiões afetadas, verificando se houve uma mudança ou não no comportamento das despesas públicas. Realizamos essa análise durante o período de 1860 a 1940, em que ocorreram 11 secas agressivas no Nordeste.

O objetivo do trabalho é saber: como se distribuía os gastos públicos totais do Ministério de Obras Públicas entre as províncias? Qual a participação dos gastos específicos com obras públicas em relação ao total do ministério? Existe uma relação entre as secas no Nordeste brasileiro e os gastos específicos com elas? Em que consistiam os gastos das obras públicas contra as secas?

A análise dos gastos com obras públicas por províncias foram coletados dos Balanços anuais de Receita e Despesa do Ministério de Obras Públicas desde 1860 até 1914. Nos Balanços de Receita e Despesa do Império/União verificamos as despesas do Ministério de Obras Públicas. Também foram utilizados os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909 a 1936, para realizar uma análise qualitativa dos gastos contra as secas realizadas nesse período, tentando avaliar quais eram e em quais localidades as obras eram executadas. E, por fim foram usados os Relatórios da Contadoria Central da União de 1923 a 1940, para verificar os gastos totais da Inspetoria de Obras Contra as Secas e do próprio ministério nesse período, buscando analisar como as despesas voltadas para esse fim foram caminhando ao longo dos anos.

A seção a seguir retrata as principais secas no Nordeste, apresentando uma breve caracterização dos seus efeitos na região. Em seguida, são apresentados as despesas do Ministério de Obras Públicas de 1860 a 1914, e como esses gastos eram distribuídos entre as províncias. A penúltima seção versa a respeito dos gastos específicos com obras e gastos contra a seca de 1860 a 1914, ilustrando quais eram e como foram alocados. Por fim, discutimos as despesas da Inspetoria de Obras Contra as Secas de 1909 e 1940.

Secas no Nordeste e Ações do Governo

As secas no Nordeste brasileiro não são um problema recente, pelo contrário, existem relatos da ocorrência de secas no semiárido nordestino desde o século XVI. O primeiro relato de seca no sertão nordestino foi feito pelo padre Antonio Pires em 1552[2]. As secas ocorrem de forma sistemática, mas não são previsíveis e, portanto, não é possível saber quando começam ou acabam e a sua intensidade.

No século XIX, logo após a independência ocorreu a seca de 1824-1825, agravada pelas guerras e epidemias, que dizimou boa parte da população e aumentou a miséria e a pobreza na região

2 Marco Antonio Villa, *Vida e Morte no Sertão: histórias das secas no Nordeste nos séculos XIX e XX*, São Paulo: Ática, 1ª ed., 2001, p. 17.

nordestina. Ocorreram ainda na primeira metade do século XIX mais uma grande seca em 1845[3]. Para que a população pudesse resistir ao período de seca, em 1833, o governo imperial autorizou a construção e abertura de fontes artesianas no Ceará, Paraíba e Pernambuco, e incentivou a construção de açudes e perfuração de poços.

Durante os anos de 1877 e 1879, a situação da região nordeste se tornou extremamente grave, plantações e as criações de animais foram perdidas, com grandes prejuízos principalmente para a população mais pobre, que morria de fome. Houve, nesse período, forte emigração para as cidades maiores e menos afetadas do sertão e, posteriormente, para o litoral em busca de auxílio. Além da emigração para as províncias cafeeiras e para a Amazônia, onde os emigrantes iriam participar da extração a borracha. Essas áreas necessitavam de mão-de-obra, e receberam de bom grado trabalhadores nordestinos[4].

Estima-se que com a seca de 1877-1879 cerca de 3 milhões de brasileiros foram flagelados pela seca, sendo a taxa de mortalidade estimada em 500 mil mortos, ou seja, 4% da população do país na época[5]. Após essa seca devastadora, o Nordeste precisou lentamente recompor sua base econômica, mas sem um projeto econômico-político para a região acabou se transformando em símbolo de atraso econômico.

Entre 1888 e 1889 outra forte seca que atingiu o Ceará acabou intensificando a emigração dos cearenses para a região produtora de borracha, uma vez que durante o mesmo período acontecia o *boom* da economia gomífera[6].

A primeira grande seca do período republicano ocorreu entre os anos 1898 e 1900. Os pedidos dos governadores nordestinos por auxílio, alegando que qualquer despesa extra não incluída no orçamento iria comprometer a política de estabilização fiscal e monetária de seu governo. Apenas uma quantia mínima foi enviada para o Nordeste, o suficiente para a construção de alguns açudes, caracterizando um auxílio artificial[7].

Em 1906, o governo federal criou a Superintendência de Estudos e Obras Contra os Efeitos da Seca, mostrando um posicionamento diferente dos anteriores, para com o problema da seca, que em 1909 passou a se chamar Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS). Após esse período, se intensificou a preocupação com estudos para auxiliar a região nordestina, ocorrendo uma mudança na forma de enfrentar o problema.

---

3 Villa, *op. cit.*, p. 22.

4 Villa, *op. cit.*, p. 43.

5 Villa, *op. cit.*, p. 83.

6 Franciane Gama Lacerda, *Migrantes Cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)*, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

7 Villa, *op. cit.*, p. 90.

Para tentar minimizar os impactos das estiagens prolongadas e promover algum desenvolvimento para o Nordeste, houve um esforço do Governo brasileiro em criar instituições com ações localizadas nas áreas atingidas, estabelecendo normas, regulamentos e protocolos específicos. Além de incentivar estudos na região melhorando o conhecimento do território e facilitando a execução das obras públicas contra as secas[8].

Com a criação da IOCS, foi possível planejar e executar programas permanentes de auxílio. Contudo, esses programas levaram em conta apenas aspectos físicos, incentivando a construção de açudes, que não eram suficientes para resolver o problema, que era ao mesmo tempo físico e social[9].

No século XX as principais secas ocorreram entre 1914-1916, 1919-1920, 1932-1933 e 1934-1936. A primeira seca, entre os anos de 1914 e 1915 foi pouco noticiada porque as atenções estavam voltadas para a Europa, que enfrentava a I Guerra Mundial. Essa seca atingiu em grandes proporções o Nordeste[10]. O autor ainda cita os efeitos provocados em outros Estados, em sua maioria emigrações para cidades litorâneas, grande aumento do preço dos alimentos o que provocava ainda mais fome, e suicídios de lavradores.

A região enfrentou mais uma seca avassaladora entre 1932 e 1933, deixando a situação em calamidade pública no interior de vários Estados[11]. Nesse período houve incentivo para a construção das obras, utilizando a mão-de-obra da própria população nordestina. As construções eram feitas sem planejamento e os trabalhadores contratados sem nenhuma verificação prévia de sua capacidade.

Ainda nessa década de 1930 ocorreu a seca que muitos consideram a maior da história: 1934-1936. Ela afetou não só o Nordeste, mas também parte de Minas Gerais e São Paulo, e dada a sua gravidade o problema da seca passou a ser considerado, a partir de então, um problema nacional[12]. Essa seca produziu alterações da forma e dos montantes gastos pelo governo.

---

8 Angela Lúcia Ferreira et al., *Dominar o Conhecimento, Controlar o Território: considerações sobre os mapas da inspetoria de obras contra as secas – Nordeste/Brasil 1910-1915*, Rio Grande do Norte: Universidade do Rio Grande do Norte, 2014.

9 Manuel Correia de Andrade, *O Caso do Nordeste Brasileiro,* Pernambuco: Asa Pernambuco, 1ª ed. 1985.

10 Villa, *op. cit*., p. 100.

11 Villa, *op. cit*., p. 150.

12 Yls Rabelo Câmara et al., *O Quinze: revisitando a importância de Rachel de Queiroz para a cultura cearense, a literatura brasileira e o feminismo no Brasil do século XX*, Ceará: Revista de Pós-Graduação em Letras da UFC, 2015.

Gastos do Ministério de Obras Públicas (1860-1914)

Em 1860, foi criado o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, responsável por atividades como: iluminação pública da Corte, telégrafos, companhias de bombeiro, assuntos relacionados ao comércio, indústria e agricultura, além das obras públicas da Corte e das províncias[13].

O ministério foi responsável por regular e fomentar as obras gerais no Distrito Federal e nas províncias, principalmente através da concessão de privilégios e subsídios para companhias privadas que executavam obras como, a construção de estradas de ferro e rodagem, instalação de telégrafos, abertura de canais para navegação, entre outras. A criação desse Ministério reflete o aumento da demanda por gastos em infraestrutura.

Com a reforma ministerial de 1891, o ministério passou a se chamar Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, seguindo a mesma estrutura e atividades até 1906, quando passou a ser o Ministério de Viação e Obras Públicas, permanecendo nessa configuração até 1967.

O Gráfico 1 fornece as despesas do ministério de 1860 a 1914[14]. Notamos uma tendência de crescimento no período, acentuada no início do século XX. Após o crescimento dos gastos no início da República houve uma retração quando ministro da fazendo Joaquim Murtinho. De outro lado, a divisão de funções do ministério poderia ter levado a uma redução das despesas, mas nos de 1891 e 1906 isso não ocorreu. Ao que tudo indica os gastos ministeriais não foram alterados de maneira significativa, devido que as despesas com agricultura se mantiveram parcialmente no ministério.

Entre 1860 e 1889, o maior montante de despesas era realizado no Distrito Federal, onde também se concentrava grande parte dos pagamentos dos funcionários públicos. Durante esse período os gastos do Ministério da Agricultura passam a ser relativamente maiores. Esses gastos eram principalmente voltados para investimentos em infraestrutura, e por isso era fonte de intensa disputa entre as províncias[15]. Contudo, os dois principais destinos dos gastos públicos apontados por Buescu e Tapajós[16], durante o mesmo período, eram o Ministério da Guerra e da Marinha, e o da Fazenda, sobrando muito pouco para gastos com agricultura, indústria e obras públicas. Ao juntar esses dois fatores, é possível perceber que pouquíssimo recurso era destinado ao auxílio das outras províncias, já que quase todo o recurso era empregado no Distrito Federal e concentrado nos Ministérios militares e da Fazenda.

---

13 Louise Gabler, *A secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891)*, Rio de Janeiro: Cadernos MAPA nº4. Memória da Administração Pública Brasileira, 2012.

14 *Balanço da Receita e Despeza do Império*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860-1889. *Balanço da Receita e Despeza da República*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1890-1914.

15 André Vilella, *Distribuição Regional das Receitas e Despesas do Governo Central no II Reinado, 1844-1889*, São Paulo: Estudos Econômicos, v.37, n.2, p.247-274, 2007.

16 Mircea Buescu, Vicente Tapajós, *História do Desenvolvimento Econômico do Brasil,* Rio de Janeiro: A Casa do Livro, 1969.

Ao se avaliar as despesas do Ministério de Obras Públicas (MOP), constata-se a concentração de gastos no Distrito da Corte durante 1860 e 1914, como demonstra o Gráfico 2. Enquanto a região Nordeste representa em média 11% das despesas totais do ministério, o Distrito Federal sozinho corresponde a 77%. Essa pode ser uma primeira medida de centralização dos gastos do ministério.

A grande seca dos anos de 1877 a 1879 parece ter motivado um aumento relativo nos gastos do ministério com o Nordeste. O gasto em 1876 na referida região representava 8,7% do gasto total do ministério, passando a ser 9,7% em 1877 e nos dois anos subsequentes 13,2% e 18,2%, respectivamente. Sendo assim, ao final do período o gasto é equivalente ao dobro do realizado em 1876.

Apesar do crescimento da participação dessa região nos gastos ter-se iniciado antes da seca, ela se prolongou para os anos subsequentes. Isso demonstra a ocorrência de obras que necessitam de um maior número de anos para sua execução, como foi avaliado adiante.

Em outras secas também pode ser observado de modo menos intenso um pequeno incremento dos gastos relativos com o Nordeste, como em 1903. Esses aumentos podem ser verificados mais facilmente no Gráfico 3, quando excluímos o Distrito Federal. Mesmo quando havia uma tendência de queda dos gastos, a seca parece ajudar na reversão dessa trajetória, como parece ter ocorrido entre 1888 - 1889, 1900-1901, 1903-1904 e, 1910-1911. Apesar de uma constituição mais federativa em 1891, a primeira década republicana mostrou-se mais centralizadora em relação aos recursos do ministério.

Quando são comparadas as despesas por região é possível verificar que o Nordeste possuía uma participação significativa no ministério. Outra região que, comparativamente, também recebia recursos consideráveis era a região sul, com um aumento acentuado em 1875-1876, e outro mais gradual entre 1888 e 1891.

Tanto as despesas na região nordeste como no Sul variam muito ao longo do período analisado, sendo que essas variações parecem apresentar um comportamento próximo nas duas regiões, ou seja, quando as despesas do Nordeste diminuem as do Sul também se reduzem e vice-versa. Esse comportamento foi testado através da Análise de Correlação para o conjunto do período em estudo. Ao calcular o coeficiente de correlação dos gastos nominais das duas regiões, constatou-se um índice de 0,73, o que parece comprovar a existência de uma associação positiva e significativa. Tal fato salienta que há um movimento conjunto de expansão de gastos do Ministério de Obras Públicas nas duas regiões simultaneamente, reduzindo a importância da questão da seca.

Villela[17] chama atenção para o peso do Ministério da Agricultura na região Norte e Nordeste, em que os gastos podem ser, em parte, explicados pelas despesas referentes ao combate às secas, entre 1877-78, 1878-79 e 1889. É possível perceber pelo gráfico, que houve um aumento dos gastos na região Nordeste durante esse período, e de fato ocorreram secas, mas adiante avaliaremos se esse aumento dos gastos do ministério foi realmente em prol do combate contra as secas. Na próxima seção, serão analisados gastos específicos e mais detalhados sobre essas obras.

GASTOS com Obras Gerais e Contra a Seca (1860-1914)

As despesas com obras representaram uma parcela significativa dos gastos totais do MOP, principalmente no início do período. Posteriormente, essa parte oscilou em geral abaixo de um décimo do total. Consideramos como obras todos os gastos que eram denominados nos balanços como gastos com obras, não importando sua finalidade. Sendo assim, foram excluídas as despesas com as estradas de ferro, incluindo seus juros, quantia que possivelmente representa boa parte dos gastos do MOP.

Os gastos com obras contra a seca no Nordeste também foram separados dos demais através da verificação de cada despesa com obras apresentada no balanço do ministério que tivesse como objetivo auxiliar as regiões nordestinas no combate às secas como, por exemplo, construção de açudes, obras na irrigação, e claro aquelas já denominadas nos balanços como obras contra a seca.

As obras contra seca responderam por uma pequenina participação das despesas totais do ministério (1% do período todo). Contudo, verificamos através do Gráfico 4 um crescimento ao longo do período e condicionada pelas secas. A primeira despesa com obra contra a seca ocorreu em 1878-1879 e correspondia a uma pequena quantia (cerca de 2.000 libras esterlinas) destinada à Comissão encarregada da construção de açudes.

Apesar das poucas obras contra as secas no século XIX, havia grande despesa com o socorro público aos flagelados e retirantes. José Murilo de Carvalho[18] aponta um grande volume de gastos públicos com a seca de 1878, que parece estar demonstrado no Gráfico 5. Esses gastos, como possuíam características emergenciais foram classificados nos balanços como uma despesa de socorro público, e apenas posteriormente foram sendo realizadas despesas com obras para atender às necessidades dos povos prejudicados pelas secas.

Os socorros públicos, abordados aqui, são gastos específicos com a seca, representando um auxílio para a população flagelada. Essas despesas, denominadas nos documentos como Socorro

17 Vilella, op. cit., p. 258.

18 José Murilo de Carvalho, *A Construção da Ordem. O Teatro das Sombras*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 9ª ed. 2014, p. 283.

às províncias flageladas pela seca ou Despesas imprevistas e urgentes e socorros com as vítimas da seca, eram basicamente gêneros alimentícios, medicamentos, agasalhos, além do auxílio aos emigrantes, que contava com hospedaria, passagens e internações quando necessárias.

A grande seca de 1877-79 parece ter gerado um grande desembolso por parte do governo, na forma de socorro público que correspondeu a mais de 8 milhões em libras esterlinas. Somente em 1878-79 foram gastos, cerca de 5,7 milhões, que além das despesas comuns, citadas acima, ainda incluíam compra e aluguel de animais, alojamentos, instrumentos agrícolas e sementes e indenizações de estragos, sendo a despesa mais significativa à realizada com a compra de alimentos.

Após 1899, as despesas com socorros públicos específicos para o enfrentamento de secas se reduz, sendo misturado com outros tipos de auxílios como, por exemplo, epidemias. Ao que parece, houve uma mudança no modo de enfrentar a seca, deixando de ser uma ajuda emergencial, que ocorria apenas nos períodos de seca, e passando a ser mais constante com a construção de obras contra a seca.

Podemos observar, com a Tabela 1, que o gasto com socorros públicos é quase o triplo do gasto em obras, no período analisado. Também é possível notar como ocorreu a distribuição dos gastos contra a seca no Nordeste. Nesse ponto, nota-se que no Ceará foram incorridos os maiores gastos, resultado já previsto pela literatura, ao afirmar que as secas foram mais severas nessa província.

Tabela 1 - Gastos contra a seca: obras e socorros (1877-1914)

Estados	Gasto em obras	%	Gasto com socorros públicos	%
Alagoas	-	0,0%	56.946	0,5%
Bahia	475.767	12,0%	83.901	0,7%
Ceará	1.802.113	45,6%	4.522.564	39,2%
Distrito Federal	583.608	14,8%	3.012.102	26,1%
Maranhão	-	0,0%	122.516	1,1%
Paraíba	27.931	0,7%	405.631	3,5%
Pernambuco	31.611	0,8%	614.525	5,3%
Piauí	83.713	2,1%	1.617.696	14,0%
Rio Grande do Norte	948.337	24,0%	1.089.530	9,5%
Sergipe	-	0,0%	1.223	0,01%
Total	3.953.080	100,0%	11.526.633	100,00%

Além disso, é possível observar que apesar de não fazer parte do Nordeste, o Distrito Federal acumula grande proporção dos gastos. Isso acontece porque a capital do governo absorve para si uma parte dessas despesas, como o pagamento de passagens e alimentação, já que possuía maior renda.

Os gastos foram expressivos a partir da seca de 1877, porém verificou-se que os grandes volumes de recursos eram destinados para os socorros públicos e não para as obras. Fato que parece ser alterado a partir de 1899, com o crescimento das despesas com obras do MOP. Na próxima seção será apresentada uma analise dos gastos dos anos subsequentes, até 1940.

Gastos da Inspetoria de Obras Contra as Secas (1909-1937)

A Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS) era responsável pela construção de obras para diminuir os efeitos da seca e assegurar uma melhor condição de vida para os habitantes da região, incorporando as despesas em prol do combate aos efeitos da seca que anteriormente eram espalhados dentro do ministério.

De acordo com as informações disponíveis no Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (RMVOP) de 1909 a 1937, as principais obras desenvolvidas para remediar os efeitos da seca foram açudes públicos e particulares, projetos de irrigação, poços, barragens, e o dessecamento de rios. Apesar da diversidade das obras, as mais relevantes foram os açudes, alguns deles que ainda são encontrados hoje, conforme Tabela 2. Também é possível perceber que a maior quantidade de açudes foi construída no Ceará e no Rio Grande do Norte. Contudo, com o amadurecimento da IOCS houve uma maior distribuição das obras pela região Nordeste.

Tabela 2 - Principais açudes em atividade construídos pela Inspetoria

Nome do açude	Localização	Gasto Total estimado em libras	Capacidade (m^3)	Período de construção
Acarapé do meio	Ceará	142.573	34100000	1909-1924
Baú	Ceará	1.986	1067000	1916-1917
Bonito	Ceará	5.107	6000000	1920-1924
Breguedofe	Ceará	879	272000	1909-1910
Chaval	Ceará	5.054	570000	1919-1922
Formosa	Ceará	5.071	1156000	1920-1923
Forquilha	Ceará	83.727	50132000	1919-1921
Laginha	Paraíba	4.247	703160	1912-1917
Nova Floresta	Ceará	25.853	7619000	1924-1926

Orós	Ceará	129.375	2100000000	1921-1961
Salão	Ceará	6.178	6049000	1911-1918
Santa Cruz	Rio Grande do Norte	3.045	5158750	1912-1914
Terra Nova	Pernambuco	8.586	1220625	1924-1925

Os gastos da IOCS realizados entre 1909 e 1937 não foram encontrados nos Relatórios do MVOP em sua totalidade e nem de forma homogênea. A impossibilidade de uso desses relatórios nos fez buscar uma alternativa, por meio dos Relatórios da Contadoria Central da República. Embora apresentem somente despesas totais da IOCS, podemos ter uma ideia da evolução das despesas contra as secas posteriores a 1914. O Gráfico 6 apresenta as despesas realizadas pela IOCS comparativamente as despesas totais do ministério, sem créditos especiais.

Não verificamos no gráfico acima uma tendência crescente até meado dos anos 1930, apenas uma oscilação ao longo desse período. Houve uma retração nos gastos em 1934-1935, mas uma forte elevação da participação da inspetoria nos gastos em 1936, alcançando nesse ano pouco mais de 4% do total. Ao que tudo indica nesse final da década houve uma maior reação, decorrente da grande seca de 1934-1936. Nessa época a preocupação com as secas ganhou destaque sendo abordada na Constituição de 1934, e na lei que define o Polígono das Secas em 1936[19].

Ao comparar o Gráfico 4 com o desta seção, percebemos que não houve grandes alterações nas despesas relativas aos gastos com obras contra as secas do ministério de Obras Públicas, em alguns casos houve até uma retração, quando as obras migram para a IOCS. Essa observação é coerente com a literatura abordada, no que tange ao montante gasto com a IOCS. Porém, ao analisar os Relatórios do MVOP podemos perceber que a inspetoria teve importância na organização, estudos e realização de obras, mesmo que de pequeno porte.

Além disso, o RMVOP mostra que a IOCS auxiliou na construção de açudes particulares, tanto no planejamento quanto no pagamento de um prêmio, que na sua maioria consistia no pagamento de metade do valor orçado da obra.

Considerações finais

O Ministério de Obras Públicas apresentou uma despesa real crescente ao longo do tempo. Os gastos específicos com o Nordeste não se mostraram crescentes no mesmo período, mas apontaram uma relação com os períodos de seca, especialmente a seca de 1877-1879.

19 Hélio Takashi Maciel de Farias, *Contra as Secas: a engenharia e as origens de um planejamento territorial no Nordeste brasileiro (1877-1938)*. Rio Grande do Norte: Universidade do Rio Grande do Norte, 2008.

O nosso indicador construído para avaliar as despesas com obras revelou que essas correspondiam a uma parcela pequena dos gastos totais do ministério. Apesar desse último ser voltado para obras públicas, o percentual gasto desse modo oscilou na maioria dos anos ao redor de um décimo, à exceção dos primeiros anos da década de 1860. As obras contra as secas corresponderam a uma parcela ínfima dos gastos totais na segunda metade do século XIX. Apenas para o início do século XX observou-se um crescimento relativo dessas obras. De fato, a despesa para amenizar os efeitos da seca ocorreu por meio de socorros públicos nos anos de maior flagelo. Somente no início do século XX os gastos com obras contra as secas superaram os socorros aos flagelados. As despesas com obras e socorros públicos concentraram-se principalmente no Ceará, seguido pelo Rio Grande do Norte e Piauí.

Ao analisar os gastos totais da Inspetoria de Obras Contra as Secas constatou-se que não houve grande alteração quando comparadas com os gastos contra secas anteriores. Isso demonstra que apesar da criação da inspetoria e do aumento na quantidade de obras, quando confrontamos os gastos para mitigar os efeitos da seca com as despesas totais realizadas no ministério, aqueles continuam não sendo muito expressivos.

TÍTULO DE LA PONENCIA: COSTURANDO O TECIDO TERRITORIAL: A FERROVIA NATAL A NOVA CRUZ E A FORMAÇÃO DE REDE URBANA NO RIO GRANDE DO NORTE (1873-1913).

GABRIEL LEOPOLDINO PAULO DE MEDEIROS

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU-UFRN).

gabrielleopoldino12@gmail.com

RESUMO: A Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz constituiu a primeira linha férrea do Rio Grande do Norte, interconectando a capital potiguar com as cidades e regiões produtivas ao sul da província em fins do século XIX. Construída entre 1879 e 1883, essa via desempenhou papel primordial no desenvolvimento urbano de Natal, a partir do incremento de sua economia – como ponto de escoamento portuário de produtos, principalmente do açúcar – e também em uma perspectiva regional ao interconectá-la com outras capitais nordestinas, como Cidade da Paraíba e Recife, ao ser encampada pela companhia inglesa *Great Western Railway Company* em 1901.

Este trabalho tem como objetivo analisar a conjuntura de implantação dessa ferrovia no território norte-riograndense e suas implicações na economia espacial da região e cidades abrangidas, apontando elementos ao estudo da formação de uma rede urbana encefálica capitaneada por Natal.

Metodologicamente, parte-se de dois principais eixos de análise: a construção das infraestruturas – caminhos, pontes, estações – e o desenvolvimento econômico da estrada – movimento de mercadorias e passageiros, receitas e despesas. A análise relacional entre esses dois vieses permite a compreensão de como se dava a distribuição espacial das receitas das estações da referida linha aferindo, assim, relações comparativas nesse esquema de concentração. O recorte temporal parte do ano de assinatura do contrato da ferrovia (1873) ao ano seguinte (1913) àquele em que sua estação terminal é transferida para a cidade de Itamataí, na Paraíba, alterando assim a lógica de fluxos preestabelecida. As principais fontes primárias de pesquisa são os Relatórios de Governo do Rio Grande do Norte e os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, órgão responsável pela fiscalização das vias férreas brasileiras nas primeiras décadas do século XX.

PALAVRAS-CHAVE: Modernização, Ferrovia, Agenciamento Territorial, Rede Urbana.

Introdução

A ferrovia ligando a capital do Rio Grande do Norte, Natal, à então vila de Nova Cruz, na divisa da província[1] com a Paraíba, constituiu a materialização dos intentos das elites políticas e agroexportadoras natalenses, em fins do século XIX, de interligar por uma rota mais rápida e eficiente a cidade às zonas produtivas açucareiras potiguares e também às outras capitais da República, tais como a Cidade da Paraíba – hoje João Pessoa – e o Recife. Objetivava-se, principalmente, atender à importante zona de produção dos vales açucareiros do Piancó e Jacu, ao sul da capital, escoando também a produção algodoeira dessa área.

A estrada partia de Natal passando pelos núcleos potiguares de São José do Mipibu, Goianinha, Canguaretama, Vila Nova – atual Pedro Velho –, Montanhas e Nova Cruz, seguindo dali para encontrar-se com a rede ferroviária paraibana. Alterou, nos anos subsequentes à sua implantação, a lógica do agenciamento territorial da área abrangida, desenvolvimento econômico este que se expressou na estrutura das cidades atendidas – melhorias urbanas, expansão física, atração de casas e estabelecimentos comerciais, instalação de novos equipamentos, desenvolvimento da indústria e crescimento demográfico –, fatores reconhecidos à época pelos relatos e documentos oficiais[2].

Objetivamos analisar, com base nessa problemática, a conjuntura de implantação da E. F. Natal a Nova Cruz no território potiguar e compreender suas implicações na economia espacial da região e cidades compreendidas, apontando elementos ao estudo da formação de uma rede urbana encefálica capitaneada por Natal. Baseamo-nos no estudo da evolução tanto dos fluxos estabelecidos entre as cidades – mercadorias e passageiros – como das economias da ferrovia. O recorte se debruça sobre o período de construção e consolidação da via (1873-1913) e o estudo estrutura-se em duas partes: descrição do planejamento e construção da ferrovia e análise dos dados de movimento financeiro da linha e de suas estações, levantando, destarte, elementos sobre a problemática da rede urbana potiguar.

Os contratos de concessão e a construção da ferrovia de Natal a Nova Cruz: sobrepujando a falta de integração territorial.

Fins do século XIX: o Rio Grande do Norte enfrentava uma crise humana – em virtude das secas periódicas que arrastavam grandes levas de retirantes para os pouco estruturados centros urbanos[3] – e econômica, decorrente da falta de integração relativa à carência de vias de comunicação. A cidade do Natal, isolada geograficamente do resto do território provincial e de

1 No decorrer do texto de acordo com a cronologia das datas nos referiremos ao território do Rio Grande do Norte ora como província – designação do período imperial –, ora como estado – designação pós-1889, quando passa a ser unidade federativa republicana.

2 Fontes documentais deste estudo: Relatórios de Governo da Província e do Estado do Rio Grande do Norte e Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas (RMVOP).

3 Como a grande seca de 1877-79.

outras capitais nordestinas, vivenciava um parco desenvolvimento urbano: não era a principal praça comercial da província, possuía uma baixa ocupação e poucas construções relevantes, apresentava um traçado urbano de moldes coloniais, seu porto detinha um movimento incipiente e era pouco comunicada por estradas carroçáveis.

Vias de comunicação e férreas no Rio Grande do Norte, portanto, adquirem nos discursos políticos uma posição preponderante. Como continuidade a uma política de integração iniciada na década de 1870[4], as ferrovias se fortaleceram no escopo do planejamento territorial por meio da defesa dos meios técnicos de engenharia. Constituiriam os eixos principais de integração territorial, comunicando as mais importantes zonas produtivas com os portos de escoamento. Caminhos carroçáveis, em contrapartida, articulariam distâncias mais curtas e o trajeto entre zonas produtivas e estações de trem.

Os dois primeiros contratos de concessão ferroviária em território norte-riograndense são assinados dentro dessa conjunção. Em 08 de junho de 1872[5], firma-se o contrato para uma ferrovia entre Natal e Ceará Mirim – situado em vale homônimo de grande produção açucareira, perpassando também o vale do São Gonçalo[6]. Posteriormente, através da Lei nº 682, de 08 de agosto de 1873, a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz é concessionada. Partiria da capital se dirigindo à então vila de Nova Cruz, na zona úmida paralela ao litoral, "atravessando os valles do Capió e Jacu, cidade de S. José, villas de Goianinha e Penha ou Canguaretama[7]".[8]

Atenta-se para o fato de que essa estrada seguia o mesmo princípio articulador das zonas açucareiras da anterior, só que neste caso, conectando Natal aos vales agrícolas situados ao sul. A via também é a primeira a apresentar uma característica interestadual, pois comunicaria Natal às demais capitais provincianas do Nordeste, principalmente ao Recife. A concessão cedia o privilégio de 80 anos e garantia juros de 7%[9] no espaço de 30 anos, sobre o capital de 6.000:000$000.[10] Sua conclusão estava estipulada para o prazo de seis anos.

---

4 Quando se abrem novas estradas carroçáveis na província. Rio Grande do Norte, *Falla com que o exm. sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abrio a 1a sessão da vigesima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 13 de julho de 1874*, Rio de Janeiro, Typ. Americana, 1874.

5 Em conformidade com a Lei n. 630 de 26 de novembro de 1870.

6 Essa concessão é considerada caduca anos depois e a ferrovia só se materializa a partir de 1904 a partir do investimento federal da Inspetoria de Obras Contra as Secas.

7 Neste texto a grafia original dos documentos é mantida na medida em que não prejudicam a compreensão do conteúdo.

8 Rio Grande do Norte, *op. cit*, 1874, p. 58.

9 É relevante atentar para os altos juros garantidos pelo governo sobre o capital aplicado. Isso depois teria sérias consequências sobre a lucratividade das estradas.

10 Seis mil contos de réis. Tomando por base o valor do ouro à época e o de hoje, pode-se afirmar que 1 conto equivale a aproximadamente R$ 123.000.

Até 1877, as obras da ferrovia não haviam ainda sido iniciadas devido, segundo seus contratantes, à exiguidade do prazo para os estudos de implantação. Sua construção apenas progrediu quando o direito de concessão é passado à empresa de capital inglês *The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited*[11]. Após essa transição, que se deu em 1879, as obras preliminares foram iniciadas, sendo rapidamente realizadas as picadas e a preparação do leito.

A construção de fato é iniciada em 27 de fevereiro de 1881. Foram adiantadas as obras do trecho de 92 quilômetros até o rio Curimataú, bem como os trabalhos em sua ponte. O primeiro trecho, compreendido entre Natal e São José de Mipibu, estava pronto para ser entregue ao trânsito público em fins de 1881[12]. A segunda seção, entre São José de Mipibu e a vila de Penha – atual Canguaretama –, estava adiantada, porém, ainda não pronta em virtude da não conclusão de diversas "obras de arte"[13] sobre os rios Mipibu, Arraraí, Jacu, Una e Estivas, nos vales do Capió e Goianinha[14].

Um quadro que ilustra bem a situação dos transportes no Rio Grande do Norte em 1882 é o relatório do engenheiro fiscal da ferrovia, Sr. José de Cupertino Coelho Cintra, que demonstrava uma preocupação em se integrar diferentes tipos de caminhos e reiterava a necessidade de se ampliar a rede férrea norte-riograndense, propondo a construção de ramais de penetração que articulassem a capital e a E. F. Natal a Nova Cruz às zonas produtivas do interior. Em defesa da integração entre caminhos carroçáveis e de ferro, o engenheiro destacava a importância da construção de uma estrada de rodagem entre Brejo das Bananeiras, na Paraíba, e Nova Cruz, numa extensão de 40 km, com o intuito de "dar saída aos productos dessa importante zona, fazendo-os convergir para esta ferro-via"[15].

As vias férreas, para ele, deveriam constituir o principal meio de escoamento do território potiguar e para isso a malha provincial deveria expandir-se formando um "polígono" que absorvesse o que era produzido nas principais regiões do estado: o Seridó, o vale do Ceará-Mirim e os vales do Capió e Jacu, estes últimos atendidos pela ferrovia. Essa linha também teria o seu traçado prolongado à cidade do Príncipe – atual Caicó – núcleo central da região algodeira seridoense[16].

---

11 Não confundir com a concessão dada posteriormente à *Great Western Railway Company*, como se verá no item relativo à E. F. Natal a Nova Cruz.

12 Rio Grande do Norte, *Relatório com que o exm. sñr. dr. Alarico José Furtado passou no dia 20 de abril de 1881 a administração da província do Rio Grande do Norte ao ao* 1º Vice-Presidente, *exm. sr. dr. Mathias Antônio de Fonseca Morato*, Natal, Typ. do Correio do Natal, 1882, p. 07.

13 "Obras de arte" são serviços de engenharia tais como pontes, pontilhões, bueiros, entre outros.

14 Rio Grande do Norte, *op. cit*, 1882, p. 07.

15 Rio Grande do Norte, *Relatorio com que o exm. señr doutor Satyro de Oliveira Dias passou a administração ao exm. señr. 1.o vice-presidente, dr. Mathias Antonio da Fonseca Morato no dia 16 de março de 1882*, Natal, Typ. do Correio do Natal, 1882, p. 29-31.

16 O que não é realizado, muito provavelmente graças à construção de uma estrada de rodagem em 1924 que atenderia a zona seridoense, a Estrada de Automóveis do Seridó.

Fortalecendo-se, portanto, das prerrogativas técnicas do agenciamento territorial proposto, o prolongamento continuava. No primeiro semestre de 1882, iniciava-se o tráfego do trecho entre Natal e São José do Mipibu, compreendendo os primeiros 41 km[17]. Enquanto isso, os serviços prosseguiam entre os quilômetros 41, ponto terminal do primeiro trecho, e 121, ponto terminal da linha em Nova Cruz.

Os trabalhos de implantação são finalmente terminados em fins de 1883, quando é inaugurado o tráfego público completo. Os anos ulteriores foram permeados pela tentativa de se construir a estrada de ferro ao vale do Ceará-Mirim, bem como, de uma linha de penetração ao interior potiguar[18]. A Natal a Nova Cruz, depois de começado o movimento, enfrentou uma série de dificuldades financeiras, justificadas pela concorrência da navegação fluvial do Curimataú em alguns pontos e, especialmente, pelos altos juros cobrados sobre o capital investido na construção pelos empreiteiros, como se verá mais detalhadamente.

Conexão interestadual, agenciamento territorial e formação da rede urbana: desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte.

A situação de contas da E. F. Natal a Nova Cruz apresentou saldos negativos desde o início de sua implantação. Os Relatórios de Governo e do Ministério de Viação e Obras Públicas publicados no período discorrem numericamente sobre esses dividendos. Em 1883, início do tráfego completo, o movimento financeiro de receitas era de 47:488$590 contos, enquanto que a despesa total somou 106:895$967, resultando, portanto, em um déficit de mais de 59 contos, quantia expressiva[19]. A descompensação de maiores déficits do que receitas refletia o período de adaptação e de cobertura dos investimentos realizados.

Embora se perpetue nos anos seguintes, há paulatina e considerável redução de déficits a partir de 1901, quando a ferrovia passa à administração da companhia inglesa *Great Western Railway Company*, que modifica seu ponto para a vila paraibana de Independência, passando a estrada a se denominar E. F. Natal a Independência[20]. Com a revisão e renovação dos contratos da companhia com o Governo da União por meio do Decreto nº 5.257, de 26 de julho de 1904, seus arrendamentos abarcavam uma ampla rede de estradas de ferro nordestinas, tais como Recife ao São Francisco, Sul de Pernambuco, Central de Alagoas, Conde d'Eu, Natal a Independência e

17 Ibid, p. 09.

18 O que se concretizaria a partir de 1904 quanto uma comissão de obras contra as secas, chefiada pelo engenheiro Sampaio Correia realiza os estudos e inicia a construção dessa via férrea, que depois se tornaria a estrada de penetração potiguar.

19 Rio Grande do Norte, *Falla com que o excellentissimo senhor dr. Francisco de Gouveia Cunha Barreto, presidente da provincia, abrio em 9 de fevereiro de 1883 a segunda sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte*, Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filhos, 1883.

20 Atualmente denominada Guarabira-PB.

Paulo Afonso, incorporando também a Central de Pernambuco[21]. Destarte, ficavam interligadas pela rede férrea as capitais dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, servindo zonas produtivas diversas e consolidando uma importante malha viária de escoamento da região Nordeste do Brasil.

O arrendamento das linhas obrigou a concessionária a realizar obras de prolongamento e as vias permaneceriam sob sua concessão, como ficou acertado no contrato, até o período de 31 de dezembro de 1960, mediante o pagamento ao governo de 12 a 15% da renda bruta anual[22]. A rede de viação férrea *Great Western* em 1909 subdividia-se em três sub-redes: a Norte, formada pelas linhas Natal a Independência (171,19 km[23]), Conde D'Eu, na Paraíba (165 km), e de Recife ao Pilar e ramais (260,48 km); a Central, formada pela Central de Pernambuco (228,38 km); e a rede Sul, constituída pelas estradas de Recife ao São Francisco (124,73 km), Sul de Pernambuco (193,90 km), Central de Alagoas (150 km) e pelo ramal de Ribeirão a Cortez (28,65 km), totalizando assim, 1.322,36 km[24].

Entre as demais linhas, a de Natal a Independência era uma das que apresentava o menor rendimento, principalmente por causa da menor produção agrícola, quando comparada com as das demais zonas, principalmente de Pernambuco. No relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1909 é relatado o seguinte quadro sobre o cultivo das zonas abrangidas pela rede de viação *Great Western* no Rio Grande do Norte:

Além de Montanhas é que os terrenos vão se tornando agrícolas, ao desenvolverem-se pelo valle do Curimataú e principalmente nos terrenos próximos de Villa Nova e Penha, encontrando-se ahi culturas de algodão e cereaes. De Penha em diante a vegetação é quase nulla. [...]. Quanto a estabelecimentos industriaes existentes ao longo de seu percurso, apenas se encontra a uzina Maranhão, de construcção moderna, a quatro kilometros da estação da Penha, e que se destina ao fabrico de assucar de todos os typos, e também uma fabrica de tecidos em Natal, ao lado da estação, que se acha bem montada e funcciona regularmente[25].

Portanto, apesar de pouca expressividade financeira perante algumas outras linhas da malha, para o Rio Grande do Norte a via possuía uma grande importância econômica ao concentrar às suas margens e zona de influência algumas das poucas indústrias existentes, entre elas, a única usina de cana-de-açúcar do estado, a Usina Maranhão, e a fábrica de tecidos Juvino Barreto[26].

---

21 Brasil, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. Francisco Sá*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1910, p. 116-117.

22 Ibid, p. 117.

23 O traçado da ferrovia se amplia visto ter incorporado os 50 km que separam Nova Cruz de Independência.

24 Brasil, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas Miguel Calmon du Pin e Almeida no anno de 1909 vigésimo primeiro da Repúblic,* Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909, v. 01, p. 119.

25 Brasil, *op. cit*, 1909, p. 119-120

26 A Usina Maranhão pertencia à oligarquia dos Albuquerque Maranhão, que então dominavam a cena política potiguar. Já a Fábrica Juvino Barreto foi a primeira a ser instalada em Natal e a sua importância era tamanha, que ela também foi pioneira na instalação dos serviços elétricos na cidade.

Outro fator que enfatiza o grau de relevância da estrada é o expressivo crescimento das rendas arrecadadas entre 1889 e 1908, que aumentaram cerca de 750%, passando de 35 para 262 contos de réis[27]. As despesas continuaram em 1908 mais altas do que as rendas, situando-se no patamar de 272:426$560 e, portanto, resultando em um déficit de 9:996$870, que, no entanto, é proporcionalmente menor do que aqueles verificados em ocasião da inauguração do tráfego da linha, condição esta que pode ser visualizada nos quadros abaixo.

Pode-se perceber que a receita da via subiu pouco mais que 13 contos de um ano para outro, ao passo que as despesas subiram também na mesma proporção, estabilizando o déficit. Os principais produtos exportados pela linha nesse período foram açúcar, cana-de-açúcar, algodão e farinha de mandioca, enquanto que os mais importados foram especiarias, farinha de trigo e, principalmente, sal. O aumento das rendas entre 1907 e 1908 pode ser justificado pelo considerável aumento de mercadorias exportadas e importadas, o que demonstra a expansão econômica da ferrovia. Entre esses dois anos foram exportadas 524 toneladas a mais de açúcar, 1.365 a mais de cana-de-açúcar e 522 a mais de algodão[28].

Concomitantemente, nesse período progrediam os melhoramentos do porto de Natal, por meio de verbas da Inspetoria de Obras Contra as Secas, a partir da dragagem da foz do Potengi. Ocorria também a desobstrução da embocadura com o arrasamento da pedra da Baixinha, bem como, a fixação das dunas adjacentes e o revestimento da margem direita para prevenir a erosão provocada pelas intempéries[29]. A intrínseca relação entre o aumento do volume de mercadorias transportadas pelas ferrovias e a demanda por um porto para embarcações de grandes calados – capazes de exportar a crescente produção – delineiam aspectos de convergência de capitais que denotam o aparecimento de uma rede urbana hierarquiazada, encabeçada por Natal.

Até 1911, o crescimento da receita, que já havia se mostrado considerável, aumentou ainda mais, atingindo casa superior a 400 contos de réis, se estabilizando nesse patamar no ano de 1912[30]. Nesse mesmo ano, novamente é mudado o ponto terminal de Independência para Itamataí-PB. Com isso, a estrada diminui o seu percurso em comparação ao anterior, passando a contar com 164,66 quilômetros de extensão. O avanço nas cifras das receitas anuais são observados a seguir.

---

27 Ibid, p. 120

28 Cabe enfatizar que o grau de expansão econômica a que nos referimos é condizente com a situação que vivia então o Rio Grande do Norte e não em comparação com os demais estados servidos pela rede *Great Western*. Brasil, *op. cit*, 1909, p. 160.

29 Brasil, *op. cit*, 1910, p. 425.

30 Brasil, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1912, p. 53.

Em 1909, o produto que apresentou maior volume de exportação foi o algodão, em contraponto ao açúcar que sempre liderara até então. Enquanto a exportação do açúcar atingiu 1.201 t, o algodão alcançou a marca de 1.997 e o caroço de algodão a de 2.397 toneladas[31]. Vale ressaltar que a farinha de mandioca também foi superior, atingindo 4.143 toneladas de exportação transportadas pela E. F. Natal a Itamataí.

Tais fatores demonstram como há uma dinamização na produção das culturas dos vales agrícolas atendidos, que, anteriormente, eram predominantemente de produção açucareira. Quanto aos números relativos a 1910 e 1911, verifica-se que o número de passageiros transportados cresceu de 33 mil para 43 mil, implicando em circulação mais constante entre as cidades abrangidas.

O número de passageiros continuaria a crescer, resultando em 51.715 em 1913, quando também se verifica a predominância do transporte da produção algodoeira (6.459 toneladas)[32] em detrimento da açucareira (865 toneladas), uma tendência constatada em anos anteriores. Entre os produtos importados[33] o sal continuava na liderança, somando 2.200 toneladas[34]. Um dado interessante presente no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas desse ano é um quadro contendo as rendas respectivas de cada estação da linha

31 Brasil, *op. cit*, 1909, p. 425.

32 Esse número representa tanto a exportação do algodão como do caroço de algodão.

33 O termo importação aqui empregado refere-se ao volume de sal que entrava pelo porto de Natal, por navegação de cabotagem, e era escoado pela ferrovia para outras províncias.

34 Brasil, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas dr. José Barboza Gonsalves*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913, p. 140-141.

Quadro 05 – Receitas das estações no ano de 1913

Estação	**Receita**
Natal	107:329$750
Pitimbu	1:439$700
Cajupiranga	1:545$060
S. José do Alto	11:023$300
S. José do Baixo	36:027$080
Sapé	4:212$800
Baldum	10:587$620
Estivas	2:462$700
Goyaninha	22:146$740
Penha	29:528$380
Pequery	8:260$000
Villa Nova	15:113$560
Montanhas	6:330$800
Nova Cruz	60:169$140
Caiçara	12:984$520
Serra da Raiz	15:311$500
Sertãozinho	6:232$440
Itamatahy	69:079$650
Total arrecadado pelas estações	399:784$740
Transportes a débito dos Governos Federal e Estadual	22:221$860
Total geral	422:006$600

Fonte: RMVOP, 1913, Anexo I, p. 140.

A partir desse quadro, pode-se estabelecer uma relação entre a renda e a importância de cada estação. No grau de relevância, a primeira seria a estação de Natal, "cabeça de linha" e centro exportador, cujo porto é o ponto de convergência da maioria das mercadorias transportadas. A segunda mais importante seria a de Itamataí, segunda maior renda e ponto final da ferrovia e a terceira a de Nova Cruz, que consistia o antigo ponto terminal.

Entre as intermediárias, aquelas que apresentam maior renda são as de São José de Mipibu, principal centro açucareiro das zonas atendidas, e a da vila da Penha, atual Canguaretama, onde se situava um dos quatro portos do estado. Outro argumento que reforça a hegemonia da cidade do Natal perante as demais é a grande diferença existente entre suas rendas e das outras estações: mais de 38 contos em relação à de Itamataí. Tais características estão diretamente relacionadas com a importância econômica das próprias cidades onde as estações estavam situadas, consistindo assim, mais um indício da consolidação de uma rede urbana hierarquizada.

Considerações finais

Pode-se concluir que a construção da estrada de ferro entre Natal e Nova Cruz, depois denominada Natal a Independência, e mais posteriormente Natal a Itamataí, além de consolidar uma rede ferroviária, foi também responsável pela afirmação de Natal como um centro polarizador e, ainda, como principal porto exportador do estado. Cabe observar, no entanto, que no início do século XX, ao mesmo tempo em que se delineava tal padrão, outras redes de cidades também se desenvolviam no território potiguar.

Mossoró e Natal dominavam a entrada e saída de mercadorias se tornando as duas principais cidades do Rio Grande do Norte, o que acirrava mais ainda a competição entre elas. As duas, entretanto, apresentavam funções distintas. Enquanto, a primeira centralizava a exportação de sal, algodão, cera de carnaúba, couros e peles, a segunda, era a principal exportadora de açúcar, além de escoar também grande parte da produção algodoeira. Aliando esse escoamento, com o realizado pela Estrada de Ferro Central, o porto de Natal pôde se firmar como o principal do estado[35], sendo responsável também pela importação de cabotagem.

É importante frisar também que além dessas condicionantes a E. F. Natal a Itamataí era, em 1917, aquela que apresentava o menor frete em réis por tonelada das três vias férreas potiguares[36], o que viabilizava o transporte de mercadorias ao porto[37]. Portanto, para fazer frente ao volume exportado por Mossoró, a ferrovia Natal a Nova Cruz foi imprescindível, se tornando um diferencial ao convergir para o porto de Natal a produção açucareira potiguar.

35 A Alfândega de Natal já era a oitava do país em arrecadação em 1913. *A República*, Natal, ano 25, n. 28, 06 fev. 1913

36 Além da Natal-Itamataí, a E. F. Central do RN e a E. F. de Mossoró a Souza.

37 A viabilidade financeira aqui referida é apenas em termos comparativos com as outras vias férreas do estado, uma vez que não havia concorrência direta entre a E. F. Natal a Itamataí e as demais, pois atendiam áreas diferentes.

TÍTULO DE LA PONENCIA: UN SIGLO DE PLANEAMIENTO URBANO E INFRAESTRUCTURAS EN BILBAO (1876-1975).

PEDRO A. NOVO LÓPEZ Y SUSANA SERRANO ABAD

Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea

pedro.novo@ehu.eus; susana.serrano@ehu.eus

RESUMEN: Los primeros planificadores del Bilbao moderno de la segunda mitad del XIX tuvieron en cuenta, en sus diseños, la importancia que para el desarrollo de la ciudad habían de tener la ría-puerto y el ferrocarril, de ahí que constituyeran un elemento clave en la organización de la estructura urbana proyectada. Una ría y un puerto que, a lo largo del primer tercio del siglo XX, se convirtieron en la columna vertebral, el eje director del espacio metropolitano, al que se fueron incrustando líneas de ferrocarril, carreteras e industrias.

En esta etapa inicial el espacio en la ciudad no representaba un problema, dada la ampliación de sus límites jurisdiccionales. Sin embargo, el hecho de que el Plan de Ensanche (1876) y el de extensión (1927) aprobados tuvieran como función la de regular la edificación, no la de urbanizar y organizar el territorio, contribuyó definitivamente a que las infraestructuras portuarias y ferroviarias y la industria se extendieran y consumieran los suelos más favorables y aptos para la urbanización.

Desde los años 40 se contó con un nuevo y auténtico instrumento de planificación y ordenación urbanística para todo el conjunto del área metropolitana de Bilbao. Este Plan general comarcal de 1945 potenció al máximo las funciones portuarias, industriales y urbanas, al igual que su sucesor de 1961, en un período de espectacular crecimiento demográfico. El resultado fue la congestión y saturación urbana, el desequilibrio en la ordenación y organización del área metropolitana, la entrada en conflicto de los distintos usos del suelo, los déficits medioambientales.

El presente trabajo plantea como objetivo el análisis detallado de los mencionados instrumentos de ordenación y planificación urbanística a lo largo de 100 años de fuerte expansión urbana e industrial (1876-1975), los objetivos propuestos y la ciudad resultante, fruto de un fuerte desarrollismo y de la ausencia de mecanismos de control.

PALABRAS CLAVE: planificación urbana, puerto, ferrocarril, red viaria, crisis

Introducción

Bilbao, por su ubicación en un paso o zona vadeable entre ambas orillas del río Nerbion-Ibaizabal, se erigió históricamente en el lugar central del valle del mismo nombre desde su fundación, en el año 1300. La ciudad quedaba encajonada en un "bocho", entre dos cadenas montañosas de escasa altitud. En medio, la ría, en la que desembocan la mayoría de los ríos de los valles Nerbión-Ibaizabal y Asua. Y en la cabecera del estuario Bilbao, capital del Bizkaia, plaza financiera y ubicación de numerosas actividades industriales y comerciales. Su extensión fue variando con el paso del tiempo. De las 32 Ha. de superficie a inicios del siglo XIX y una población de unos 18.500 habitantes, a las 190 ha. tras la anexión parcial de Begoña y Abando, con una población aproximada de 40.000 habitantes. La ciudad *entraba* en el siglo XX con una población de algo más de 93.000, para llegar a 161.000 en 1930, con una extensión que se incrementó hasta los 67,2 Km.^{2} en octubre de 1924, tras la anexión total de Begoña, Deusto y el barrio de Lutxana, perteneciente hasta entonces al municipio de Erandio. En 1975 tras nuevas anexiones alcanza una superficie aproximada de 106 Km.^{2} y una población cercana a 394 mil habitantes.

La ponencia que presentamos tiene como objetivo analizar el papel jugado por los agentes sociales en el proceso de construcción de las infraestructuras de transporte, así como sus implicaciones socio-espaciales en Bilbao y su área metropolitana. De este modo, tratamos de contribuir al estudio de los engranajes y las estrategias en el proceso de producción del espacio en la ciudad.

Si en otros trabajos anteriores[1] analizábamos el valor utilitario de las comunicaciones como proveedoras de servicios o funciones esenciales, ahora pretendemos añadir otra dimensión; Las comunicaciones como elementos que actúan en la jerarquización y ampliación del espacio urbano. En definitiva, su capacidad para generar una determinada idea de ciudad.

Que las infraestructuras de comunicación marítimas y terrestres proporcionaron efectos beneficiosos a las ciudades resulta evidente. Pero también lo es que ocasionaron numerosas disfuncionalidades en la planificación de la ciudad moderna, cuando las compañías concesionarias no se adaptaron o lo hicieron tarde y a regañadientes a la necesaria renovación de la trama urbana propuesta por las autoridades locales. O cuando éstas últimas no se implicaron de manera decisiva en el mantenimiento y ampliación de las mismas; especialmente en la segunda mitad del siglo XX, cuando los vehículos de motor de explosión tenían ya una presencia inexorable en nuestras calles, irrumpiendo de manera decisiva en nuestras actividades y costumbres cotidianas.

---

1 Susana Serrano Abad y Pedro A. Novo López, "Los ferrocarriles y la configuración urbana de Bilbao, 1850-1930", en Pedro A. Novo López y Arantza Pareja Alonso (Eds.), Ferrocarriles y sociedad urbana en País Vasco, Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 2014. Susana Serrano Abad Pedro A. Novo López, "Bilbao y sus ferrocarriles: un choque de intereses entre el poder local y el privado (1860-1936)", en Vicente Casals y Quim Bonastre (eds), Espacios de control y regulación social, Barcelona: Ediciones del Serbal, 2014.

De la ciudad tradicional al Ensanche (1860-1930)

La configuración de la ciudad moderna, hasta 1930, se articuló sobre dos ejes fundamentales, la ría-puerto y el ferrocarril. Sobre los mismos y en tanto que constituían los elementos dinamizadores de la economía, actuaron los planificadores de Bilbao. A partir de estos ejes se trazaron las avenidas, calles y plazas principales, al tiempo que se estableció una ordenación básica de los usos del suelo, que diferenciaba la ciudad residencial de la industrial y portuaria. Cada de uno de estos espacios dispuso de una infraestructura ferroviaria y tranviaria *ad hoc* que también la conectaban con el puerto.

Bilbao no se entiende sin la ría, que en realidad actuó como un puerto que con el tiempo terminó ocupando el área central de la ciudad, de donde partían las calles y avenidas que comunicaban este *locus* con almacenes, la aduana y demás intereses mercantiles e industriales. Pero también y por otro lado, el crecimiento industrial y de las instalaciones portuarias, así como la propia tecnología de estiba, fueron aspectos que terminaron por condicionar la expansión de la ciudad. Los problemas derivados del intenso crecimiento demográfico, económico y urbano terminaron por alejar esta infraestructura del centro de la ciudad, pero tardíamente y no sin generar polémicas.

En esta primera etapa no se pusieron en marcha instrumentos de ordenación urbanística. El Plan de Ensanche de 1876 y los posteriores, Plan de Ampliación de 1907 y Plan de Extensión de 1927, se limitaron a regular la edificación y a establecer criterios mínimos en la distribución de los usos del suelo[2].

Sobre este plano y orografía de la ciudad, en el transcurso de setenta años, los que median entre 1860 y 1930, quedaba virtualmente concluida la infraestructura ferroviaria que facilitaba las comunicaciones de Bilbao con su entorno más inmediato y con el resto de la península. Concretamente, 6 compañías que operaban en Bilbao. En conjunto disponían de 26 estaciones en el término municipal, de las cuales 9 eran cabeceras.

Los problemas y disfuncionalidades ocasionadas por la convivencia espacial de la actividad portuaria y ferroviaria, con la generada por la actividad cotidiana de los habitantes de la ciudad, podemos situarlos en las siguientes 3 áreas urbanas.

1.- La primera de ellas es Abando, el centro neurálgico de la nueva ciudad. En este punto confluían, además del puerto, tres líneas ferroviarias, cuyas estaciones centrales (las nuevas puertas de la ciudad) y playas de vías ocupaban una superficie aproximada de 100.000 m^2. En la década de los veinte, este enclave se convirtió en el nudo de la ciudad y punto de enlace de los tres barrios más poblados, Casco Viejo, Ensanche y San Francisco. Pero hay más, recogía el flujo circulatorio de una parte sustancial de las 23 líneas de tranvías existentes entonces, el tráfico

2 Manuel González Portilla (ed), *Los orígenes de una metrópoli industrial: La Ría de Bilbao. Las nuevas ciudades: territorio e infraestructuras*, Bilbao, Fundación BBVA, 2001, Volumen II.

rodado y el de personas generado en torno a las avenidas principales. Un eje de comunicaciones al que se accedía por el puente del Arenal, que comunica a su vez ambas orillas de la ría. En otras palabras, *el quiste, el tapón, el parásito*, términos utilizados por la ciudadanía y por la prensa local en ese momento para describir la problemática que soportaba.

2.- La segunda es el Bilbao Sur, una zona que aunó una intensa actividad industrial y urbana. Estamos hablando de las explotaciones del coto minero de Bilbao y sus correspondientes vías, balsas de decantación, etc. Y por otra parte, del ramal ferroviario de Cantalojas a Olabeaga, barrio éste último donde se conectaba nuevamente con el puerto. Su trazado se extendía a lo largo 2.500 m. de longitud, en una trinchera continua que alcanzó 18 m. de anchura. En 1924 se construía en el citado ramal la estación de mercancías de Amezola, compartida por varias compañías en una superficie cercana a los 100.000 m^2. Las mencionadas instalaciones convivían con barrios colidantes, una estrecha vecindad que contribuyó a la caracterización y degradación de los mismos.

3.- La tercera de las áreas comprende el Casco Viejo. En esa misma zona confluían, por un lado los dos caminos principales de entrada y salida de Bilbao, en dirección a la Meseta, y hacia la frontera con Francia. Por otro lado, tres líneas de ferrocarril, tranvías urbanos e interurbanos. En último lugar, el boulevard y plaza del Arenal. En otras palabras, en este entorno central confluían los flujos generados por el intenso movimiento de viajeros, a los que se sumaban los procedentes de la actividad comercial, que encontraban salida por el puente del Arenal.

Los problemas surgen ante las dimensiones que va tomando la ciudad industrial y portuaria a inicios de la década de los años veinte**.** La población se ha cuadruplicado respecto a 1876, llegando a los 130.000 habitantes, y también se ha extendido con las anexiones de Abando, Begoña, Deusto y parte del municipio de Erandio**.** Estos cambios requerían una más amplia y moderna dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos esenciales. Algunas de las deficiencias más notables y que son objeto de esta ponencia fueron, precisamente, la escasez de puentes que conectaran ambas orillas de la ría, la reducida sección de las calles tradicionales Casco Viejo, así como de algunos de los viales principales del Ensanche. Este panorama se complicaba aún más por las carencias existentes en las entradas y salidas de la ciudad. Las consecuencias se manifestaron en la temprana saturación del tráfico rodado interno y las deficientes comunicaciones externas.

Ya desde comienzos del siglo XX se estudiaron diversas propuestas de reforma al objeto de solucionar al unísono, la citada expansión de la ciudad y los problemas derivados del tráfico rodado, ferroviario y portuario. El debate sobre el futuro de la ciudad fue muy productivo e intenso en esa década. Entre las iniciativas proyectadas caben destacar el Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes[3], impulsado por la Diputación Foral de Bizkaia, y el formulado por la Comisión de Enlaces Ferroviarios, una iniciativa del ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, presentada durante la II República.

---

3 Ana Azpiri, Urbanismo en Bilbao 1900-1930, Gobierno Vasco, Vitoria Gasteiz: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2000.

En tanto que ambos proyectos se deben a uno de los principales arquitectos y urbanista de Bilbao, Ricardo Bastida, no es de extrañar que la base de ambos presentara similitudes conceptuales. En concreto, el diseño de un planeamiento ahora sí con visión comarcal, en tanto que Bilbao se había configurado como un área metropolitana y en consecuencia, la necesidad de ordenar y urbanizar ese espacio que se extendía desde la ciudad central hasta El Abra.

En el Plan de Enlaces, Bastida establecía el sistema circulatorio como base estructural del desarrollo futuro de la comarca. Un sistema con dos arterias de circulación, una en la margen derecha de la ría y otra en la izquierda, que se comunicaban entre sí mediante la construcción de nuevos puentes. Dicha estructura, sin duda, es clave para explicar la propia configuración de una unidad territorial y favorecer su articulación interna. Como elementos novedosos, cabe destacar la propuesta de construir 4 puentes y 2 pasarelas en la ciudad central, el túnel de Artxanda, uno de los accesos de Bilbao hacia Madrid y San Sebastián, completado con el enlace de los ferrocarriles de vía ancha y estrecha, así como la especialización de las estaciones cabeceras. A partir de este esqueleto circulatorio de grandes vías, se disponían los diferentes usos por zonas, comerciales, industriales, de habitación y de esparcimiento repartidos entre los diferentes núcleos poblacionales del Bilbao central. Por último es interesante señalar que Bastida asume los proyectos de expansión de la Junta de Obras del Puerto.

En 1934, como en otras ciudades españolas, se constituyó la Comisión de Enlaces Ferroviarios. El proyecto contó con el liderazgo del Ayuntamiento, el apoyo ministerial y el beneplácito de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Sin embargo, encontró la oposición decidida de algunas compañías ferroviarias y de la Cámara de Comercio, volcadas en las actividades mercantiles pero alejadas de las preocupaciones urbanas. Los planteamientos fundamentales de la CEF fueron los siguientes:

En primer lugar, la construcción de una *estación central* en Abando, que aglutinara todos los servicios ferroviarios de viajeros y gran velocidad. Todo ello permitía *ganar* para la ciudad una superficie aproximada de 35.000 m^2. Desde el punto de vista urbanístico, esta actuación conllevaba un cambio profundo en el centro neurálgico de Bilbao. Bastida planteaba levantar un gran *square* con espacios libres y de esparcimiento, combinados con edificios de carácter institucional, un nueva *estación monumental* y playa de vías reducida. Abría una nueva arteria para conectar con los muelles del puerto interior, ampliaba la anchura de los viales adyacentes para agilizar el tráfico rodado interno y las entradas y salidas de la ciudad, facilitando de paso los enlaces entre el Ensanche, el Casco Viejo y los populosos barrios obreros mediante la cubrición de la playa de vías en el puente de Cantalojas y del ramal del mismo nombre. Por otro lado, como el Plan *sacaba* de la antigua estación el tráfico de mercancías, planteaba la construcción de una estación marítimo-ferroviaria en la Vega de San Mames, que centralizara el servicio de mercancías en combinación con el tráfico portuario, que completara la existente en Amézola.

Ninguno de los dos Planes mencionados se llevó a cabo en aquel momento. No obstante, cabe resaltar que el Gran Bilbao de la posguerra y posterior retomó muchos de los planteamientos de los años 20.

Hacia la ordenación de Bilbao y su comarca (1939-1975)

Tras la guerra, se inaugura una nueva etapa caracterizada por la centralización política y administrativa, y por la pérdida de recursos financieros autónomos al suprimirse el Concierto Económico. La planificación urbana comenzó a ser gestionaba desde Madrid. Más concretamente, desde la Dirección General de Arquitectura y su sección de Urbanismo, con el arquitecto Pedro Bidagor al frente.

En 1943 la corporación municipal bilbaína solicitó al citado organismo el estudio y elaboración de un plan que aglutinara a Bilbao y su área de influencia, en clara sintonía con la visión comarcal del planeamiento que desde los años veinte se fue impulsando. Fruto de ello, dos años más tarde era aprobado el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao[4], que retomaba de Bastida la escala comarcal y la primacía de Bilbao, la ciudad central del área metropolitana, en la que se incluían ahora otros 21 municipios del bajo Nerbion-Ibaizabal y del valle de Asua.

Para la ejecución y gestión del Plan, se creó un organismo, la *Corporación Administrativa del Gran Bilbao*, en la que se encontraban representados el Puerto con un papel director, que compartía con el Ayuntamiento de Bilbao, mientras que la Diputación de Vizcaya y el resto de los municipios de la comarca quedaban subordinados a los anteriores.

En el esquema orgánico de ordenación, la ría-puerto y el sistema de comunicaciones constituían el soporte estructural, tal y como se había ideado con anterioridad. Un sistema de carreteras proyectado para resolver los accesos de Bilbao hacia Madrid, San Sebastián y Santander; la circunvalación del centro urbano bilbaíno y la comunicación con las márgenes de la ría. Y de nuevo el protagonismo de los puentes (Olabeaga y Rontegi, junto con el de Deusto y el del Ayuntamiento, estos dos últimos ya construidos) como vías de enlace entre ambas orillas y a la vez de conexión con la nueva zona de expansión, el valle de Asua, y el aeropuerto, a los que se accedía también a través del túnel de Artxanda. Insistimos en que dichos elementos de enlace ya habían sido planteados en los años veinte. En cuanto al ferrocarril, se establecía una línea de vía ancha en la margen derecha, un túnel ferroviario por Artxanda y una nueva estación de clasificación de mercancías. En definitiva, un complejo sistema para dar servicio a Bilbao, centro de comunicaciones, a las distintas áreas industriales y a los muelles del puerto. Por último y no menos importante, el Plan asumía los tres grandes proyectos elaborados por la JOP de Bilbao de cara a la expansión del mismo hacia el exterior de la ciudad: el Canal de Deusto y las dársenas de Asua y Galindo.

Transcurridos los primeros quince años, las mencionadas infraestructuras viarias y portuarias apenas se habían iniciado. Es más, eran sometidas a *revisión* por el denominado Plan de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca. Esto es, apenas un puñado de kilómetros construidos, precisamente no los prioritarios. En cuanto a las obras portuarias, tan solo comenzó a ejecutarse el Canal de Deusto, cuya apertura al tráfico tuvo lugar en 1968.

---

4 Manuel González Portilla (Ed.), *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao: segunda industrialización, inmigración y capital humano*, Bilbao: Fundación BBVA, 2009, Vol. II.

Efectivamente, el POUBC era elaborado en 1961 como una revisión del anterior. En los prolegómenos del mismo se recalcaba la ausencia de inversiones en obras públicas previstas desde 1945, precisamente en una de las provincias más dinámicas e industriales del país.

Las inversiones en nuevas infraestructuras viarias no se acompasaron con las nuevas necesidades. Y sin embargo, los ingresos que el Estado recaudaba no dejaron de crecer. Un par de ejemplos. La provincia de Bizkaia aportó el 8% de los ingresos totales del Estado en 1959. Por el contrario, el gasto del erario público osciló entre el 10 y el 15% de ese porcentaje que ingresaba de la provincia[5]. La balanza fiscal era netamente negativa para Bizkaia. Por otro lado, su población ocupó ininterrumpidamente el primer puesto en el ranking de ingresos por habitante entre 1955 y 1960, para descender al segundo entre 1971 y 1975, una muestra más de su pujanza económica.

Y sin embargo quedaban pendientes por resolver infraestructuras tales como los accesos a Bilbao, la circunvalación de la ciudad y la conexión interna del área metropolitana. Podemos añadir a todo ello, el deterioro de la red existente. De otro lado el transporte público, tanto ferroviario como tranviario, este último sustituido en los años 50 por trolebuses y más tarde autobuses, cumplía a duras penas con las necesidades de movilidad y accesibilidad de una población creciente.

Como resultado, la congestión y la saturación calificada en última instancia de "muy peligrosa", tanto en las áreas urbanas como en la propia red viaria.

Que el panorama circulatorio había experimentado un notable crecimiento era más que evidente. Los propios datos que manejaban los planificadores no daban pie a duda alguna. El tráfico por la escasa red de carreteras de la comarca en 1960 era de 621.000 vehículos/Km./día, 35% de ellos vehículos pesados. En el ranking nacional, Bilbao ocupaba el cuarto puesto en el número de vehículos/Km./día. En adelante, el fuerte crecimiento de la actividad industrial y portuaria iba a generar un intenso tráfico de camiones en la margen izquierda de la Ría y puerto exterior (entre 1965 y 1970 alcanzó los 12 mll./Tn.).

El Plan de 1961, desde el punto de vista conceptual no introducía cambios. Es más, reforzaba el carácter urbano-industrial de la comarca llegando al máximo de ocupación posible de suelo industrial en la margen izquierda, así como el intento de adueñarse de los vacíos existentes en la margen derecha, junto con la expansión industrial en los municipios localizados en la cabecera del Nerbion-Ibaizabal.

En cuanto a las infraestructuras de comunicaciones, el Plan replanteaba las actuaciones previstas con anterioridad, adaptándolas eso sí a las nuevas necesidades circulatorias. En diciembre de 1961 era aprobado el Plan General de Carreteras, que establecía como prioridades para la Comarca del Gran Bilbao las llamadas Solución Sur, Norte y Centro.

---

5 Eduardo J. Alonso Olea, "La Diputación Provincial durante la Dictadura de F. Franco (1937-1979)" en Joseba Agirreazkuenaga Zigorraga (Dir), *Historia de la Diputación Foral de Bizkaia 1500-2014*, Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 2014, pp. 523-524.

La Solución Sur, la más urgente de todas ellas, era planteada como una *autovía* de circunvalación de Bilbao. La misma conectaba en un extremo, con la Autopista de Bilbao-Behovía (en construcción desde 1967), mientras que por el otro llegaría hasta Barakaldo. Desde este municipio se contemplaba una variante hacia el Puerto Exterior de Santurtzi, y la conexión con la Solución Norte, previa construcción del puente de Rontegi**.** Finalmente. esta autovía fue construida únicamente hasta Barakaldo en 1977, mientras que las obras del mencionado puente fueron terminadas en 1979 (se inauguró en 1983), quedando pendiente los accesos al mismo, y la variante del puerto que no se realizaron hasta los años noventa.

La Solución Norte estaba pensada para dar servicio a la futura zona de expansión por el Valle de Asua, donde estaba ubicado el aeropuerto de Bilbao cuyas obras principales habían concluido en 1950. Dicha vía conectaba a través del proyectado puente de Rontegi con la Solución Sur y, a través del túnel de Artxanda, con la Solución Centro.

Por último, la Solución Centro partía de la vía de acceso a Bilbao por Begoña, para proseguir hacia la Ciudad Jardín y entrar en el centro urbano mediante un nuevo puente. Además, éste vial facilitaba la conexión con los nuevos polígonos de viviendas que se estaban levantando en la periferia. El Puente de La Salve fue inaugurado en 1972. Esta entrada, que discurría desde Begoña para llegar a la plaza y casa consistorial (ideada en tiempos de Bastida) era concluida por las mismas fechas.

Estas tres *autovías de circunvalación* quedarían complementadas con el ya citado varias veces puente de Olabeaga, que no llegó a construirse, y el túnel de Artxanda, inaugurado finalmente en 2002.

Este capítulo de infraestructuras era completado por las obras ferroviarias y portuarias ya en marcha. Nos referimos a la estación ferroviaria-portuaria de la Vega de San Mames**,** concluida a finales de la década de los sesenta aunque no abierta al tráfico hasta los años setenta. Cabe recordar que la referida estación fue un proyecto formulado por la CEF en 1934. Por otro lado el Canal de Deusto fue inaugurado en 1968 como una mera dársena sin conexión ferroviaria con la margen izquierda de la ría, ni viaria a través del proyectado y no ejecutado puente de Olabeaga. Sin embargo, esta nueva dársena absorbió el grueso de las actividades del puerto interior de Bilbao. Además, incorporó una zona industrial en la Península de Zorrozaurre y el Depósito Franco, a partir de 1974. Zorrozaurre fue considerada de gran valor industrial por el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao de 1961, aunque fue destinada para albergar a una mediana industria dada su proximidad al centro urbano, de ahí las injerencias en las funciones residenciales de Deusto que se produjeron y las dificultades en el tráfico rodado de ambas márgenes.

Por último, dados los enormes problemas ocasionados en la circulación rodada del área, agravados por el escaso ritmo de construcción de viales y el aumento de nuevas matriculaciones de vehículos privados, se planteaba de una forma más acabada la posibilidad de contar con un transporte colectivo más eficiente. Nos referimos al *Metropolitano del Gran Bilbao*, un tren subterráneo que discurriría por el interior de Bilbao y conectado con las líneas de cercanías

existentes en ambas márgenes de la Ría. Un proyecto elaborado por el Consorcio de Transportes de Vizcaya, un organismo público constituido en 1975 y que tenía como objetivo fundamental, no solo la planificación y construcción del metro (inaugurado en 1995), sino también elaborar una política que coordinara todos los sistemas de transporte existentes en la Bizkaia.

Conclusiones

En el contexto que hemos venido analizando, las infraestructuras de comunicaciones representaban un elemento clave, tanto para la ordenación de la ciudad, como para el desarrollo económico y social. En tal sentido, cabe mencionar que el área metropolita de la Ría de Bilbao se acercaba al millón de habitantes en 1975, duplicando las previsiones de los planes de los años 40 y 60.

Las causas de que la mayoría de los proyectos, o bien no se materializaran, o la hicieran a partir de los años ochenta, hay que buscarlas en los siguientes aspectos.

1.- La escasa financiación del Estado, en un contexto político en el que todas las actuaciones dependían de la administración central.

2.- La preeminencia de los intereses privados sobre los intentos de planificación, que en muchas ocasiones o eran modificados o no se llevaban a cabo en orden a atender las citadas demandas.

3.- La inoperatividad de las instituciones en general, y de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao en particular, que operaba como un instrumento de control social y político. Entre sus carencias, podemos destacar, el excesivo control efectuado desde el Ayuntamiento de Bilbao; en contra partida, la escasa representatividad del resto de municipios en los órganos de gobierno, la falta de definición de competencias, la carencia de expertos y técnicos cualificados, etc.

4.- La indefinición presupuestaria en la que incurrieron los planes de ordenación del 45 y del 61. No definían los recursos de forma precisa, ni plazos de ejecución, ni los procedimientos, etc. de cara a asegurar los ingresos con regularidad.

En consecuencia, los años setenta se caracterizaron por enormes déficits en las infraestructuras, equipamientos y servicios básicos, que llevaron a la asfixia y al estrangulamiento del área metropolitana. El tráfico rodado inundaba buena parte del espacio metropolitano, las calles se habían convertido en un inmenso aparcamiento, mientras que las soluciones se demoraban *sine die*.

MESA Nº 31

Historiografía del urbanismo iberoamericano.

COORDINADORES

MAX WELCH-GUERRA

max.welch@uni-weimar.de

Bauhaus Universität Weimar

MARGARETH DA SILVA-PEREIRA

spmarg@terra.com.br

PROURB/ Universidade Federal do Rio de Janeiro

LA HISTORIA DE LA CIUDAD Y EL URBANISMO EN ESPAÑA. EL ESTADO DEL ARTE A COMIENZOS DEL SIGLO XXI.

CARMEN DELGADO VIÑAS

Catedrática de Análisis Geográfico Regional, Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Cantabria (España)

carmen.delgado@unican.es

RESUMEN: En esta ponencia se pasa revista a la evolución de las investigaciones que varias disciplinas académicas han hecho sobre la ciudad, en tanto que espacio físico o *urbs*, desde principios del siglo XX hasta la actualidad. Esta revisión y puesta al día se centra en el trabajo realizado por investigadores españoles, pero recurre también a las imprescindibles referencias a la dinámica epistemológica y metodológica de los estudios urbanos y urbanísticos a nivel internacional, fundamentalmente europeo.

En coherencia con las premisas expuestas hasta aquí, mi trabajo ha consistido en la realización de una amplia revisión historiográfica sobre las aproximaciones a la ciudad desde el Urbanismo, la Historia, la Historia del Arte y, principalmente, la Geografía Urbana, las disciplinas que, en mi opinión, han coincidido en mayor medida y con un enfoque más integrador en el estudio de la ciudad.

Por otra parte, es imposible hacer una revisión de la evolución de la investigación española sobre las ciudades sin hacer referencia a la dinámica de este área de estudio a nivel internacional, fundamentalmente europeo, puesto que el trabajo de los autores españoles ha ido siguiendo y enmarcándose en los paradigmas y métodos predominantes en nuestro contexto académico.

Son muy abundantes, además, las revisiones bibliográficas, epistemológicas y metodológicas, que se han hecho sobre esta misma temática, de forma que la presente trata de ser una continuación actualizada, y apoyada en buena parte de aquéllas, alejada de cualquier pretensión de una exhaustividad que es casi inalcanzable al referirse a un campo de estudio tan complejo y abordado por tantas disciplinas científicas.

Esta ponencia se articula en torno a tres ejes:

1. El carácter pluridisciplinar del estudio de los espacios urbanos
2. Las ciudades vistas desde diferentes disciplinas afines
3. Nuevos y renovados campos de interés de los estudios urbanos en el siglo XXI.

PALABRAS CLAVE: Geografía urbana, Historia urbana, Urbanismo, ciudad, espacio urbano.

1. El carácter pluridisciplinar del estudio de los espacios urbanos

Numerosas disciplinas científicas han realizado diversas aproximaciones al estudio de la ciudad, pero prácticamente ninguna abarca una perspectiva total del fenómeno urbano sino que cada una aborda las ciudades bajo un ángulo particular. Una situación que es comprensible si asumimos que "La ciudad es, manifiestamente, algo muy complicado" (Harvey, 1977:15) y que el hecho urbano es un objeto diverso y difícil. Similares planteamientos sostienen muchos otros autores para quienes la única forma de entender la ciudad es la integración de múltiples disciplinas que ayudan a explicar el espacio urbano, que "es una estructura compleja que no puede reducirse al mínimo común denominador" (Magnago, 2003:51; Batty,2013).

Los historiadores, poniendo el acento en la dimensión temporal, han concebido la ciudad habitualmente como contexto físico o escenario en el que se producen las grandes transformaciones contemporáneas, el lugar en que se desenvuelven los grupos sociales y se desarrollan los hechos históricos (Sambricio, 1996). Sin embargo, desde la última década del siglo XX, son muchos los historiadores que han escogido la ciudad en sí misma como objeto de sus investigaciones, lo que ha suscitado una extraordinaria revitalización de este enfoque disciplinar en clave espacial (Elden, 2010; Gunn, 2013).

Por su parte, la mayoría de las definiciones de Geografía Urbana coinciden en afirmar que es la rama de la Geografía que estudia la ciudad desde el punto de vista espacial, como entidad *per se* y como elemento integrante de una red o sistema territorial de asentamientos, tanto desde la perspectiva de la dinámica presente como bajo el enfoque de la evolución y los procesos históricos que han configurado las ciudades. Partiendo de la premisa de que los principales cambios y transformaciones de la sociedad se reflejan en el espacio urbano, este punto de vista obliga también a analizar el espacio en clave temporal para comprender las estructuras y formas, pasadas y presentes, de la ciudad.

Por otro lado, muchas y autorizadas voces, procedentes de distintas áreas de conocimiento, están reclamando la necesidad de renovar las miradas o las perspectivas sobre la ciudad contemporánea. Porque, en definitiva, ninguna disciplina que se acerque al estudio de las ciudades puede obviar las aportaciones que se hacen desde las otras ya que el propio concepto de ciudad alude a aspectos diversos. Más bien, parece requerir una aproximación híbrida donde los bordes y los márgenes disciplinares se confundan para ir dando lugar a campos temáticos emergentes (Capel, 2009; Valencia, 2005; Wolch, 2003). Porque, como ha afirmado recientemente Derek Gregory, "cada uno de estos conceptos ('geografía histórica' e 'historia espacial') tiene su propia genealogía, pero es vano privilegiar uno sobre otro. Resulta mucho más productivo, creo, permitir que cada uno se diluya en el contrario" (Elden, Gregory y Sevilla, 2011:94).

2. Las ciudades vistas desde la Geografía y las disciplinas afines

Las primeras obras explícitas de Geografía urbana, las alemanas y las francesas, aportaron conceptos y métodos propiamente geográficos, diferentes de los de los historiadores pero con un

importante contenido histórico (Berdoulay y Soubeyran, 2001, 2002 y 2010). Tanto el paradigma como la metodología encontraron su expresión más acabada en las investigaciones de los geógrafos franceses de la escuela de Vidal de La Blache, historiador de profesión, quienes, desde principios del siglo XX, realizaron importantes esfuerzos para pensar la ciudad como conjunto, en particular a través de las obras de algunos de su principales discípulos.

La vinculación de la Geografía urbana, la Historia urbana y el Urbanismo fue casi inmediata y se produjo fundamentalmente a través de la revista *La Vie Urbaine* que empezó a publicar el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París en 1919. Fue precisamente en *La Vie Urbaine* donde vio la luz en 1922 el artículo en que Blanchard exponía su propuesta de "Un método de geografía urbana" y en el que prefijada la secuencia del "relato" del análisis urbano y los aspectos esenciales de la estructura de los estudios sobre los espacios urbanos. Morfología, funciones y estructura social de la ciudad son los tres aspectos complementarios que han constituido una constante como ejes centrales de los estudios de Geografía urbana desde su fase germinal hasta la actualidad. Aspectos que, por otra parte, coinciden en gran medida con los objetos de estudio de la Historia puesto que tienen su propia concreción en cada etapa y modelo histórico de ciudad; e, igualmente, son temas de trabajo comunes con la Historia del Arte, la Arquitectura y el Urbanismo.

Los primeros estudios sobre las ciudades españolas bajo un enfoque estrictamente espacial se desarrollaron relativamente tarde. Salvo excepciones, fueron elaborados en los años treinta y continuados en los años cuarenta del siglo XX, tras la finalización de la Guerra Civil, siguiendo el paradigma, regionalista y posibilista, y la metodología de la escuela vidaliana de las dos primeras décadas de dicho siglo.

El principal introductor de los análisis geográficos urbanos en España fue Manuel de Terán, quien había realizado una estancia en París, en el Institut de Géographie y en el Institut d'Urbanisme. Allí entró en contacto con la *La Vie Urbaine* y aprehendió el método de Blanchard, que aplicó de inmediato a sus estudios sobre algunas ciudades andaluzas (1936), Calatayud, Daroca y Albarracín (1942), Sigüenza (1946), Toledo y, algo más tarde, Madrid (Terán y Marías, 2004); obras que han sido consideradas como un modelo de trabajo para la Geografía histórica de las ciudades y el urbanismo.

A partir de estas obras pioneras, a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta se realizaron algunas monografías locales, bajo una perspectiva temporal y morfogenética con el objetivo de reconstruir la evolución histórica de los espacios urbanos, la mayor parte de las cuales correspondían a tesis de licenciatura y tesis doctorales. En esta etapa, tanto en otros países como España, sólo en contadas ocasiones se atravesó desde las monografías empíricas locales a los estudios teóricos de conjunto a la búsqueda de denominadores comunes, contrastes y tipologías.

La Geografía urbana española alcanzó su mayor expansión a partir de los años 1970, hasta el punto de que varios autores consideran que ésta fue la rama que se convirtió en el principal motor de la disciplina (Precedo, 2010). Así, la de los setenta fue la década en que se produjo una importante ampliación del ámbito espacial de estudio de la Geografía urbana y, por otro lado, una gran renovación epistemológica y metodológica.

La extraordinaria pujanza de la Geografía urbana de esos años se materializó en la publicación de obras emblemáticas como es el caso del estudio sistemático de las ciudades españolas en siglo XIX que realizó Francisco Quirós (1991y 2009) y que puede considerarse como el ápice de la Geografía Urbana Histórica española. Sin embargo, la mayor parte de los estudios urbanos españoles continuaron teniendo un carácter monográfico y consistieron en el análisis de la evolución temporal y el contexto regional de ciudades concretas desde una perspectiva histórica.

No obstante, y en relación con las inquietudes de numerosos geógrafos urbanos, también es la etapa en que se produjo un profundo cuestionamiento de los métodos de análisis clásicos y la llegada de nuevos paradigmas, todo lo cual condujo hacia la ruptura de la relativa unidad epistemológica preexistente y, hasta cierto punto, a la marginación de la Geografía urbana clásica, acusada de tener un enfoque historicista y tradicional, más descriptivo que explicativo.

La Geografía urbana, al igual que las demás ciencias sociales, asumió la corriente teorético-cuantitativa del neopositivismo por influencia de los geógrafos anglosajones a la búsqueda de un cuerpo de doctrina coherente y válido tanto para las ciencias naturales como para las sociales. Si bien, es preciso reconocer que, en el caso de la Geografía urbana española, la asimilación de esta corriente no fue especialmente nutrida. Por esos años se incorporaron también los enfoques behavioristas sobre la imagen mental y la percepción de la ciudad por influencia de los arquitectos urbanistas y los sociólogos. Otra corriente emergente fue la interpretación de la ciudad en relación con el territorio de su entorno poniendo el acento en el estudio de las relaciones entre la ciudad y el espacio regional, las funciones, la estructura y la jerarquía funcional, el área funcional o de influencia de las ciudades en el territorio circundante y la clasificación funcional de la ciudades. Asimismo, el enfoque social se intensificó a partir de la influencia de obras como las de M. Castells, H. Lefebvre, Herbert, Folin, Johnston, Knox o Ley, entre otros, hasta el punto de derivar en una geografía radical, comprometida y vinculada a las teorías críticas de origen marxista (Gintrac, 2013).

Pero, sobre todo, se consolidó la concepción sistémica que venía a reforzar, con una perspectiva más integradora, desde un punto de vista dinámico y con una clara vocación hacia el planeamiento urbanístico. A través de esta nueva conceptualización territorial, la Geografía urbana se articuló en torno al estudio del sistema urbano desde un punto de vista teórico y empírico y bajo dos perspectivas prioritarias: el sistema intraurbano y el sistema interurbano, las redes urbanas.

Los enfoques funcional y sistémico facilitaron la convergencia temática y metodológica de geógrafos, economistas y arquitectos, aunque con objetivos diferentes, y la conexión con la planificación territorial y el urbanismo, en tanto en cuanto el sistema urbano se consideró como el pilar esencial de los planes regionales y locales.

No resulta sorprendente que sea en estos años cuando se publicó el texto que puede ser considerado como la primera obra general de la Geografía urbana española, el estudio de Horacio Capel (1975), *Capitalismo y morfología urbana en España*, que establece y explica la secuencia del proceso evolutivo de las ciudades españolas a través de la relación entre las formas y los mecanismos que las han originado, los procesos de producción del espacio y los agentes que han intervenido en tales procesos.

Varios son los aspectos que alcanzaron primacía desde un punto de vista temático. Entre ellos destaca el estudio del papel de los agentes sociales en la generación de suelo urbano, del precio del suelo y de la estructura de la propiedad del mismo así como la promoción inmobiliaria. Entendidos como los instrumentos de la producción social del espacio urbano y de la morfogénesis urbana, pronto se convirtieron en los temas estelares de la "geohistoria" urbana española apoyados en la explotación de nuevas fuentes fiscales. Tales investigaciones otorgaron especial protagonismo al estudio de los "Ensanches" de población a partir de la morfología catastral histórica. Una línea de investigación que se consolida entonces y se prolonga durante los años noventa, e incluso más, es el estudio de la vivienda y los barrios obreros y sus efectos sobre la ampliación del espacio urbano entre mediados del siglo XIX y el primer tercio del XX.

Igualmente llegaron a ser temas de investigación preferentes la relación de la ciudad con las actividades económicas, la incidencia en el trazado urbano de las infraestructuras de transporte y los elementos estructuradores en general, los modelos de ocupación del suelo, las formas de construcción y la tipología de edificios y viviendas, etc.

3. Nuevos y renovados campos de interés de los estudios urbanos en el siglo XXI

Los espacios urbanos han experimentado grandes cambios desde los años noventa del siglo XX, sobre todo a causa de los procesos vinculados a la nueva forma de colonización mundial que conocemos con el nombre de globalización.

La globalización económica ha contribuido a reforzar el papel de las ciudades en el sistema económico mundial lo que ha inducido el desarrollo de una temática orientada a estudiar la dimensión global de las ciudades bajo el enfoque de la competencia y competitividad urbanas y en marcos territoriales más amplios (Claval, 2003; Smith, 2001). Como exponía Anthony D. King en su obra *Global cities* (1990), el estudio de las ciudades en términos de sistemas cerrados, estatales o regionales, había sido sustituido por una perspectiva global y mundial (Zumín, 1994). Al mismo tiempo que, como reacción compensatoria, se ha ido revalorizando el lugar y, por ende, el conocimiento de la dinámica urbana local.

Por otro lado, las ciudades se han ido haciendo cada vez más complejas, y no sólo por sus dimensiones, sino también por su forma y por los modos de relación de las nuevas jerarquías espaciales. Así, los tipos de espacios urbanos emergentes, las aglomeraciones urbanas, tienen una nueva estructura física y una forma policéntrica a partir de numerosos núcleos interconectados que configuran una ciudad flujo, compleja y desordenada, cuyo centro no es un lugar sino el tiempo.

Al compás de los cambios mencionados, la Geografía urbana española ha ido evolucionando desde los años noventa hasta la actualidad en varios aspectos. Además de aumentar notablemente el número de investigadores que trabajan en este campo de estudio, se han diversificado todavía más las temáticas abordadas, se ha reforzado el acercamiento al urbanismo y se ha producido un relativo distanciamiento respecto a la Historia.

Sin embargo, la valoración del patrimonio y el paisaje urbano se está convirtiendo en un nuevo punto de encuentro de la Geografía, la Historia y el Urbanismo. El análisis de los paisajes urbanos, un campo de trabajo transversal donde los haya, ha atraído la atención de numerosos geógrafos, en tanto que objeto de estudio en sí mismo y como instrumento de planificación, en el entorno temporal de la publicación de la Convención Europea del Paisaje en el umbral del siglo (Florencia, 2000) con el objetivo de protegerlos, gestionarlo y ordenarlos.

La temática del paisaje urbano y la imagen visual de la ciudad es abordada hoy por numerosos los autores que tratan el paisaje urbano desde diferentes perspectivas, sobre todo los paisajes históricos como recurso turístico, pero también los generados por los procesos de urbanización actuales y por las sucesivas "burbujas" y crisis inmobiliarias (Burriel, 2008).

En el mismo sentido, es preciso resaltar que últimamente se está produciendo un leve resurgimiento del interés por la Geografía urbana histórica y de los enfoques morfogenéticos, en España al igual que en otros países europeos, puesto que los paisajes urbanos tienen una estrecha relación con las estructuras morfológicas de la ciudad, aunque no sean lo mismo (Capel, 2002). Si bien, el interés se ha desplazado desde los estudios clásicos del espacio urbano completo, o de determinados barrios de la ciudad consolidada, hacia las nuevas áreas suburbanas y periurbanas como ejemplos de la nueva forma difusa de la ciudad y de *suburban sprawl*.

La materialización más acabada de la forma urbana tradicional son los cascos históricos, sobre los que ha vuelto, renovada, la mirada de la Geografía urbana. La preocupación por los cascos y centros históricos y su recuperación, como seña de identidad de nuestras ciudades en el marco de la globalización, se intensifica en la primera década del siglo actual. Otros factor de estímulo de este campo de investigación ha sido la búsqueda de respuestas a la demanda social y económica de la restauración de los centros históricos, incluidas las áreas de ampliación decimonónica, como espacios atractivos para la inversión en nuevos usos terciarios que pueden proporcionar una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Pero, junto a los más tradicionales, destacan otros campos de investigación emergentes. Así, se han dedicado numerosos trabajos a explicar las mutaciones de los sistemas urbanos a diversas escalas, desde las ciudades pequeñas y medias hasta la configuración de las aglomeraciones urbanas, con especial hincapié en los procesos de dispersión y metropolitanización (Feria, Nello).

Las repercusiones de la construcción de las infraestructuras de transporte, en particular los aeropuertos y las vías y líneas de gran velocidad y altas prestaciones, sobre los espacios y los sistemas urbanos han atraído el interés de muchos investigadores poniendo el acento en las mutaciones inducidas en las estructuras espaciales y en la modificación de las jerarquías urbanas. Igualmente, está siendo un tema de notable preocupación geográfica el análisis de los cambios morfológicos y funcionales relacionadas con el impacto de dotaciones y equipamientos y, sobre todo, de nuevas actividades económicas, en particular con la incidencia del turismo. Así como los efectos sobre la ciudad de los cambios sociales, sobre todo los relacionados con la inmigración extranjera y los procesos de vulnerabilidad, exclusión y segregación socioespacial, gentrificación, etc.

Por otra parte, la necesidad de dar respuesta a nuevas demandas sociales y territoriales ha impulsado la orientación hacia el análisis de las políticas y las prácticas de planificación territorial, estratégica y urbanística, y sectorial y la aplicación de sus resultados al desarrollo urbano, la promoción y el *marketing* de las ciudades así como a la sostenibilidad ambiental urbana (Indovina, 2005), lo que, como señalaba antes, ha acercado más la Geografía urbana al Urbanismo. De este modo, el planeamiento se ha convertido en un objeto de estudio consolidado con singular interés en los planes de intervención en los "desarrollos" periféricos como formas recientes de producción de suelo urbano y, en definitiva, de construcción de la ciudad.

Son copiosos también los estudios, generalmente críticos, sobre las consecuencias de las políticas de suelo y vivienda, la evolución del sector inmobiliario y las secuelas de la especulación urbanística y la artificialización del suelo en relación con la "burbuja" inmobiliaria, primero, su estallido posterior y la crisis del sector de la construcción en la actualidad. En relación con lo anterior, se han abierto líneas de trabajo sobre el uso de los espacios públicos y los procesos de privatización de los mismos y, en general, del suelo urbano.

Si bien siguen primando los trabajos sobre la dimensión arquitectónica y espacial, no se ignora que la ciudad es también una idea, una percepción y una imagen por lo que han empezado a alcanzar importancia las investigaciones sobre la representación cartográfica, fotográfica, cinematográfica, literaria, pictórica, etc. de los espacios urbanos.

El uso de nuevos instrumentos y herramientas guarda estrecha relación con los cambios concernientes a los métodos utilizados que, como es natural, se ajustan a la nueva temática. A partir de los años noventa, se ha producido una extraordinaria renovación tecnológica e instrumental. Si la utilización de la fotografía aérea, como fuente, y la fotointerpretación, como método, fueron esenciales antes para el estudio de los usos de suelo, desde finales del siglo XX las TIG han abierto enormes posibilidades al análisis de los espacios urbanos. Por otro lado, las nuevas tecnologías multimedia han venido a enriquecer los instrumentos que geógrafos, urbanistas, historiadores, etc. utilizan para analizar la ciudad y para facilitar la aprehensión visual de su espacio urbano.

Como conclusión, se puede afirmar que la Geografía Urbana se encuentra hoy en una encrucijada a la búsqueda de nuevas formas de comprender el espacio urbano a partir de su encuentro con otras ciencias sociales abiertas hacia lo urbano (Hiernaux, 2006). En la actualidad, más que nunca, se necesitan perspectivas amplias e integradoras y se requieren nuevas teorías y nuevos estudios empíricos para entender esa realidad cambiante a partir de aproximaciones interdisciplinares y multidisciplinares. Es algo que viene exigido porque la ciudad se ha ido convirtiendo en un espacio cada vez más difícil de estudiar y comprender como un sistema integrado, hoy prácticamente inabarcable por una sola disciplina, por lo que se está haciendo imprescindible refundar las ciencias urbanas para hallar un nuevo lugar de encuentro desde el cual observar y analizar de forma transdisciplinar la realidad de los espacios urbanos.

Referencias Bibliográficas

BATTY, Michael (2013): The new science of cities. Cambridge, Massachusetts. MIT Press.

BERDOULAY, Vincent (2001): "Dire la ville comme un tout: la stratégie narrative de Raoul Blanchard à propos de Grenoble", en BERDOULAY, Vincent y CLAVAL, Paul (dirs.): Aux débuts de l'urbanisme français. París, L'Harmattan, pp. 83-93.

BERDOULAY, Vincent y SOUBEYRAN, Olivier (2002): L'Ecologie urbaine et l'urbanisme. Aux fondements des enjeux actuels. París, Éditions de La Découverte. Prefacio de Marcel Roncayolo y traducción de Josefina Gómez Mendoza.

BERDOULAY, Vincent y SOUBEYRAN, Olivier (2010): "La irrupción de la geografía urbana en la génesis del urbanismo", en Ería, núm. 81, pp. 39-57. "Presentación" de GÓMEZ MENDOZA, Josefina, pp. 39-42.

BURRIEL, Eugenio (2008): "La 'década prodigiosa' del urbanismo español (1997-2006)", Scripta Nova. vol. XII, núm. 270 (64).

CANO, Juan (2003): Introducción a la historia del urbanismo. Valencia, Universidad Politécnica.

CAPEL, Horacio (1975): Capitalismo y morfología urbana en España. Barcelona. Los libros de la Frontera.

CAPEL, Horacio (2002): La morfología de las ciudades. Barcelona, Ed. Serbal.

CAPEL, Horacio (2009): "La historia, la ciudad y el futuro", en Scripta Nova, vol. XIII, núm. 307.

CLAVAL, Paul (2003): "Métropolisation et globalisation", en Géographie et cultures, núm. 48.

DELGADO, Carmen (1995): Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español. Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

DELGADO, Carmen, JUARISTI, Joseba y TOMÉ, Sergio (2012): Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI. Santander, Ed. Estvdio.

ELDEN, Stuart (2010): "Thinking Territory Historically", en Geopolitics, núm. 15, pp. 757-761.

ELDEN, Stuart, GREGORY, Derek y SEVILLA, Álvaro (2011): "Espacios del pasado, historias del presente: en torno a los rastros de la historia espacial", en Urban, núm. 1, pp. 91-114.

GARCÍA SÁNCHEZ, Rafael (2013) Meditación sobre la ciudad actual. Murcia: Edit. UM.

GINTRAC, Cécile (2013): "Las aportaciones de la geografía radical y la geografía crítica anglosajona a la teoría urbana", en Urban, 6, pp. 53-61.

GONZÁLEZ, Jesús M. y RULLÁN, Onofre (2013): "Informe del Grupo de Geografía Urbana (GGU)", en LASANTA, Teodoro y MARTÍN, Javier: La Investigación Geográfica en España (1990-2012). Madrid, Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 475-483.

GUNN, Simon (2013): "Los poderes de la ciudad: nuevas perspectivas en la Historia Urbana", en Urban, núm. 6, pp. 101-110.

HARVEY, David (1977): Urbanismo y desigualdad social. Madrid, Siglo XXI.

INDOVINA, Francesco (2005): "La ciutat sostenible: sostenim la ciutat", en Documents d'anàlisi geogràfica, núm. 46, pp. 15-39.

MADERUELO, Javier (2010): "El paisaje urbano", en Estudios Geográficos, núm. 269, pp. 575-600.

MAGNAGO, Vittorio (2003): "La historia de la planificación urbana como proyecto histórico", en RA. Revista de Arquitectura, núm. 5, pp. 45-58.

OYÓN, José Luis y SERRA, Marta (2009): "Historia urbana: el espacio no es inocente", en Historia Contemporánea, núm. 39, pp. 403-432.

PRECEDO, Andrés (2010): "Un ensayo sobre la evolución de la Geografía Urbana en España: reinventar el estudio de la ciudad", en Geographicalia, núm. 58, pp. 5-27.

QUIRÓS, Francisco (2009): Las ciudades españolas en el siglo XIX, Gijón, Ed. Trea, 430 pp.+ CD. Reedición actualizada de la obra Las ciudades españolas a mediados del siglo XIX, Valladolid, Ámbito, 1991.

SAMBRICIO, Carlos. (1996): "De los libros de viajeros a la historia urbana: el origen de una disciplina", en Ayer, núm. 23, pp. 61-86.

SMITH, Neil (2001): "Nuevo globalismo, nuevo urbanismo", en Documents d'anàlisi geogràfica, núm. 38, pp. 15-32.

SOJA, Edward W. (2001): Postmetropolis: Critical Studies of cities and regions. Oxford, Blackwell.

TERÁN, Fernando de (1996): "Historia urbana moderna en España: Recuento y acopio de materiales", en Ayer, núm. 23, pp. 87-108.

TERÁN, Fernando de (1999): Historia del Urbanismo en España. III. Siglos XIX y XX. Madrid, Cátedra.

TERÁN, Manuel de (1966): "La ciudad como forma de ocupación del suelo y de organización del espacio" en Revista de Estudios de Administración Local, num. 146, pp. 161-177.

TERÁN, Manuel de y MARÍAS, Daniel (Ed.) (2004): Ciudades españolas (estudios de geografía urbana). Madrid, Real Academia de la Historia.

TOMÉ, Sergio (2002): “Los estudios de Geografía Urbana histórica en España. Balance y estado de la cuestión”, en Historia Contemporánea, núm. 24, pp. 83-99.

TORRES BALBÁS, Leopoldo et alii (1968): Resumen histórico del urbanismo en España. Madrid, I.E.A.L.

VALENCIA, Marco A. (2005):"Estudios sobre lo urbano. Deslindes disciplinarios y campos temáticos emergentes", DU&P: revista de diseño urbano y paisaje, núm. 6.

WOLCH, Jennifer (2003): "Radical openness as method in Urban Geography", en Urban Geography, vol. 24, núm. 8, pp. 645-646.

ZOIDO, Florencio (2012): “Paisaje urbano. Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico”, en DELGADO, Carmen, JUARISTI, Joseba y TOMÉ, Sergio (Eds.): Ciudades y Paisajes urbanos en el siglo XXI. Santander. Ed. Estvdio, pp. 13-91.

ZUMÍN, Laura (1994): “Los estudios urbanos en la última década: entre la dimensión global y la dimensión local”, en Documents d’anàlisi geográfica, núm. 24, pp. 181-200.

ARTICULAÇÕES AMERICANAS: O URBANISMO NOS CONGRESSOS PAN AMERICANOS DE ARQUITETOS (1920-1930).

LEONARDO FAGGION NOVO

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas – Pesquisa financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2015/13425-5.

leo.novo7@gmail.com

RESUMEN: A formação do urbanismo enquanto campo conceitual e disciplinar é um tema que vem ganhando espaço nos debates tanto na área da história quanto na área da arquitetura. Entretanto, a maioria desses estudos, que analisam os inúmeros planos urbanos que, em menor ou maior escala, tensionaram a disciplina por diferentes perspectivas e consolidaram, junto ao Estado, mecanismos que visavam dar conta de "problemas urbanos" identificados por arquitetos, engenheiros, geógrafos, juristas, sociólogos, etc., focaram-se na dimensão nacional do pensamento urbanístico, priorizando, quando muito, diálogos trans-regionais de profissionais atuantes no Brasil. Partindo dessas observações, a proposta do presente trabalho é analisar de que maneira as pautas urbanísticas e o próprio urbanismo foram debatidos nos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos entre os anos de 1920 e 1930. Os Congressos foram criados com o intuito de estabelecer maior diálogo entre os profissionais americanos e unificar métodos e estratégias de atuação nas diferentes realidades do continente, o que os tornam espaços privilegiados para entender de que maneira as ideias circulavam e eram recebidas por diferentes nacionalidades de arquitetos e engenheiros das Américas. Ou seja, pretende-se deslocar a perspectiva dos estudos sobre a história do urbanismo ao entendê-lo como um saber transnacional, conformado a partir de um diálogo, tanto por meio das revistas especializadas, quanto por meio dos congressos profissionais, entre agentes globais. As reflexões provenientes desse tipo de análise indicam que esse tipo de articulação profissional, traçada nas primeiras décadas do século XX, possibilitou a consolidação e maior difusão do urbanismo em países americanos, conformando e consolidando políticas públicas e espaços de atuação profissional que privilegiavam esse saber técnico sobre a cidade. Com isso, espera-se, ainda, problematizar as leituras sobre a recepção desse ideário pelos profissionais brasileiros, complexificando a noção de "cópia ou "imitação" de formulações europeias e atribuindo um lugar propositivo a América nesse debate.

PALABRAS CLAVE: Congressos Pan-Americanos de Arquitetos; Urbanismo.

Os congressos [...] têm alta significação moral: unem e estreitam os laços de amizade entre profissionais e das relações sociais e de camaradagem aqui adquiridos, resultam vantagens múltiplas para todos os países da união americana. Estas amizades valem mais, muito mais, que todas as conclusões que forem votadas em as nossas seções plenárias[1].

Os estudos sobre o urbanismo compõem grande parte da historiografia relativa às cidades desde, ao menos, a década de 1990. Por sua própria natureza interdisciplinar ele foi e é objeto de diversas áreas do conhecimento, resultando em pesquisas que abarcam tanto sua eficácia quando aplicado às cidades contemporâneas, quanto o processo de conformação desse saber enquanto disciplina. Nessa perspectiva histórica, há uma tendência de, na busca por suas origens, recair em dois tipos de análise: aquelas apoiadas na noção de "importação" – ou cópia malsucedida – de modelos europeus, entendidos como grandes cânones da disciplina; ou estudos que partem do pressuposto de uma circulação de ideias entre profissionais e países, mas tendo como pressuposto a noção de "influência", recaindo sobre uma hierarquia entre centro e periferia.

O presente artigo, que pretende entender de que maneira o urbanismo era debatido nos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos (CPAs) entre os anos de 1920 e 1930, busca escapar a esses dois modelos, entendidos como facilitadores de análise. Os Congressos, dessa maneira, se tornam fóruns privilegiados para compreender de que maneira essas ideias circulavam e articulavam os diferentes profissionais americanos. Para isso, é necessário, além da análise dos temas e das atas produzidas em decorrência dos encontros, refletir metodologicamente sobre as interpretações dessa "realidade americana" do início do século XX para que se possa apontar novos caminhos para pensar o urbanismo a partir de nossos próprios termos.

Entre importações e circulações: o urbanismo na América Latina

Apesar dos "começos plurais" do urbanismo estarem ligados a experiências ocorridas na Europa[2], a América não ficou inerte a tais formulações. Os profissionais americanos, longe de pretenderem imitar ou importar ideias urbanísticas, tiveram um papel ativo na reelaboração de pressupostos ou planos, repensados a partir das condições e problemas locais. Em prol do melhor entendimento da maneira que a historiografia interpretou esse movimento, tomo duas obras brasileiras que objetivaram traçar um panorama sobre essa circulação de ideias para, a partir delas, localizar e evidenciar a importância da análise dos CPAs na formulação de um "urbanismo continental" na América.

---

1 Discurso do delegado brasileiro Alexandre Albuquerque em 1927 no III Congresso Pan-Americano de Arquitetos. III Congresso Pan-Americano de Arquitetos, *Actas y trabajos*, Buenos Aires, 1927.

2 Uma explanação aprofundada sobre as "origens plurais" do urbanismo é feita por Maria Stella Bresciani. Maria Stella Bresciani, "Cidade e História", in Lúcia Oliveira (org.), *Cidade: história e desafios*, Rio de janeiro: FGV, 2002, p.16-35.

Urbanismo no Brasil, organizado por Maria Cristina Leme, tem como objetivo estabelecer nexos entre o proposto e o realizado por meio da reconstituição do que ela chama de "história das ideias urbanísticas"[3]. Pela comparação entre os diferentes casos que compõem um amplo panorama nacional ela afirma ser possível avançar em termos teóricos e conceituais sobre a formação do urbanismo no Brasil. Entre 1895 e 1965 Leme identifica três gerações de urbanistas atuantes nas cidades brasileiras: os "pioneiros", os engenheiros civis e arquitetos e os planejadores urbanos. A análise das técnicas mobilizadas, bem como das maneiras de organizar o espaço são feitas pelo estudo das palavras, o que elas designavam, quem as formulava, quando foram introduzidas e porque eram utilizadas. Além disso, também foram investigados os próprios urbanistas, buscando nas biografias dados sobre formação, inserção social, relação com o serviço público, universidades e instituições de classe. Ou seja, a intenção foi a de elaborar uma trajetória dessa área do conhecimento privilegiando os interesses colocados em jogo, na discussão e na prática.

Há, nos estudos que compõem o livro, a perspectiva de uma intensa circulação de ideias. Entretanto, essa questão é trabalhada a partir da presença de técnicos e profissionais estrangeiros na elaboração de planos ou pareceres no Brasil, limitando a circulação a essa dimensão hierarquizada entre estrangeiros e brasileiros. Apesar de fornecer um amplo e complexo quadro do "pensamento urbanístico" no país, as reflexões tendem a nacionalizar o debate e isolar esses profissionais de discussões que extrapolavam as fronteiras nacionais. Ainda que o objetivo seja circunscrito ao desenvolvimento do urbanismo do Brasil, as posições tomadas e planos elaborados em escala nacional não estavam desconectados das polêmicas e soluções adotadas no continente.

Essa perspectiva de priorizar a história das trocas intelectuais e da circulação de ideias no âmbito latino-americano é a chave interpretativa do livro *Urbanismo na América do Sul*, organizado por Marco Aurélio Filgueiras Gomes. A obra tem por objetivo analisar a formação de uma cultura urbanística continental e entender o lugar da experiência sul-americana na história do urbanismo do século XX. Essa proposta exige, para tanto, superar as fronteiras nacionais e entender os problemas como supranacionais, bem como abolir a segmentação entre Brasil e os países de colonização espanhola. As décadas que compõem o recorte temporal do livro, 1920 a 1960, correspondem ao período em que as cidades sul-americanas conhecem expressivas taxas de crescimento demográfico, a emergência (ou agravamento) de problemas urbanos e a busca, em várias frentes e de diferentes maneiras, de soluções para enfrenta-los. Além disso, ele destaca o efeito das propostas urbanísticas do Movimento Moderno – que se consolidava, ao menos historiograficamente, como paradigma a ser seguido – no continente americano.

No primeiro capítulo, Gomes e José Carlos Espinoza pretendem inverter os olhares sobre o urbanismo na América do Sul por meio da análise de revistas técnicas "locais" e congressos pan-americanos de profissionais da área. Apesar de identificarem grande reconhecimento das formulações sul-americanas sobre o urbanismo nas décadas de 1930 a 1960, os autores afirmam

3 Maria Cristina da Silva Leme, *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, São Paulo: Studio Nobel, FAUUSP, 1999.

que muito do que conhecemos é tributário de um "olhar estrangeiro"[4]. Perante a análise das revistas, eles confirmam um efetivo intercâmbio continental e internacional, bem como as poucas referências aos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs), de forma a contrariar o peso que a historiografia atribui a eles na formação da experiência urbanística nesses países. Em relação aos congressos, eles afirmam que seu papel ia além daquele relacionado ao interior do campo arquitetônico, caracterizando-os como importantes espaços de discussão sobre os problemas urbanos comuns à várias cidades do continente.

Os autores enfatizam os CPAs, "os mais antigos, com mais longa duração e provavelmente maior audiência"[5], como expressão do "congraçamento das Américas" impulsionado pela Doutrina Monroe. Apesar disso, em relação as suas primeiras edições, eles se limitam a informar que os principais debates giraram em torno da regulamentação profissional e do ensino de arquitetura. Os autores complexificam a temática do urbanismo na América ao evidenciar a distância entre a ênfase dada pelas publicações e eventos europeus e norte-americanos – que recaía sobre alguns profissionais já consolidados e, quase sempre, vinculados aos princípios defendidos pelos CIAMs – e aqueles caracterizados como "locais" – que privilegiavam a solução e o enfrentamento de inúmeros problemas locais que exigiam respostas imediatas. Ou seja, os profissionais americanos não atuavam de maneira isolada em seus respectivos países, mas de maneira articulada – por meio de viagens, encontros e da divulgação de suas experiências – o que, para eles, conformou o urbanismo na América do Sul.

Os Congressos Pan-Americanos de Arquitetos voltam a centralidade no capítulo de Fernando Atique, que os entende como grandes "circuladores de ideias", congregando uma "intelectualidade arquitetônica das três Américas"[6]. O autor insere os Congressos em um leque de estratégias que visavam disseminar e difundir uma interpretação específica do pan-americanismo, explicitamente defendida pelos Estados Unidos. Dessa forma, segundo ele, a presença de delegados estadunidenses, apesar de não muito numerosa, era constante e modelar para a resolução de inúmeras questões, destacando a dimensão política desses eventos.

Em sua reflexão, Atique identifica algumas "lições americanas" apreendidas no exame dos Congressos, afirmando que a própria escolha das temáticas a serem debatidas em cada edição variava a partir da capacidade dos organizadores de interpretar as diferentes conjunturas de sua época. Seu argumento é o de que se, em 1920, os debates tinham um tom genérico, em 1940

---

4 Essa tese é sustentada pelo exame de livros como *Brazil Builds* (1943); *Two cities, planning in North and South America* (1945) *Latin American architecture since 1945* (1955); *A decade of new architecture* (1951); *Modern architecture in Brazil* (1956), responsáveis pela elaboração de uma "persistente trama historiográfica". Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes, José Carlos Huapaya Espinoza, "Olhares Cruzados: visões do urbanismo moderno na América do Sul", in *Urbanismo na América do Sul*, Salvador: EDUFBA, 2009, p.23.

5 Gomes, *op. cit.*, p.27.

6 Fernando Atique, "Articulações profissionais: os Congressos Pan-Americanos de Arquitetos e o amadurecimento de uma profissão no Brasil, 1920-1940", in Gomes, *op. cit.*, pp.41-89.

as recomendações sobre os comportamentos esperados tornaram-se mais precisas e os debates mais específicos. Sua análise indica, sobretudo, novos caminhos para se pensar as articulações profissionais entre os arquitetos americanos, visando a constituição de uma profissão que não apenas resolvesse os problemas de seus próprios países, mas que permitisse a criação de um entendimento continental do saber e fazer não só do arquiteto, mas também da figura nascente do urbanista.

Articulações Americanas: o papel político dos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos

Frente a esse entendimento do papel da circulação de ideias na conformação do urbanismo americano, os CPAs ganham novos contornos, eminentemente políticos. Com a análise dos temas e das atas dos encontros que ocorreram entre 1920 e 1930 – período destacado por Gomes como de novas possibilidades de diálogos continentais – podemos avançar no entendimento transnacional relativo a formulação de pautas urbanísticas. Em sua primeira edição, organizada pela Sociedad de Arquitectos Del Uruguay, contou com a participação das delegações dos seguintes países: Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Cuba, Chile, Equador, EUA, Paraguai e Uruguai[7].

Apesar do Congresso ter acontecido em 1920, o desejo de reunir arquitetos das Américas em um espaço que permitisse a troca de informações e uma maior integração surgiu em 1914, ano de fundação da associação uruguaia. Dois anos depois foi formada uma Comissão com o intuito de organizar o evento, que foi realizado em Montevidéu. Nesse primeiro encontro, os objetivos eram difundir estudos sobre cultura artística e científica relacionados à profissão de arquiteto, contribuindo para o avanço dos debates internos ao campo. Mais do que ter um caráter propositivo, o evento pretendia criar laços de solidariedade entre os arquitetos americanos e criar um movimento que "dignificasse" a profissão. Assim, as teses e conclusões de 1920 visavam uniformizar pautas dos diferentes países e criar um movimento continental que lutasse pela regulamentação da profissão.

A análise do temário do I CPA indica que as pautas urbanísticas já representavam uma preocupação desses arquitetos, como, por exemplo no tema "Transformação, crescimento e embelezamento da cidade tipicamente americana". Nele, há a constatação de que as cidades americanas carecem de estudos sobre as devidas condições higiênicas, estéticas e econômicas necessárias perante seu crescimento. Nesse sentido, vota-se para que as autoridades públicas nacionais legislem sobre a obrigação dos planos reguladores e que as faculdades e escolas de arquitetura incluam em seus programas um curso especial de *urbanização*. A urgência por uma maior unidade dos países americanos nas formulações de respostas para tais problemas é expressa na proposta de criação de uma Liga Pan-Americana das Cidades. Outro tema destacado é o das "casas baratas

7 Primer Congreso Panamericano de Arquitectos. *Actas e trabajos*, Montevidéu: Imprenta y casa editorial Renacimiento, 1921.

na América", que tinha como objetivo pensar em melhores condições, tanto técnicas, quanto econômicas, para se construir moradias com apoio legal, moral e pecuniário dos governos e instituições privadas. Essa temática se relacionava diretamente ao urbanismo, ao assumir que esse tipo de iniciativa só funcionaria em um meio urbano controlado, sendo garantidos serviços sanitários, de luz e pavimentação.

Na segunda edição, sediada no Chile em 1923, o Brasil não enviou delegações e só participaram os países Argentina, Colômbia, Cuba, Chile, EUA, Guatemala, México, Panamá, Paraguai, Uruguai e Venezuela. O encontro foi organizado pela Associación de Arquitectos do Chile e a própria criação da instituição pode ser interpretada como um esforço em prol da maior integração da classe profissional, sendo formada a partir da união de três órgãos profissionais existentes em Santiago no período. Foram reforçadas as disposições votadas no último congresso, com grande ênfase nos mecanismos legais que regulassem o crescimento e embelezamento das cidades americanas. Nos debates era expresso a necessidade de se criar um prazo para que todas as cidades tenham seus planos reguladores de crescimento e embelezamento e uma regulamentação apropriada que os embasasse. Pela primeira vez aparece o termo *urbanismo*, na necessidade de se criar nas escolas de arquitetura "estudos de urbanismo", bem como a difusão dessa "tão importante questão"[8]. O tema das "casas baratas" é retomado no Chile e, apesar de reforçar as disposições anteriores, passa a ter forte viés nacionalista, incentivando estudos locais sobre as características próprias dos diferentes países e que elas sejam refletidas nas moradias a serem construídas. É proposta a criação de uma "Instituición Seguro Habitación" visando a construção de moradia para trabalhadores com o apoio do Estado.

Na edição de 1927, Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile, Equador, EUA, Paraguai, Peru e Uruguai participaram do evento sediado em Buenos Aires. Começou a entrar em pauta a preocupação do Comitê Permanente em relação ao não cumprimento, por parte dos Estados, das recomendações e conclusões elaboradas até então. Além disso, se tornam mais explícitas as diferentes orientações, sobretudo artísticas, que guiavam o exercício profissional dos arquitetos americanos. Nesse sentido, a ilusão de uma "unidade americana" pregada no primeiro Congresso teve de ser, ao menos, reformulada. Dentre as conclusões, chama a atenção os planos para um currículo mínimo nas universidades da América a fim de um maior intercâmbio entre os profissionais, possibilitando sua atuação em todo o continente. Esse currículo era composto por diversos tipos de composição, desenho, matemática, economia, topografia, técnicas construtivas, história da arquitetura, legislação e, com forte ênfase, urbanismo.

Pela primeira vez, no III CPA, o urbanismo foi debatido como um tema específico, em suas relações com a arquitetura. Pelas conclusões, observa-se a constatação do rápido crescimento das cidades americanas, que ocasionou uma série de problemas que só podem ser sanados pela

8 GUTIÉRREZ, Ramón Gutiérrez, Jorge Tatini, Rubens Stagno, *Congressos Panamericanos de Arquitectos 1920-2000: aportes para suhistoria,* Buenos Aires: CEDODAL, 2007, p.11.

prática da "ciência do urbanismo, intimamente ligada à arquitetura"[9]. Com isso, recomenda-se às escolas de arquitetura que integrem o ensino de urbanismo a seus currículos e às associações profissionais que difundam essas pautas na sociedade, dada a necessidade e urgência de estudos urbanos. As tentativas de uniformização continuam em voga, entretanto, já é reconhecido certa heterogeneidade (tanto na orientação artística, quanto na realidade construtiva) dos diferentes países da América. Além disso, apesar da menção ao caráter artístico da profissão, o elemento científico e técnico é exaltado, sobretudo nas tentativas de relacionar a arquitetura ao urbanismo.

A edição de 1930, sediada no Brasil, fecha esse primeiro ciclo dos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos, que voltariam a acontecer somente dez anos depois no Uruguai. As defesas da arquitetura moderna e o urbanismo enquanto ciência foram os temas dominantes no encontro ocorrido no Rio de Janeiro. O chamado por uma "arte nacional", que começou a se delinear ainda na Argentina, toma forma de tese no Brasil na oposição formulada entre regionalismo/tradicionalismo e "espírito moderno". As discussões acerca dos primeiros arranha-céus também ganharam destaque, puxadas, sobretudo, pela delegação americana (única que já havia construído esse tipo de edificação em seu território). A conveniência da construção desse tipo de edificação foi colocada em questão em diversos aspectos – higiênicos, econômicos, sociais e estéticos – exigindo que se pensasse, nos projetos, em uma escala maior do que a do edifício. Ou seja, a rigorosa fiscalização a qual deveria se submeter os projetos de arranha-céus exigia que se se colocasse em perspectiva a obra e seu entorno, com o alerta para o risco de "sacrificar irremediavelmente as perspectivas quando projetados com infelicidade"[10].

Assim como na edição anterior, um dos temas se dedicava exclusivamente aos debates acerca do urbanismo, colocados em relação, em 1930, com a arquitetura paisagística. Nele, se estabeleceu a necessidade de se elaborarem e fazerem cumprir as leis de urbanismo, evitando que o crescimento das cidades americanas se dê de forma improvisada e a partir de interesses privados. A responsabilidade de formulação e aplicação dessas leis deveria ser das repartições centrais, especializadas e com grande autonomia para elaborar, fiscalizar e informar leis e planos reguladores. Para além do reforço dessas teses (já elaboradas e defendidas nos Congressos anteriores), o IV CPA ainda entendia que o desenvolvimento das cidades deveria ser pensado visando conservar suas características próprias, sendo os planos reguladores e intervenções pensados a partir de estudos históricos de forma a se evitar uma "descaracterização das cidades". Recomendou-se a criação não só de cátedras, mas também de cursos superiores de urbanismo que incorporem o ensino da arquitetura paisagística. Destaca-se, também, a necessidade da atuação de arquitetos diplomados e nativos nos concursos públicos que já eram segmentados entre arquitetura e urbanismo. O urbanismo passa a ser tão fundamental nos debates dos Congressos que, a partir de 1930, é recomendado que ele se torne tema obrigatório dos encontros.

A partir de tais apontamentos, nota-se que se no início dos Congressos o urbanismo tangenciava

9 III Congresso Panamericano de Arquitectos, *Actas e trabajos*, Buenos Aires, 1927, p.220.

10 *Architectura e Construcções*, vol.1, n.12, jul. 1930, p.4.

as discussões, fazendo-se presente através de pautas urbanas e da solução de problemas pontuais relativos ao crescimento das cidades americanas, em 1930 ele já figura como campo consolidado entre tais profissionais, em plena e fundamental articulação com a arquitetura. Ao menos teoricamente, o urbanismo passa a ter certa autonomia, observada na proposta de criação de um curso superior. Para além da desconstrução da incompatibilidade entre regional e moderno, é interessante notar como as conclusões de 1930 convergem para a ênfase de se pensar não só intervenções pontuais, mas aumentar a escala e abarcar, nos projetos, o entorno, os bairros e até a cidade, em sua escala total, urbana.

Apesar de assumirem um tom generalista, não muito específico, tais disposições podem ser interpretadas como indícios de um processo de modernização no setor urbano americano. Entretanto, com a análise dos pressupostos mobilizados em prol dessa especificidade assumida para o lugar da América embutida nessas formulações, podemos levantar novas questões. Nota-se, nas conclusões e temas dos Congressos, um arranjo específico dos fatos históricos, dispostos a partir de uma filosofia da história elaborada por Hegel no século XIX sob a forma de uma "história universal"[11].

A *Filosofia da História Universal* foi alvo da crítica do espanhol José Ortega y Gasset que buscava, nessa concepção de história, a maneira pela qual Hegel entendia a América. Em texto publicado em 1930, o autor afirma que Hegel monta um sistema fechado, sem evolução além de si mesmo. Essa ausência de um futuro em sua filosofia torna paradoxo o "lugar" da América: simultaneamente um "eterno vir-a-ser" e "pré-histórica".

A pré-história hegeliana configura-se como uma *não-história*, ou *anti-história*. A história só começa, para ele, com a entrada do "homem espiritual" (ou o desenvolvimento do Espírito), e com a consolidação do Estado. A pré-história hegeliana é, então, composta por esses tipos de "homens naturais" e constituída não pela ausência de acontecimentos, mas pela eterna repetição dos mesmos. Hegel ainda relaciona a pré-história com a natureza, afirmando que esta precede e "prepara" o Espírito, de forma a estabelecer que a paisagem "fermenta" o humano. Justamente por por essa relação ambiente/Espírito, a "pré-histórica" América é incluída no capítulo destinado à Geografia da obra de Hegel, que a caracteriza como imatura e dotada de insuficiência e debilidade[12].

---

11 Com base em uma "realidade universal" manifestada pelo *Espírito* (definido como uma ideia completa de si, alcançada por meio de uma sucessão de etapas), a história é entendida como uma projeção no tempo de um processo lógico. Essa série temporal de acontecimentos evolutivos conforma o que Hegel chama de "história universal", na qual cada estado lógico é vivido, executado e representado por um grande povo que, em determinado momento, adquire um autoconhecimento do *Espírito* universal e "evolui", alcançando o progresso. Georg Wilhelm Friedrich Hegel, *Lecciones sobre la filosofia de la historia universal*, Madrid: Alianza, 1986.

12 José Ortega y Gasset, "Hegel y América", El espectador VII (1930), In *Obras completas*, Madrid: Revista de Occidente, 1963, vol. II, p. 563-57. Disponível em: http://www.filosofia.mx/index.php/forolibre/archivos/hegel_y_america. [Acesso: 28 de setembro de 2016].

É a partir desse aspecto que Ortega y Gasset identifica uma teoria geral nunca propriamente explicitada por Hegel, apesar de facilmente detectável. Segundo o autor, "a paisagem que vemos não é [...] nada além de um quadro que o Espírito pinta e projeta ante de si mesmo"[13]. Ou seja, a história da espiritualização do Universo acontece em função da densidade populacional. O termo, evidentemente, não fora usado pelo filósofo no século XIX, entretanto, a noção, como argumenta Ortega y Gasset, estava implicada na ideia de que a humanidade "esparramada" não consegue adquirir consciência de seu *Espírito*, sendo necessário uma disposição especialmente compacta para que os povos saiam da "vida natural".

Nessa teoria, o aspecto "moderno" da América seria, simplesmente, o resultado mecânico da transposição da "cultura europeia" a um meio mais fácil. Apesar disso, a "alma" americana continuaria dotada de uma espiritualidade primitiva, constituindo-se em não mais do que um eco do velho mundo e um reflexo de uma vida alheia. Nos pressupostos identificados nos debates dos CPAs percebe-se uma forte ressonância de tal teoria da história. Os planos reguladores para as cidades americanas pretendiam melhorar não só os equipamentos urbanos e sua estrutura física, mas também, e principalmente, a moral desses povos, em uma clara correspondência entre essas duas dimensões.

Além disso, na filosofia hegeliana, a Europa, comprimida territorialmente, ocupava um "lugar" oposto àquele destinado a América. Sua condição evoluída servia para que fornecesse modelos a serem seguidos e implementados no vasto e "esparramado" continente. Esse tipo de relação entre os dois lados do Atlântico, baseado na transposição de ideias essencialmente "europeias" para a anti-histórica realidade americana, elaborada por Hegel em sua obra de 1832 e reiterada pelas conclusões e formulações dos arquitetos nos Congresso Pan-Americano de Arquitetos é, ainda hoje, pressuposto para diversas análises e estudos. A persistência dessa matriz interpretativa é desdobrada, nos casos contemporâneos, em diversas escalas e "explicações" acerca de inúmeras manifestações culturais, artísticas e mesmo políticas na América a partir da noção de "cópia" ou de "importação" de modelos e ideias "europeus". Comumente, as conclusões desse tipo de análise tendem a evidenciar uma suposta incompletude e deturpação dos modelos europeus, nunca plenamente reproduzidos ou efetivamente implantados no continente americano.

Segundo as reflexões de Stella Bresciani, essa tradição analítica remonta os trabalhos de Robert Schwarz e sua teoria das "ideias fora do lugar". Essa noção política de descompasso entre ideias liberais e a sociedade atrasada é usada como chave interpretativa para estudos das dimensões culturais, econômicas, arquitetônicas e urbanísticas da sociedade brasileira. A crítica de Bresciani vai no sentido de entender que cada elemento – seja da arquitetura, ou mesmo da linguagem política – pode e deve ser passível de modificação, sobretudo em razão da circunstância que é empregado[14].

---

13 *Ibid.*

14 A transitoriedade das ideias ainda estaria submetida à contingência de suas aplicações, à polissemia de seu vocabulário e, sobretudo, como afirma a autora, a diversos embates de interesses de ordem variada.

O exame das atas e temários dos Congressos Pan-Americanos de Arquitetos indicam, por outro lado, a existência de um amplo e complexo campo de conhecimento estruturado no evidente intercâmbio entre profissionais da área. Ao mapearmos essas redes pelas quais realizavam-se trocas profissionais e intelectuais reforçamos a perspectiva elaborada por Bresciani, que aponta, ainda, para a importância de se pensar como esse compartilhamento de experiências permitiu definir e redefinir com maior precisão noções, categorias e conceitos no campo do urbanismo.

Maria Stella Bresciani, "A construção da cidade e do urbanismo: ideias têm lugar? ", in José Freitas, Eneida Mendonça (orgs.), *A Construção da cidade e do urbanismo: ideias têm lugar?* Vitória: EDUFES, 2012, p.158.

AVANCES PARA UNA HISTORIA DEL URBANISMO POPULAR EN MÉXICO.

HÉCTOR QUIROZ ROTHE Y ERIKA ALCANTAR GARCÍA

Universidad Nacional Autónoma de México, Posgrado en Urbanismo

quiroz.urbanismo@gmail.com, erika.alcantarg@gmail.com

RESUMEN: A pesar de la importancia cuantitativa y cualitativa de los procesos de urbanización popular en la conformación del tejido socioespacial de las ciudades latinoamericanas a lo largo del siglo XX, se trata de un tema que ha sido relegado por la historiografía regional. El contenido de este documento se basa en las discusiones gestadas desde 2012 dentro del seminario de historia del urbanismo popular del Posgrado en Urbanismo de la UNAM, así como en los testimonios recabados por los autores entre líderes sociales y comunitarios reconocidos localmente por su participación en la producción de entornos construidos mediante procedimientos autogestivos. Nos enfocaremos en el caso mexicano, sin perder de vista las conexiones que existen con el resto de América latina. El objetivo de este trabajo es presentar de una forma condensada algunas conclusiones del debate académico sobre los abordajes, temáticas, autores y fuentes en este campo de la historia urbana contemporánea que resulta fundamental para construir una explicación integral de las ciudades y lo urbano en esta región.

PALABRAS CLAVE: Ciudad de México, historiografía, historia contemporánea, colonias populares

Introducción

En México, los barrios populares de origen informal representan más del 50% de las áreas urbanizadas actuales.[1] A pesar de la magnitud de este fenómeno, es un tema que ha sido relegado por la historiografía regional. En este sentido, Mike Davis señala la necesidad de construir una historia del urbanismo popular[2], un fenómeno con múltiples manifestaciones a lo largo del siglo XX en la escala mundial.

En los años 2012 y 2014 se convocaron un par de encuentros académicos con formato de seminario, para reflexionar sobre la temática del urbanismo popular desde una perspectiva histórica. La iniciativa surgió de un grupo de colegas[3] con un perfil multidisciplinario que ha enriquecido una discusión académica en la que existen coincidencias respecto a considerar que el urbanismo popular ha determinado el tejido socioespacial de las ciudades mexicanas contemporáneas –y por extensión latinoamericanas- en términos cuantitativos y cualitativos. Consideramos igualmente que las condiciones de informalidad, irregularidad, progresividad, espontaneidad, que lo caracterizan no son una excepción frente a la supuesta racionalidad del urbanismo institucional y académico. Se trata de otro orden, no del desorden entendido como la causa o consecuencia que explica este fenómeno social y espacial desde una perspectiva hegemónica.

Este proyecto retoma muchas ideas de la crítica que planteaba la arquitectura social en los años setenta en América latina; cuando esta región estaba marcada por las luchas sociales frente al autoritarismo estatal, la urbanización acelerada y la convergencia de ideologías aparentemente antagónicas, desde la izquierda radical a la teología de la liberación. En este sentido, la contribución principal del seminario ha sido la convergencia disciplinaria y una mirada renovada por la distancia respecto a los acontecimientos y debates que han marcado el análisis de este fenómeno durante las últimas décadas.

De forma paralela al seminario se ha venido desarrollando un proyecto de investigación enfocado a documentar los procesos de construcción de la ciudad protagonizados por la población de menores recursos en la ciudad de México, durante la segunda mitad del siglo pasado. Con el fin de identificar los agentes, estrategias y recursos formales e informales que derivaron en entornos construidos diversos, pero que denominamos genéricamente colonias populares, se han realizado entrevistas con expertos académicos y líderes de organizaciones sociales vinculadas

---

1 54% de la superficie urbanizada de la zona metropolitana de la ciudad de México corresponde a colonias populares de origen informal, de acuerdo a los datos generados por el Centro de la vivienda y estudios urbanos (Cenvi A.C.) y publicados en Garza Gustavo, *La ciudad de México en el fin del segundo milenio* , México, El Colegio de México, Gobierno del Distrito Federal, 2000, p 392.

2 Véase Mike Davis, Planeta de ciudades miseria, Madrid, FOCA, 2006, p. 75

3 Encabezado por Priscilla Conolly, Angela Giglia, Sergio Miranda, María de Lourdes García y Héctor Quiroz, quienes procedemos de formaciones variadas que incluyen la arquitectura, la antropología, la historia, el urbanismo, la sociología y la geografía.

con la producción social del hábitat.[4] De esta manera se ha ido definiendo una trama compleja que conecta instituciones oficiales, organizaciones no gubernamentales, partidos políticos, grupos académicos y técnicos, organizaciones populares, comunidades y colectivos ciudadanos (constituidos de manera formal o informal), con momentos de convergencia ideológica, rupturas y diálogo, en espacios institucionales o disidentes de escala local, nacional e internacional: desde asambleas comunitarias hasta los foros internacionales sobre vivienda, hábitat, ciudad etc.

En este sentido, el universo de estudio puede ser muy amplio, sin embargo en un esfuerzo de síntesis se reconoce una causa común que explica la convergencia de grupos y posturas muy diversas: la justicia social materializada en barrios y ciudades que deben favorecer el desarrollo pleno del ser humano.

Nota sobre las fuentes para una historia del urbanismo popular

La vertiente hegemónica de la historia de las ciudades ha sido la de la arquitectura, la cual ha privilegiado—y legitimado—una serie de fuentes como el espacio construido, planos, escritos y teorías de renombrados arquitectos.

A partir de los años sesenta del siglo pasado los profesionales de la disciplina histórica comenzaron a estudiar los orígenes de las ciudades industriales, pues en regiones como la latinoamericana estaba teniendo lugar un proceso de urbanización de carácter popular explosivo y acelerado. Estos estudios con una perspectiva histórica se vieron como vía para comprender y explicar lo que estaba sucediendo en esas otras ciudades. Particularmente los ingleses como John Dyos y Sidney G. Checkland contribuyeron a esta serie de trabajos.[5]

En México la perspectiva de la explicación histórica de las ciudades—o historia urbana—es relativamente reciente.[6] Entrados los años ochenta comenzaron a salir a la luz una serie

4 El material obtenido fue editado en tres audiovisuales en formato dvd: "Testimonios para la historia del urbanismo popular en México". Capítulo 1. México, UNAM, 2013, 90 min; "Testimonios para la historia del urbanismo popular en México". Capítulo 2. México, UNAM, 2014, 77 min y el documental "Interiores. Otra historia de la ciudad de México". México, UNAM, 2015, 62 min. Todos realizados por Héctor Quiroz Rothe. Contacto quiroz.urbanismo@gmail.com

5 Sergio Miranda Pacheco, "La historia urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente" en Héctor Quiroz Rothe y Esther Maya (Comp.), Urbanismo. Temas y tendencias. México, UNAM, 2012, pp. 349-360

6 Si bien se pueden citar los primeros intentos de aproximarse al pasado de las urbes mexicanas a finales de los años setenta con las iniciativas de Alejandra Moreno Toscano, sus seminarios e investigaciones revisaban casos de estudio: la historia de localidades e hitos de ciudades mexicanas. Véase Alejandra Moreno Toscano, "*Research in progres son urban History. México*" en *Latin American Research Review,* vol. 10, n° 2, 1991, pp. 117-131

de interpretaciones integradoras del fenómeno a nivel ciudad, apoyadas en una perspectiva histórica. Pero una de sus características es que estos no fueron escritos por historiadores. A continuación presentamos cuatro trabajos que han intentado abarcar e interpretar el complejo proceso de urbanización popular a lo largo del siglo XX de la ciudad de México. Estos han sido acomodados por el periodo en el que se concentran en orden cronológico.

En primer lugar se debe hacer mención del artículo escrito por María Soledad Cruz y Antonio Azuela que lleva por título "La institucionalización de las colonias populares y la política urbana en la ciudad de México (1940-1946)", que salió a la luz en 1989 en la revista del departamento de sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana. En dicho artículo, los autores esgrimían que durante los años setenta del siglo pasado, algunos intelectuales habían calificado de "inéditas" una serie de medidas que parecían replantear el papel del Estado debido a su alto nivel de intervención en el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial.[7]

Hay dos cuestiones importantes a rescatar de este trabajo que contribuye a periodizar y caracterizar la historia del urbanismo popular en la ciudad de México. La primera de ellas es que, a pesar de que el título advierte que se va a dedicar a revisar el periodo de la administración de Manuel Ávila Camacho, en realidad parte del periodo anterior, con Lázaro Cárdenas. Aquí se describen y explican los mecanismos de intervención estatal en las ciudades, los cuales iban dirigidos a la urbanización y la creación de vivienda para los sectores populares.

La segunda gran contribución es el esbozo de una categoría que ayuda a explicar el fenómeno de las viviendas y del urbanismo popular: las colonias proletarias. Éstas son las colonias que llegaron a ocupar los "nuevos sectores populares urbanos",[8] porque eran nuevos actores en una ciudad en crecimiento, debido a que las políticas de industrialización de la etapa final cardenista habían generado una gran oferta de trabajo, la que generó una serie de oleadas migratorias de otras regiones a la capital del país. Ya en este periodo se hace referencia a las invasiones y la tolerancia de las mismas por parte del gobierno, los fraccionadores y las estafas perpetradas por éstos, y la expropiación como mecanismo legal para crear nuevas colonias para los sectores populares.[9]

El siguiente texto que se puede nombrar dentro de esta perspectiva histórica, interpretativa y abarcadora del conjunto de la ciudad de México es el libro de Cristina Sánchez Mejorada, *Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente.*[10] Este trabajo se centra en distintas dimensiones de la política urbana entre los años 1940 y 1952, periodo de expansión urbana acelerada al que

---

7 Antonio Azuela y María Soledad Cruz, "La institucionalización de las colonias populares y la política urbana en la ciudad de México (1940-1946" en *Sociológica. Revista del departamento de sociología*, año 4, núm. 9, 1989, 17 pp.

8 *Ibid.*, p. 2

9 Ídem.

10 María Cristina Sánchez Mejorada, *Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente,* México, UAM, 516 pp.

ya se ha hecho referencia, pero ahora hasta el periodo presidencial de Miguel Alemán Valdés. En el capítulo dedicado a los tipos de poblamiento realiza sus contribuciones a la historia de la urbanización popular de la ciudad. Sobre todo destaca la capacidad analítica con la que presenta los distintos tipos de poblamiento a partir de sus características: los tugurios y las ciudades perdidas, las Unidades Habitacionales y las colonias para trabajadores, fraccionamientos, colonias proletarias y la vivienda en renta.[11] Todos estos tipos de poblamiento que conviven en la ciudad de estos años pueden ubicarse dentro de los márgenes de lo que se ha denominado urbanismo popular.

La tercera investigación con una perspectiva histórica de la ciudad es el libro *El Leviatán urbano* de Diane Davis, quien hace una historia de la ciudad de México en el siglo XX, también a través de la política urbana, pero sobre todo desde una perspectiva político-administrativa.

Hay que señalar que las colonias populares u otros componentes del urbanismo popular no son el tema central en ninguno de los capítulos que conforman su afamado libro, en donde el eje narrativo es el desarrollo de conflictos entre actores emergentes en la política urbana a partir de los distintos intereses en los procesos de urbanización. Sin embargo, las colonias populares son abarcadas cada vez que se hace referencia a la expansión de la ciudad, particularmente en el periodo de Ernesto Uruchurtu (1952-1966).[12] En este texto también se hace referencia dentro de la misma administración a algunas de las medidas de desalojo de los entonces nombrados "paracaidistas", y de algunos casos de reubicación del mismo regente, con los cuales conciliaba las demandas de sectores de trabajadores y clases medias.[13]

Otro texto que contribuye a dibujar un panorama general de la ciudad de México durante el siglo XX es el libro de Peter Ward, *México: una megaciudad.* Hay que aclarar que no todo el trabajo intenta hacer una explicación histórica de las distintas dimensiones de la ciudad, pero sí el que explica la evolución de sus formas de urbanización. En el capítulo II, "Crecimiento urbano y apropiación del espacio: de plaza a suburbio y a megaciudad", introduce mediante análisis demográficos y de la geografía urbana la evolución de la ciudad en el siglo XX. Así, explica la expansión de la periferia capitalina entre los años sesenta y setenta mediante la migración intraurbana, la segregación socioespacial y la forma en que se desenvolvían los mercados de vivienda para los distintos sectores de la población, centrándose especialmente en el centro deteriorado de cuartos en alquiler y la periferia de las colonias populares.[14]

Otros trabajos que deben ser considerados para obtener un panorama más completo del origen y evolución del urbanismo popular en México a lo largo del siglo pasado son, siguiendo el orden cronológico de sus objetos de estudio son:

---

11 Íbid. P. 181-224

12 Diane Davis, *El Leviatán Urbano,* México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 229-232

13 *Ibid.* p. 253-254

14 *Idem.*

El libro de Soledad Cruz *Crecimiento urbano y procesos sociales en el Distrito Federal,* que analiza las transformaciones sociales y territoriales de la ciudad de México durante el período 1920-28.

El texto *Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo. El caso de la Ciudad de México* de Manuel Perló, publicado en 1981. Esta investigación se ocupa de las políticas económicas y sociales del período de gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-40) y su incidencia en el desarrollo urbano.

Sobre la historia de las organizaciones sociales que emergieron en los años sesenta como reacción al corporativismo oficial, cabe mencionar el libro de Pedro Moctezuma, *La Chispa. Orígenes del Movimiento Urbano Popular en el Valle de México,* publicado en 2012 y que se concentra en el período 1970-94.

Sobre la evolución del pensamiento sobre el urbanismo popular en América latina, cabe destacar un par de trabajos recientemente publicados por Priscila Connolly, en los que rastrea las fuentes teóricas e ideológicas de los distintos abordajes académicos, de las políticas públicas referidas al problema del hábitat popular, así como las interconexiones que se han dado entre los actores del urbanismo popular en esta región.

Finalmente, como se ha mencionado, por la informalidad que ha caracterizado las formas de urbanización popular es muy importante la inclusión de fuentes orales, hemerográficas y audiovisuales, dispersas en archivos institucionales y en centros de documentación de organizaciones no gubernamentales.

Consensos

A continuación se desarrollan algunos aspectos que han sido consensuados entre los miembros del Seminario de Historia del Urbanismo Popular ya referido y del proyecto de investigación:

En primer lugar, respecto a los antecedentes de la urbanización popular, las discusiones dentro del seminario coinciden en considerar que las formas de urbanización autogestiva que caracterizan el hábitat popular han sido una constante en la historia reciente de las ciudades latinoamericanas. En el caso de la ciudad de México, los antecedentes de este fenómeno se pueden remontar a los barrios indígenas que quedaron excluidos de la traza española en el siglo XVI; aunque se acepta que es en el siglo XX cuando la urbanización popular se convierte en un proceso masivo y dominante dentro de la estructura de las ciudades latinoamericanas.

En este espacio temporal se identifican al menos cuatro momentos:

Una etapa primigenia; a la vuelta del siglo XIX y hasta el periodo revolucionario (1910-1921) el hábitat popular urbano se reduce básicamente en la tipología de las vecindades[15] y

15 Viviendas de alquiler colectivas, consistentes en cuartos redondos con servicios compartidos, concentradas en la ciudad central

algunas experiencias puntuales de vivienda obrera patrocinadas por empresarios filántropos equiparables a proyectos realizados en otros países industrializados.

Un periodo posrevolucionario de experimentación social en las décadas de 1920 y 1930. Aquí se ubican la construcción de los primeros conjuntos modernos de vivienda social, construidos por el Estado; la promoción de colonias proletarias cuyo diseño respondía el proyecto social cardenista y sobre todo el reparto agrario que dio lugar a la creación de numerosos ejidos[16] que con el paso de los años se convertirían en una especie de reserva de suelo para la urbanización informal.

Una etapa de crecimiento económico sostenido y urbanización acelerada (1945-1980). Dentro del aparato estatal se formalizaron los organismos encargados de la producción de vivienda social, que aunque se pretendía obrera, atendió al principio la demanda de funcionarios y empleados medios del gobierno. Posteriormente, en la década de los setenta, con la creación de fondos de vivienda para los trabajadores, esta oferta se diversificó para atender las necesidades de otros sectores sociales.[17]

En cualquier caso, ante la incapacidad de las instituciones estatales para satisfacer la demanda de suelo y vivienda, las familias de escasos recursos optaron por la ocupación de terrenos en la periferia urbana, dando lugar a asentamientos irregulares (sin servicios y de tenencia irregular). Durante estas décadas, el tratamiento de los asentamientos informales por parte de las autoridades, transitó entre la represión y la indiferencia, con lapsos de tolerancia, cooptación y manipulación con fines partidistas, e incluso momentos de apoyo y promoción.

Crisis y proyecto neoliberal. La década pérdida fue el preámbulo para la implantación del modelo económico neoliberal. La producción de vivienda social queda en manos de grandes empresas constructoras de vastos conjuntos de vivienda de interés social en la periferia de las ciudades mexicanas.

Cabe señalar que hasta la fecha persisten sectores de población que siguen recurriendo a la experiencia histórica de los asentamientos irregulares y los procesos autogestivos en sus versiones más perversas y virtuosas. Es decir, el clientelismo por un lado y las experiencias alternativas herederas del cooperativismo y la autogestión social por otro. Se trata de una evidencia contundente de la continuidad de procesos históricos y del arraigo de procedimientos políticos y económicos de la informalidad.

---

16 Lázaro Cárdenas, presidente de México entre 1934-1940. Durante su gobierno se implantó el primer plan de desarrollo nacional inspirado en la experiencia soviético. Se le recuerda por el impulso definitivo al reparto agrario, a las organizaciones obreras y por la nacionalización de la industria petrolera. Hasta la fecha sigue siendo una referencia histórica de la izquierda mexicana. La propiedad ejidal era colectiva e inalienable (hasta las reformas constitucionales de 1994)

17 Nos referimos al Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) y el Fondo de Vivienda de los Trabajadores del Estado (Fovisste).

En el período analizado –que abarca las últimas cinco décadas- se reconoce una evolución en el pensamiento de los agentes implicados. En los años sesenta los grupos de filiación anarquista o maoísta coincidían en su trabajo de campo con las comunidades eclesiales promovidas por miembros de la de iglesia católica afines a la teología de la liberación. El problema de los asentamientos irregulares era tan grande que permitió la coexistencia de espacios para el trabajo de grupos con posturas antagónicas en teoría, pero que en la práctica coincidían en la búsqueda de soluciones a la precariedad de los habitantes de los barrios marginales de las ciudades latinoamericanas, más allá de los fundamentos ideológicos. Posteriormente la globalización, la implantación del modelo neoliberal y la crisis ambiental han ido moldeando los discursos. Coinciden nuevamente grupos heterogéneos en su lucha contra los efectos perversos de la apertura comercial, la desregulación de los mercados y el retiro del Estado de sectores estratégicos de la economía, como son la vivienda social y la dotación de servicios.

Desde la perspectiva ambientalista, en un primer momento ciertas voces académicas identificaron a los pobres urbanos como agentes del deterioro ecológico, lo cierto es que los espacios de comunicación e intercambio que se fueron construyendo entre los agentes del urbanismo popular facilitaron la difusión de conceptos del ambientalismo científico y del marxismo ecológico y su traducción en proyectos y prácticas innovadoras como los huertos urbanos, el reciclaje de desechos sólidos o la aplicación de tecnologías verdes en la construcción de vivienda.

Al igual que los conceptos y prácticas asociados a la protección y restauración del medio ambiente, en nuestros casos de estudio se reconoce también la incorporación progresiva de otros discursos. Por un lado el concepto de hábitat, a partir de la creación del consejo de la ONU respectivo en los años setenta, ha permitido integrar causas vinculadas con el medio ambiente natural y urbano. De esta manera las luchas ecologistas por los derechos de la naturaleza y las movilizaciones sociales de izquierda a favor de una vivienda, barrios y ciudades dignas se entrelazaron bajo este concepto "paraguas" integrador y al mismo tiempo ambiguo en su significado e implicaciones.

Conclusiones

Hasta este momento, el urbanismo popular es una propuesta conceptual que reconoce la iniciativa, capacidad y experiencia de la población, generalmente de menores ingresos, para generar un hábitat urbano con sus propios recursos humanos y materiales en distintas escalas y con distintos grados de participación institucional. Su estudio permite explicar el origen y funcionamiento de la mayor proporción de las áreas urbanizadas en México, durante el último siglo.

Si bien, existen esfuerzos para comprender este fenómeno desde una perspectiva histórica, sigue pendiente la consolidación y diversificación de una historiografía especializada, equivalente al de los procesos formales de producción de entornos construidos y de otros períodos de la historia local. En este sentido, nos permitimos adelantar algunas explicaciones a estas carencias:

En un primer momento, los estigmas hacia la pobreza subyacentes en los círculos académicos más conservadores también han incidido en la indiferencia hacia este tipo de temas.

Por su contemporaneidad, la urbanización popular ha sido más bien objeto de estudio de las ciencias sociales, lo que explica la ausencia de historiadores profesionales especialistas en el tema. Cabe señalar, la influencia en su momento de la teoría del subdesarrollo que entendía la precariedad de los asentamientos populares como un estado transitorio en el camino hacia el desarrollo pleno. Para el período de máxima expansión de las distintas formas de urbanización popular (1940-1980) existen numerosos estudios sobre vivienda popular y asentamientos precarios desde la perspectiva sociológica, antropológica, económica o del derecho, que pueden ser objeto de una relectura historiográfica.

Desde la historia de la arquitectura -que se ha encargado también de estudiar la historia del urbanismo institucional- la ausencia de grandes personajes hace poco atractivo este tema para los especialistas, que se enfrentan además a la escasez de registros documentales sobre la ocupación ilegal del suelo o la autoconstrucción, lo que dificulta el trabajo de investigación más convencional. De aquí la importancia de considerar otro tipo de fuentes documentales: orales y audiovisuales. Una perspectiva que ha sido poco explorada es la de la morfología urbana que privilegia el análisis de los entornos construidos como resultado de estructuras sociales, económicas y políticas.

Cada una de estas hipótesis requiere de un minucioso trabajo de investigación para ofrecer argumentos sólidos que permitan confirmarlas; labor que por sus dimensiones queda pendiente para futuros trabajos.

Referencias bibliográficas

Azuela, Antonio y María Soledad Cruz, "La institucionalización de las colonias populares y la política urbana en la ciudad de México (1940-1946)" en Sociológica. Revista del departamento de sociología, año 4, núm. 9, 1989, 17 pp.

Cruz Rodríguez, María Soledad. Crecimiento urbano y procesos sociales en el Distrito Federal (1920-28), México, UAM-Azcaptzalco, 1994, 201 pp.

Connolly, Priscilla. "La ciudad y el hábitat popular: paradigma latinoamericano" Ponencia presentada en el seminario Teorías sobre la ciudad contemporánea en América latina (en octubre de 2012) disponible en http://www.ungs.edu.ar/catedrasur/wp-content/uploads/2012/11/12_CONNOLLY_VF.pdf.

------ "Vaivenes tempranos del urbanismo popular en América latina" en Héctor Quiroz (comp) Aproximaciones a la historia… México, UNAM; 2014, pp.35-68.

Davis, Mike. Planeta de ciudades miseria, Madrid, FOCA, 2006, 288 pp.

Davis, Diane El Leviatán Urbano, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, pp. 229-232

Miranda Pacheco, Sergio, "La historia urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente" en Héctor Quiroz Rothe y Esther Maya (Comp.), Urbanismo. Temas y tendencias. México, UNAM, 2012, pp. 349-360

Moctezuma Barragán, Pedro. La Chispa. Orígenes del Movimiento Urbano Popular en el Valle de México. México, Delegación Iztapalapa y Para Leer en Libertad AC, 2012, 297 pp.

Moreno Toscano, Alejandra "Research in progress on urban History. México" en Latin American Research Review, vol. 10, n° 2, pp. 117-131

Ortiz, Enrique y María Zarate (comps.) Vivitos y coleando. 40 años trabajando por el hábitat popular en América latina. México, Habitat International Coalition América Latina, UAM, 2002.

Perlo Cohen, Manuel. Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo. El caso de la ciudad de México, México, IIS-UNAM, 1981.

Quiroz Rothe, Héctor (comp) (2014) Aproximaciones a la historia del urbanismo popular. Una mirada desde México. México, UNAM, 253 pp.

Romero Fernández, Gustavo. "La producción social del hábitat: reflexiones sobre su historia, concepciones y propuestas", en Ortiz, 2002, :70-78

Sánchez Mejorada María Cristina, Rezagos de la modernidad. Memorias de una ciudad presente. México, UAM, 2005, 516 pp.

Ward, Peter, México: una megaciudad. Producción y reproducción de un medio ambiente urbano, México, CONACULTA-Alianza, 1991, p. 59-98

MESA Nº 32

Ríos Urbanos: proyectos, prácticas, representaciones.

COORDINADORES

FERNANDO WILLIAMS

ferwil3@yahoo.com.ar

Universidad Nacional de La Plata -
Universidad Nacional de San Martín

LORENA VECSLIR

lorena.vecslir@gmail.com

CONICET - Universidad de BuenosAires

PLANES PARA BUENOS AIRES Y LA CUENCA RECONQUISTA. PROBLEMAS Y PROPUESTAS.

ALEJANDRA POTOCKO

Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS) – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

apotocko@ungs.edu.ar

RESUMEN: La cuenca del Río Reconquista es una de las tres grandes cuencas hídricas de la región metropolitana de Buenos Aires. Como tal, su ocupación y desarrollo estuvieron históricamente asociados a las lógicas de urbanización metropolitana. Más aún, en tanto pieza de ese territorio, fue pensada, problematizada y proyectada en los planes, programas y estudios de escala regional para Buenos Aires que diagnosticaron los problemas de una metrópolis en crecimiento y propusieron alternativas para su ordenación. El Plan Regulador de Buenos Aires, el Esquema Director Año 2000, el Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense, el Estudio de la Comisión Área Metropolitana de Buenos Aires y Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires se presentaron en diferentes momentos como instancias analíticas y propositivas para la región que también pensaron la cuenca Reconquista. Primero, como un territorio inundable objeto de regulación hídrica; luego, como un territorio ambientalmente degradado cuya ocupación debía ser regulada, controlada y dotada de infraestructuras; y finalmente como una unidad territorial que debe ser abordada desde la gestión integral. El trabajo ilumina algunas aristas de las configuraciones materiales del territorio y el pensamiento de la cuenca desde los planes para dar cuenta de que su abordaje es producto de una construcción histórica.

PALABRAS CLAVE: Cuencas hídricas, Río Reconquista, Región Metropolitana de Buenos Aires, planes metropolitanos, gestión integral.

Introducción

La cuenca Reconquista es una de las tres grandes cuencas de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), estructurada por el eje del río Reconquista que la recorre a lo largo de aproximadamente 50 km desde sus nacientes en tierras rurales, hasta su desembocadura en un entorno netamente urbano, atravesando áreas de variados usos y densidades de ocupación. Su ámbito, delimitado por la línea divisoria de aguas, incluye total o parcialmente a 18 partidos bonaerenses, donde viven casi tres millones de personas (Figura 1).[1] El principal problema de este territorio radica en que el río Reconquista es el segundo río más contaminado de Argentina, luego del Matanza-Riachuelo, lo cual no sólo contribuye a la degradación del ecosistema, sino que también pone en riesgo a la población, en particular a aquella asentada sobre sus bordes degradados y el valle de inundación, que concentra a los sectores de extrema pobreza.

Como parte de la ciudad metropolitana, su ocupación estuvo históricamente mediada por los procesos de crecimiento urbano de Buenos Aires, desde la conformación de nuevos núcleos urbanos, en torno de las estaciones del ferrocarril, la extensión de la cuadrícula en base al transporte automotor y la industria desde mediados del siglo XX, hasta la reproducción de asentamientos informales y de urbanizaciones cerradas, en las últimas décadas.

Más allá de la ejecución de los recientes programas de saneamiento implementados desde el gobierno de la Provincia de Buenos Aires –que por cierto no alcanzaron los objetivos planteados, principalmente en materia ambiental-, se suele argumentar que el estado actual de deterioro de las cuencas hídricas metropolitanas se debe a que no se planificó la ocupación del suelo.[2] Sin embargo, según lo que surge de la bibliografía que discute los procesos de gestión de cuencas urbanas, los planes, programas y estudios de escala regional que se realizaron desde mediados del siglo XX para las ciudades latinoamericanas que se encontraban en pleno proceso de crecimiento metropolitano, pensaron estos territorios.[3]

En ese marco, en un proyecto de investigación recientemente iniciado,[4] nos propusimos analizar cómo se fue ocupando la cuenca del río Reconquista y cómo los documentos de planificación realizados para la RMBA la problematizaron y proyectaron. Según argumentamos, aunque esas instancias no siempre fueron concretadas o traducidas en políticas, iluminan sobre las formas de pensar estos territorios y condensan las ideas sobre la ciudad y la planificación en cada momento dado.[5]

---

1 Según datos del Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

2 Merlinsky, Gabriela, *Atravesando el río: la construcción social y política de la cuestión ambiental en Argentina,* Tesis de doctorado en Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2008.

3 Dourojeanni, Axel y Jouravlev, Andrei, "Gestión de cuencas y ríos vinculados con centros urbanos". *Documento de la CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura*, 1999. Disponible en: http://www.cepal.org/es/publicaciones/31384-gestion-de-cuencas-y-rios-vinculados-con-centros-urbanos

4 Proyecto post-doctoral titulado "Transformaciones territoriales de la cuenca del río Reconquista. Actores, planes y proyectos", realizado con subsidio del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y sede en la Universidad Nacional de General Sarmiento.

5 Novick, Alicia, "Los proyectos territoriales en perspectiva, en Margarita Charrière, *Planes, proyectos e ideas para el AMBA*, Buenos Aires: Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, 2011, pp. 35-47.

A pesar de que, tal como sostiene Mignaqui,[6] la problemática de las cuencas de la RMBA está en la agenda pública y en la académica, principalmente desde la judicialización del saneamiento y gestión de la cuenca Matanza-Riachuelo, el tratamiento de las cuencas hídricas como piezas territoriales de la ciudad metropolitana en los planes aún está poco explorado. Creemos que formular preguntas sobre cómo se pensó la cuenca en esos documentos nos permite dar cuenta de que su abordaje, en tanto problema y propuesta, es producto de una construcción histórica.

Metodológicamente, nos propusimos abordar la problemática desde dos tipos de materiales. Por un lado, a partir de las cartografías metropolitanas, que nos informan sobre la materialidad de estos territorios en permanente mutación, los cambios en los usos del suelo y la ocupación de las tierras vacantes. Por otro lado, desde los textos de los planes que son objeto de estudio tanto por lo que dicen, como por las ideas y conceptos a los cuales remiten, no siempre explicitados en los documentos. Cartografías y planes nos permitieron trazar un cuadro comprensivo de doble entrada a partir del cual es posible dar cuenta de las tensiones que se generan entre cómo era el territorio en cada momento y cómo se lo pensó.

En un primer momento, cuando la cuenca estaba mayormente desocupada, la preocupación central del Plan Regulador de Buenos Aires y del Esquema Director Año 2000, realizados en las décadas del 50 y 60, fueron las inundaciones y la cuenca se construyó a partir de soluciones técnicas e hidráulicas. En una segunda instancia, entre fines de la década de 1970 y principios de los 90, el Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense (SIMEB) y el Estudio de la Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA) pusieron de relieve los problemas del medio ambiente y la calidad de vida de la población de una metrópolis que se expandía pero con importantes carencias en infraestructura y servicios. Finalmente, en fecha reciente, Lineamientos Estratégicos para la RMBA (2007) entiende a la cuenca como una unidad territorial para la cual considera necesario desarrollar un Plan de Manejo Integral a cargo de un organismo de gestión creado *ad hoc* que permita articular a la amplia gama de actores e intereses en juego. A partir de esos tres momentos cronológico-problemáticos, se organiza el texto.

Inundaciones e hidráulica

Las cartas topográficas del Instituto Geográfico Nacional de finales de la década de 1950 (Figura 2) ofrecen una mirada de la cuenca en el momento del primer proceso de crecimiento metropolitano de Buenos Aires, sustentado en el modelo de desarrollo industrial. Sobre la base de la producción de loteos baratos y un transporte público subsidiado, el avance de la ciudad se dio primero en torno a las tierras más altas, siguiendo los ejes estructurantes del ferrocarril. El territorio de la cuenca comenzaba a ser ocupado, aunque las tierras de baja cota, las áreas de bañados y de lagunas quedaron en su mayor parte libres, más allá de que algunos sectores pudieran ser destinados a tambos, quintas, chacras, aserraderos o a criaderos de animales.

6 Mignaqui, Iliana, "Planes y proyectos territoriales. Escenarios de la metrópolis planificada", Barcelona: *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 2012, pp. 121–137.

En ese momento se elaboró el primer documento de planificación con una visión regional e integral del territorio metropolitano, el Plan Regulador de Buenos Aires,[7] que estudió y problematizó a la cuenca del río Reconquista desde sus aspectos geográficos en relación a la topografía, las características del suelo y desde su funcionamiento hidráulico. En ese marco, el documento reconoció, por un lado, que "las cuencas de los ríos Matanza y Reconquista afectan directamente al conglomerado urbano" en relación a las inundaciones, aunque las definió como de "duración breve y extensión limitada". Por otro lado, el Plan argumentó que las áreas inundables de las cuencas son de fertilidad escasa o nula, sólo aptas para forestación con especies resistentes y ganadería, aunque podían mejorarse con obras hidráulicas de gran envergadura.

A partir de esas consideraciones, el Plan propuso, en primer lugar, delimitar y preservar las «cuencas inundables» de los ríos Reconquista y Matanza, y conservar las condiciones positivas de su medio físico-natural (Figura 3). En segundo lugar, previó controlar la expansión natural de la metrópolis, limitándola sobre los terrenos altos estructurados por los ejes de conexión vial y ferroviaria, y prohibiendo la ocupación de terrenos bajos. En ese sentido, las cuencas se pensaron como tierras a forestar, como estrategia para la regulación del ciclo hídrico. Sólo se previó la urbanización de zonas que, con obras hidráulicas, podían tornarse aptas para la ocupación.

Partiendo del mismo problema, el Esquema Director Año 2000,[8] propuso reservar sectores con destino a áreas verdes (Figura 4). La idea de incorporar nuevos espacios libres derivó de la estimación de la demanda de áreas de esparcimiento del momento y de las previsiones a futuro. Se estimó necesario decuplicar la superficie metropolitana destinada a ese uso y en tal sentido las tierras bajas fueron pensadas como parte de un conjunto de grandes equipamientos de escala metropolitana.[9] La propuesta consistió en la creación de un "complejo regional de esparcimiento al aire libre" que sería irrigado por las infraestructuras de transporte y la red de movilidad que forman parte de la estructuración metropolitana propuesta por el plan.

La premisa planteada por los planes de los 50 y 60, de no urbanizar la cuenca salvo que se realizaran grandes obras hidráulicas que transformaran la aptitud de las tierras (de inundables a urbanizables), dejó su impronta en el territorio pues en 1969 se inició la construcción de la

---

7 Fue elaborado entre 1958 y 1962 por la Organización del Plan Regulador de Buenos Aires (OPRBA), una oficina creada en 1957 *ad-hoc* de la Municipalidad de Buenos Aires, conformada por un equipo interdisciplinario de expertos en temas variados: morfología urbana, sociología, legislación, industria y energía, economía y financias (Novick, 2011a).

8 Fue elaborado entre 1967 y 1969 por un organismo nacional, la Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana (dependiente el Consejo Nacional de Desarrollo, creado en 1961), con el asesoramiento del *Institut d'Aménagement et d'Urbanisation de la Région Parisienne* en el marco de un convenio de cooperación técnica con Francia.

9 Suárez, Odilia, *Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985*, Buenos Aires: Secretaría de Extensión Universitaria. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 1986, p. 44.

represa Roggero y otros diques menores en las nacientes del río Reconquista que modificaron la dinámica hidráulica del territorio y redujeron el riesgo de inundaciones en el tramo superior de la cuenca, donde se encontraban las mayores presiones de la urbanización. Esas acciones consolidaron al noroeste de la ciudad como uno de los ejes de expansión metropolitana.

Urbanización y medio ambiente

Entre las décadas de 1970 y 1990, si bien el crecimiento metropolitano se desaceleró respecto del momento anterior, la ciudad siguió expandiéndose pero con importantes déficits de infraestructura y servicios, al tiempo que se empezaban a ocupar vacíos, entre ellos, las tierras más bajas de las cuencas hídricas. El plano de "Expansión Urbana 1972-1992, villas miseria y áreas inundables" del Estudio CONAMBA (1995) (Figura 5) deja ver cómo esas tierras inundables de la cuenca del río Reconquista fueron ocupadas por asentamientos precarios, conjuntos de viviendas de interés social y urbanizaciones cerradas. Al mismo tiempo, el mapa da cuenta de que una problemática central de ese momento era la expansión de la ciudad en áreas de crítica situación ambiental, en condiciones habitacionales deplorables.

Ciertamente, ya desde la década de 1970, el paradigma había cambiado pues nuevos temas, como el desarrollo, la contaminación, los recursos naturales, la calidad de vida y el calentamiento global, se incorporaron en las agendas públicas pues venían siendo tratados en el ámbito internacional, principalmente en las conferencias y compromisos asumidos en el marco de la Organización de las Naciones Unidas.

Esos temas fueron recuperados por dos documentos: el Estudio del SIMEB, elaborado a fines de los 70,[10] y el Estudio CONAMBA, elaborado a principios de la década de 1990,[11] que problematizaron la expansión metropolitana que se reproducía espontáneamente, en baja densidad y sin la necesaria extensión de las redes de infraestructura y servicios; al mismo tiempo que se preocuparon por la contaminación de los recursos naturales. En esos estudios, las cuencas hídricas metropolitanas fueron consideradas como áreas críticas debido a su contaminación y a las presiones que soportan de las actividades urbanas y el avance de la ciudad. Aunque esas eran las preocupaciones centrales, las inundaciones también fueron pensadas como un problema, pues las tierras de baja cota seguían siendo ocupadas a medida que la urbanización metropolitana presionaba por avanzar sobre terrenos antes vacantes.

10 Su elaboración estuvo a cargo de la Secretaria de Estado de Recursos Naturales y Ambiente Humano y los Gobiernos Provinciales a través de sus organismos de obras y servicios, planeamiento, urbanismo y vivienda; en el marco del Programa de Concertación del Hábitat y Ordenamiento Territorial (CONHABIT) y del sub-programa Asentamientos Urbanos Integrados (AURI) al cual contribuyó el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

11 Elaborado en el marco del Convenio AMBA, suscripto entre el gobierno provincial y la Municipalidad de Buenos Aires.

Si bien los documentos no formularon proyectos o propuestas concretas, esbozaron una serie de pautas a seguir para la protección de los recursos hídricos teniendo como horizonte de sentido el cuidado del medio ambiente y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. Esas pautas se refirieron a la regulación del uso y ocupación del suelo que se orientan a la conservación del agua, junto con la fijación de densidades de población y localización de actividades en función de la capacidad de los cursos hídricos (como abastecedores de agua y como receptores de efluentes), el control del uso de agroquímicos en las áreas de explotación agraria, y la dotación de servicios de infraestructura a un ritmo acorde al déficit existente y al crecimiento de la población de la región.

En paralelo, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires ejecutó el Proyecto Saneamiento Ambiental y Control de las Inundaciones en la cuenca del río Reconquista que se propuso reducir el riesgo de inundaciones y corregir las causas y efectos de la contaminación del medio ambiente. Pero aunque la política logró algunos resultados positivos con la rectificación, canalización, endicamiento y ensanche del río, y la construcción de estaciones de bombeo para regular el caudal en momentos de crecidas,[12] el problema de la contaminación del agua y de los suelos, producto de la actividad industrial poco o nada regulada, el vertido de líquidos cloacales sobre los cursos de agua y los rellenos formales o clandestinos de basura, no tuvo soluciones efectivas. Más aún, algunas investigaciones sostienen que las escasas obras realizadas tuvieron efectos negativos pues la remoción de los lodos del fondo del río empeoraron los indicadores de contaminación y el desvío del curso principal del Reconquista afectó la calidad de agua de consumo de sectores más alejados.[13] Quizás un resultado auspicioso del Programa fue haber puesto en la agenda la necesidad de que operara un organismo de gestión integral del territorio que finalmente se creó en 2001 y que, aunque aún tiene escasa operatividad, se enmarca en el abordaje de la gestión integral del territorio.

Gestión integral del territorio

Tal como muestran las cartografías que realizamos como parte de un Atlas comprensivo del territorio,[14] en las últimas dos décadas la cuenca del río Reconquista devino un territorio totalmente antropizado (Figura 6), utilizado a la vez como lugar de asentamiento de las industrias

12 Sadañiowski, Ivana, "Control de inundaciones en la cuenca del río Reconquista: el papel de la represa Ingeniero Carlos F. Roggero y las funciones ecológicas de los humedales", en María Di Pace y Andrés Barsky, *Agua y territorio. Fragmentación y complejidad en la gestión del recurso hídrico en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Buenos Aires: Ediciones CICCUS – Universidad Nacional de General Sarmiento, 2012, pp. 171-207.

13 Defensor del Pueblo de la Nación, "Informe especial Cuenca del río Reconquista. Primera parte", 2007. Disponible en: http://www.foco.org.ar/documentos/informe_reconquista.pdf [10 de junio de 2014].

14 Realizado en el marco del proyecto "Instrumentos de planificación y gestión para el Área Metropolitana de Buenos Aires. Actores, políticas públicas y configuraciones territoriales" PIO-UNGS.

más contaminantes y los equipamientos metropolitanos (como los centros de disposición de residuos), como lugar de la urbanización precaria o para la reproducción de urbanizaciones cerradas, principalmente en las tierras más bajas.

Los diferentes usos del suelo que se replican en esas áreas que antes eran inundables, remiten a diferentes fragmentos territoriales que dan cuenta de la intervención de una amplia gama de actores y la reproducción de diferentes lógicas que a distintas escalas construyen este territorio problemático.

En ese marco, el documento de los Lineamientos Estratégicos para la RMBA,[15] realizado en 2007, propone un "cambio de enfoque profundo en el tratamiento de las cuencas hídricas metropolitanas" pues, según entendió, los instrumentos de planificación anteriores no habían logrado captar, realmente, la complejidad de esa dinámica de actores, lógicas y escalas. Dada su creciente criticidad urbano-ambiental, centrada en torno a las problemáticas de las inundaciones, la contaminación y la reproducción de asentamientos precarios, el documento las identificó como áreas prioritarias de intervención a corto plazo.

Como parte de las propuestas, Lineamientos planteó, primero, considerar a los actores que intervienen en su construcción. De modo tal que a la delimitación hidrográfica que ya se venía utilizando en los planes metropolitanos, se sumó la consideración de los 18 partidos bonaerenses que la componen, sin soslayar que también operan el gobierno provincial, las empresas de servicios, los actores del sector productivo y la población, a través de ONGs y otros organismos involucrados. Segundo, propuso desarrollar un Plan de Manejo Integral, cuya elaboración y puesta en marcha estaría a cargo de un organismo creado *ad hoc*, con capacidad para articular a los actores e intereses en juego.

Ciertamente, la gestión integral del territorio constituye el actual paradigma desde el cual las cuencas urbanas tienden a ser pensadas, tal como se recomienda en la Declaración de Dublín sobre Agua y Desarrollo Sostenible (1992), y de lo cual dan cuenta numerosas experiencias en el mundo, siendo paradigmático el caso de la Tennessee Valley Authority, creada en 1933 para desarrollar integralmente la región del valle del río Tennessee.[16] En el caso de Buenos Aires, Lineamientos Metropolitanos recuperó algunas de las ideas que se vienen discutiendo en los registros internacionales, pero principalmente se apoyó en el antecedente que estableció la Autoridad de la cuenca Matanza-Riachuelo pues, según sostiene, éste constituye un modelo de gestión posible de replicar en las demás cuencas hídricas metropolitanas.

---

15 Elaborado por la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires como instancia de diagnóstico y propuesta para la RMBA

16 Barrow, Christopher, "River Basin development planning and management: a critical review", *World Development*, 26(1), 171-186.

Reflexiones finales

La aproximación a la cuenca Reconquista y los planes metropolitanos de Buenos Aires que hemos examinado ilumina algunas cuestiones en relación al territorio y a cómo fue pensado.

En tanto problema, las determinaciones de un territorio inundable caracterizaron a la cuenca Reconquista en un primer momento. Pero mientras la problematización de las inundaciones en las tierras bajas estuvo presente en todos los planes, no todos las tomaron como eje central para problematizar a la cuenca. En efecto, en un primer momento la preocupación se centró en la ocupación de tierras bajas y el ciclo hídrico; mientras que en un segundo momento se puso el foco sobre la urbanización, las infraestructuras de servicios y la calidad de los recursos naturales; y finalmente sobre las alternativas de un territorio complejo donde operan una multiplicidad de actores. En ese sentido, podemos argumentar que a partir de la década de 1970, en que los temas medio-ambientales, el agua como derecho y el mejoramiento de la calidad de vida de la población entraron en la agenda, se produjo una ruptura pues, si antes la preocupación estaba puesta sobre cómo la dinámica de los ríos afectaba al desarrollo urbano, después la mirada estuvo centrada sobre cómo la ciudad afectaba a las fuentes de agua. En el último momento se intenta abordar ambas cuestiones bajo la noción de integralidad.

Como propuesta, al principio se apostó a la regulación hídrica, ya sea a través de la estrategia de forestar el territorio para que las cuencas funcionaran como esponjas de retención de agua, como a través de la ejecución de grandes obras hidráulicas que permitieran a la urbanización avanzar sobre esos terrenos más bajos. De un modo u otro, la idea implícita fue que las cuencas, que estaban poco urbanizadas, representaban un fondo sobre el cual los planes propusieron un modelo de ciudad deseada que implicó conservarlas como áreas verdes, con su posible destino a área de esparcimiento a fin de cubrir la demanda futura de una ciudad que se preveía que iba a seguir creciendo.

En una segunda instancia, ante una ciudad que había urbanizado más y más las cuencas a partir de que se habían habilitado nuevas tierras urbanizables con obras hidráulicas de gran envergadura (aunque sin la necesaria extensión de las redes de infraestructura básica ni el control adecuado sobre la actividad industrial que contaminaban ríos, arroyos y napas de agua), para la planificación tuvo más sentido definir lineamientos y pautas que permitieran actuar en esa complejidad regulando la ocupación del suelo a través de la fijación de densidades de población y actividades. Al mismo tiempo, se priorizó el interés por proveer de servicios a una metrópolis en expansión a fin de garantizar la calidad del agua de consumo pues la cuenca fue entendida principalmente como un recurso hídrico. Finalmente, asistimos a un momento en que se pondera la gestión multiactoral y la integralidad como la mejor estrategia para revertir su estado crítico de deterioro ambiental.

A partir de esas consideraciones, podemos verificar que, por un lado, efectivamente hubo instancias de planificación de los usos del suelo en la cuenca, independientemente de que éstas hayan sido o no implementadas; y por otro, que esos diferentes problemas y propuestas para la cuenca del río Reconquista reflejan cómo, desde una perspectiva histórica, el abordaje de este territorio se fue transformando pues, a pesar de que hubieron temas recurrentes, como las inundaciones y la hidráulica que muy tempranamente afectaron al avance de la ciudad, es posible ver el largo proceso a través del cual se fue construyendo la forma de pensar y operar en las cuencas al sumarse, capa sobre capa, los nuevos temas como el medio ambiente, la calidad de vida, la ecología, y en fecha más reciente, el paradigma de la gestión integrada de cuencas.

RIOS DA BAIXADA FLUMINENSE: RESGATANDO A HISTÓRIA DOS PROJETOS PRÁTICAS E REPRESENTAÇÕES.

ANA LUCIA BRITTO E PAULO ROBERTO FERREIRA CARNEIRO

Universidade Federal do Rio de Janeiro

anabrittoster@gmail.com; paulorf.carneiro@gmail.com

RESUMEN: Este trabalho busca reconstruir a história dos rios da Bacia Iguaçu/Sarapuí e do desenvolvimento urbano da Baixada Fluminense, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, analisando as intervenções nos rios ao longo dos últimos 100 anos e identificando os paradigmas que nortearam essas transformações. Até o início do século XX os rios serviram como vias que permitiram a ocupação da região. Com a urbanização e novos meios de transporte, como o ferroviário, os rios perderam suas funções originais, passando a ser percebidos como um problema devido às cheias que dificultavam as atividades agrícolas e a ocupação da região. As intervenções nesses rios podem ser divididas em duas fases.

A primeira fase, orientada pelo paradigma da engenharia hidráulica clássica, tem início com a criação da Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, que posteriormente ganhou amplitude nacional como DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento) cujas acões foram da década de 1930 até os anos 80. As obras realizadas consistiam na retificação de rios e na drenagem de lagoas perenes e temporárias formadas com o extravasamento dos rios no período chuvoso. Paralelamente às motivações sanitaristas (como a erradicação da malária e a febre amarela), a gênese do DNOS esteve intimamente ligada à expansão das áreas agrícolas e posteriormente da ocupação urbana. Os rios passam a ser usados para escoamento de águas servidas, apresentando alto grau de poluição

A segunda fase começa na década de 90 e segue o paradigma da engenharia ambiental. As intervenções propostas passam a reconhecer a necessidade de preservar o espaço dos rios. O controle de inundações é feito por meio do armazenamento temporário das águas precipitadas e pela criação de parques lineares que protegem as áreas de várzea. Contudo o problema da poluição permanece, fazendo com que os rios ainda não sejam percebidos como elementos valorizados da paisagem.

PALABRAS CLAVE: rios urbanos, higienismo, desenvolvimento urbano, drenagem, Baixada Fluminense- Rio de Janeiro

Introducão:

Este trabalho busca reconstruir a história dos rios da Bacia Iguaçu/Sarapuí e do desenvolvimento urbano da Baixada Fluminense, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, analisando as intervenções nos rios ao longo dos últimos 100 anos e identificando os paradigmas que as nortearam.

A bacia do rio Iguaçu-Sarapuí apresenta uma área de drenagem de 726 km2, dos quais 168 km2 representam a sub-bacia do Sarapuí, e abriga todo o município de Belford Roxo e parte dos municípios do Rio de Janeiro, Nilópolis, São João de Meriti, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, inseridos na Regia Metropolitana do Rio de Janeiro.O rio Iguaçu tem suas nascentes na Serra do Tinguá, a uma altitude de cerca de 1000m. Desenvolve seu curso no sentido sudeste, com uma extensão total de cerca de 43km, desaguando na Baía de Guanabara. O rio Sarapuí passou a pertencer à bacia do rio Iguaçu no início do século passado, por ocasião das primeiras grandes obras de saneamento na Baixada Fluminense, quando seus cursos médio e inferior foram retificados e sua foz desviada para o curso inferior do rio Iguaçu. Ambos os rios apresentavam-se bastante sinuosos. São estas primeiras obras que modificaram profundamente o curso dos rios que examinaremos a seguir.

Os rios dessa bacia hidrográfica tiveram uma importância estratégica para a economia da região no século XIX, funcionando como vias navegáveis para o transporte de mercadorias e dotados de portos fluviais que apresentavam forte movimento. Com a introdução das ferrovias eles perdem essa função. Suas características de rios de baixada, meandrados e com extensas planícies de inundação acabam por torna-los um problema para os projetos de desenvolvimento econômico da região. Eles vão sofrer intervenções que se iniciam ainda no século XIX e se consolidam no século XX, acabando por modificar completamente sua estrutura na paisagem. Essas intervenções são objeto da primeira parte desse texto.

Na segunda parte do texto tratamos das intervenções realizadas recentemente que vão buscar orientação em outro paradigma, o da engenharia ambiental e da sustentabilidade, seus avanços e suas limitações.

Os rios da Baixada Fluminense e as obras da engenharia hidráulica implementadas pelas Comissões de Saneamento

Até meados do século XIX, antes do desenvolvimento do sistema ferroviário, a região da Baixada Fluminense, e particularmente as terras correspondentes à Bacia dos rios Iguaçu Sarapuí, eram áreas não ocupadas, sendo os rios rotas fluviais ligando o interior ao porto da cidade do Rio de Janeiro. Ao longo dos rios surgiram portos, como o porto do Pilar, localizado nas margens do rio Pilar, afluente do rio Iguaçu pela margem esquerda.

Contudo, esses portos não chegaram a desenvolver núcleos de povoamento. Como assinala Soares, essas aglomerações que se desenvolveram em certos portos fluviais da baixada se

limitavam às necessidades do movimento de mercadorias e de viajantes de regiões distantes. Apesar de levadas à categoria de 'vilas', na primeira metade do século XIX, em decorrência da importância que adquiriram neste tráfego entre o porto e seu hinterland, elas não apresentavam muitas das características que fazem de um aglomerado uma verdadeira cidade. (...) eram acima de tudo depósitos, onde ficavam as mercadorias com destino ao interior (fardos da fazenda, sal, etc) ou os produtos que desciam da serra, principalmente o café, aguardando praça nas embarcações que os levariam até o porto do Rio de Janeiro" (Soares, 1995 p.165).

Analisando relatos de viajantes que percorrem a região nas primeiras década do século XIX, Fadel destaca que "não existe nos mesmos qualquer descrição depreciativa sobre a natureza contemplada. Os textos estão repletos de palavras que transmitem o sentido de encantamento e prazer diante de todo o transcurso" (Fadel, 2009, p. 95). De fato, nota-se uma visão positiva dos rios meandrados e da natureza variada e exuberante.

Ainda no início do século XIX o café, grande riqueza agrícola da época, que propiciou o surgimento do que viria a ser a primeira estrada brasileira aberta para o transporte desse grão, a Chamada Estrada Real do Comércio, aberta graças à necessidade de maior agilidade e rapidez. Atravessando a região, concluída em 1822, a estrada permitia a conexão com diversos portos no rio Iguaçu de onde as embarcações chegavam no porto do Rio de Janeiro. Com a expansão das lavouras de café no vale do rio Paraíba do Sul, a Estrada do Comércio tornou-se a principal via de escoamento desta região para o porto do Rio de Janeiro.

A partir da segunda metade do século XIX essas rotas vão ser substituídas pelas estradas de ferro. A Estada de Ferro Pedro II que ligava o Campo da Aclamação (atual Praça da República, no Rio de Janeiro) até a estação Belém, inaugurada em 1858 (atual Japeri), se deu sobre as terras planas da Baixada Fluminense, com o objetivo de escoar a produção de café que vinha do Vale do Paraíba, substituindo o sistema formado pela Estrada Real, rios e portos da região. O impacto das ferrovias foi marcante: o desmatamento que já vinha ocorrendo na região, para obtenção de lenha tanto para os engenhos de açúcar existentes na região, quanto para as ferrovias, trouxe uma diminuição no volume do curso de água do rio Iguaçu. A própria estrada de ferro veio a se tornar uma barreira para o escoamento das águas. Muitos portos fluviais foram extintos, e a limpeza dos rios, para permitir o transporte fluvial foi abandonada; o rio Iguaçu torna-se assoreado, e consequentemente tudo a sua volta era um imenso alagado. Esse descuido associado à improdutividade das terras e ao avanço do desmatamento da região leva a Baixada a sofrer com grandes inundações, com formação de brejos e pântanos. Surge a imagem de Baixada insalubre, onde os terrenos alagadiços transformaram-se em criadouros de mosquitos, que perdura durante as primeiras décadas do século XX.

Entre 1910 e 1916 é instalada a primeira Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, por determinação do Ministério de Viação e Obras Públicas. O saneamento consistia na dragagem de vários rios que deságuam na Baía de Guanabara e na eliminação dos pântanos, que eram na realidade extravasamento naturais dos leitos dos rios, considerados foco de malária, para tornar as terras atrativas para as atividades agrícolas. O argumento da insalubridade ganha destaque. Todavia, os relatórios dessa primeira Comissão já indicavam que a insalubridade da região não

era natural, isto é, consequência apenas da sua topografia, dos índices de pluviosidade e da sinuosidade dos rios. A ação do homem é destacada, sendo mencionadas as obras de construção de estradas e ferrovias sem estudos mais aprofundados, que criaram barreiras para o escoamento das águas. O objetivo anunciado dos engenheiros dessa primeira Comissão era a integração econômica desse território, restaurando a navegabilidade dos rios e criando a possibilidade da instalação de atividades agrícolas (Fadel, 2009). Essa Comissão é extinta em 1916, mas deixa um levantamento extremamente detalhado da situação dos rios da Baixada Fluminense, com propostas de intervenção para um conjunto de rios e algumas obras realizadas, dentre as quais destacam-se as realizadas no rio Sarapuí: dragagem, retificação e abertura do canal de ligação como rio Iguaçu, desobstrução do leito do rio e limpeza da margem do rio e seus afluentes.

Ao longo da Primeira República foi ainda criada a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense, em 1920, passou a ter a concessão de serviços para dar prosseguimento às obras da primeira comissão, que esteve ativa até 1931, mas seus trabalhos estiveram restritos a área de estuário dos rios, junto à Baia de Guanabara. Em julho de 1933, com o objetivo de promover a integração da Baixada à economia Nacional, o governo federal cria a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Portos e Navegação, que será chefiada por Hildebrando Góes. Este engenheiro iniciou suas atividades levantando toda a documentação existente da Baixada Fluminense, desde 1894. Cabia ainda à comissão: inspecionar a região em que tinham sido realizados trabalhos de drenagem; determinar os locais que deveriam ser objeto de nova intervenção, com base na avaliação do valor da terra; avaliar as necessidades de aparelhamento do órgão e o custo das intervenções. Percebe-se que as pretensões da Comissão de Saneamento superam em muito a tarefa de realizar obras de saneamento e drenagem na Baixada Fluminense. Instituía-se, naquele momento, um órgão com ampla capacidade de influir na economia regional, realizando um extenso plano de obras voltadas para os interesses da agroindústria. Em grande medida, essas novas atribuições foram conseqüência do esforço de Góes para que a Comissão assumisse um programa maior de serviços que aqueles determinados anteriormente quando da sua criação (Carneiro, 2003).

A eficiência das ações realizadas levou a transformação da comissão em um departamento autônomo, denominado Diretoria de saneamento da baixada Fluminense, subordinado ao o Ministério das Obras Públicas. Em 1940, a repercussão dos trabalhos levou o governo federal a transformar a diretoria no Departamento nacional de Obras de saneamento- DNOS, que passou a ter atuação em todo o território nacional (Rezende e Heller, 2008)

De acordo com Góes existiam outros fatores que contribuíam para a insalubridade da região como: (1) a configuração topográfica, pois a inclinação dos terrenos era insuficiente para drenar as águas; (2) as chuvas; (3) a insuficiência das seções transversais de vazão dos rios para escoar os grandes volumes de água, por conta de fortes chuvas. Esta influência se agravava ainda mais devido à existência de algumas obstruções como: "vegetações aquáticas, troncos de árvores, currais de peixes e bancos de areia. Estas obstruções modificam consideravelmente o escoamento das águas, de modo que, antes de quaisquer obras, se impõe a sua retirada". "Além da insuficiência de seção, notam-se, mais, numerosos e longos meandros que diminuem a declividade, e, portanto, a velocidade da corrente, e, em consequência o valor da descarga"(Góes,

1934:18);(4) o outro fator são as estradas de ferro e de rodagem, impedindo o livre escoamento das águas. Góes ainda cita a questão de bueiros e pontilhões construídos em cotas insuficientes para drenar a água, consequentemente formam-se pântanos permanentes. (Goes, 1934. Apud Carneiro, 2003)

As intervenções na Baixada da Comissão e posteriormente do DNOS deram continuidade à lógica da Comissão de Saneamento instalada no início do século XX; drenagem de áreas alagadas, dragagem do leito dos rios e canais, intervenções de canalização. O cultivo da laranja começa quando as primeiras obras de saneamento surtem efeito, eliminando os brejos e alagados, permitindo a ocupação dessas áreas antes alagadas, já que os rios estavam sendo retificados nos seus médios e altos cursos. O auge da citricultura na região acontece entre os anos 30 e 50 do século passado. Ao mesmo tempo se instalava a atividade industrial, que começou com as olarias nos terrenos pantanosos.

Na segunda metade do século XX a construção de casas de beneficiamento e embalagem da produção trouxe novo fôlego para a exportação. Porém, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, houve a interrupção do transporte marítimo, impedindo a exportação da laranja, o que decretou o fim do seu ciclo. Na segunda metade do século XX, algumas chácaras tentam substituir a produção por outros produtos, mas não encontrando a mesma rentabilidade, muitos produtores foram à falência. Com poucas alternativas muitos acabaram por vender suas terras que seriam transformadas em loteamentos para fins habitacionais.

O que favoreceu este retalhamento da terra foi a explosão populacional que acontecia no Rio de Janeiro no mesmo período, a busca de moradia pelos trabalhadores, as obras de saneamento realizadas pelo DNOCS nos anos 30, a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga ferrovia Pedro II), a partir de 1935, a instituição da tarifa única ferroviária em todo o Grande Rio (município do Rio e municípios da Baixada Fluminense) e a abertura da Avenida Brasil na década de 40, melhorando a acessibilidade da região via transporte rodoviário (Abreu, 1988)

Esses fatores levaram a expansão dos aglomerados urbanos na imensa extensão territorial que abrange a Bacia dos Rios Iguaçu Sarapuí, através de um intenso processo de parcelamento da terra e venda de lotes. Na década de 1950, foi inaugurada a Rodovia Presidente Dutra (BR-116) ligando Rio de Janeiro e São Paulo. Esta ligação, que atravessa a Baixada Fluminense, estimula o crescimento populacional e um maior desenvolvimento econômico com a instalação de novas indústrias. A ocupação do espaço urbano acaba por ter sua estrutura modificada, antes concentrada ao redor das estações de trem, agora começa a se dispersar pelo território.

A febre imobiliária que caracteriza a região a partir da década de 50 é marcada pela proliferação de loteamentos precários e desprovidos de infraestruturas, próximos aos cursos de água e, em muitos casos, nas próprias calhas principal e secundária dos rios e canais. O quadro a seguir mostra o aumento significativo do número de loteamentos na década de 50.

Número de loteamentos na Baixada Fluminense

Município	Até 1949	1950-1959	1960-1969	1970-1980	Total em 1980
Duque de Caxias	57.206	85.642	60.038	27.988	230.874
Nova Iguaçu	35.290	244.357	84.982	66.378	431.007
S. João de Meriti	24.811	20.913	3.369	1.244	50.337

Fonte:Cardoso, Araujo, Coelho (2007, p. 63)

O crescimento dos loteamentos sem controle público, gerou um padrão de urbanização precário, marcado pela inexistência de saneamento básico. A ocupação irregular dos leitos maiores dos rios trouxe recorrentes problemas de inundação, agravando o processo de assoreamento, devido ao desmatamento das encostas e ao lixo não recolhido ou destinado de forma inadequada. A urbanização acelerada trouxe um aumento do escoamento superficial devido à paulatina impermeabilização do solo. Estruturas implantadas pelo DNOS, particularmente comportas e bombas, deixaram de funcionar por falta de manutenção, sendo abandonadas e desmontadas para venda dos componentes como sucata.

Somente a partir de meados da década de 80 é que a região da Baixada passou a ser objeto de intervenções mais sistemáticas voltadas para a implantação de serviços de saneamento e para o controle de inundações. Entre 1983 e 1986 foi elaborado o Plano Global de Saneamento da Baixada Fluminense (PEBs), que incluía um conjunto de obras voltadas para implantação de sistemas de coleta de esgoto na região. Foi formulado um relatório denominado onde estão caracterizadas as principais bacias hidrográficas da Baixada Fluminense: Sarapuí, Pavuna-Meriti e Botas. Estão delimitadas também as zonas de ocupação mais densa, as zonas onde o sistema de infraestrutura existente era considerado aceitável, e as zonas sujeitas às inundações frequentes. A partir desta caracterização foram definidas as zonas prioritárias para investimentos: a bacia do Sarapuí, seguida das bacias do Pavuna-Meriti e Botas. Além da instalação de rede de coleta de esgotos o plano previa a implantação de sistemas de microdrenagem nas zonas baixas, que deveriam funcionar como proteção às redes de coleta de esgotos a serem implantadas. A falta de recursos financeiros, decorrentes da crise do sistema que financiava o plano (Banco Nacional de Habitação, que financiava ações de habitação e saneamento com recursos do FGTS, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), fez com que apenas uma pequena parte da obras fosse realizada.

Em 1988, em decorrência de enchentes calamitosas que atingiram a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que deixaram 277 mortos, 735 feridos e 22.590 desabrigados, foi negociado em caráter emergencial com o Banco Mundial, o Projeto Reconstrução Rio. Na Baixada Fluminense o centro das intervenções previstas eram a meso e macro drenagem dos rios e canais que cortam

a região, visando evitar novas enchentes. Neste sentido foi construída a barragem de Gericinó, visando reduzir o volume de água do rio Sarapuí nos períodos de grandes chuvas; foi feita a dragagem dos rio Sarapuí, Pavuna-Meriti, Botas e Iguaçu, e intervenções pequenas em outros rios, visando aumentar a capacidade de escoamento das águas; foram removidos obstáculos ao escoamento, principalmente de pontes que funcionavam nas enchentes como barragens; tubulações de drenagem com dimensões insuficientes, instaladas pelas prefeituras municipais, foram substituídas; foram remanejados adutoras ou gasodutos que cruzavam transversalmente os cursos de água em cotas inadequadas, funcionando como verdadeiros "retentores de lixo". Vale lembrar que aproximadamente um terço dos gastos com macrodrenagem realizados pelo Programa Reconstrução Rio foi empregado refazendo obras de engenharia projetadas sem a devida atenção para seus efeitos sobre a drenagem (COPPE, 2013 p.13).

Secundariamente, o projeto previa o reassentamento de famílias ribeirinhas, o gerenciamento da coleta de lixo nos municípios, educação ambiental, construção de estações de tratamento de esgotos e reformulação da defesa civil. Em termos de realizações concretas foi no setor de drenagem e prevenção de enchentes que se concentraram a maior parte das obras deste programa, finalizadas em 1996.

Porém, em função da falta de capacidade técnica e financeira das prefeituras da Baixada Fluminense, e da falta de compromisso do governo do estado com a região, as estruturas implantadas pelo projeto Reconstrução Rio não tiveram a manutenção adequada, sendo, em alguns casos, obras perdidas. Áreas definidas como *polder* foram ocupadas, e comportas e estruturas de contenção instaladas nos rios foram degradadas.

Uma transição começa no Projeto Reconstrução Rio, onde estruturas de armazenamento de águas pluviais (*polders*) passam a ser propostas. Observa-se, contudo, um predomínio ainda de ações orientadas pelo paradigma engenharia hidráulica clássica, originada no período higienista, onde intervenções sobre as calhas dos rios, modificando e retificando seus cursos são predominantes. São construídas novas avenidas canais que cortam a possibilidade de contato da população com os rios, contribuindo para seu esquecimento e sua degradação. Predomina também o tratamento das águas pluviais através do rol de obras tradicionais de drenagem, concebidas durante a abordagem higienista, com condutos subterrâneos, em um sistema destinado à evacuação rápida dos excessos pluviais.

O anos 90: novos projetos e o início de uma perspectiva de mudança

Em 1994, dando continuidade ao Reconstrução Rio, foi montada, com apoio do BIRD e do PNUD, uma equipe técnica para elaborar o Plano Diretor Integrado de Controle de Inundações da Bacia do Rio Iguaçu-Botas Sarapui, que ficou conhecido como Projeto Iguaçu. O objetivo era estruturar um plano que orientasse as ações das prefeituras e do governo do estado no médio e longo prazo.

O Projeto Iguaçu elencou um conjunto de ações que deveriam ser realizadas na bacia,

complementando as obras do Reconstrução Rio. Estas ações envolviam obras (ações estruturais) e também planejamento do uso do solo, além de montagem de uma nova estrutura institucional para um planejamento articulando as diferentes prefeituras da sub-bacia e o governo do estado. O plano, que na sua elaboração contou com um acompanhamento de um Comitê formado por representação de moradores, governos municipais e governo estadual, seria um importante instrumento para a gestão dos recursos hídricos na região. Todavia, poucas ações previstas foram efetivamente realizadas. O projeto permaneceu durante muito tempo nos arquivos do governo do estado, que ao longo das administrações subsequentes não chegou a considerá-lo quando fazia intervenções nas região.

Em 2007, diante da possibilidade de obtenção de recursos para obras de saneamento através do PAC, Plano de Aceleração de Crescimento, do governo federal, o governo do estado encaminhou o projeto formulado em 1996, o Plano Diretor Integrado de Controle de Inundações da Bacia do Rio Iguaçu-Sarapui. Tendo aprovado os recursos, o projeto foi atualizado, sendo denominado "Projeto de Controle de Inundações e Recuperação Ambiental das Bacias dos rios Iguaçu/ Botas e Sarapuí". A execução do projeto ficou a cargo do INEA, Instituto Estadual do Ambiente, criado por lei em 2007 e instalado em 2009, com a função de executar as políticas estaduais do meio ambiente, de recursos hídricos e de recursos florestais adotadas pelos Poderes Executivo e Legislativo do Estado.

Compreendendo os municípios de Duque de Caxias, São João de Meriti, Belford Roxo, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu e Rio de Janeiro (Bangu), o Projeto Iguaçu abrange obras de engenharia para mitigação e controle de cheias, desassoreamento e urbanização de margens de rios, reassentamento das famílias que residem em áreas de alto risco de inundação, sensibilização da população diretamente afetada, e criação de áreas ambientais estratégicas para a retenção de cheias.[1]

Segundo o estudo elaborado "a atualização do Plano Diretor fazia-se necessária até mesmo porque algumas medidas concebidas à época já não apresentavam viabilidade técnico-financeira. Mas alterar apenas algumas especificações técnicas dos projetos não era suficiente. Era preciso mudar sua concepção de forma mais ampla, observando as especificidades da dinâmica urbana da Baixada Fluminense na última década. Os projetos estruturais concebidos nessa atualização abdicaram de canalizações em concreto, buscando preservar ao máximo a calha natural dos rios, projetando seções em solo com remoção de construções situadas nas margens dos rios, associadas à implantação de parques fluviais com as finalidades de proteção dos cursos d'água, ampliação de áreas públicas de lazer e convívio social e, em algumas situações, amortecimento temporário de cheias (COPPE, 2013).

Observa-se, portanto, nessa nova fase de intervenção sobre os rios da bacia do Iguaçu-Sarapuí a busca de caminhar dentro do paradigma da engenharia ambiental e da revitalização de rios

1 Toda a elaboração do estudo – desde o diagnostico até a escolha das intervenções mais adequadas do ponto de vista ambiental –, foi feita em parceria com o Laboratório de Hidrologia da COPPE/UFRJ.

urbanos. Um aspecto central que orienta os projetos dentro desse paradigma é perspectiva de utilização dos espaços das margens dos rios pela população, o que significa possibilidades de se caminhar ao longo de suas margens; possibilidades de cruzar o rio através de pontes; possibilidades de acesso público à água. Nessa perspectiva surge a criação, onde for possível, de parques lineares que resguardem as áreas de várzea, melhorando a qualidade da água e prevenindo enchentes. Todas estas intervenções e projetos devem prever a necessária recuperação da vegetação marginal com técnicas de paisagismo e engenharia vegetal, definindo espécies vegetais adequadas a serem utilizadas.

Contudo, alguns impasses ainda precisam ser enfrentados para que o Projeto Iguaçu se integre efetivamente nessa perspectiva. O primeiro diz respeito à dimensão indissociável do projeto que é o reassentamento da população que vive em área de risco de inundação. São inúmeros os casos de famílias que tiveram suas residências demolidas e que tiveram problemas na negociação de indenizações e compra assistida. De fato, sendo ocupações irregulares, o valor indenizatório oferecido é baixo e dificulta a aquisição de uma nova habitação em áreas regulares próximas da habitação original. Sem acesso a habitação, esses moradores podem vir a ocupar outras áreas de risco de inundação, em bacias adjacentes a do Iguaçú-Sarapuí. Quanto ao reassentamento, observa-se que parte das famílias é reassentada em locais distantes daqueles que habitavam anteriormente, impactando no rompimento dos laços sociais. É notável também que grande parte da habitação para reassentamento seja constituídas de conjuntos de moradias construídos com alta taxa de impermeabilização do solo e que parte das intervenções realizadas não cumpriu os requisitos de bota-fora para a dispensa dos entulhos, que se acumularam ao longo das vias e às margens dos rios.

O segundo concerne a um estudo conceitual para implantação de vias marginais ao longo das margens do Rio Sarapuí, reconhecido como Transbaixada. As vias marginais serão construídas margeando quinze quilômetros do curso inferior do rio, abrangendo os municípios de Duque de Caxias, Nilópolis, São João de Meriti, Mesquita e Belford Roxo. O projeto Transbaixada exalta os aspectos positivos em relação à melhoria nas condições de habitabilidade, drenagem e principalmente mobilidade urbana na região. Contudo, a implantação da via expressa funciona como um elemento segregador na paisagem: afasta o rio da população e vice versa e estimula a sua degradação. Por outro lado, perde-se a oportunidade de garantir uma reaproximação saudável por parte da população local com o rio, impactando no desenvolvimento de uma conscientização social diante da necessidade de preservar o meio ambiente, em especial, os recursos hídricos.

Considerações Finais:

A Baixada Fluminense, e particularmente o território da Bacia do Iguaçu Sarapuí, é extremamente rica em recursos hídricos, que, todavia, ainda encontram-se extremamente degradados. Esse trabalho procurou contribuir para o conhecimento da história do processo de degradação, considerando que esse é resultado de lógicas de intervenção e representações que desconsideram

valores ambientais e paisagísticos dos rios dessa região. Esse conhecimento do processo histórico é fundamental para implementação de novas políticas, orientadas por novos princípios, visando a revitalização dos suas e sua reintegrá-los de forma positiva à paisagem.

Referências Bibliográficas:

ABREU, M.A. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**.** 2ª edição. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ ZAHAR, 1988

BRITTO, A. L; ROYSE, F.; SILVA, C. H. Recuperação Ambiental de Rios Situados na Baixada Fluminense-RJ: discutindo uma proposta para o rio Botas**.** In: IV Encontro Nacional da Anppas. Brasília, 2008**.**

CARDOSO, A.L.; ARAUJO, R.L.; COELHO W.R. Habitação Social na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. In: CARDOSO, A.L. (org.) Habitação Social nas Metrópoles Brasileiras: Uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX. Porto Alegre: ANTAC, 2007.

CARNEIRO, P. R. F. Dos pântanos à escassez: uso da água e conflito na Baixada dos Goytacazes. São Paulo: Annablume: Rio de Janeiro: Coppe/ UFRJ, 2003

CARNEIRO, P. R. F. Controle de Inundações em Bacias Metropolitanas, Considerando a Integração do Planejamento do Uso do Solo à Gestão dos Recursos Hídricos. Estudo de Caso: Bacia dos rios Iguaçu/Sarapuí na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2008

COPPE. Instituto Alberto Coimbra de Pós-graduação e Pesquisa em Engenharia. Plano Diretor de Recursos Hídricos, controle de inundações e recuperação ambiental da bacia dos rios Iguaçu/Sarapuí: Resumo técnico. Rio de Janeiro: COPPE, 2013.

FADEL, S. Meio Ambiente, saneamento e engenharia no Império e na Primeira República. Rio de Janeiro: Garamond, 2009

REZENDE, S. C.; HELLER, L. O saneamento no Brasil: políticas e interfaces. 2. ed. Belo Horizonte, UFMG, 2008..

SOARES, M. T. S. Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbanapelo grande Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia. Ano24, n.2, p.157-241, abr.-jun.1952..

EL RÍO MAPOCHO Y SUS RIBERAS: ESPACIO PÚBLICO E INTERVENCIÓN URBANA EN SANTIAGO DE CHILE (1885-1918).

SIMÓN CASTILLO FERNÁNDEZ

Universidad Alberto Hurtado

simoncasti@hotmail.com

RESUMEN: ¿Qué relación existió entre naturaleza y ciudad desde que se cambió la fisonomía histórica del río Mapocho, en Santiago de Chile, a finales del siglo XIX? Esta ponencia tiene como objeto estudiar el torrente y sus riberas, específicamente lo que entonces era su tramo urbano, que constituye buena parte del actual centro capitalino. Hasta 1888, el Mapocho podía alcanzar un cauce de cuatrocientos metros de ancho, aunque gran parte del año no era más que un riachuelo. Sin embargo, era un límite notorio entre la ciudad 'propia' y el barrio de la Chimba (del otro lado del río, en quechua). Además de transformar el río en un canal, la canalización y transformación del torrente, comenzada con la demolición del colonial y monumental puente de Calicanto, implicó que sobre las tierras ganadas se construyeran a partir de 1887 y durante más de dos décadas, una serie de edificios públicos: la Cárcel Pública, los puentes metálicos (ocho), el Desinfectorio Público, el Instituto de Higiene, la estación Mapocho de ferrocarriles, los Galpones de la Vega Central, la Protectora de la Infancia, el Museo y Escuela de Bellas Artes y los parques Forestal y Centenario (hoy de los Reyes), entre otros. Hacia 1918, finalmente, la nueva conectividad permitió la anexión del cerro San Cristóbal –ubicado al norte del río- y su gestión como espacio público. Se sostiene, por tanto, que todas estas intervenciones buscaban ordenar el paso del Mapocho por el área urbana (tanto en la geografía como en la marginalidad social), aumentar la plusvalía del suelo, así como integrar la Chimba a la ciudad y materializar una conectividad regular entre ambos sectores. Esto, finalmente, originó una nueva relación entre naturaleza y ciudad mediante la modificación del espacio público.

PALABRAS CLAVE: Rio Mapocho – Santiago de Chile – intervención urbana – Palacio de Bellas Artes – Parque Forestal

¿Qué relación existió entre naturaleza y ciudad desde que se cambió la fisonomía histórica del río Mapocho, en Santiago de Chile, a finales del siglo XIX? Esta ponencia tiene como objeto estudiar el torrente y sus riberas, específicamente lo que entonces era su tramo urbano, que constituye buena parte del actual centro capitalino. Esta ponencia aborda la canalización y transformación del río y particularmente la reconversión de sus riberas en espacio público, a partir de un caso específico: el Museo y Escuela de Bellas Artes, emplazado en el parque Forestal.

Hasta finales del siglo XIX, el Mapocho podía alcanzar un cauce o caja de cuatrocientos metros de ancho, aunque gran parte del año no era más que un riachuelo. Pese a ello, dividía a la ciudad de "La Chimba", es decir, el barrio al otro lado del torrente. En 1888, y gracias a los recursos provenientes del salitre, el Mapocho urbano fue canalizado y angostado, específicamente entre Bellavista y Manuel Rodríguez. Para ello, se destruyó el monumental y colonial puente de Calicanto, el único que entregaba conectividad entre una y otra ribera y una primera muestra del gusto de los próceres de la modernización –especialmente los ingenieros- por destruir símbolos de la *ciudad antigua*. Una vez demolido el puente colonial, sobre esas franjas de terreno se construyeron una serie de edificios públicos: la Cárcel Pública, ocho puentes metálicos, el Desinfectorio Público, el Instituto de Higiene, la estación Mapocho de ferrocarriles, el Palacio de Bellas Artes, los Galpones de la Vega Central, la Plaza de la Vega y la Protectora de la Infancia. Se levantaron también los parques Forestal y Centenario (hoy de los Reyes), así como los Jardines Pío IX.

Como se señaló, en esta ponencia se revisará el Palacio de Bellas Artes en tanto obra perteneciente a un emprendimiento mayor, como fue la transformación de las riberas del Mapocho urbano. Al respecto, el principal nexo de dicho edificio con su entorno es el espacio que lo alberga, el parque Forestal. Este último, creado en 1900, fue construido sobre tierras ganadas al Mapocho gracias a la canalización, terrenos que desde entonces eran administrados por la Intendencia de Santiago. Esta institución, junto a la Municipalidad y al Ministerio de Industria y Obras Públicas, fueron los principales organismos estatales encargados de su concreción. Hasta finales del siglo XIX, la Dirección de Obras Públicas sólo había efectuado plantaciones en las avenidas del Mapocho, sin todavía una idea de parque, sino como alameda. Es necesario recordar que hacia finales de siglo, y con la responsabilidad de reducir las altas tasas de mortalidad urbana, el discurso higienista había permeado en diversas esferas sociales. Epidemias de tuberculosis, tifus y cólera, entre otras, mermaban a clases dirigentes y bajas. Así, también en la Municipalidad de Santiago lo ganado al río Mapocho fue visto como solución higiénica: cuando el regidor Salas refirió en 1892 sobre el destino de las riberas, dijo que "parques y jardines" eran indispensables para el "mejoramiento de la salubridad e higiene pública". Recalcó también que "de esta manera dichos paseos quedan al alcance de todo el mundo y contribuyen muy eficazmente al mejoramiento de la salubridad e higiene pública"[1].

1 Proyecto de transformación de Santiago, Sesión 4ª ordinaria, 12 de agosto de 1892. *Boletín de Actas y Documentos de la Ilustre Municipalidad de Santiago*, Santiago: la Municipalidad, 1892, pp. 33-34.

Frente a este grave problema de salubridad pública, las avenidas de árboles plantados en el borde-río no impidieron que gran parte de aquel terreno fuese, hacia 1900, un extenso basural, donde abundaban los sujetos populares recolectando lo que les fuera útil, siempre acompañados de burros, cerdos y perros, imagen que horrorizaba a la burguesía santiaguina[2]. Por ejemplo, un abogado y destacado hombre público, Paulino Alfonso, manifestó en 1892, una vez finalizada la canalización del Mapocho: "¡Quién ignora lo que era en Santiago la caja del río: vasto estercolero, depósito inmenso de inmundicias de todo género, barbecho colosal de gérmenes malsanos, fuente inexhausta de emanaciones mefíticas, dilatado cáncer asqueroso en el propio cuerpo de la capital de la República, vergüenza de nuestro país!"[3].

Es decir, para materializar el parque Forestal hubo primero que expulsar a los sectores populares que allí vivían o trabajan. La prensa respaldó dicho actuar, ya que se entendía como solución a un obstáculo para el despliegue de uno de los más preciados objetivos *modernos*, como era la movilidad y el tránsito expedito. Decía *El Mercurio* en 1901:

> "Naturalmente, el primer obstáculo que el señor alcalde ha visto y cree necesario remover con la mayor rapidez, es la *inmunda cuartería que del lado sur del canal se extiende por espacio de dos o tres cuadras*. […] Casi puede decirse que el espacio abarcado por esa cuartería, formaba una sección, *que todo el mundo trataba de evitar, dando largos rodeos*, ya se traficara a pie, ya en carruaje. Y casi nadie ignora que lo más molesto y desagradable, en los cortejos fúnebres, es el obligado paso por el puente de San Antonio, en la desembocadura de cuya calle se ofrecía en la más dura y repugnante forma las escenas asiáticas de un vicio desnudo, impune y procaz. La base de todo trabajo de embellecimiento en las orillas del Mapocho, hoy tan desamparadas, es el *absoluto y definitivo alejamiento de los infelices moradores de toda la sección comprendida entre San Antonio y Miraflores*. Inútil sería el diseño y plantación de un hermoso parque, si para llegar allí fuera necesario pasar por el estrecho y odioso desfiladero de las habitaciones"[4]

Segundo, en términos de paisajismo, y después de extensas discusiones entre las instituciones fiscales antes nombradas, se concluyó que el nuevo espacio público no debía ser ni un parque de grandes dimensiones apto para el encuentro de los habitantes –como el Parque Cousiño con paseos en coche y fondas *dieciocheras*–; pero tampoco para la ciencia –como la Quinta Normal de Agricultura y su rol educativo– y ni siquiera para el encuentro pausado, como la más pequeña Plaza de Armas. Un fenómeno de transformación que expresaba cambios globales en la urbe, algo similar a lo ocurrido en países europeos y latinoamericanos, donde como ha dicho Giorgio Piccinato, "el parque urbano sustituye los huertos, los boulevards las calles porticadas, los

---

2 Sobre la idea de "mirada horrorizada", Luis Alberto Romero, *¿Qué hacer con los pobres? Elite y sectores populares en Santiago de Chile (1840-1895)*, Buenos Aires: Sudamericana, 1995.

3 Paulino Alfonso, *Lo que debe hacerse con los terrenos del Mapocho*, Santiago: Impr. Cervantes, 1892, p. 4.

4 "La desinfección de las orillas del Mapocho", *El Mercurio*, Santiago, 20 de abril de 1901. El énfasis es nuestro.

complejos monumentales la compacidad formal de la ciudad entera"[5]. En este sentido, el parque Forestal tampoco se anhelaba como una Alameda o avenida de álamos, donde pese a operar como paseo peatonal, lo que prevalece visualmente es el tránsito y la conectividad por sobre la experiencia de la belleza urbana y la contemplación del paisaje. Se introducía la necesidad contar con un espacio público como área verde, acabando con los pestilentes basurales de la cuenca y simultáneamente realizando un suculento negocio inmobiliario. Y, tal como había sucedido con el parque Cousiño o la Quinta Normal, la transformación de un espacio urbano por parte del Estado valorizaba rápidamente los terrenos aledaños; es decir, aumentaba la plusvalía mediante el mecanismo de renta de la tierra, generando nuevas calles y urbanizaciones[6].

Por ello, la creación del parque Forestal fue un cambio del borde-río que simultáneamente constituyó una metáfora de la ansiada modernidad: convertir lo sucio en placer estético vinculado a las nuevas corrientes paisajísticas. Allí estarían las ondulaciones del terreno, las fuentes de aguas, los árboles frondosos. En otras palabras, lo que la burguesía capitalina consideraba la experiencia de lo sublime, esto es, la "agitación del alma"[7]. A partir de esa creación del verde y la destrucción de barreras materiales y simbólicas, fue surgiendo una nueva relación entre ciudad, espacio público, naturaleza y mercado del suelo de la que resultará el parque Forestal. Los alcances de su nombre son significativos; tal vez el principal, la idea de que era necesario *forestar* la caótica *ciudad moderna*. Así, en 1900, la idea fue efectivamente realizada. Ese año se contrató al paisajista francés Jorge Enrique Dubois para la elaboración de un plano. Quizás su labor más conocida fue la que se extendió entre el Puente Mackenna a Purísima: allí tuvo el problema de la profunda entrada de la caja del río a la ciudad, dejando un desnivel de siete metros. La solución planteada por Dubois fue la creación de una laguna, que -hasta la inauguración del Museo de Bellas Artes- sería el emblema del nuevo parque. En los tres tramos del parque, el paisajista Dubois utilizó 7700 árboles, principalmente plátanos orientales y palmeras. Logró así un trazado naturalista apoyado en una plantación ordenada de plátanos orientales y una triple avenida en todo el borde del río por varias cuadras.

El Museo y Escuela de Bellas Artes fue el otro edificio-eje de la transformación en la ribera sur, aunque su construcción fue posterior al parque Forestal. Fue inaugurado para el centenario de la independencia (1910), e iniciado a la par de la estación Mapocho. Como edificio-emblema, en primer lugar es necesario referir sobre el uso que albergó: entonces, el arte era pensado entonces como un bien de consumo cada vez más fuerte, apegado a un ideal de civilización capaz de reflejar la imagen del país. No en vano los artistas chilenos –pintores y escultores– como sus pares en Occidente, participaban en las exposiciones internacionales como uno de los números

5 Giorgio Piccinato, *La construcción de la urbanística moderna. Alemania 1871-1914*, Barcelona: Oikos-Tau, 1993, p. 19.

6 Respecto a este proceso, Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*, Santiago: Sudamericana, 2001, p. 139 y ss.

7 Sobre este punto, véase para el caso argentino a Graciela Silvestri, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2003.

principales de dichas ferias. Esta significación del arte, no está de más indicarlo, tenía un fuerte apego a la industria y las labores técnicas o, en otras palabras, al ideal de progreso. Y si la imagen de civilización y progreso podía expresarse en la imagen de ciudad, tanto mejor.

En segundo lugar, el edificio agregó una plusvalía impensada a aquel sector de la ciudad que, como se dijo, era un basural. Por ese motivo en un principio se pensó construir allí un lazareto o albergue para enfermos de peste. Según la versión de Alberto Mackenna Subercaseaux, prominente hombre público nacido en 1875, fue suya la idea de levantar el Museo en el Forestal. Sobrino de Benjamín Vicuña Mackenna, siendo muy joven propuso la idea en el Congreso Nacional y la respuesta de los honorables –en un principio negativa– fue favorable al comprender que esas tierras se valorizarían, ya que muchos de ellos tenían propiedades en el sector, o entendieron que podrían adquirirlas conociendo de antemano su destino. Es decir, aprobaron la construcción del Museo ya que manejarían lo que hoy llamamos información privilegiada[8]. La metáfora posible del basural y lazareto convertido en museo y parque gracias a la acción del arte –en tanto edificio emblema del progreso, es decir, en tanto artefacto urbano– resulta un elemento útil para comprender el impacto de su instalación, tanto en términos de plusvalía como de herramienta de limpieza visual y educación.

Las propuestas para la construcción de un nuevo recinto para las artes llevaban, al menos, quince años: el Museo Nacional de Pinturas y Bellas Artes había sido estrenado el 18 de septiembre de 1880 en los altos del Congreso, pero el aumento en el número de estudiantes y obras llevó a una estrechez insostenible. Como otras reparticiones públicas, funcionaba en espacios angostos. Se le trasladó a la Quinta Normal, pero el problema persistió. En 1899 el tema fue recogido por el poder Ejecutivo, que envió un proyecto de ley al Parlamento para construir un Museo de Bellas Artes. En cuanto a la estructura y diseño mismo del Museo, el Ministerio de Industria y Obras Públicas convocó en 1902 a un concurso público para su realización, el que ganó Emilio Jecquier, el mismo arquitecto que levantaría la Estación Mapocho. Pero el emplazamiento del Museo continuó siendo difuso: primero se pensó establecerlo a un costado del cerro Santa Lucía, pero al poco tiempo se descartó la idea, llevándolo al reciente parque Forestal. Jecquier logró combinar diversas tecnologías, destacando –a semejanza de la estación Mapocho– el uso del hierro y el vidrio basados en un riguroso academicismo francés. Pero también supo insertar su obra en medio de otro gran trabajo, el ya referido parque Forestal del paisajista Jorge Dubois.

En 1910, la obra dirigida por Jecquier estaba prácticamente finalizada. La planta estaba organizada en dos edificios adosados entre sí, cada uno organizado en torno a un patio central que cumple el rol de *hall* de varias alturas[9]. El conjunto incluía una gran cúpula de metal y vidrio, instalaciones eléctricas, colocación de los vidrios en ventanales, obras de granito comprimido y la construcción de escaleras de concreto armado. Todo ello, absolutamente moderno para

---

8 "Donde se alza el Palacio de Bellas Artes, antes había un basural infecto", en *Zig-Zag Edición extraordinaria. Arquitectura, Construcción, Urbanismo*, Santiago: diciembre de 1937.

9 Fernando Pérez, *Arquitectura en el Chile del siglo XX. Volumen I. Iniciando el nuevo siglo 1890-1930*, Santiago: Arq, 2016, pp. 57-58.

una ciudad como Santiago y teniendo como referentes al Petit y al Grand Palais de Paris, lo que evidenciaba la experiencia de Jecquier. El Parque Infantil y la Plazuela ubicadas en sus alrededores se contrataron con el paisajista Dubois. Por su parte, Jecquier dirigió personalmente los estucos interiores y exteriores, los Jardines del Museo y el montaje de armaduras metálicas. El hall principal, a su vez, quedó bajo el control del escultor Antonio Coll y Pi. En total, el gasto fue de dos millones cien mil pesos, cifra altísima para la época y casi el doble de lo gastado en la estación Mapocho.

Las operaciones de despeje visual y social que fueron impulsadas para la formación del parque Forestal, tuvieron su correlato en el Palacio de Bellas Artes. Siguiendo esa línea discursiva, el Primer Alcalde de la Municipalidad de Santiago, Ignacio Marchant, comenzó en febrero de 1910 una serie de expropiaciones con el fin de "hacer más interesante la capital para los chilenos y extranjeros que la visitarán en septiembre". Pero también las clases dirigentes en su conjunto buscaron disminuir la presencia de los pobres de aquel sector de la ciudad. La prensa contribuyó con fuerza a ese ideal, expresándose la urgencia de "cubrir con pinturas las fachadas de los ranchos infectos del costado sur del Palacio […] pues así se hace en Europa", como decía *El Mercurio* en junio de 1910. El área "horrible y vieja" que rodeaba al Museo de Bellas Artes fue motivo de especial preocupación para la prensa. *El Diario Ilustrado*, de tendencia conservadora, señalaba:

> "[a]bsolutamente necesario es formar un marco decente al regio Palacio de Bellas Artes; hay que derribar y expropiar los ranchos y horribles construcciones que bamboleantes en pié en la Avenida Sur del Mapocho [hay] al poniente del Palacio. Existe ahí, a pocos pasos del Palacio, en calle Santo Domingo esquina de Mapocho, un viejo y feísimo edificio que termina en punta, que debe ser inmediatamente expropiado para convertirlo en plazoleta ó jardín, que complete la obra de embellecimiento y decencia de esos lugares. Ya el Municipio expropió los tres ranchos del lado y debe completar su obra, so pena de cometer un grave delito contra la decencia y el buen gusto"[10].

Junto con estas medidas de embellecimiento de esta parte de la ribera sur, las autoridades emprendieron otras, ligadas al orden y control social de la calle. Principalmente orientadas hacia los sectores populares, estuvieron inspiradas por motivos de estética y de tránsito expedito. Se impidió entonces cualquier actividad que opacara el esplendor de la ciudad para el centenario, fueran carteles o el paseo de los vendedores ambulantes. Ya a fines de agosto, la Intendencia suspendió "todos los permisos otorgados por esta Intendencia para estacionarse con ventas de frutas, comestibles y otros artículos en los terrenos fiscales de ambas riberas del río Mapocho". Y es más, con ocasión de la fiesta, se prohibió por parte de la Intendencia el tráfico de vehículos por las avenidas de la ribera sur del Mapocho. Así, el Palacio de Bellas Artes –y el barrio que emergía junto a él– merecieron quizás la más destacada de las celebraciones del centenario, como lo demostró el numeroso público presente el día de su inauguración, entre ellos, los presidentes de Chile y Argentina[11].

---

10 *El Diario Ilustrado*, Santiago, 21 de agosto de 1910.

11 *El Mercurio*, Santiago, 22 de septiembre de 1910.

Desde entonces, el Estado de Chile lució con orgullo fotografías del Museo en sus publicaciones, mostrándolo como un ícono de la instrucción. No obstante, y tal como otros espacios públicos santiaguinos –el cerro Santa Lucía y la Quinta Normal– el Museo cobraba una entrada que para la mayoría de los sectores populares era inalcanzable. ¿Quién usaba entonces el Museo de Bellas Artes? ¿Quién se educaba en la Escuela de Bellas Artes? Indudablemente, la clase dirigente. La burguesía santiaguina que, más allá de valorar Francia, disfrutaba la naturaleza y la ciudad rectificada, y lo hacía a través del arte que, como señalamos, era paradigma de civilización. Por lo demás, los miembros de los exclusivos Club de la Unión y de Septiembre tenían precios especiales, que facilitaban notoriamente su acceso al Museo. Las imágenes de la época nos muestran, por ejemplo, el protagonismo de las mujeres de elite, que tenían al Palacio como sede de cursos de idiomas y otros temas, así como lugar para pasear y ser fotografiadas.

En síntesis, la construcción del Palacio de Bellas Artes y del parque Forestal, constituyó una inédita combinación de higienización (el cierre del basural), operación inmobiliaria (el loteo de terrenos frente al parque) y puesta en escena de arquitectura y educación monumental (el Museo). Es sugerente que el Palacio sirviera para cumplir los tres grandes objetivos pregonados por las autoridades técnicas y políticas de la época: higiene, estética y tránsito expedito. En esa senda, el Palacio de Bellas Artes apareció como un artefacto urbano, es decir, como un edificio que representó aspectos de la cultura de una ciudad, vinculados a la higiene, a la civilización y a lo letrado. La enorme labor del arquitecto Emilio Jecquier y sus asesores cumplió un importante rol en ese punto. Pero todo ello no fue solo un asunto de interés público o pura beneficencia, sino una gran jugada comercial para muchos congresistas-empresarios y, como se dijo, una señal de la dirección de las futuras suburbanizaciones de la elite. Así, las claves de la elección de ese lugar radicaron en las potencialidades un sector ubicado a pocas cuadras del cerro Santa Lucía y que contaba con el río reformado como un atractivo estético -gracias al Forestal y el Museo- el que haría irresistible su proyección hacia la zona oriente, como efectivamente ocurrió. De esta manera, si el parque Forestal significó convertir ese gran borde ganado al río en un espacio público, fue también una de las últimas opciones de la elite por seguir viviendo en el centro histórico. Última, porque sólo diez años después la clase alta se hallaría en plena mudanza hacia la zona oriente de Santiago. En consecuencia, y como otro efecto urbano del Museo, su puesta en escena otorgó un impulso para iniciar lentamente la suburbanización hacia Providencia.

LA RED HÍDRICA EN RELACIÓN AL FERROCARRIL Y LOS ASENTAMIENTOS POBLACIONALES EN EL NORESTE BONAERENSE: LOS CASOS DE ZÁRATE Y CAMPANA. 1880-1930.

CRICELLI, SUSANA; GALCERÁN, VIRGINIA; OBREGÓN, ROSANA. ARQS

Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad – HITEPAC-Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. (FAU-UNLP)

susanacricelli@gmail.com vegalceran@gmail.com obregonrosana@hotmail.com

RESUMEN: El presente trabajo se orienta en el estudio histórico de la conformación del corredor del Paraná Inferior correspondiente a la actual franja litoral del Noreste bonaerense en el período 1880 y 1930. Para la definición del sector de estudio, se consideró necesaria una mirada desde la historia regional, dado que los pueblos del área conservan características comunes en cuanto a su relación con el río Paraná. En efecto, la existencia de puertos naturales determinó, en gran medida el asentamiento de población.

El área, de antigua ocupación, se caracterizó por la superposición de los trazados urbanos con una red hídrica compleja, transversal al curso principal del río. Esta red, que inicialmente fue relevante como proveedora del recurso energético impulsando la radicación de industrias, (molinos, destilerías, frigoríficos, etc.) facilitó la comunicación y el transporte de los productos a través de los puertos locales que sumado al tendido ferroviario imprimió un dinamismo económico del área que experimentó una importante transformación territorial.

El desarrollo del trabajo se sustentó en fuentes secundarias que abordaban temas tales como el medio natural, historia de los pueblos, historia de los puertos y el ferrocarril. En cuanto a las fuentes primarias, el relevamiento cartográfico ha tenido una importancia fundamental y ha sido hasta el momento la base de nuestro análisis e interpretación[1]. Un hallazgo clave para la investigación fueron los planos que acompañan los expedientes parlamentarios de los proyectos de canalizaciones a través de los pueblos, obrantes en el Archivo de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Estas fuentes están en una etapa inicial de análisis; es nuestra intención plasmar en este trabajo partes de los avances obtenidos hasta el momento.

En función de la información relevada, analizaremos la transformación territorial producida por

1 Nos referimos a planos de pueblos, de puertos y de FFCC, consultados en el Archivo Histórico del MOP Bs As.

la interrelación del tendido ferroviario, en conexión con los puertos, y la trama urbana. En esta primera etapa, abordaremos el estudio de los pueblos de Campana y Zárate que constituyen el primer tramo de la línea férrea entre los puertos de mayor relevancia económica del modelo agroexportador: Buenos Aires y Rosario.

PALABRAS CLAVE: Rio Paraná- Red hídrica- Red ferroviaria- Zárate- Campana.

Introducción.

El sistema hídrico del noreste bonaerense está contenido en la cuenca del Paraná que recorre el Noreste de la provincia a lo largo de 220 km aprox. hasta la desembocadura en el Rio de la Plata. Este tramo del río corresponde a la región hidrográfica del Paraná Inferior y se desarrolla en forma de delta que a su vez se divide en tres grandes regiones: el Delta Superior (desde Diamante provincia de Entre Rios, hasta Villa Constitución, provincia de Santa Fe), el Delta Medio (desde Villa Constitución hasta Puerto Ibicuy, provincia de Entre Ríos) y el Delta Inferior o en formación (desde Puerto Ibicuy hasta la desembocadura en el Río de la Plata. Se trata de una llanura anegadiza formada por depósitos fluviales surcada por ríos y arroyos que forman islas con un borde elevado denominado comúnmente albardón y una parte central, deprimida y mucho más amplia, denominada bañado, estero o pajonal. El área de estudio que abordaremos en este trabajo se desarrolla en el área del Delta Medio, de la cual deslindaremos el sector correspondiente a la provincia de Buenos Aires entre el Arroyo del Medio, que divide la provincia de Santa Fe con la de Buenos Aires, en el norte, y el Rio Luján en el Sur, que marca el inicio de la región Metropolitana.

El primer asentamiento español sobre la costa del Paraná data del siglo XVI con la formación del primer pueblo de indios, en el *Pago de Arrecifes*, sitio que dará lugar al posterior pueblo de Baradero sobre el arroyo del mismo nombre. Así mismo en jurisdicción del *Pago de Arroyos,* delimitado entre los Arroyos del Medio (limite jurisdiccional con la Provincia de Santa Fe) y el arroyo de Las Hermanas, existían cinco poblados diseminados [2] de los cuales el mayor era el de La Costa del Paraná que dio origen a la mayor población del área de estudio, el pueblo de San Nicolás de los Arroyos y posteriormente el Pueblo de Ramallo. En jurisdicción del *Pago de Exaltación de la Cruz*, el pueblo de Zárate surgió a partir de la construcción de un oratorio público en el denominado *rincón de Zárate* comprendido entre los ríos Paraná de las Palmas, Areco y la cañada de la Cruz.

Hacia el siglo XVIII este sector de la campaña experimentó un crecimiento poblacional y una reactivación de la economía con la formación de pueblos de distinta índole que se ubicaron cercanos a caminos en que transitaban mercancías y a su vez, esta actividad comercial, servía de consolidación del asentamiento; mientras que otros pueblos, relacionados con el transito fluvial, es decir, pueblos en vinculación a puertos, crecieron de acuerdo a esta actividad principal. 3 En tanto Campana, es el pueblo de más tardía fundación, en 1875, en base a tierras de la Estancia de Campana, ubicada entre el Río Paraná de las Palmas y la Cañada de la Cruz.

---

2 El primer recuento de población que se realizó en la provincia data de 1744. Los datos empadronados por Bernardino del Pozo, otorgan 948 habitantes para el pago de Arroyos. Los resultados para los distintos pueblos eran: *la costa del Paraná:* 249 habitantes, *Arroyo Ramallo:* 237, *Arroyo del Medio:* 214, *Las Hermanas: 181* y *Arroyo Seco: 67* En: José de La Torre. *Historia de San Nicolás*, Rosario, Editorial Rosario,1947, pp. 46)

3 Mariana Canedo,*" Pueblos frente al río".* 2012. Disponible En: http://www.bn.gov.ar/revistabibliographicaamericana/pueblos-frente-al-rio-comercio-fluvial-poder-colonial-y-derechos-a-la-tierra-buenos-aires-1770-1820 [Fecha de consulta: 19 de septiembre de 2016]

El transporte fluvial por el Paraná tuvo un gran desarrollo en el periodo entre 1880 y 1930, principalmente, por su bajo coste en relación al transporte terrestre, sumado a la imposibilidad de muchos pueblos de extraer sus productos a causa de una rudimentaria red de caminos que frecuentemente se tornaban intransitables por las inclemencias climáticas[4].

Si bien por sus dimensiones y características, el río Paraná ha sido utilizado históricamente para comunicaciones e intercambios comerciales a nivel interurbano, regional e internacional no hubo obras de infraestructura portuaria relevantes, antes de 1880, sólo instalaciones precarias en algunos puntos en que la costa fluvial ofrecía abrigo natural[5]. Esto se explica, mayormente, porque la economía, antes de la expansión agroexportadora, dominada por la explotación de cueros y tasajos, no requería obras especiales de infraestructura; Buenos Aires monopolizaba el comercio exterior y en menor medida pequeñas partidas de lana, cueros o cereales se exportaban por los puertos de Rosario (provincia de Santa Fe) o San Nicolás.[6] En este esquema, la aduana de Buenos Aires, fuente de recursos para la provincia, acaparaba todo el transito fluvial dado que la cargas recorrían, desde los puertos del litoral hacia este punto. La navegación por el lecho fluvial requería pequeños barcos de poco calado que no superaban las 50 tn y realizaban el traslado de cargas a buques de mayor envergadura en el puerto de Buenos Aires – más de 150 tn- o Montevideo y desde allí a al exterior.

La constitución de un mercado mundial de alimentos de clima templado se sustentó sobre una profunda transformación de los sistemas de transporte, en que el sistema puerto-ferrocarril fue fundamental para el desarrollo del área. El impulso de la navegación a vapor y, luego de Caseros, la libre navegación de los ríos, la disposición de los puertos naturales, y las operaciones de dragado y canalización, constituyeron un factor relevante para la economía regional, beneficiando la salida de productos elaborados y materias primas desde los puertos al exterior.

Puertos y vías navegables: canalizaciones

El sistema de islas, caracterizado, por la presencia de bañados y lagunas sumados a cursos de agua diversos- ríos, arroyos y riachos-, en modificación permanente por arrastre y depósito de lodo y otros materiales, hacían dificultoso la navegación, motivo por el cual se requería de tareas de dragado y/o la apertura de canales secundarios que permitiesen la conexión desde la costa

4 Antonio Zuidwijk "Navegación y puertos argentinos en la Cuenca del Plata". En: Juan Manuel Borthagaray Compilador *El Rio de la Plata como territorio* Buenos Aires: Ediciones Infinito,2002, pp 215-245

5 Para ampliación del tema de puertos consultar: Ricardo Ortíz. *Valor económico del los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada S.A., 1943; Silvia Lázaro. *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino 1880-1914*. Buenos Aires, Centro Editor América Latina S.A, 1992; Graciela Silvestri. Voz *"Puerto"* En: JF Liernur, F. Aliata (comp) Diccionario de la Arquitectura en la Argentina, Buenos Aires, AGEA, 2004. Pp.122-130

6 Roy Hora. *Historia económica de la Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2010, p.65-93

hasta el canal principal. Este es el caso del canal que vinculando los ríos Paraná y el Arrecifes, a través del riacho Baradero, se realizó "cavándolo a pico y pala"[7].

Los puertos de Zárate y Campana, incluso el de Baradero, están situados sobre el Paraná de las Palmas, que es el primer brazo profundo del Rio Paraná, accesible desde la costa firme, este canal permitía la navegación de buques de unas 80 tn (veleros y vapores). El puerto de Campana tiene su origen en una ley provincial de septiembre de 1870, en que el Poder Ejecutivo autorizó a Guillermo Matti y Cia. a construir un muelle y un ferrocarril entre las localidades de Moreno y Campana. El muelle fue habilitado para funcionar en el año 1878.

Por Ley Nacional N° 1207 de septiembre de 1882 el Estado Nacional inicia la construcción de un muelle, en el pueblo de Zárate. El emplazamiento de estos puertos era abastecido por un *hinterland* básicamente ganadero. La instalación de frigoríficos en la zona inmediata de ambos puntos significó un gran incremento en los montos de comercialización al exterior. El incremento de tonelaje transportado de barcos y veleros se incrementó a 150 tn y hacia el año 1900 obligó a realizar trayectos por el Paraná Guazú, dado que el de Paraná Las Palmas no poseía la profundidad necesaria para la navegación, careciendo de obras de dragado para tal fin[8].

En el año 1907, por solicitud del Ing. Carlos E. Shaw, en representación de J.R. Botet y Cia, se da curso al proyecto de ley para la modificación de la concesión del puerto de Campana, la construcción de elevadores de granos y un canal de navegación de ultramar que uniría el Paraná de las Palmas con el Paraná Guazú[9]. La Ley N° 2714 se promulgó en junio de 1909. El proyecto contempló una zona de chacras y quintas, en las islas, aledañas al canal, dedicadas a la producción fruti-hortícola. En ese esquema, un dock central de frutas sobre el canal y el cruce con el Río de la Carabelas permitía la salida de los productos para comercialización.

En el año 1925, la concentración de la industria frigorífica en la ciudad de Buenos Aires y Berisso y la instalación de dos destilerías de petróleo en Campana transformó este último puerto en un puerto denominado de inflamables.[10] La importancia del puerto y ciudad de Zárate radicó en la estación de tránsito en el movimiento de trenes dado que desde allí se iniciaba el cruce a la provincia de Entre Ríos, vía fluvial, que prosiguió hasta la habilitación del Complejo Ferrovial de Zárate-Brazo Largo en el año 1977.

---

7 Alberto Micucci Tarsetti. *Historia del Partido de Baradero.*

8 Ortiz, Valor económico….pp 41-43

9 Expediente N° 519-P-1907. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. República Argentina. Dirección de Archivos, Publicaciones y Museo. (HCDN)

10 Ortiz, *Valor económico….pp 41-43*

Ferrocarril: interacción con el medio natural y la trama urbana

Los datos obrantes en los Censos Provincial de 1881 y Nacional de 1895 dan cuenta del desarrollo que experimentó el noreste bonaerense con un notable incremento en la superficie destinada al cultivo, principalmente de maíz, sumado a la instalación de industrias de elaboración primaria – molinos -. El traslado por tierra de la producción agrícola, hacia los puertos, estaba plagado de dificultades a causa de la precariedad de los caminos; sumado a la dificultad de sortear ríos y arroyos por falta de caudal o por las frecuentes inundaciones que afectaban la zona. La transformación territorial se materializó progresivamente a medida que se consolidaba el tendido ferroviario, en el transcurso de poco más de diez años entre 1876 y 1892.

El primer tramo de rieles unía Buenos Aires con Campana, basado en un proyecto que combinaba el traslado por ferrocarril al puerto de Campana y desde ahí, en barco, al puerto de Rosario, con lo cual se optimizaba el tiempo de transporte. El impulsor del proyecto fue Guillermo Matti, dueño de una compañía de navegación a vapor, que contaba con el respaldo de Eduardo Costa quien tenía prevista la fundación del pueblo de Campana en tierras adquiridas en 1860. Se autorizó por Ley, sancionada en octubre de 1870, a formar una compañía anónima para la construcción y explotación de un camino de hierro (art°12). La citada norma también establecía la habilitación del puerto de Campana para comercio interior de la República (art°10). El proyecto no prosperó sino que se transfirieron *"los derechos, acciones y las tierras para la construcción de la línea e instalaciones"* a capitales londinenses: *Buenos Aires and Campana Railway Company Limited.* La citada empresa, constituida a fines de 1873, se hace cargo de la construcción y explotación de la línea denominada *Ferrocarril a Campana*, librada al uso público en abril de 1876[11], *"el trazado del ferrocarril debía atravesar un bañado de 40 km pasando (…) sobre espolones salientes de la barranca"*, interceptando tres valles, lo que demandó el levantamiento de largos terraplenes y la ejecución de viaductos sobre el río Las Conchas y Luján además de numerosos puentes construidos con vigas de hierro sobre pilares y estribos de material[12] .

11 - Jorge P. Fumiére. *Los Orígenes de Campana (hasta la creación del Partido)*. Impresiones Oficiales. 1938.
12 - Fumiere. *Los Orígenes*. pp.114

Lugar	Largo
Arroyo Las Tunas	40 pies- 12 m
Cañada de Escobar	64 pies-19,20 m
Arroyo El Pescado	3 tramos de 25 pies- 3 de 7,50 m
Arroyo Salado	2 tramos de 40 pies- 2 de 12 m 2 tramos de 25 pies- 2 de 7,50 m

Puentes ferroviarios en el Partido de Campana.[13]

En abril de 1876 se inauguró la línea de la Estación Central (ciudad de Buenos Aires) a Campana luego de superar inconvenientes diversos surgidos en el cruce de terrenos y construcción de terraplenes a lo largo del recorrido[14]. El tendido de vías se realizó bordeando el curso del Paraná de las Palmas conteniendo en su recorrido el núcleo poblacional dado por una cuadrícula urbana orientada a medio rumbo. La estación dispuesta sobre la costa, se situaba en el extremo noreste del eje del trazado que vinculaba el ejido con el río pasando por la plaza principal del pueblo distante seis cuadras de la ribera. La construcción del tramo tomó forma como un viaducto que permitió salvar las irregularidades del terreno. Esta disposición ferrocarril- trama- río constituyó una particularidad en relación al resto de los pueblos considerados en el área - Zárate, Baradero, San Pedro, Ramallo y San Nicolás- en los cuales el tendido resultó paralelo y alejado de la costa.

La proximidad del pueblo Zárate, ubicado a 20 km de Campana, favoreció la prolongación del tendido ferroviario. Ello había sido contemplado por el Ejecutivo Provincial al autorizar la concesión de la línea a Campana ofreciendo oportunamente a la empresa la construcción del tramo a Zárate y su extensión hasta Rosario. La situación fue aprovechada por la empresa que tenía a cargo el servicio y *"el 21 de octubre de 1882, fue otorgada la concesión para prolongar la línea hasta Zárate y el 30 de diciembre de 1884 el Gobierno Nacional autorizó la inauguración del tramo de vía desde Campana"*[15]

El tendido se proyectó en el interior del territorio, paralelo a la costa. Su vinculación con el pueblo, delineado con anterioridad, en base a una trama regular dispuesta a medio rumbo, adyacente a la barranca del río Paraná de las Palmas, se resolvió con un desarrollo paralelo al borde sudeste del trazado, disponiendo la estación en el ejido, desfasada de la cuadrícula para poder establecer vinculación con un futuro puerto sin interferir con las manzanas urbanas.

La extensión de la línea férrea de Zárate a Baradero sorteó una serie de irregularidades topográficas: bañados, el arroyo El Espinillo, el río de Areco y Cañada Honda, materializando las obras de arte necesarias.

---

13 Fumiere, *Los Origenes*… . pp.114

14 Fumiere. *Los Origenes*…..pp 134

15 Silvia Irene Baccino." El Ferrocarril llega a Zárate". Disponible en: http://www.enlacecritico.com/destacados/el-ferrocarril-llega-a-zarate [Fecha de consulta: 14 de septiembre de 2016]

El tramo Buenos Aires- Rosario Norte se completó a principios del año 1886, con la habilitación al uso público de las estaciones de San Pedro, Ramallo y San Nicolás. A partir de 1902, el *Ferrocarril Central Argentino*, pasó a tener el control de la línea Rosario-Buenos Aires- dominando el tendido entre las dos ciudades-puertos mas importantes del país[16].

En julio de 1888 se otorgó la habilitación, a los hermanos Lacroze, de una línea de *tranvía rural*, de tracción a sangre que unía Chacarita, en la ciudad de Buenos Aires, con Zárate. Con posterioridad, de acuerdo al Decreto de agosto de 1897, se modificó con la incorporación de tracción a vapor y en 1906 paso a denominarse *Ferrocarril Central de Buenos Aires*. Distintos ramales unían los pueblos de Zárate, Pilar, San Andrés de Giles y Carmen de Areco, culminando en Salto.[17]

La empresa del F.C.B.A. labró un convenio con *"los ferrocarriles de Entre Ríos, Noreste Argentino y Central del Paraguay estableció las combinaciones de las líneas para mantener un servicio regular de pasajeros y de cargas que sirviera a las provincias de Entre Ríos, Corrientes, territorio de Misiones y República del Paraguay, llegando hasta Asunción. Para la implementación ….era necesario formalizar el otorgamiento de concesiones, la realización de obras civiles -entre ellas, los edificios de las estaciones "Zárate Alto" y "Zárate Bajo"-, la construcción de ferry-boats y muelles, la extensión de vías e importantes modificaciones en el material rodante de los referidos ferrocarriles."* [18] Consecuencia de ello, en 1908 fue librado al uso público el primer *ferry-boats*, de origen británico, llamado *Lucia Carbó*.[19] [20]

Consideraciones finales

El modelo agroexportador imperante en la Republica Argentina a partir de 1880 se orientó a fomentar el establecimiento de industrias de elaboración primaria y la extensión de servicios ferroviarios centrando su atención en la región noreste bonaerense, que por sus características era rica en recursos naturales y por su ubicación hacia factible la construcción de un sistema de puertos fluviales impulsando el crecimiento del área por inversión de capitales.

La navegabilidad del río, que permitía el traslado de mercancía y personas, se veía afectado por la constante sedimentación depositada por arrastre, requiriendo tareas de dragado en forma

16 Cabe consignar que el *Ferrocarril Central Argentino surgió* en la Presidencia de Mitre (1862-68), siendo el primer contrato que autorizó la construcción de una línea ferroviaria con capitales británicos de Córdoba a Rosario extendiéndose, con posterioridad, a Tucumán.

17 Baccino. *El ferrocarril*…p

18 Baccino. *El ferrocarril…..p.*

19 Ferry Lucia Carbó: construido en los astilleros A. & J. Inglis en Pointhouse, Reino Unido. Disponible en: http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Ferrobarcos/Ferrobarcos-LuciaCarbo.htm

20 Disponible en: http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Ferrobarcos/Ferrobarcos-LuciaCarbo.htm

periódica. El incremento del calado de los buques y veleros, hacia principios de siglo XX, requirió mayor profundidad de la existente en el Paraná de las Palmas, habilitándose la circulación por el Paraná Guazú, de mayor profundidad, razón por la cual se construyó un canal de conexión entre ambos cursos principales del rio frente al Puerto de Campana.

La transformación territorial generada por el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, en el área, tuvo que sortear cursos de agua de diversos caudales (ríos, riachos, arroyos, bañados) y barrancas, para los cuales se construyeron distintas obras de arte de acuerdo a los requerimientos topográficos como puentes, terraplenes y viaductos.

En los pueblos consolidados con anterioridad a la aparición del ferrocarril, como Zárate, (Baradero, San Pedro, Ramallo y San Nicolás) el trazado ferroviario y en consecuencia la ubicación de la estación, se disponía alejada de la trama urbana atravesando el ejido en dirección paralela a la costa. Los tramos que conectaban, con dirección al puerto, seguían la misma lógica, pero en sentido transversal a la costa.

El caso de Campana, en que la delineación del pueblo se produce simultáneamente con la aprobación de la propuesta realizada por Guillermo Matti, dueño de una compañía de navegación a vapor, para el tendido ferroviario y la habilitación del puerto para comercio interior de la República, da lugar a la disposición de la línea ferroviaria entre la trama y la costa, ubicando la estación sobre la ribera.

Si bien estas acciones conllevaron a la transformación del espacio físico de la región derivaron, en muchas oportunidades, en litigios originados en competencias jurisdiccionales entre Nación y Provincia, que dilataron las obras de infraestructura y, en ocasiones, facilitaron la instalación de empresas de capitales extranjeros constituidas con fines especulativos que operaron en función de conformar un monopolio en perjuicio del Estado.

DE LA FUNCIÓN A LA CULTURA Y EL AMBIENTE: LOS PARADIGMAS URBANOS EN LA ORILLA.

JAVIER FEDELE

CONICET – Fadu/UNL

ddrassaness@gmail.com

RESUMEN: Las riberas urbanas son lugares que a lo largo del tiempo se constituyen en objeto de prácticas urbanísticas. Tanto planes como intervenciones derivadas fueron concebidos y llevados a cabo a partir de los distintos paradigmas de la historia del urbanismo donde confluyen las demandas de infraestructura económica, la movilización de fuerzas sociales con sus representaciones, y las sensibilidades por el ambiente. El desplazamiento de un paradigma a otro, como la conjunción y solapamiento entre ellos, pueden ser registrados en las riberas de la ciudades desde el prolífero período de constitución del urbanismo como disciplina a principios del siglo XX extendiéndose hasta la actualidad.

Las contemporáneas preocupaciones por el ambiente tienen una temprana motivación en momentos pasados casi centenarios, donde la función de la infraestructura económica de puertos y ferrocarriles tuvo preeminencia ocupando las riberas centrales de la ciudad. Y en esos momentos pasados de primacía infraestructural, ya también se plantearon demandas de uso urbano buscando vincular los espacios de ribera con la red de espacios públicos de la ciudad que los puertos habían desconectado, cuestión esta última que es identificada como política urbana sólo en décadas recientes.

Se propone una lectura de las costas de la ciudad como tema urbano en donde se fueron proyectando los distintos paradigmas urbanísticos con que la ciudad fue pensada. La infraestructura, el embellecimiento, el paisaje, son referencias fundantes que pugnaron por protagonizar las concepciones y las prácticas del urbanismo, y las riberas de la ciudad fueron un escenario temprano y significativo de la disciplina donde dirimieron sus luchas. Dicha lectura se realiza a partir de planes urbanos en ciudades sobre los ríos Paraná y Plata (Argentina) en la primera mitad del siglo XX, y desde ese momento significativo, se establecen vínculos con los debates actuales sobre la ocupación urbana de los espacios de ribera.

De la función a la cultura y el ambiente: Los paradigmas urbanos en la orilla

En el siglo XX, el rol del frente de agua para la composición del plan urbano se convierte en un tema de opiniones opuestas. Por un lado se demandó su uso para la infraestructura ferro-portuaria, con actividades de transporte de mercancías monopolizando las áreas litorales en incompatibilidad con los programas sociales y urbanísticos. Por otro, se promovió la promoción de los sectores costeros como una característica territorial del paisaje, haciendo de la costa un recurso para la estructuración de espacios cívicos de sociabilidad promoviendo la expansión de una cultura urbana.

La puja entre los puertos o ferrocarriles y los paseos verdes o parques en la ocupación de la costa será una polémica reiterada, disparando disputas entre las administraciones portuarias y urbanas, a la vez que movilizó demandas ciudadanas y reflexiones urbanísticas. Estas últimas condensaron representaciones de cómo entender la relación entre la ciudad y río, a la vez que intentaron sistematizar prácticas en proyectos de intervención[1].

Estas representaciones y prácticas viabilizadas en reflexiones urbanísticas contuvieron contenidos diferentes e intercambiables en el tiempo. Ello debido a que la mencionada disputa sobre la costa en la ciudad tuvo cambiante relaciones de fuerza entre los distintos paradigmas con que la disciplina urbanística se fue gestando y desarrollando, a la vez que los procesos de urbanización fueron condicionados por distintas demandas. Ya en el siglo XXI las disputas se caracterizan por las nuevas formas de urbanización, donde la agenda ambiental se instala protagónicamente.

Tres episodios:

En el contexto de las ciudades argentinas, un momento importante de esta problemática de la relación entre la ciudad y el río serán las décadas de 1920s y 1930s, cuando se detecta el protagonismo de la costa urbana como tema social, político y cultural, tomando identidad problemática hasta convertirse en problema técnico urbano. Esto se verifica en la formalización de los planes urbanos de esa época para las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Santa Fe, localizadas sobre la cuenca del Plata Paraná, cuya existencia determinó los nacimientos y evoluciones políticas, económicas y urbanas de estas ciudades.

Aquí los planes urbanos intentaron mediar entre la disputa de la costa productiva y la costa paisajística. Las propuestas tenían por objetivo ordenar la costa zonificando sus usos en clave del zoning funcional. La costa tenía esta ambigüedad del conflicto, el cual era cerrado en falso con el plan que no tuvo forma de implementarse, dado que los usos portuarios siempre prevalecieron al paisaje y la caracterización ambiental de espacio de ribera en el proceso urbano.

---

1 Han Meyer, *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*, Rotterdam: International Book, 1999, 424 pp.

Pero habrá un segundo momento donde se invertirán las relaciones entre los distintos paradigmas. De la función a la cultura como contenido del plan podría definirse esta nueva etapa, en donde los instrumentos urbanísticos interpretaron los procesos urbanos en curso. En los años 1990s con las reestructuraciones del Estado y los cambios en las modalidades de transporte, las instalaciones portuarias cercanas a los núcleos centrales de la ciudad -construidas con grandes infraestructuras a principios del siglo XX- comienzan a perder las actividades propias de su función original. Esto dio lugar a programas de reutilización de estas instalaciones para nuevos usos urbanos donde primaron usos terciarios, nuevas formas de residencia y las actividades de ocio. Ya la función primaria dejo de ser determinante en el espacio y enfoques como la valoración patrimonial y el reciclaje guiaron intervenciones no siempre coherentes con estos principios discursivos. El reciclaje de puertos en Buenos Aires, Rosario y Santa Fe nuevamente instaló como tema la costa condensando los dilemas urbanísticos.

Finalmente, aun con menor desarrollo en el tiempo y sin una definición clara en resultados, puede avizorarse un tercer momento con finales abiertos propios de ser una historia en curso. Luego de los límites auscultados en los procesos de urbanización de las costas, en cuanto a la mercantilización del espacio de viejas instalaciones portuarias con urbanizaciones de dubitativa sensibilidad por el ambiente, la nueva agenda de sustentabilidad que incorporan las ciudades implica redefinir la relación con el río. Ya no solo el frente de ribera sino los deltas y humedales son considerados como nuevos espacios que inciden en la ciudad, muchas veces de forma problemática y con fuertes discusiones sobre las prácticas en el espacio.

Puertos contra parques: la solución del zoning

El año 1923 será un año clave para la consideración de la ribera como parte de las estrategias urbanas en general, y particularmente, como pieza clave del plan urbano. En Buenos Aires se darán comienzo a las actividades de la Comisión de Estética Edilicia que culminarán con la formulación de un "Plan Orgánico para la urbanización del municipio" en 1925, y cuyo objetivo principal expresado explícitamente fue "la reconquista del río" –la ribera del Río de la Plata-. En Rosario se planteará un conflicto entre las empresas ferroviarias, por una parte, y agentes ciudadanos nucleados en asociaciones que representaban principalmente a propietarios, y en menor medida a vecinos. En dicho conflicto intermediarán técnicos ferroviarios y urbanistas, y el mismo se remitía a la propuesta de la principal empresa ferroviaria de ubicar una estación de pasajeros y plataforma de operaciones en solares de la costa del río Paraná en el área central de la ciudad. Esta controversia en Rosario disparó el inicio de un debate que concluyó con la redacción de un "Plan Regulador y de Extensión" en 1935 por Della Paolera, Farengo y Guido, el cual tendrá como eje a la ribera de la ciudad[2].

2 Este tema fue desarrollado con amplitud en: Javier Fedele, *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, 219 pp.

Dichos acontecimientos, el inicio de las actividades de la Comisión en Buenos Aires y el conflicto sobre las instalaciones ferroviarias en Rosario, condensarán el debate disperso que se venía dando sobre proyectos fragmentados para los espacios de la costa, como las propuestas de Forestier y Carrasco como alejadas ideas frente a un puerto que cada vez ocupaba más espacio de la costa. Por ello, estos planes serán claves para incorporar de forma progresiva ese debate y esos proyectos a los mecanismos e instrumentos del urbanismo en momentos que el mismo se estaba perfilando como saber encargado de los asuntos de la ciudad. La costa como pieza estructural del plan y no como un elemento particular de proyecto. También se debe contar la visita de Le Corbusier en 1929 y que derivará entre otras consecuencias en lo que posteriormente fue su plan de 1940 para Buenos Aires[3].

Las diferencias entre el plan de la Comisión de Estética Edilicia para Buenos Aires de 1925, el plan de Della Paolera, Farengo y Guido para Rosario de 1935, y el de Le Corbusier para Buenos Aires de 1940, son tan notables como para hablar de un cambio de paradigma, y de hecho así lo hacen las historias urbanísticas, que hablan del paso del "arte urbano" al "urbanismo moderno" o "urbanismo científico", del "city beautiful" al "city efficient", y de ahí al "urbanismo racionalista", adscribiendo a categorías de la historia global del urbanismo.

Pero en definitiva, importa más el desplazamiento de una categoría a otra que la pureza de cada una de ellas en sí misma, como lo hacen las taxonomías. Importa más la manera en que se van tramando los problemas en cada caso que los modelos idealizados cristalizados. Como vemos, el ambiente formó parte de las preocupaciones, es fundante en el surgimiento del urbanismo, y pugnó por enmarcar a las infraestructuras de las actividades económicas, restringiéndolas en espacios para ganar ámbitos para lugares urbanos. Como sabemos, estas luchas no fueron conducentes, y hubo que esperar hasta que las infraestructuras de transporten agoten su ciclo productivo para ver las costas con espacios urbanos realizados.

El patrimonio recuperado de la costa: el proyecto urbano

Los viejos puertos que han agotado su ciclo productivo, siendo sus actividades trasladadas a otros terrenos, se fueron convirtiendo en una oportunidad para reformular importantes áreas y la imagen urbana de las ciudades[4]. Por obra del crecimiento de la ciudad que se fuera extendiendo a su alrededor, estas viejas áreas portuarias quedan localizadas en algún lateral del centro urbano y se abren con su patrimonio físico a su incorporación a la ciudad, luego que cesara su función de transporte que la segregaba de la vida urbana[5].

---

3 Ver información específica de estos planes en: Ana María Rigotti, *Las invenciones del urbanismo en Argentina. 1900-1960*. Tesis Doctoral, Rosario, Universidad Nacional de Rosario, 2005.

4 Rinio Bruttomesso (ed.), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Venice: Cities on Water Edition, 1993, p.10

5 Brian Hoyle, "The Port-City Interface: Trends, problems and examples", en *Geoforum*, n 20, 1989, p.430.

Así ocurrió en muchas ciudades con puertos de distinta geografía internacional y escala, incluidos los de la cuenca de los ríos Plata Paraná en Argentina. Dentro de éstos últimos, se llevaron operaciones en Puerto Madero en Buenos Aires y la costa de Rosario, pero también más al norte como el de Santa Fe.

Los resultados a nivel internacional y nacional de estas intervenciones han sido disímiles en el grado de como impactaron a nivel general de la ciudad. Es coincidente además este proceso con la pérdida de capacidad de los instrumentos urbanísticos del plan. Si en el período anterior veíamos que era un momento de emergencia y consolidación del plan como instrumento urbanístico, ahora a fines del siglo XX será el proyecto urbano y la ciudad por partes lo que guiarán las prácticas. Y así fueron enfocadas muchas intervenciones, donde Puerto Madero fue una operación emblemática no solo material sino también simbólica, dado que se agenció como el signo de los procesos de fragmentación urbana.

Estas operaciones y también Puerto Madero comenzaron por intervenciones basadas en la recuperación de edificaciones y ámbitos históricos como los docks y muelles. Lo patrimonial fue un fundamento para legitimar intervenciones. Sin embargo no hubo mucha atención en la definición de una estructura de espacios públicos de conjunto y equipamientos para usos públicos, que brinden un adecuado acceso y la debida apropiación social de las edificaciones y el entorno litoral, y que las características y memoria del sitio sean recuperadas activamente en ese uso público del espacio de forma vital y no meramente de forma icónica. La proporción de espacio público y privado, y su distribución en relación a las piezas existentes y el ambiente fluvial no es un indicador que salga bien parado en el caso de Puerto Madero.

Ahora bien, frente a la reductiva consideración de estas áreas como un problema de proyecto, que responde a la problemática de adecuación funcional para su uso actual con la recuperación icónica de su vieja actividad, el caso de Rosario se ve interesante en cuanto la recuperación de la costa fue parte de un planificación general de la ciudad y se insertó en los mecanismos de planificación. Por ello sus logros en cuanto inserción de estos espacios dentro de la red de espacios urbanos, con gran accesibilidad y uso público de las viejas extensiones portuarias, como las cargas en obras públicas a los desarrolladores, son logros frente a los procesos de mercantilización y limitada recuperación para uso público como los de Puerto Madero y peor aún de Santa Fe[6]. Con el tiempo estos valores en Rosario se fueron desdibujando producto de una superposición de intervenciones y avances del mercado.

En caso que no exista una decidida orientación hacia el proyecto público, las lógicas de intervención se direccionan mayormente a la atracción y rápida amortización de las inversiones de capital para los emprendimientos[7]. Por ello sus formas de actuación condensan, en un grado más puro y sin la asunción de riesgos, las modalidades del mercado privado no contemplando intereses públicos.

---

6 Beatriz Cuenya et al., *Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña*, Buenos aires: Café de las Ciudades, 2012, 388 pp.

7 Daniel Talesnik y Alejandro Gutiérrez, "Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar". *Eure*, n 84, 2002, pp. 21-31.

La "naturaleza" recobra protagonismo: planes de gestión ambiental

En el fragor de la lucha de los mecanismos del urbanismo por crear espacios públicos en viejas infraestructuras portuarias que cada vez más son absorbidas por las fuerzas de mercado que crean bienes transables en vez de equipamientos colectivos, surge una nueva forma de vínculo entre las estructuras urbanas y los paisajes del río.

Más allá de la lucha por la ribera, ahora es el río mismo y su ambiente de islas lo que captura la atención. La reconversión de un conjunto de escombros en reserva ecológica como lo fue en Buenos Aires, como la atención al desarrollo del Delta, y la creación del Parque Nacional Islas de Santa Fe, son procesos que se suman a la par que la agenda de las ciudades cada vez más incorporan cuestiones ambientales como fundante de la política urbana[8].

El rol de estos ámbitos como lugares de que apropiarse, a la vez que desarrollar una forma de apropiación que conserve sus condiciones ambientales, es lo que ha disparado un conjunto de planes e intervenciones. El Plan de Manejo del Delta de 2012 busca compatibilizar el uso residencial y turístico como el medio natural, evitando la ruptura de equilibrios por los efectos de prácticas de ocupación y transformación. El uso de determinados materiales y la prohibición del hormigón, la limitación de defensas que impliquen alteraciones importantes del régimen de aguas, la adecuación de tipologías, actividades productivas, usos del suelo e infraestructuras, son recursos conocidos en distintos casos que fueron recogidos en este plan de gestión para el Delta.

En Rosario, en un importante espacio frente a la ciudad y sobre las islas, se comienza a delinear un programa de intervención mínimo a los fines de un turismo de interpretación ecológica, no masivo, y vinculado a aspectos de concientización sobre los valores y roles del medio natural. El Legado Deliot es el nombre de unas 1.700 hectáreas que se encuentran sobre las islas que conforman el humedal del Alto Delta del río Paraná. Dicha extensión está fuera del ámbito municipal de Rosario siendo jurisdicción de Entre Ríos, aunque es de propiedad de la Municipalidad de Rosario, pero es considerado justamente por el valor ambiental que tiene para la ciudad.

La contemporaneidad de estas intervenciones dificulta una evaluación definitiva actual. No obstante, así como en el *zoning* como en el proyecto urbano de recuperación patrimonial, las dificultades también emergen y las complicaciones con procesos de apropiación y segregación no están ausentes[9], valorizando suelo en un caso y depreciando en otro según necesidades de operadores del mercado de suelo.

---

8 David Kullock, "Planificación urbana y gestión social: reconstruyendo paradigmas para la actuación profesional", *Cuaderno urbano*, n 9, Resistencia: UNNE, 2010, pp. 243-274.

9 María Carman, *Las trampas de la naturaleza. Medio ambiente y segregación en Buenos Aires*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica/CLACSO, 2011, 285 pp.

Balances con final abierto

La incorporación del río en los planes urbanos tuvo un lento proceso progresivo donde fue ganando sistematicidad. De proyecto puntual a pieza estructural del plan, al compás de la consolidación del urbanismo como una práctica con pretensiones científicas y en búsqueda de consenso académico y social, como también contenedor de querellas disciplinares y discusiones estéticas.

Un itinerario que partió de las primeras desdibujadas indicaciones de Bouvard en Buenos Aires y Rosario, pasó por el rescate de la tradición de la costa de "arboleda umbrosa" del Plan de la Comisión de Estética Edilicia de Buenos Aires, alcanzó al encumbramiento del río como pieza estructural clave en el Plan de Rosario de 1935, y llegó hasta ser planteado como el "puesto de mando" y celebración estética con sello de vanguardia de Le Corbusier.

Este fue el recorrido, el modo en que se fue dibujando el río en las ciudades ideadas por los planes, paulatinamente, tomando forma, ganando precisión y aumentando la ambición de apropiación, de uso, de significado de la ribera. Ambición y deseo fueron el mayor logro, ya que las realizaciones fueron relativas. La instalación del plan en las dinámicas urbanas siempre es conflictiva, y con estos planes no fue menos. Pero lograron instalar el tema por siempre y guardarle una gran actualidad todavía en el presente. Los planes no subsistieron pero el río sí en ellos, en sus intentos por transformarlo en un espacio importante de la ciudad.

Fue un debate técnico, político y estético. Esto último muchas veces desdeñado en los análisis pero es fundamental para entender ciertas decisiones de quienes estuvieron sobre los principales planes de la Argentina de la primera mitad del siglo XX. Y ello, conjugado con la principal atención sobre una unidad de análisis espacial, permite ver lo flexibles que son las categorías resueltas desde la urbanística y su historiografía.

Así y todo, hubo que esperar recién a procesos inéditos sobre fines del siglo XX para poder ver transformadas las riberas en espacios propiamente urbanos, para avanzar en el ordenamiento de las costas de las estructuras urbanas, es decir lo que intentaron estos planes en la primera mitad de ese siglo. ¿Cómo organizar la ribera? ¿Cómo diagramar una solución en la disputa entre el parque urbano y el puerto territorial? Superpuestas con otras, a veces en primer plano, a veces en segundo, pero siempre presentes, esas eran las preocupaciones, y esos fueron los intentos de la primera parte del siglo XX pero que encontraron viabilización recién con los proyectos urbanos de finales del siglo pasado y principios del actual.

Con las desafectaciones portuarias y ferroviarias en las costas de los núcleos urbanos consolidados, se terminan saldando de alguna manera las disputas que recorrieron los ensayos de la práctica urbanística de la primera mitad del siglo XX, dado el reconocimiento para uso urbano de la ribera, pero a la par aún permanecen y se actualizan otras disputas. Los cambios tecnológicos en el transporte, junto a la valoración inmobiliaria de los terrenos que supera a los valores originales como infraestructura de transporte plantearon nuevos desafíos.

Las posibilidades de una intervención en las riberas centrales de las ciudades y sus piezas portuarias fuera de uso, procesos que alcanzaron avanzado estado de desarrollo en las ciudades de la cuenca del Plata-Paraná, quedan circunscriptas al contexto de actuación en la ciudad de finales del siglo XX, el propio de una economía desregulada y con una co-producción pública-privada del espacio urbano. Un contexto con condiciones que fluctúan entre potencialidades y posibilidades, experiencias y simulacros, postulados y marketing, recupero público y mercantilización. La posibilidad de una incorporación positiva y genuina de los viejos espacios portuarios y sus extensiones costeras a la ciudad, fue intentada a partir de la puesta en funcionamiento de mecanismos urbanísticos a partir de operaciones acotadas sin un marco de planificación global. Por ello, en muchos casos y en distinto grado las resultantes espaciales fueron el encierro sobre sí mismo de la costa, el consumo del espacio para la configuración de enclaves de homogeneidad social excluyente, con la repetición de recursos arquitectónicos monótonos.

Un debate aun no saldado desde la crítica y la política, dado que fue la crisis ambiental la que obligó a nuevas agendas sobre la ciudad y el territorio. El rol del río como pieza ambiental, y la incorporación de las condiciones ambientales en el plan, son la nueva etapa de desafío en la actualidad.

En esas coordenadas puede plantearse una ponderación del actual proceso de transformación que, como se ha visto, tiene un pasado en la historia del urbanismo, y sobre el que se ha pretendido echar luz en este texto. Dentro de este marco de posibilidades, sólo podrán darse resultados positivos si se interviene tendiendo –en sus postulados pulsando a esas condiciones de posibilidad– a la maximización del uso público de los espacios de la ribera y su consecuente articulación en la estructura urbana.

Y en este continuo proceso de intervenciones sobre las riberas en el tiempo desde los orígenes de la ciudad hasta la actualidad, en este permanente interés por las mismas, algunos planes del pasado centellean más que otros, más allá del lugar que les cupo en la historiografía, siempre abierta a la discusión, como también lo es la ciudad contemporánea.

AGUAS PARA LA VIDA Y AGUAS PARA LA MUERTE: LAS CONSTRUCCIONES DISCURSIVAS DURANTE EL CONFLICTO SOCIOAMBIENTAL POR LA CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO HIDROELÉCTRICO PARANÁ MEDIO (ARGENTINA, DÉCADA DE 1990).

GISELA ARIANA RAUSCH

CONICET / Universidad Nacional del Litoral (Argentina)

gsrrsch@gmail.com

RESUMEN: Los proyectos hidráulicos han sido, durante buena parte del siglo XX, símbolos de grandeza nacional y progreso económico. Estrechamente vinculados al ideario desarrollista de posguerra, se convirtieron en poderosos instrumentos de territorialización estatal, operando como los ejes principales en las políticas de desarrollo regional.

Sin embargo, hacia el final del siglo XX, la magnitud de los impactos socioambientales provocados por estos grandes proyectos, los colocó en un lugar relevante dentro de la historia socio-ecológica o historia ambiental. Pero también, fueron en numerosos casos, nudos de convergencia e impulso de la acción colectiva contestataria, abriendo posibilidades a la construcción "desde abajo", de una subjetividad alterna al discurso desarrollista hegemónico, que en general les dio sustento.

El trabajo que se presenta aborda históricamente, el conflicto socioambiental suscitado en las provincias de Santa Fe y Entre Ríos (Argentina) durante la década de 1990, por la intención del gobierno nacional de retomar el proyecto hidroeléctrico Paraná Medio que había sido confeccionado en la década de 1970 y quedado sin concreción. El objetivo es rescatar y analizar desde una perspectiva crítica, las construcciones discursivas en torno al proyecto hidroeléctrico y al río Paraná, en el contexto de la puesta en marcha, en Argentina, del modelo económico-territorial llamado neoextractivista y de la emergencia del "ambientalismo" como fuerza social condensadora de reclamos socioterritoriales.

PALABRAS CLAVE: infraestructura hidráulica – ríos- conflictos socioterritoriales – desarrollo

Introducción

La apropiación y el control de los ríos, han sido fundamentales para la construcción de las culturas y las civilizaciones humanas[1]. Dicha apropiación se ha realizado, tanto a través de la organización tecnológica de los ríos (mediante infraestructura específica), como a través de la producción simbólica vinculados a ellos. Represas y acueductos, y en especial las Grandes Represas[2], han sido revestidos de gran simbolismo, constituyéndose en piezas relevantes al servicio del poder estatal y de la idea de desarrollo, a partir de la segunda mitad del siglo XX[3]. Sin embargo, el ideario desarrollista, indiscutido durante gran parte de dicho siglo, y sustentado en los pilares: industrialización, urbanización y crecimiento poblacional, comenzaría a ser cuestionado fuertemente en las dos últimas décadas del mismo, al tiempo que los Grandes Proyectos Hidráulicos dejaban ver sus efectos territoriales y ambientales en los ámbitos locales[4].

A continuación se presentan algunos resultados de una investigación en curso que aborda históricamente el conflicto socioterritorial suscitado, durante la década de 1990, en las provincias de Santa Fe y Entre Ríos de Argentina, a partir de la iniciativa del gobierno nacional para construir el Proyecto Hidroeléctrico Paraná Medio (PHPM), cuya ubicación en el tramo medio del río Paraná, iba a afectar 11 localidades de dichas provincias (7 de Santa Fe y 4 de Entre Ríos).

Dicho conflicto despertó nuestro interés por una serie de cuestiones: 1) se ha podido constatar, que se trató de uno de los primeros conflictos sociales, de base territorial y carácter ambiental en Argentina, que tuvo repercusión mediática local y difusión internacional; 2) puede considerarse un antecedente directo del llamado *giro ecoterritorial*[5] en los movimientos socioterritoriales de

---

1 Cosgrove, Denis. An elemental division: water control and engineered landscape, en Water, Engineering and Landscape. *Water control and landscape transformation in the modern period*, London: Belhaven Press, 1990; p.2.

2 Una Gran Represa, según la Comisión Internacional de Grandes Represas, es aquella cuya altura mínima es de 15 metros o con embalse mayor a 3 millones de m3. Fernández, María y CARRILLO, Miguel (coords.) *América sumergida: impactos de los nuevos proyectos hidroeléctricos en Latinoamérica y el Caribe*, Barcelona: Icaria, 2010; p. 16.

3 Ver: Worster, Daniel, *Rivers of Empire. Water, Aridity, and the Growth of the American West*, New York / Oxford: Oxford University Press, 1985; Worster, Daniel, *The Flow of Empire. Comparing Water Control in China and the United States,* München: Rachel Carson Center Perspectives/Deutsches Museum, 2011; Kaika, Maria, Dams as Symbols of Modernization: The Urbanization of Nature Between Geographical Imagination and Materiality, en *Annals of the Association of American Geographers*, 2006, pp. 276–301; Swyngedouw, Erik, *Liquid Power. Contested Hydro-Modernities in Twentieth-Century Spain,* Cambridge, London: The MIT Press, 2015.

4 World Commission on Dams, *Dams and Development. A new framework for decision-making*, London: Earthscan, 2000; AIDA, *Grandes represas en América ¿peor el remedio que la enfermedad? Principales consecuencias ambientales y en los derechos humanos y posibles alternativas*, AIDA/CS Fund, 2009.

5 El término utilizado por Svampa hace referencia a las luchas socioambientales en América Latina que en el presente siglo han conformado *"un lenguaje común de valoración sobre la territorialidad"*, articulando

América Latina y una de las primeras manifestaciones, en Argentina, de contestación social en defensa del territorio por cuestiones ambientales; y 3) el PHPM fue, en Argentina, una de las únicas grandes obras de infraestructura[6] que, durante la década neoliberal, fueron suspendidas ante la contestación social.

El objetivo es rescatar y analizar las construcciones discursivas en torno al proyecto hidroeléctrico y al río Paraná durante la década de 1990 considerando que los valores, las normas y los imaginarios realizan un proceso de cualificación de la materialidad del mundo, a través del sentido[7]; y por lo tanto, cabe decir que contribuyen a la construcción de los territorios y los lugares, así como también a los modos en que se despliegan y llevan adelante las prácticas espaciales.

Conflictos socioterritoriales y coaliciones en torno al PHPM: confrontación de verdades y estrategias de territorialidad

En el año 2005, Escobar señalaba que: *"nos encontramos en un momento de transición entre el mundo inaugurado en la segunda mitad del siglo XX, con la certeza inicial del "desarrollo" y el imaginario de tres mundos en marcha hacia una unificación feliz[8], que se ha resquebrajado por completo, y otro mundo, o mundos, que podrían albergar una multitud de concepciones y diseños"*[9]. Esta frase podría describir, de modo general, el clima que se vivió en Santa Fe y Entre Ríos con motivo del PHPM, en la década de 1990. La propuesta del emprendimiento hidroeléctrico hizo visible el resquebrajamiento de una certeza fundamental: la del desarrollo como camino único, asociado al crecimiento económico ilimitado (a través de la organización tecno-científica de la naturaleza), junto a la idea de un Estado capaz de dar curso a dicho proceso. Durante buena parte del siglo XX, en América Latina, estas ideas habían direccionado, sin cuestionamiento tanto los proyectos territoriales y las políticas públicas, como los imaginarios y los anhelos sociales.

Muy distinto sería el panorama hacia mediados de 1990, cuando la propuesta del PHPM generó una intensa lucha entre dos coaliciones: una, a favor de su construcción, y la otra, opositora.

A continuación, y luego de una breve presentación del proyecto, se desarrollarán las cuestiones principales en torno a lo cual se construyeron los diferentes discursos y marcos de justificación de ambas coaliciones.

---

el comunitarismo indígena con los discursos ambientalistas. Svampa, Maristella, Extractivismo neodesarrollista y movimientos sociales. ¿Un giro ecoterritorial hacia nuevas alternativas?, en: Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. *Más allá del Desarrollo*, Buenos Aires: América Libre, 2012 (2da. ed.); p. 190.

6 Junto con la obra hidroeléctrica *Corpus*.

7 Di Meo, Guy y Buleon, Pascal, *L´espace social: lectura géographique des societés*, París: Armand Colin, 2005; p. 26.

8 Escobar hace referencia a la clasificación en países desarrollados, en vías de desarrollo y tercer mundo.

9 Escobar, Arturo, *Más allá del Tercer Mundo. Globalización y Diferencia,* Bogotá: INCANH, 2005; p. 12.

En Marzo de 1996, el consorcio norteamericano Energy Developers International (EDI) presentaba al gobierno nacional, presidido por Carlos Menem (1989-1999), una iniciativa para construir una Gran Represa[10] en el tramo medio del río Paraná. Ésta consistía en dos cierres con centrales hidroléctricas, y un cierre lateral que se extendía 240 km desde Romang (Santa Fe) hasta Goya (Corrientes); conformando un embalse de 630 km de longitud entre las provincias de Corrientes (al Norte) y Santa Fe y Entre Ríos (al Sur). La superficie a inundar tenía alrededor de 760 Ha[11], y se pretendía generar 48000 GW/h anualmente. Esto significaba un tercio de la energía consumida, en ese entonces, dentro el país y el doble de lo generado por la represa Yacyretá.

Tal acontecimiento, que constituía el segundo intento por construir el PHPM[12], despertó el rechazo social en las provincias implicadas, que se concentró principalmente en las ciudades capitales (Santa Fe y Paraná) y en las poblaciones que iban a ser afectadas directamente por el embalse. Se conformaron así, dos coaliciones, una a favor de la obra y otra opositora. A continuación se desarrollarán las ideas principales de cada una de ellas.

Eficientismo, economicismo y seguridad energética: el proyecto Paraná Medio en la verdad tecno-eficientista neoliberal

La coalición favor del proyecto, estaba conformada por el consorcio EDI, el gobierno nacional y sectores vinculados a éste (gobiernos provinciales del mismo partido y dependencias estatales varias), así como también algunos sectores empresarios para los cuales la obra significaba un beneficio económico. Sostenían su discurso en dos *verdades* conformadas por un conjunto de ideas asociadas:

La primer *verdad* que encontramos en los documentos observados, y que denominamos *el relato moderno*, constituye una herencia directa del pensamiento moderno-iluminista, y estaba conformado por dos ideas principales vinculadas: 1) la ciencia y la técnica ligadas al mejoramiento social (asociación que se encuentra solapada en el concepto de desarrollo) y que hacia finales del siglo XX presentaba variaciones respecto del utilizado dos décadas precedentes; y 2) como idea secundaria, la consideración de los recursos naturales al servicio del desarrollo económico,

10 Según la definición de la Comisión Internacional de grandes Represas (ICOLD, en inglés), una Gran Represa es aquella cuya altura mínima es de 15 metros o con embalse mayor a 3 millones de m3; en: Fernández, María y Carrillo, Miguel (coords.), *América sumergida: impactos de los nuevos proyectos hidroeléctricos en Latinoamérica y el Caribe*, Barcelona: Icaria, 2010; p. 16.

11 Casi 40 veces la superficie de Capital Federal, 7 veces la superficie del embalse de Itaipú.

12 El primer intento tuvo lugar entre 1958 y 1986, momento en que se desarrollaron las ideas fundamentales, como proyecto del Estado nacional. Ver: Rausch, Gisela, Agua, desarrollismo y la emergencia del conflicto ambiental: El proyecto hidroeléctrico Paraná Medio en Santa Fe, Argentina (1957-1997), *Agua y Territorio*, n. 7, dossier 2; (a publicarse próximamente).

mediante su organización tecnológica. Es decir, planteaba una visión netamente instrumental y económica del río y su planicie.

En el contexto del neoliberalismo, la organización tecnológica de la naturaleza debía responder a criterios de eficiencia en el manejo de los recursos, por lo que economicismo y eficientismo fueron los conceptos troncales en esta lógica. Cabe consignar que en el documento confeccionado por EDI se observa un interés puesto en la sostenibilidad económica del río, apoyándose en una versión economicista de dicho concepto[13].

La segunda *verdad*, estaba conformada por un conjunto de ideas al que podríamos referirnos como el *relato de la escasez*. En torno a este relato se ha confeccionado gran parte de las políticas públicas desde 1980, que insisten en la búsqueda de la seguridad (energética, social, hídrica, entre otras), frente a la idea de demanda creciente (asociada discursivamente al crecimiento poblacional y al ascenso de China como potencia económica y consumidora de gran escala). La idea de escasez (de agua, de recursos fósiles para energía, de alimentos, de suelos, entre otros) se constituyó en una cuestión de seguridad al ser vinculada a la violencia social[14]; y pasó a ser, hacia la década de 1990, un argumento suficientemente válido para la promoción de proyectos hidroeléctricos, principalmente en los países del llamado tercer mundo. La seguridad hídrica se asoció, por un lado, a la seguridad alimentaria (idea que justificó la explotación agrícola a gran escala), y por otro, a la seguridad frente a las catástrofes (inundaciones). Es relevante observar en este discurso, la cuestión de la *fabricación de la demanda* energética. La naturalización de la escasez ha llevado a que la misma sea la explicación (para un conjunto de políticas económicas, sociales y territoriales) cuando en realidad es *"lo que necesita ser explicado"*[15]. Para el caso del Paraná Medio, la escasez (futura) de agua y energía, funcionó como justificación (explicación) para promover su construcción.

"Aguas para la vida": la verdad ambientalista durante el conflicto del proyecto Paraná Medio

La coalición opositora al emprendimiento estaba conformada por una heterogeneidad de sectores sociales con diferentes intereses que encontraron ciertas afinidades para rechazar el emprendimiento, alineándose dentro de los parámetros del discurso de las ONGs ambientalistas.

---

13 El Informe Brundtland (1987) define al desarrollo sostenible como aquel que ofrece: 1) garantía para las generaciones futuras de un mundo físico-material y de seres vivos igual o mejor que el actual; y 2) equidad social para las generaciones presentes. Bajo el neoliberalismo, las políticas ambientales fueron orientadas por una visión eminentemente técnica enfatizando en el cuidado de las características físico materiales, y relegando los aspectos sociales. Foldadori, Guillermo, Sustentabilidad ambiental y contradicciones sociales, *Ambiente & Sociedade*, Nº5, 2º Semestre de 1999; pp. 19-34.

14 Homer-Dixon, Thomas, *Environment, Scarcity and Violence*, Princeton: Princeton University Press, 1999.

15 Hildyard, Nicholas; Lohmann, Larry y Sexton, Sarah, *Seguridad Energética ¿para qué? ¿para quién?* Madrid: Libros en Acción, 2014; p. 40.

Hajer ha observado que el discurso ambiental *"es una extraordinaria colección de reclamos y preocupaciones reunidas por una gran variedad de actores"*[16]. Esta capacidad de congregar varios intereses, a veces contrapuestos, bajo determinados relatos, es propia, según el autor, de las coaliciones sociales de carácter ambiental, posibilitando la aceptación social de una serie de *problemas ambientales* (por ejemplo, la lluvia ácida, el agujero de ozono, el cambio climático), que en general, son delimitados y construidos por el devenir discursivo y el accionar de dichas coaliciones. Estos *problemas*, pueden considerarse el producto de políticas de *verdad* específicas, que se hacen visibles, tanto en los discursos como en las prácticas sociales.

En el caso del conflicto por el PHPM, pudieron observarse un conjunto de ideas y asociaciones en torno a una serie de relatos, lo cual se condecía con las características heterogéneas de la coalición. Destacamos que no todas las partes integrantes de la coalición compartían valores del llamado *ambientalismo*, sin embargo, las acciones de contestación social fueron visibillizadas y difundidas a través de verdades sostenidas por las ONGs ambientalistas.

Las construcciones discursivas que se identificaron durante el conflicto han sido clasificadas en una variedad de *enfoques* y que hemos denominado: 1) socio-ambientalista; 2) conservacionista; 3) nacionalista-productivista; 4) sanitario-higienista; y 5) federalista.

1. El enfoque que llamamos *socio-ambientalista* fue el más difundido a través de la prensa, la radio y el trabajo en los centros educativos. Hacía énfasis en la defensa de la calidad ambiental, en vinculación a la biodiversidad del área y a la población local (costumbres, usos del ambiente isleño). Fue sostenido principalmente por las asociaciones y ONGs ambientalistas participantes en el conflicto[17] cuyos argumentos, provenientes de la llamada "modernización ecológica"[18], instaban por la eficiencia y la sostenibilidad en el manejo de los recursos naturales, para el caso particular, del río Paraná y del humedal, frente al "despilfarro" que para este sector social, significaba la construcción de la obra.

Este enfoque debe distinguirse de la perspectiva fomentada por ONGs de escala internacional (como Greenpeace, Earth First), por cuanto presentaba características propias de los movimientos sociales "de base" (como recursos exiguos, accionar local y visión antropocéntrica), que Reboratti[19] atribuye a los movimientos de América Latina. Defendían la conservación del río al que consideraba un *capital* cultural y económico perteneciente a las poblaciones que habitaban su planicie. El río, según este discurso, constituía la *"herencia para los descendientes"*[20] (postulado básico del Informe Brundtland), así como también *"un sistema productivo natural de agua dulce y de*

16 Hajer, op.cit.; p. 1.

17 Las asociaciones de mayor participación fueron la Asociación de Entidades Ambientalistas (AEA) en Entre Ríos, la Fundación PROTEGER y el Centro para la Protección de la Naturaleza (CeProNat), en Santa Fe.

18 Hajer, op. cit.

19 Reboratti, Carlos, *Ambiente y sociedad: conceptos y relaciones*, Buenos Aires: Ariel, 1999; p. 186.

20 Declaración en las 2º Jornadas Internacionales en defensa del río Paraná, 2 al 4 de Agosto de 1996, Corrientes, Argentina.

energía biológica"[21] (nótese la valorización en términos económicos, pero en un sentido diferente al economicismo neoliberal de sus promotores).

Para este sector de la coalición, la idea de desarrollo se asociaba a la idea de sustentabilidad, que implicaba una relación indisociable, entre *"administración racional de los recursos ambientales, mantenimiento de los equilibrios ecológicos y la salud* (de la población local)[22]".

2. En el enfoque que hemos denominado *conservacionista* encontramos valoraciones de tendencia biologicista y antropocéntricas. La preocupación estaba en la pérdida de la fauna y la flora del área, sustentándose en valoraciones de tipo estético respecto del *paisaje* fluvial. Entre las asociaciones que sostuvieron este enfoque, pueden mencionarse: Asociación para la Protección de la Vida Silvestre, Grupo Excursionistas Unidos, Federación Santafesina de Caza Deportiva.

3. El enfoque que denominamos *nacionalista-productivista* no compartía los valores de las ONGs respecto de la naturaleza y los recursos naturales. Constituía un resabio del relato desarrollista nacionalista de las décadas de 1960 y 1970, retomaba la idea del desarrollo asociado a la industrialización, y su cuestionamiento no se dirigía a la represa sino al carácter "extranjerizante" y desventajoso, para la región litoral, de la concesión convenida entre el gobierno nacional y el consorcio EDI. Este enfoque fue sostenido por algunos sindicatos, partidos de izquierda y algunos funcionarios públicos.

4. El enfoque *sanitario-higienista* hacía énfasis en las enfermedades que produciría el embalse[23], y fue difundido por algunos sectores vinculados al área de salud. Los higienistas modernos destacaban la estrecha relación entre ambiente y salud de la población, lo cual, hacia el siglo XIX se vinculaba a la moralidad. En el discurso de finales del siglo XX, la cuestión moral es reemplazada por la idea de desigualdad socio-ambiental. En este punto, el enfoque sanitario-higienista se cruza con el ambientalismo de las ONGs, encontrando afinidades discursivas y prácticas.

5. El último enfoque, que denominamos *federalista*, remite a una etapa de la historia argentina en que se disputaba la organización política del país. Durante la primera mitad del siglo XIX, un grupo de provincias entre las que se destacaron Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, luchaban por una organización federal consistente en un sistema basado en provincias autónomas y soberanas. Por otro lado, el Partido Unitario de Buenos Aires, conformado por las élites porteñas, pretendía establecer un gobierno nacional centralizado en dicha provincia. La disputa culminó con la batalla de Pavón, que significó la ruptura de la confederación de estados soberanos que pugnaban por el federalismo.

---

21 Cappato, Jorge, Un gigante desconocido, Santa Fe: PROTEGER, s/f (inédito, cedido por la fundación).

22 Filippi, Ma. Evangelina. Entrevista realizada a Jorge Cappato (director de la Fundación PROTEGER), Santa Fe, 1 de Junio de 2006 (inédita).

23 La esquistosomiasis era la más difundida, junto con otras enfermedades tropicales (paludismo, fiebre amarilla).

Durante el conflicto por el PHPM, la antinomia unitario/federal fue retomada y ampliamente difundida por el gobernador de Entre Ríos (quién se adhirió a la oposición), considerando que la obra constituía un "avasallamiento" por parte del Poder Ejecutivo Nacional sobre los derechos provinciales respecto del territorio fluvial y el uso de los recursos naturales.

Esta variedad de discursos contra el PHPM, sustentados en una diversidad de *verdades*, conformaron una amalgama que gradualmente se fue alineando bajo los parámetros de la sostenibilidad propuestos por las ONGs ambientalistas. La coalición desplegó el lema: *"Los ríos son especies en extinción: No a la represa contra el Paraná Medio. Sí a la vida"*, donde puede notarse la consideración del río como una entidad "viva" cuyo represamiento significaría su "muerte" (extinción). Esta consideración se repetía frecuentemente, asociando *agua estancada* (el embalse) con *muerte*; o al tramo medio del río Paraná con *"riñón del Paraná entero"*[24].

La interacción entre las ONGs ambientalistas y las poblaciones que iban a ser afectadas provocó un enriquecimiento discursivo mutuo a la par de modificaciones en el planteamiento de los objetivos de la lucha. La información poseída por los ambientalistas en un principio, respecto de los fracasos de otras mega-represas, de los problemas sociales y ambientales que han provocado, de las enfermedades que han surgido en otros contextos (entre otras cuestiones), permeó en un amplio espectro social, incorporando, al mismo tiempo, otras problemáticas como la pobreza, la exclusión, la desigualdad o el desarraigo; todas ellas temáticas que antes no habían sido el foco de su discursividad[25]. En tal sentido, Svampa habla de la *ambientalización de las luchas*, que la autora ha definido como un proceso multiescalar (local, nacional subcontinental), donde *"lo más novedoso es la articulación entre actores diferentes, lo cual ha venido dando lugar a un diálogo de saberes y disciplinas caracterizado por la valorización de los saberes locales como también, por la elaboración de un saber experto, independiente de los discursos dominantes"*[26].

24 Halle, Omar, Contrapunto sobre la represa del Paraná Medio, *La tierra sin mal*, Cuaderno nº 1, Santa Fe, 1996; p. 9.

25 Hasta ese momento los ambientalistas se había centrado en problemáticas más tradicionales, como la contaminación, las energías renovables y el rechazo a la energía nuclear.

26 Svampa, op. cit., 2012; p. 189.

El consenso social alcanzado respecto de los modos en que debía manejarse el río y utilizarse el territorio isleño, hizo posible la confección (por parte de un grupo de ambientalistas) de una ley, en Entre Ríos, prohibitiva del represamiento del río Paraná en el tramo de la provincia, que fue sancionada en Setiembre de 1997 y llamada "ley de la libertad de los ríos"[27]. Así se dio punto final al PHPM, en la medida que no podía construirse el cierre Sur.

Territorios discursivos, territorios practicados: algunas reflexiones sobre el caso

Consideramos que en el actual contexto latinoamericano, atravesado, desde el inicio del siglo, por las prácticas *extractivistas*[28] (minería de gran escala, monocultivo, *fracking*, etc.) que conciben *vaciables* a los territorios de implantación, al mismo tiempo que legitiman su accionar a partir de nociones como "desarrollo" y "crecimiento económico" (e incluso, "justicia social"), el conflicto por el PHPM constituyó una de las primeras manifestaciones, en Argentina, de procesos de lucha social *desde abajo* con carácter ambiental, por la defensa del territorio considerado propio. Este rechazo, que fue encontrando gradualmente amplia adhesión social, se sostuvo, entre otras cuestiones[29], en la creación, reorganización y difusión de una serie de ideas sobre el río y el territorio isleño que delimitaron una lucha entre diferentes *verdades* acerca de las relaciones posibles entre lo que se considera *sociedad* y *naturaleza*.

Dicho conflicto puede considerarse una de las primeras manifestaciones en Argentina del proceso denominado por Svampa como *ambientalización de las luchas*[30], visible en América Latina durante los últimos diez años. En tal sentido, destacamos la acción organizada entre diferentes sectores sociales en Santa Fe y Entre Ríos, que se alinearon con el pensamiento ambientalista y justificaron la defensa del territorio isleño, en valores provenientes del discurso de las ONGs. Este último fue gradualmente amalgamándose con valores y saberes acerca del río provenientes de los pobladores locales, de lo cual surgió una *verdad* alternativa a la hegemónica neoliberal, que habilitó otros modos de vinculación y construcción del territorio isleño[31].

En tal sentido, nuestra intención ha sido colocar en relieve la relevancia que tienen los discursos en las prácticas sobre el territorio, espacio en el cual dichos discursos encuentran su materialización y delimitación, muchas veces, en la competencia por la hegemonía de su *verdad*.

---

27 LPE. Ley Provincial 9092 del 25 de Setiembre de 1997. Entre Ríos.

28 Ver: Svampa, Maristella y Viale, Enrique, *Maldesarrollo. La Argentina del extractivismo y el despojo*, Buenos Aires: Katz, 2014.

29 Determinadas condiciones históricas, sobre las que aquí no nos detendremos, contribuyeron al desenlace del conflicto. Ver: Rausch, op. cit.

30 Svampa, op. cit.

31 Actualmente, en gran parte del área que iba a ser inundada por el embalse, se desarrollan diversos programas de preservación del recurso hídrico y del humedal, y funcionan algunas cooperativas bajo los parámetros del desarrollo sustentable.

MESA Nº 33

El gobierno urbano en grandes centros urbanos americanos durante el siglo XVIII.

COORDINADORES

RICARDO ANGUITA CANTERO

ranguita@ugr.es

Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Granada

CONCEPCIÓN LOPEZOSA APARICIO

clopezos@ghis.ucm.es

Departamento de Historia del Arte II (Moderno) de la Universidad Complutense de Madrid

LOS IDEALES DE COMODIDAD Y ASPECTO PÚBLICO EN EL URBANISMO ILUSTRADO ESPAÑOL E HISPANOAMERICANO.

RICARDO ANGUITA CANTERO

Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Granada

ranguita@ugr.es

RESUMEN: La ponencia tiene como objeto analizar el proceso de implantación de los fundamentos de comodidad y aspecto público en las ciudades españolas e hispanoamericanas, los cuales, surgidos dentro de la reflexión teórica de la tratadística sobre Policía -erigida en institución garante del orden político y social- nacieron como una traslación al espacio urbano del nuevo ideal de felicidad como elemento aglutinador y justificante de la existencia y de la acción de gobierno de las monarquías del despotismo ilustrado y, en concreto, de las políticas reformadoras de la dinastía de los Borbones.

En este contexto, se evalúa la incidencia que la Policía urbana tuvo en el establecimiento de la idea de comodidad a través de la creación de infraestructuras y servicios inéditos o que habían tenido, hasta entonces, un escaso desarrollo en el ámbito de las ciudades caso del empedrado, la limpieza, el alumbrado o el ornato públicos. Derivado de la mejora de este último surge el nuevo ideal del aspecto público responsable de la mejora y embellecimiento del espacio urbano.

PALABRAS CLAVE: Urbanismo, España, Ilustración, Policía, Ordenanzas

Durante el gobierno ilustrado de la monarquía de los Borbones, se instaura en España y su Imperio una novedosa concepción de la idea de ciudad y, como consecuencia de ello, nuevas propuestas de ordenación e intervención en el espacio urbano. Si, a lo largo de este periodo, se establece, por ejemplo en España, una forma de actuar sobre el territorio, que promueve el fomento de las riquezas y que, por ende, pretende favorecer el desarrollo económico y la reforma global de la sociedad mediante la intensificación de la explotación de los recursos naturales y el aumento del comercio interior y exterior, especialmente de aquél ligado con el resto de territorios del Imperio, mediante la ejecución de un amplio programa de obras públicas basado fundamentalmente en el desarrollo de una nueva red de caminos y canales fluviales, la construcción de puertos marítimos y la urbanización de nuevas poblaciones en enclaves territoriales estratégicos en las comunicaciones internas y con déficit demográfico, la ciudad, base articuladora del propio territorio, no quedará al margen del proyecto político reformador ilustrado, erigiéndose la intervención sobre ella y la consecución de un modelo mejorado de urbe en uno de los capítulos esenciales de dicho proyecto.[1]

Conocer cuánta es la población que en ella vive y sus posesiones con la recogida de los datos incluidos en los padrones vecinales y de riqueza; cuáles los males que la aquejan a través de la elaboración de topografías médicas; o cómo es su estructura urbana mediante el levantamiento de planos topográficos o geométricos, se constituyen, entre otras, en actuaciones estratégicas que permitan un adecuado conocimiento de la ciudad y sus habitantes para hacer posible la intervención reformadora sobre ella. Este manifiesto propósito de conocimiento global de la ciudad busca favorecer a su vez el deseado control del espacio urbano y con tal finalidad alcanza un notable desarrollo durante la Ilustración una institución de marcado carácter instrumental como es la Policía, consistente, en la esfera urbana, en aquellas medidas emanadas del gobierno municipal conducentes a la consecución del buen gobierno y orden de la población e incluidas, generalmente, en las ordenanzas de las ciudades:[2]

> *"La Policía consiste en la atención del Príncipe, y de los Magistrados para mantener el buen orden, y harmonía en las cosas públicas. Los sabios reglamentos deben prescribir todo lo que es mas conducente à la seguridad, utilidad, y conveniencia pública, y los que tienen autoridad para ello han de velar atentamente en hacerlas observar. Los Corregidores, Regidores, Gobernadores Politicos, y Alcaldes Ordinarios en sus respectivas Ciudades, Villas, y Lugares, han de atender à que reyne el buen orden, y la obediencia, y se conserve la paz, tranquilidad, y concordia entre sus moradores. La abundancia en los abastos, al equidad en los pesos, y medidas, la buena calidad en las especies vendibles, la limpieza de las calles, el precaver las ruinas, el pronto socorro en los incendios, la comodidad, el sosiego , y la seguridad de los Ciudadanos, y el recogimiento de los vagamundos,*

1 Carlos Sambricio, *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid: M.O.P.T., Instituto del Territorio y Urbanismo, 1991, 2 t.

2 Ricardo Anguita Cantero, *Ordenanza y Policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España (1750-1900)*, Granada: Universidad de Granada, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1997.

son objetos en que debe emplearse la Policía, y el cuidado de los Magistrados, que gobiernan los Pueblos; en las quales mientras mas reyne este buen gobierno, tantas mayores utilidades havrá para la Sociedad civil (a).

El objeto de la Policía, no solo debe ser el material de la limpieza, adorno, y hermosura de los Pueblos, sino es también el formal del sosiego, quietud de los Ciudadanos, y buen orden de la sociedad…".[3]

Lo que se pretende, por tanto, con el establecimiento de las medidas de Policía es la propia consecución del ideal ilustrado de ciudad, basado esencialmente en el mantenimiento del orden y en las mejoras de las condiciones de vida de la población urbana, lo que en el vocabulario policial de la época se conoce como *comodidad*:

"El nombre de policía es propiamente genérico, comprehendiendo en su significacion, no solo entre nosotros, sino también entre los griegos, de quienes se deriva esta dicción, todo el buen órden de gobierno de una ciudad ó estado, y por consiguiente todo lo que he dicho hasta aquí, y añadiré en adelante: pero es cosa muy corriente, que las voces genéricas se usen muchas veces en sentido de significar alguna especie, particularmente quando se trata de alguna, que sea muy sobresaliente entres las comprehendidas en el género…

Por esto, así como en castellano, no solo usamos de la palabra "policía", como genérica, para expresar el buen órden, que se guarda en los estados, observándose las leyes establecida para su mejor gobierno, sino también como específica para significar el aseo, la limpieza, curiosidad, buena crianza, y utilidad en el trato, y todas las providencias de buen gobierno, que inmediata ó mediatamente influyen en el aseo, la comodidad de los moradores, en la seguridad de sus bienes y personas, como en los reglamentos de barrer y regar las calles, cerrar las puertas de las casas de noche, llevar la luz á determinadas horas, no correr por lo interior de las poblaciones á caballo ni en carruaje, no verter agua, no levantar mas de lo que se prescribe los edificios, y otras cosas semejantes; no puede haber reparo en que yo me valga para esta misma significación de dicha voz".[4]

---

3 Joseph Olmeda y León, *Elementos del Derecho Público de la Paz y de la Guerra ilustrados con noticias históricas, leyes, y doctrinas de el Derecho Español*, Libro Primero. Derecho Público de la Paz, Parte Primera. De la Nación considerada respecto à sí misma, cap. IX. De la Policía, Madrid: Oficina de la Viuda de Manuel Fernández, 2 t., pp. 80-81.

4 Ramón Lázaro de Dou y de Bassols, *Instituciones del Derecho Público General de España, con noticia particular d Cataluña y de las principales reglas de Gobierno en cualquier Estado*, IX t., Madrid: Oficina de don Benito García y Compañía, 1800-1803, t. III, lib. I De las cosas, tít. VIIII. De las personas públicas y particulares, cap. XIII De las personas necesarias ó utiles para el cuidado de la Policía, pp. 340-341.

De este modo, los esfuerzos de la administración local habrá de centrarse en el logro de dos objetivos fundamentales: la imposición del orden público como garante de la convivencia social y la implantación del ideal de comodidad en el espacio urbano. Esta última supondrá la creación de infraestructuras y servicios urbanos desconocidos en las ciudades o el establecimiento definitivo de otros diversos que, hasta entonces, apenas habían tenido desarrollo. Limpieza, empedrado, alumbrado, alcantarillado y ornato de las calles promoverán la aparición de una ciudad más confortable a partir de la Ilustración. De este último, del ornato de calles y plazas, habrá de derivar un nuevo ideal conocido en el vocabulario policial con el nombre de *aspecto público*.

Orden público: la división policial de la ciudad ilustrada en cuarteles y barrios.

Para la implantación del orden público y el cumplimiento, en general, de todas aquellas medidas relacionadas con la Policía en el interior del recinto de las ciudades, el legislador debía contar ineludiblemente con un instrumento que fuera capaz de asegurar un control eficaz sobre toda actividad ciudadana y lo encontró en uno que ya había tenido su primera formulación en una etapa anterior del Antiguo Régimen. Así, cuando por Real Cédula de 2 de octubre de 1768 se divide la villa de Madrid en ocho cuarteles -subdivididos a su vez en ocho barrios cada uno- dedicados a atender los asuntos de Policía, no era una orden novedosa, puesto que su origen se remontaba a una Real Cédula de 3 de mayo de 1604 dada por Felipe III y por la que se estableció una primera partición de la Corte en seis cuarteles sometidos a la jurisdicción de los alcaldes de Casa y Corte, medida que sería posteriormente revisada en varias ocasiones para variar el número de cuarteles.

Sin embargo, el valor principal de la Real Cédula de 1768 es que se convirtió en detonante para que esta medida policial se extendiera a otras ciudades españolas. En un plazo inferior al año, a través de una Real Cédula de 13 de agosto de 1769, se impone la estructura cuartelaría de aquellas ciudades que fueran sede de Chancillería o de Audiencia Real, caso de Barcelona y Sevilla, divididas en cinco cuarteles; Valladolid, Granada, Zaragoza, Valencia y Palma, divididas en cuatro; La Coruña, en tres; y Oviedo, en dos. Éstos se subdividieron en ocho barrios en Granada, Sevilla, Zaragoza, Valencia y Barcelona; en seis en Valladolid y Palma; y en cuatro en La Coruña y Oviedo.[5]

5 Como señala Javier Guillamón, *Las reformas de la administración local durante el reinado de Carlos III (un estudio sobre dos reformas administrativas de Carlos III)*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1989, pp. 336-338, otras ciudades, que no eran sedes de Chancillería o audiencia Real, también solicitaron autorización con posterioridad a la promulgación de la Real cédula de 1769 para su división en cuarteles y barrios, caso de Córdoba, compartimentada en dos cuarteles, diez manzanas y veinte barrios según Real Orden de 8 de junio de 1772 o de Ciudad Real, dividida en tres barrios por Real Orden de 21 de enero de 1790

En Hispanoamérica, en los años sucesivos, también se acometería la división en cuarteles de ciudades, por citar algunos casos, como Santa Fe de Bogotá, dividida en cuatro cuarteles y ocho barios por el virrey Guirior en noviembre de 1774 conforme a la Real Cédula dada por Carlos III el 12 de febrero de ese año;[6] Santiago de Chile, en 1780;[7] Lima en 1785, por el Gobernador Intendente Jorge de Escobedo; Ciudad de México, en 1786 conforme al proyecto concluido en 1782 por el virrey Martín de Mayorga; San Luís de Potosí, en 1795;[8] o Puebla, en 1796 por el Intendente Manuel Flon;[9] divisiones en cuarteles que pervivirían más allá de los procesos de independencia de los estados americanos.

El cuartel, un espacio perfectamente delimitado de ciudad, se convierte, de este modo, durante la Ilustración en la célula administrativa base del control municipal sobre el espacio urbano, papel que mantendrá en el paso la ciudad liberal como reflejo de la fortuna que alcanzará esta medida en su función de instrumento de control de los numerosos aspectos englobados dentro de la materia de Policía urbana. Compuesto de un alcalde de cuartel y de un número indeterminado de alguaciles, forzosamente residentes en su recinto, estos empleados públicos quedarán responsabilizados de efectuar rondas no sólo para el mantenimiento del orden público, por ejemplo, a través de la vigilancia de transeúntes o la inspección de los establecimientos públicos, sino también del correcto funcionamiento de otras materias de ámbito policial como la limpieza o el alumbrado públicos.

Comodidad y aspecto público: alumbrado, limpieza, empedrado y ornato de la ciudad ilustrada.

Junto al orden público, el ideal de *comodidad* -un trasunto del fundamento ilustrado de la felicidad del súbdito como justificante del poder del monarca a través de su acción de gobierno- se impone como otro de los fines esenciales de la Policía en el espacio urbano. Para su consecución, la administración ilustrada deberá dotar a las ciudades de unas *comodidades* de las que había carecido en gran medida hasta ese momento. Alumbrado, limpieza, empedrado, alineación

6 Adriana María Alzate Echeverri, *Suciedad y orden. Reforma sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2007, pp. 145-146.

7 Gabriel Guarda, *Historia urbana del reino de Chile*, Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 1978.

8 David E. Vázquez Salguero, "El ordenamiento urbano de San Luís de Potosí a finales del siglo XVIII". En Ricardo Anguita Cantero y Xavier Huetz de Lemps (eds.), *Normas y prácticas urbanísticas en ciudades españolas e hispanoamericanas (siglos XVIII-XXI)*, Granada, Universidad de Granada, Casa de Velázquez, 2010, pp.91-111. Recoge el análisis de la *Ordenanza de la división de la muy noble ciudad de San Luis de Potosí en cuarteles, creación de los alcaldes de ellos, y reglas de su gobierno*.

9 Rosalva Loreto López, "La mesura de lo urbano. La administración del espacio en Puebla de los Ángeles (siglos XVI-XIX)". En Ricardo Anguita Cantero y Xavier Huetz de Lemps (eds.), *Normas y prácticas urbanísticas en ciudades españolas e hispanoamericanas (siglos XVIII-XXI)*, Granada, Universidad de Granada, Casa de Velázquez, 2010, pp. 55-60.

y hermoseo de calles, junto a la creación de salones y paseos arbolados en la periferia, son algunas de las operaciones consideradas necesarias para alcanzar el embellecimiento y mejora del espacio urbano y lograr, finalmente, el ansiado ideal de la ciudad ilustrada, como *enclave acomodado* para la vida del ciudadano. Y son unos códigos de tan larga tradición en el régimen local como las ordenanzas, las responsables de reglamentar las disposiciones que impongan el nuevo ideal urbano:

> *"…debe establecerse en las Ciudades Capitales un tribunal de Policía, que cuide de… limpieza del Pueblo, buena dirección de calles, vistoso empedrado, paseos públicos hermoseados con Arboles, bancos, y asientos, faroles para alumbrar las calles de noche, y otros diferentes ramos de Policía: Sobre todo los quales deben formarse Leyes y ordenanzas arregladas de las circunstancias del estado y Magistrados autorizados, que con rigor las hagan observar, y respetar".10*

Entre las materias reglamentadas, dentro de este apartado fundamental en la labor de Policía, la comodidad prestará atención especial a la regulación de una que apenas sí había alcanzado algo más que un relativo tratamiento en las ordenanzas del Antiguo Régimen. El ornato urbano, o siguiendo el vocabulario policial ilustrado, el aspecto público se convierte a partir de este período –dando inicio a un discurso que se prolongará en la ciudad del Ochocientos-en objeto de una incipiente y cada vez mayor reglamentación para su establecimiento, hecho observable tanto en los libros dedicados a la descripción de ciudades, caso de la de Antonio Ponz, como en los reglamentos y ordenanzas de Policía siguiendo lo recogido en los tratados de Policía:

> *"En este particular no tenemos nosotros que echar menos en un Reynado, en el que parece se lleva la principal atencion esta clase de gobierno. Se ha visto con admiracion mudarse el aspecto de nuestra Corte, por su limpieza, aso, hermosura y comodidad; à cuyo exemplo las demás Ciudades del Reyno, se esmeran quanto le es posible, à fin de contribuír por su parte à los deseos del gobierno".11*

Las actuaciones urbanísticas de embellecimiento emprendidas durante la Ilustración serán la respuesta dada por la administración local al mandato dado por una serie de leyes promulgadas por la monarquía borbónica para mejorar el aspecto público de sus ciudades. Recogidas fundamentalmente en las *Instrucciones de Corregidores*, estas leyes se ocuparán esencialmente de enumerar cuáles son las materias relacionadas con el ornato de la ciudad y, por tanto, objeto de atención por parte de los órganos de gobierno municipal y, a pesar de su laconismo, supondrán ineludiblemente el desarrollo de la reglamentación municipal sobre aspecto público.

---

10 Antonio López de Oliver y Medrano, *Verdadera idea de un Príncipe formada de las Leyes del Reyno que tienen relación al Derecho Público, en que se trata del sumo imperante; de los derechos Supremos de Regalía, ó Mayestáticos; y de la Política y Gobierno de un Estado, así en la Paz como en la Guerra*, Valladolid: Imprenta de don Francisco Antonio Garrido, 1786, cap. IV. De la Policía y sus Leyes, pp. 68-69.

11 Olmeda y León, *op. cit.*, pp. 82-83.

La primera de ellas, la *Ordenanza de Intendentes Corregidores*, otorgada en los primeros años del reinado de Fernando VI mediante Real Instrucción de 13 de octubre de 1749, y recogida nuevamente en la Instrucción de Corregidores dada por Carlos III al final de su reinado según Real Cédula de 5 de mayo de 1788, dice así:

> *"Prevendrán los Corregidores á las Justicias de las ciudades, villa y lugares de su provincia, se esmeren en su limpieza, ornato e igualdad y empedrado de las calles, y que no permitan desproporcion ni desigualdad en las fábricas que se hicieran de nuevo; y muy particularmente atenderán á que no se deforme el aspecto público, con especialidad en las ciudades y villas populosas; y que por lo mismo, si algún edificio amenazase ruina, obliguen á sus dueños á que la reparen dentro del término que les señalaren correspondiente; y no haciendo, lo madaren executar á su costa; procurando también, que en ocasion de obras y casas nuevas, ó derribos de las antiguas, queden mas anchas y derechas las calles… y plazuelas; disponiendo igualmente, que no queriendo los dueños reedificar las arruinadas en sus solares, se les obligue á su venta o tasacion, para que el comprador lo execute…".*[12]

No cabe mayor concentración de mandatos que el efectuado en esta orden. Todo aquello que es objeto de tratamiento para establecer la comodidad y, en particular, el aspecto público de la ciudad es recogido en ella, desde la limpieza, igual, empedrado y alineación de calles hasta el ornato de las casas, pasando por la reparación de aquéllas amenazadas de ruina y la obligada reedificación de los solares arruinados. Su cumplimiento durante la Ilustración no fue patrimonio exclusivo de aquellas ciudades que elaboraron ordenanzas de Policía urbana y alcanzó al conjunto de poblaciones, que hicieron de las *Ordenanzas de Intendentes Corregidores* la base de partida sobre la que asentar el progresivo desarrollo que la reglamentación urbanística y edificatoria alcanzará durante este periodo.

Aunque, las Ordenanzas de Intendentes Corregidores consolidan la labor de Policía como una competencia de los corregidores, el desarrollo y complejidad que alcanzan las medidas policiales dentro de la administración local en época ilustrada obligan a instituir nuevos oficios municipales que, al menos, participen de su fomento y seguimiento como se observa con la creación durante el reinado de Carlos III de las figuras del Alcalde de barrio y, sobre todo, del Síndico Personero, surgidas dentro del proceso de reforma del poder municipal emprendido por el monarca ilustrado para reorientar y revitalizar a unos ayuntamientos perpetuos, surgidos de las ventas de los cargos municipales y sumidos en un profundo estado de postración y decadencia ante la deficiente gestión política que las oligarquías locales habían sumido al gobierno de las ciudades, más preocupadas por monopolizar los principales cargos políticos de los ayuntamientos en beneficio propio que en favorecer el buen gobierno urbano.

---

12 Ordenanzas de Intendentes Corregidores de 13 de octubre de 1749, caps. 32 y 33, e Instrucción de Corregidores de 15 de mayo de 1788, caps. 58 y 59. Ambas son recogidas en la Novísima Recopilación, lib. VII, tít. 32, ley II, son comentadas por Dou y de Bassols, *op. cit*, Sección III, De las cosas conducentes al aseo, pp. 400-401.

Para intentar poner fin a esta grave crisis institucional, Carlos III tomará la decisión de ampliar la representación social en los ayuntamientos perpetuos, que, pese a todo, caminaban hacia su inevitable final, junto al resto de instituciones políticas del Antiguo Régimen, hecho que ocurría poco más de medio siglo después tras la muerte de Fernando VII en 1833 con el establecimiento del Estado liberal constitucional. En este contexto, un Auto de 5 de mayo de 1766 y una Instrucción de 26 de junio de ese año, posteriormente mejorados por una Real Cédula de 15 de noviembre de 1767, establecen la creación de dos nuevos oficios municipales, el Procurador del Común y el Síndico Personero –este último instituido sólo en el caso de que el oficio de Procurador Síndico fuese de propiedad particular-, que ayuden a regenerar la preocupante situación política y de gestión de los ayuntamientos, paliando en algún grado el estado de monopolización social en que habían degenerado.[13] La elección de estos nuevos cargos, también presentes en las administraciones municipales de las ciudades hispanoamericanas, debía ser un garante de mayor credibilidad del gobierno de las ciudades mediante su apertura a otros estamentos sociales aunque ésta quedara limitada exclusivamente a las clases burguesas de mayor poder económico, un anticipo de los cambios políticos que la nueva realidad social, con la presencia de estos grupos sociales ascendentes, llevará al cambio de régimen político y a la formación de los ayuntamientos constitucionales en España, primero con la promulgación de la Constitución de 1812 y las leyes provinciales derivadas de ella y, posteriormente, con su restablecimiento durante el inicio del reinado isabelino.

Los nuevos cargos, elegidos indirectamente entre los cabezas de familia, rompen, por tanto, la exclusiva y hereditaria participación de la clase nobiliaria en el gobierno urbano, al proceder fundamentalmente de la ascendente burguesía, a la que representan y defienden como nueva clase detentadora de la propiedad urbana. A ellos se les concede como principal misión la defensa del bien común, proponiendo o procurando la adopción por los órganos de gobierno municipal de aquella serie de medidas que convengan al conjunto de la población, entre las que destacarán sobremanera las relacionadas con la mejora y reforma de las ciudades:

> *"De los Síndicos el Procurador General tendrá,* á *mas de las facultades en su Despacho, las demás que goza este oficio en Castilla; el Personero la de pedir y proponer todo lo que convenga al Público generalmente; y los dos intervencion para celar las cantidades consignadas en la dotacion de dicha Ciudad de Barcelona para la limpieza, y demás obras públicas de ella, se inviertan en los fines de su destino".*[14]

13 Miguel Serrano y Bellezar, *Discurso político-legal sobre la erección de los diputados y personeros del común: elecciones, facultades y prerrogativas.* 2ª impresión, Valencia: 1790.

14 Archivo Administrativo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona: *Ordenanzas porque se rige el Ayuntamiento de la Ciudad de Barcelona*, Barcelona: Juan Francisco Piferrer, Impresor de S.M., s.a. (manuscrito "1787"), p. 34.

Si el Diputado del Común centra, entre otros asuntos, su labor en el abasto público y en los arbitrios municipales, el Síndico Personero se esforzará por atender aquellos relativos a las diferentes materias comprendidas dentro de la Policía, caso del establecimiento y buen funcionamiento del alumbrado público, la limpieza de las calles o el ornato y seguridad de los edificios. Sus propuestas "…carecían de voto y voz para resolver", limitándose su acción a la de tener "…voz para instar". No obstante, el Personero será investido posteriormente de fuerza resolutiva por Real Orden de 31 de enero de 1790, dotándosele de voto en las Juntas de Policía locales[15]:

> *"Este ha sido el fin principal de la eleccion de públicos Personeros, y Diputados de los Pueblos, establecidos en nuestros tiempos. Estos verdaderos Procuradores del Comun, deben solo acordarse de que están constituidos para beneficio del Público. Todas sus miras no se han de dirigir à otro fin que à exponer con libertad sus dictamenes y representar con viveza los daños, perjuicios è inconvenientes. En consecuencia de sus buenos oficios, debemos esperar ver enmendados muchos abusos, y que cada día se admire el buen orden y policía de los Pueblos".*[16]

Como representantes de la emergente clase propietaria burguesa, los síndicos personeros dedicaron especial atención a la mejora de aquellos asuntos de Policía urbana relativos al aspecto público, convirtiéndose en uno de los principales oficios municipales preocupados por impulsar el inicio de las reformas urbanas. Esto explica, por ejemplo, su activa participación en las comisiones formadas en los ayuntamientos para la elaboración de los reglamentos edificatorios como ocurre en el caso de Barcelona durante la redacción del Edicto de Obrería de 1771, donde Síndico Personero y Procurador del Común –responsable de su elaboración junto al maestro de obras municipal- hicieron suyas las peticiones de los propietarios de la ciudad al reclamar la liberalización de la actividad edificatoria, eliminando tanto la obligada inspección municipal de las obras como el pago del *visorio*, tasa resultante de esta inspección. Además, consiguieron poner fin a las arbitrariedades con que los regidores obreros concedían licencia a las solicitudes de obras, estableciendo en el Edicto de Obrería reglas edificatorias suficientemente claras para poder juzgar la correcta ejecución de las obras.[17]

Por su parte, la institución de los alcaldes de barrio –nombrados, en primer lugar, en Madrid a raíz de los disturbios ocasionados por el Motín de Esquilache en 1766 -, supuso una evidente mejora del control de la población, ya que, entre otras cosas, este cargo de elección popular se habría de encargar de llevar un registro o padrón de vecinos, el *libro de matrícula*, en el que debía constar el nombre de todos los vecinos, y el *libro de hechos*, donde tenía que ir anotando los sucesos más importantes que acontecieren en el barrio con relación a la infracción de los asuntos de Policía:

---

15 Guillamón Álvarez, *op. cit.*, p. 254.

16 Olmeda y León, *op. cit..*, De la Nación considerada respecto à sí misma, cap. IX. De la Policía, p. 83.

17 Joaquín Sabaté, *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 1999, p. 133.

> *"Las utilidades, que dá en un reyno la cómoda y la expedita división de él en partidos y provincias, trae tambien en las ciudades populosas la disticion de quarteles y barrios: y por esto con cédula de 13 de agosto de 1769 se mandó en el cap. I, que todas las capitales de España, en donde hay chancillerías ó audiencias, se dividiesen en quarteles al cuidado de un alcalde del crimen, ó de otro magistrado, en donde no hay sala del crimen, y los quarteles en barrios con un alcalde cada uno. En el cap. II ibid. Se manda, que dicho alcalde matricule todos los vecinos, zele la policía, el alumbrado, la limpieza, la quietud y el recogimiento de pobres y de los vagos"*.[18]

Pero el hecho más destacado es que los alcaldes de barrio, al ser responsables directos del cumplimiento por los vecinos de los bandos de Policía tocantes al alumbrado, la limpieza, el empedrado y el ornato público, y al encargarse de penar a sus contraventores y de comunicar las incidencias ocurridas al Corregidor al respecto como máximo responsable de estas materias, pueden ser considerados como el primer cargo municipal creado en España con una exclusiva competencia policial:

> *"Todos los magistrados ordinarios, especialmente los corregidores y los regidores, y en particular los almotacenes, los síndicos procurador y personero, los acuerdos de chancillerías y audiencias, las Salas de Gobierno del Consejo y los Señores de la Primera Superintendentes de los partidos en que está dividido el reyno, son personas públicas, á cuyo cargo está la policía de los pueblos. En el mismo número deben comprehenderse los alcalde de barrio, y aun con mas propiedad que los demas, porque estos magistrados son propia y determinadamente para los asuntos de policía sin mezcla de economía, ni de jurisdiccion sobre otro ninguno"*.[19]

Su presencia en la administración municipal de las ciudades con división cuartelaría y de barrios fue norma común, no sólo en las ciudades españolas, sino también del Imperio, aunque en éstas su nombramiento no era realizado por elección popular sino por la autoridad,[20] instituyéndose inmediatamente en ellas, como, por ejemplo, en Santa Fe de Bogotá, en 1774, donde los alcaldes de barrio tenían entre sus funciones las de poner nombre a las calles y numerar las casas de su barrio; matricular a todos los vecinos; informar sobre los desórdenes; identificar a vagos, pobres, mendigos y huérfanos abandonados; reducir a la cárcel a los indios fugitivos de sus pueblos; velar por la limpieza y el buen empedrado de las calles; y el cumplimiento de los bandos de Policía como el promulgado en marzo de 1785 por los alcaldes ordinarios Miguel Galindo y Josef León.[21]

---

18 Dou y de Bassols, *op. cit.*, pp. 384-385.

19 *Ibid.*, p. 342.

20 Vázquez Salguero, *op. cit.*, p. 101.

21 *Instrucción para el gobierno de los alcaldes de barrio de esta ciudad de Santafé de Bogotá* (1 de noviembre de 1774). En Alzate, *op. cit.*, pp. 145-150.

LA PLAZA DE ARMAS DE SANTIAGO EN EL SIGLO XVIII: ¿PLAZA CÍVICA, ZOCO O TIÁNGUEZ?

MAURICIO BAROS TOWNSEND

Facultad de Arquitectura y Urbanismo y Centro de Estudios Árabes. Universidad de Chile

mbartown@gmail.com

RESUMEN: La inexistencia de mercados formales en el mundo andinoamericano, a diferencia del mundo mesoamericano, condujo a una serie de problemáticas para los conquistadores hispanos quienes ante la ausencia de *tianguis* -término mal empleado en el ámbito andino para definir un mercado- tuvieron que recurrir a una serie de estrategias para formalizar este espacio urbano inexistente. Ello significó la utilización de modelos foráneos para implementar este nuevo programa, cómo lo fue el de los mercados de las ciudades hispanomusulmanas. Los mercados de estas ciudades a diferencia del resto de Europa habían mantenido este espacio comercial próximo al principal recinto religioso, como es común en el zoco de las medinas islámicas, lo que de alguna manera se asimilaba en parte a la función del llamado *tianguis* prehispánico, en donde igualmente mercado y templo se emplazaban contiguamente.

El espacio escogido, en el caso de Santiago de Chile, para concentrar estas funciones fue la llamada Plaza de Armas, la cual resultó entonces ser un lugar en donde confluyeron las actividades religiosas, mercantiles y civiles. El éxito de esta confluencia de funciones con el tiempo se constituyó en un problema, especialmente en los albores de la independencia de la Corona Española, cuando se quería restituir el carácter cívico de la misma. Lo que está ponencia quiere examinar era la situación de la Plaza de Armas dieciochesca de la ciudad de Santiago y las problemáticas que le planteó a la nueva república la permanencia de estas actividades comerciales, cívicas y religiosas, que no eran sino herencia clara de un mestizaje que incluso hasta hoy en día permanece.

PALABRAS CLAVE: Zoco, Tiángez, Plaza Mayor, Mercado, urbanismo colonial

> Es también cosa digna de notar que del establecimiento de esos triangues en la plaza principal date la costumbre domestica arraigada entre nosotros de no llamar jamás sino la plaza lo que debiéramos designar por mercado o recova….I así seguirá sucediendo por desgracia mientras en el lenguaje doméstico de Santiago plaza i estómago continúen siendo una sola cosa[1].

Resulta interesante este agudo comentario de Vicuña Mackenna respecto de las situación de las plazas mayores de nuestras ciudades hacia comienzos del siglo XIX, porque a través de él se sintetiza una problemática que parte en la fundación misma de nuestras urbes y que viene recién a finalizar hacia esta fecha.

El interés en analizar lo que estaba sucediendo hacia esta época en nuestras plazas mayores se fundamenta en el hecho de demostrar que tal como establece Michel Vovelle (1985), así como las mentalidades colectivas priman por sobre los cambios coyunturales de la economía y la política, así igualmente podríamos decir que las costumbres primaron por sobre la formas.

Para entender los cambios que sucedieron en estos espacios hacia fines de la Colonia y comienzos de la República debemos remontarnos a ciertos hechos que surgieron desde la fundación misma de las ciudades hispanoamericanas, pues sólo ellos nos permiten entender el porqué del arraigo de ciertas prácticas que hicieron de estas plazas lugares únicos y peculiares dentro de la historia urbana hispanoamericana.

I. Entre lo Ideal y lo Real: Ortografía Europea y Grafías Americanas.

> La historia juega extraños paralelismos. La ortografía había sido el problema central cuando se fundó la monarquía absoluta española, problema centuplicado por la necesidad de administrar un vastísimo imperio. … Estos debieron fijar la transcripción de la norma lingüística adoptada por la corte, a una escritura que comenzaba a ser el vehículo obligado de la administración que debía ejercerse sobre distantes regiones, en tanto que los hispanoamericanos debieron reformar esa ortografía para salvar el abismo que percibían entre la pronunciación americana (la de la ciudad real) y las grafías que habían conservado y acrisolado los letrados.[2]

Esta metáfora que realiza Ángel Rama entre grafía y ortografía resulta adecuada para entender el abismo que se formó entre lo ideado y lo concretado en lo referente a la ciudad hispanoamericana desde su fundación.

---

1 Benjamín Vicuña Mackenna. *Historia Critica de la ciudad de Santiago. Vol.1.* Valparaíso: Imprenta El Mercurio, 1869. p.69.

2 Ángel Rama. *La Ciudad letrada*. Santiago: Tajamar Editores, 2004. p.90

Bastante ya se ha escrito sobre el proceso fundacional y la importancia que han tenido las plazas mayores en el urbanismo americano, sin embargo este gran volumen de obras, lejos de esclarecer la situación sólo nos permite establecer que tanto el denominado trazado en damero como las plazas que nacieron junto con él, no sólo se constituyeron en un soporte físico y simbólico del proceso fundacional, sino además se han convertido en un soporte ideológico, en tanto ellas han servido para construir discursos que reflejan las problematicas que parecen confluir en este espacio. Ellos hacen patente el abismo existente hasta hoy en día entre posturas idealistas y otras más localistas. Los primeros parten de la idea de la existencia de una "ortografía" que vendría a ser instituida por todo un corpus de reglamentaciones políticas, sociales, urbanas de cómo se deseaba que fueran estas nuevas ciudades, ellos ponen su acento en la idea del orqwV griego, en sentido de lo recto, lo canónico, lo regular, perteneciente al mundo abstracto de las ideas. Los segundos se apoyan más en una construcción y concretización de esta idea, pero con todas las dificultades que ello conlleva, es decir, con todas las irregularidades que implica pasar algo del mundo ideal al real, por ello mientras las posturas anteriores se mueven en el mundo de la ortografía, estos últimos solo se concentran en el mundo de las grafías, aquellas, grafías, ya esbozadas en unas precarias leyes urbanas, aquellas que los primeros alarifes dibujaron a cordel y regla como lo indicaban estas primeras instrucciones básicas.

> Estas vagas disposiciones -pues no hacen referencia alguna u tamaño, rectitud de las calles, medidas de plazas- y el ejemplo dominicano fueron los que modelaron el asentamiento español en lndias.[3]

La vastedad del territorio conquistado, la premura de la fundación de ciudades, la ausencia de profesionales competentes en todos los lugares conquistados, hizo que muchas veces la ortografía deseada sólo se convirtiera en una modesta grafía.

Dentro de los discursos construidos entre estas dos posturas, hay tres variantes que es posible reconocer, que van de un extremo a otro, es así que por una parte tenemos un discurso utopista, otro hispanista y un tercero americanista. Dentro del primero nos encontramos con todos aquellos autores que han querido privilegiar la visión utopista del proceso fundacional, ligando así directamente estos procesos a influencias vitrubianas, tomistas, etc. (Guarda, Stanislawski)

> La ciudad hispanoamericana no es fruto del azar, si no de una razón directora, la legislación que la regula, como ha sido señalado últimamente, constituye "un plan organizado, una estructuración perfecta, de acuerdo a los principios sustentados por la moderna ciencia del urbanismo, en cuanto extraña un plan generador y regulador del paisaje urbano, o sea, de la imagen de la ciudad"[4].

---

3 Francisco Solano. *Ciudades Hispanoamericanas y Pueblos de Indios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1990. p.71.

4 Gabriel Guarda. *Santo Tomas de Aquino y las fuentes del urbanismo indiano*. En Miguel Mena, *La Ciudad Colonial del Nuevo Mundo: formas y sentidos I.* Santo Domingo: Ediciones Cielo Naranja, 2014. p.16

Estas obras se alinean perfectamente con la idea de la *Renovatio Imperii* que se ha adjudicado a Carlos V, en donde el antecedente romano juega un rol simbólico y fáctico a través de las normas de castramentación que se traerán al continente. Este idealismo político y religioso, se adecúa muy bien a las particulares condiciones de la conquista que obligaban a una alianza entre un poder real, lejano, y uno eclesial, cercano. El problema de estas tesis es que tienden a considerar la idea de tabula rasa en lo concerniente al territorio americano prehispánico, como si aquí en América no hubiese existido nada.

El segundo discurso, el hispanista[5] se divide en dos vertientes, el que relaciona la implantación de estas ciudades con las antiguas normas de castramentacion romanas, más las reglamentaciones hispanas, y que toma como antecedente las fundaciones previas realizadas en la península en el periodo de Reconquista, con ciudades o bastiones militares como Santa Fe de Granada (Palm).

> Es esta, pues, la ciudad modelo que puede haber inspirado a Ovando quien, educado junto al príncipe heredero, don Juan, como la mayoría de los cortesanos debe haber visto surgir bajo sus ojos la ciudad que significó la conclusión victoriosa de una guerra que desde los días de Pelayo integraba la vida española. Por lo demás, Santa Fe no es el único ejemplo de tal urbanización, aunque sea el mas popular.[6]

Una vertiente un poco más polémica de este discurso incorpora la influencia hispano-musulmana (Torres Balbas). La polémica aquí surge porque el reconocimiento u omisión de la influencia morisca, pasa por constituirse en un espejo de problemas identitarios bastante más profundos que los propios españoles tienen con el asunto[7]. Sin embargo el corpus de textos referidos al tema nos obliga a revisar y considerar esta postura.

Por último y de mas reciente cuño aparecen los discursos americanistas que buscan reconocer la influencia del urbanismo precolombino en el proceso fundacional (Hardoy, Gutiérrez, etc.). Ellos se basan en los recientes descubrimientos cada vez más numerosos de asentamientos con cuadricula reticular, específicamente en el mundo andinoamericano, porque en el mesoamericano su existencia ya había sido probada.

De esta manera podemos ver que no es posible construir un argumento sin considerar esta realidad dual, entre una ortografía europea y una grafía americana como lo podríamos denominar. Para examinar el ejemplo que veremos a continuación tenemos que considerar este antecedente, ya que es a partir de esta doble situación y sus matices intermedios que queremos

---

5 Torres Balbas, llama a estas teorías como medievalistas. En *La Edad Media*. Sección de Libro. Archivo Digital UPM. Disponible en : http://oa.upm.es/33689/

6 Erwin W. Palm. *Los Origenes del Urbanismo Imperial en America*. México : Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Comisión de Historia, 1951. p.8.

7 Para algunos historiadores esta problemática tiene su origen en desde que Amador de los Ríos en donde señaló al mudéjar como el único estilo propiamente hispano. Ver: *Discurso de D. José Amador de los Ríos. Leído ante la real Academia de Nobles Artes de San Fernando en su recepción pública*. Granada. Imprenta y librería de D. José M.Zamora, 1859.

plantear la problemática que entró en crisis en este período, particularizada a través de lo que quiero llamar como el paso del zoco al tiánguez y finalmente del tiánguez a la constitución de lo que denominamos como nuestra plaza mayor a fines del periodo colonial y comienzos del republicano.

Más que subscribirnos a uno de estos discursos, queremos plantear una visión más horizontal del asunto, y para ello queremos tomar como elemento focal de este análisis la actividad comercial de estas nuevas ciudades, porque ella se sitúa en una zona liminal que le otorga la versatilidad de transitar a través de diversos soportes . Esto, porque ella se constituye en un punto de encuentro entre las tres culturas en juego: la hispana, la musulmana y la indígena.

II. Del Zoco al Tiánguez: La influencia de los zocos medievales en el urbanismo colonial

Muchos autores parecen negar tajantemente la influencia del urbanismo musulmán sobre las ciudades hispanoamericanas, sin embargo no es posible obviar el hecho de que dos de cada tres españoles llegados al continente eran andaluces, y el urbanismo andalusí había logrado una simbiosis entre lo hispano y lo musulmán, que obviamente no desapareció del todo después de la Reconquista, como es posible apreciar hasta hoy en día en muchas ciudades españolas.

> En efecto, la emigración española en América durante el siglo XVI se formó sobre un elevado numero de andaluces (de tres emigrantes, uno era andaluz), castellanos (viejos y nuevos) a quienes siguen los extremeños: provenientes, todos ellos, de ciudades con tupido tejido urbano[8].

Si bien el tejido urbano de estas ciudades dista mucho de asemejarse a la regularidad americana, no es la forma aquí lo que interesa sino la actividad que en ella se desarrolla. El nacimiento de los zocos, comparte con el damero fundacional un origen romano. Una de las características de la arquitectura romana oriental, fue la aparición de las calles aporticadas o columnadas. Mientras que en el mundo romano occidental, los pórticos principalmente aparecieron en los foros, en el mundo oriental, la tradición de las vías procesionales dio origen a las calles columnadas, que reemplazaron muchas veces la existencia de un foro. De esta manera las actividades comerciales que se realizan principalmente en foros ad hoc en occidente, en Oriente se daban en esta vías, de esta forma ciudades como Aleppo, Palmira, Jerash, etc., poseían hermosas avenidas columnadas en donde se daba el comercio cotidiano.

> The colonnaded streets of the East, far from being evidence of any Roman character, become on analysis grand oriental bazaars…The eastern colonnaded street thus becomes the counterpart to the western forums and ágoras; both originated as markets[9].

---

8 Solano. *Ciudades Hispanoamericanas*. p.164.

9 Warwick Ball. *Rome in the East . The transformation of an empire.* New York,Taylor & Francis e-Library, 2002. p.268.

Serán precisamente estas vías comerciales, que al pasar a dominio musulmán, se convertirán en los denominados bazares y zocos de la ciudad musulmana. De aquí surge la idea de los portales con comercios, que originalmente no existían en las ágoras griegas o foros imperiales[10], cuyo destino era mas cívico que comercial. Estas vías comerciales además establecerán una clara proximidad con el principal templo de la ciudad, lo que se mantendrá cuando estos templos sean convertidos en mezquitas, dando origen a la simbiosis mezquita-zoco que caracteriza a toda ciudad musulmana. Esta cualidad también será traspasada a la España musulmana, la cual mantendrá sus zocos en proximidad a sus mezquitas, contribuyendo de esta manera a una fuerte centralidad en torno a la mezquita mayor, a diferencia de las ciudades medievales del resto de Europa que eran de carácter mas policéntrico.

> Atraída por la asistencia de los fieles a la mezquita principal, en sus cercanías desarrollábase la vida comercial de mayor importancia e intensidad, en tiendas situadas en las calles inmediatas, en la alcaicería, en las alhóndigas o fanadiq y en los zocos. En torno a ese oratorio se agrupaban también los puestos provisionales de los comerciantes modestos, con sus toldos y mostradores portátiles, y circulaban los vendedores ambulantes ofreciendo a gritos su mercancía[11].

Debemos recordar además que el reglamento urbano de la ciudad musulmana establecía una jerarquización de los comercios en relación a su proximidad a las mezquitas, privilegiando los orfebres, libreros, perfumistas y talabarteros en mayor cercanía al templo, y las demás actividades comerciales como verdulerías, carnicerías, etc., más lejos del recinto sagrado. Esta configuración hacia además del patio de la mezquita mayor el principal espacio abierto de estas abirragadas ciudades, haciéndose el parangón entre el patio como centro de la casa, y el patio de la mezquita como centro de la ciudad. Si bien la influencia morfológica de estos zocos no será reproducida en el continente americano, si es posible reconocer que la forma de relacionarse entre estos espacios, y las formas de uso servirán de ejemplo para el urbanismo fundacional como a continuación veremos.

---

10 Esto no quiere decir que no existían foros especiales dedicados al comercio, pero apartados de las funciones cívicas dado el desprecio que sentían los griegos por las actividades mercantiles que consideraban de inferior rango.

11 Torres Balbás, *La Edad Media*. p.13.

III. El Tiánguez Indígena[12].

Una característica errónea que ha permanecido por bastante tiempo, ha sido el suponer la existencia de *tianguis o tianquiztli* [13] o mercados indígenas en todo el continente americano, cosa que actualmente ha sido completamente desmentida (Murra, 1975), pues las dinámicas comerciales andinoamericanas, no favorecieron la existencia de un mercado establecido como si existió en Mesoamérica.

> The traditional view that market systems did not exists in the prehistoric Andes is based on a large corpus of historical data. Unlike Central Mexico, where market systems were described in susbtsantial detail in early colonial documents, markets and marketplaces were barely mentioned in Andean texts of the same era[14].

A pesar de ello los historiadores siguieron usando indistintamente el terminó aunque que no correspondiese a la realidad local. La discusión del tipo de comercio que se dio en la región andina no esta del todo esclarecida aún, pero al parecer si existe un acuerdo respecto de la existencia de ferias que se habrían realizado esporádicamente para el trueque o venta de bienes, ferias además que permitían el encuentro social de las diversas comunidades que atendían a ellas.

Es por ello que mientras en Mesoamérica las nuevas ciudades muchas veces aprovecharon estos espacios comerciales constituidos, en el caso andino se tuvo que formalizarlos, y esta sin duda se constituyó en una de las grandes problematicas de la corona española. La dispersión territorial de los poblados indígenas de la región, hizo que en el caso de Chile, el proceso de urbanización de muchas ciudades se retrasara considerablemente.

> En Chile, por el contrario, en la zona central se produjo una dispersión poblacional grave, a la par que se verificaba la distribución total de la propiedad de la tierra. Esta pobre densidad demográfica, unas distancias extremas y una poca comunicabilidad ayudaron al sostenimiento de esta vida rural en aquellas comunidades, redundando resultados negativos para la sociedad, la buena administración de la justicia y los cumplimientos religiosos[15].

---

12 Para efectos de este trabajo se ocupará el término Tiánguez, por no haber una acepción similar en la lengua quechua.

13 Rémi Siméon, *Diccionario de la lengua náhuatl o mexicana*, México, Siglo XXI Editores, 1984. tianquiztli s. Mercado, plaza. p. 546.

14 Charles Stanish, Lawrence S. Coben. *Barter Markets in Pre-hispanic Andes*. En Kenneth G.Hirth, Joanne Pillsbury, editores. *Merchants. Markets and Exchange in the Precolumbian World*. Washington: Dumbarton Oaks, 2013. p.419.

15 Solano, *Ciudades Hispanoamericanas*. p.102.

La necesidad de evangelizar y civilizar a la población indígena, hizo que la iglesia tuviese que utilizar diversas dinámicas para reunir a la población, entre ellas estaba la constitución que se de barrios y también de parroquias en torno a la antiguas unidades territoriales prehispánicas como los ayllus. En el caso de los núcleos urbanos más poblados una estrategia de concentración de la población fue reunir diversas actividades en un mismo espacio, como lo fue entonces permitir que las actividades mercantiles convivieran con el orden cívico en las plazas mayores.

> Corazón de la economía, la plaza del mercado era el lugar donde se podían informar de las últimas leyes puestas en vigor, ya que el pueblo estaba mantenido al tanto de las nuevas ordenanzas a través del pregón público[16].

Situación que de alguna manera replicaba lo que ya había sido realizada en las primeras fundaciones de Nueva España. Al reunir las actividades comerciales esporádicas y adaptarlas y concentrarlas en un solo espacio, se mantenía un mayor control sobre ellas, dando origen así a la costumbre de congregar las actividades de diverso tipo en la plaza mayor, para así aprovechar la reunión de personas que ahí se generaba y así se hacia más fácil evangelizar. Este antecedente de alguna manera no era ajeno a los conquistadores hispanos, pues en las ciudades hispanas la simbiosis mezquita-zoco ya existía, solo que ahora se convertía en catedral y mercado.

Debemos considerar además que tanto en el mundo musulmán, como en el indígena americano, el concepto de plaza cívica eran completamente inexistentes, es por ello que este espacio simbólicamente vacío que generaba la cuadricula urbana no era del todo comprendido, y por ello se prestaba para el uso que tanto andaluces como indígenas estaban acostumbrados: sus actividades comerciales. Esta formula tuvo tanto éxito que la simbiosis mercado-templo se mantiene vigente en muchas ciudades hispanoamericanas, en donde periódicamente las plazas mayores se transforman en el tiánguez que originalmente fueron.

IV. Del Tiánguez a la Plaza Mayor: Manuel de Amat y la ordenación del espacio urbano

Hacia fines del siglo XVIII, la costumbre de realizar las actividades del mercado en la Plaza de Armas de Santiago se había mantenido desde sus inicios, pero el desorden y la suciedad que generaban estas actividades entraron en conflicto con el ideario del Gobernador de la Capitanía de Chile y después Virrey del Perú, Manuel de Amat y Junyent (1704-1782).

Manuel de Amat, quiso llevar a cabo las nuevas reglamentaciones borbónicas que tenían como fin el ordenamiento y embellecimiento general hacia fines del periodo colonial en las ciudades del Virreinato. Su labor se podría sintetizar como una suerte de higienización de los espacios urbanos de estas urbes, lo que abarcaba tanto el ámbito temporal como el espacial. El control

16 Pascale Villegas. *Del tianguis prehispánico al tianguis colonial: Lugar de intercambio y predicación (siglo XVI)*. Revista de Estudios Mesoamericanos. Volumen 8. Enero-junio 2010. p.97.

del tiempo implicó darle una periodicidad más precisa a las diversas funciones urbanas, y el control espacial se efectuó a través de el "localizar" muchas de las actividades que se realizaban de forma dispersa por toda la ciudad. Dos herramientas que claramente se alinean con la mentalidad "ilustrada" que había empezado a primar en Europa y que se oponía claramente o lo que se entendía como el desbande y desorden en que vivían muchas ciudades coloniales hispanoamericanas.

> Otra de las medidas dirijidas a introducir un régimen de orden en un pueblo enteramente desquiciado en sus hábitos i principios fue la creación de un mercado medianamente aseado en lugar de los triangues indijenas de la conquista, que se celebraban al cielo raso en una lamentable confusión, i cuya diaria zambra i perpetua inmundicia no había tenido otro correctivo que el derecho de toldos i tendales creado por el presidente Manso. Había sido, empero, una gabela mas, pero no una regla de orden[17].

Las actividades mercantiles no sólo se realizaban en la misma Plaza sino que además continuaban por las calles aledañas, en los denominados Baratillos uniéndose así con el área comercial en las calles próximas al rio Mapocho. En el caso preciso de la Plaza de Armas de Santiago, queriendo dar orden a esta espacio que funcionaba más como mercado que como plaza, Amat manda a realizar un construcción ligera en la plaza misma de la ciudad en el costado oriente, que permitiera ordenar el comercio que allí se daba.

> Antes de Amat todos los comestibles se vendían tirados por el suelo. Después que se hizo el gran galpón ordenado por aquel, colgose la carne en barandas de palo, los apareyos servían para exhibir las verduras i menestras[18].

Esta construcción separaba físicamente la plaza del portal de Sierra Bella y generaba una calle cerrada denominada de Los Baratillos o Callejón de los Mercaderes, rompiendo así la configuración del espacio cívico. El comercio se realizaba tanto en estas construcciones ligeras y también en los portales en forma de los denominados cajones, que persistieron durante todo el siglo XIX hasta comienzos del XX.

Esta situación que había perdurado por siglos entra en crisis a comienzos de la República. Los nuevos usos ilustrados se opusieron a la dinámica del mercado que existía en estas ciudades, de alguna manera estas se desarabizaron, y se desindigenarizaron, dejaron de ser zocos y tiánguez, para transformarse en plazas. Si bien el argumento más común para justificar las transformaciones que se dieron tendrían su origen en las medidas que había implantado Amat, en donde las actividades dispersas se habían relocalizado, en este caso la necesidad de formalizar este nuevo espacio comercial dice relación además con el interés del gobierno de controlar las actividades comerciales, que durante mucho tiempo se dieron de manera informal, pues si bien

17 Vicuña Mackenna, *Historia de Santiago. Vol.2*. p.127.

18 *Ibíd*. p.431

existía un comercio formal que pagaba tributo y era normado, existía igualmente un comercio informal de mercadillos o baratillos como eran llamados, que se escapaba muchas veces de toda regulación[19].

En otros países de Hispanoamérica, en donde existía mayor actividad comercial se había ya establecido tempranamente alhóndigas, en donde era controlada la actividad comercial de productos de mayor necesidad, como trigo, o carne, cosa que en Chile no existió, sino hacia esta fecha, en cuanto se formaliza una plaza de Abastos (1821) y el posterior Mercado Central (1872).

Pero aparte de estas justificaciones ya conocidas, queremos para finalizar presentar otra posible lectura, que no excluye en todo caso a las anteriores.

V. A modo de conclusión: la plaza mayor, un problema de soberanía.

> En Chile, la destrucción de la soberanía popular del ágora o foro (en la práctica, del cabildo) fue iniciada por la Corona Imperial y terminada por el Estado 'portaliano'. A partir de 1830, a los municipios se les cercenó, una a una, sus atribuciones soberanas de antaño[20].

Para explicar más claramente nuestro argumento nos basaremos en este concepto de soberanía que acuña Gabriel Salazar. Para el autor con el advenimiento de la República se habría producido una crisis en lo que él denomina como soberanía popular. Esta soberanía había surgido con la aceptación que había realizado la Corona Española de la mantención de algunas de las dinámicas sociales indígenas, de esta manera, mientras la Corona se constituía en una Supra-soberanía, el pueblo establecía su propia soberanía local, la cual se corporeizaba a través de los poderes locales de municipios, barrios, etc. Muchos de los cuales respetaron las organizaciones urbanas precolombinas como los ayllus por ejemplo. De esta manera convivieron perfectamente esta supra-soberanía con la soberanía local, pues la primera se expresaba a través de todo un aparato simbólico, en el cual participaba tanto el poder político como el religioso, a través de festividades, efemérides, etc.

---

19 Una de las medidas que precedieron este ordenamiento, fue justamente el nombramiento por parte del Cabildo de Santiago de un Juez de Abastos en 1792. Ver Actas del Cabildo, 1792. Disponible en : http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_actas/index.html

20 Gabriel Salazar. *Ferias Libres, especio residual de soberanía ciudadana*. Santiago: Ediciones SUR, 2003. p.20

> Símbolos que van más allá de los objetos materiales que evocan solemnemente la presencia de la autoridad. En una sociedad rural e iletrada como la de Santiago de Chile en el siglo XVII, donde lo escrito tenía una influencia claramente restringida en el proceso de socialización cultural, todo lo que rodeaba al poder y que tocaba la subjetividad emocional de los sentidos tenía un contenido simbólico[21].

Así este poder real lejano se expresaba abstractamente mediante este corpus simbólico para hacerse presente. La soberanía local en tanto se expresaba en cabildos, y también por supuesto en la mantención de usos y costumbres propios de cada comunidad. De este modo en el mismo soporte urbano, se podían expresar perfectamente estos dos órdenes soberanos. Esto sin duda eclipsó, cuando con el proceso de Independencia, la supra-soberanía de la corona española desaparece, y el poder ahora pasa a ser detentado por la aristocracia local, es aquí en donde la necesidad de expresar esta nueva soberanía estatal entra en conflicto con esta soberanía popular.

La nueva soberanía estatal, ya no es una suprasoberanía lejana y distante, sino que ahora se hace presente en este espacio central de la ciudad. Es por ello que el gobierno republicano siente la necesidad de restaurar el uso cívico de la plaza mayor, desplazando las otras actividades fuera de este espacio urbano, que fue lo que ocurrió con la instalación de los comerciantes en la recién creada recova o plaza de abastos (1821).

De esta manera al ordenamiento económico, y a la higienización física y visual, se puede sumar también la necesidad de representación del nuevo orden político, que de alguna manera le dará a la Plaza Mayor por primera vez el rol con el cual inicialmente fue fundada. Así podemos apreciar que el paso del orden colonial al republicano no sólo supuso un cambio en el ámbito político, sino también en los usos y costumbres que habían permanecido en nuestra ciudad inalterables durante siglos.

> La plaza de la Independencia conserva muchas funciones de la plaza colonial, pero pierde fundamentalmente su carácter monopólico de centro vital [22].

Con el termino de la Colonia, finaliza lo que podríamos llamar un uso doméstico que se hacia de la plaza, en donde más que como plaza, era concebida como un patio de la ciudad, como había ocurrido también en las ciudades hispanomusulmanas, en donde el patio de la mezquita y sus alrededores eran a su vez el patio de la ciudad, lugar de comercio, de encuentro de el muy variopinto espectro de la sociedad colonial. Con ello se termina además aquel encuentro de lo que Turner denomina la *Commnunitas* (Turner, 1988), en el sentido de que esta misma

---

21 Jaime Valenzuela Márquez. *De Las Liturgias del Poder al Poder de las Liturgias: Para una Antropología Política de Chile Colonial*. Santiago: Revista Historia, Vol.32, Instituto de Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999. p.582.

22 Miguel Rojas Mix. *La plaza Mayor. El urbanismo, instrumento de dominio colonial*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad de la Plata, 2006. p.113

indefinición le permitía convertirse en ese espacio liminal que borraba todas las diferenciaciones sociales y restituía el orden indígena que se creía de alguna manera extinto. El nuevo higienismo ilustrado pondrá fin a esta rica mixtura, ordenando y separando los cuerpos en el tiempo y en el espacio en los nuevos lugares que la urbanidad republicana ahora proveía. Debemos sin embargo recordar que esto constituye sólo un caso aislado, pues en muchas de las plazas mayores hispanoamericanas sigue dándose esta rica simbiosis el donde las soberanías locales conviven armoniosamente con los poderes políticos imperantes.

Bibliografía

Angel Rama. *La Ciudad letrada*. Santiago: Tajamar Editores, 2004.

Benjamin Vicuña Mackenna. *Historia Critica de la ciudad de Santiago. Vol.1 y VOL.2.* Valparaiso: Impreta El Mercurio, 1869.

Carlos A. Page. *El espacio público en las ciudades hispanoamericanas. El caso de Córdoba (Argentina). Siglos XVI a XVIII.* Córdoba : Báez Ediciones, 2008.

Erwin W. Palm. *Los Origenes del Urbanismo Imperial en America*. México : Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Comisión de Historia, 1951.

Francisco Solano. *Ciudades Hispanoamericanas y Pueblos de Indios*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1990.

Gabriel Guarda. *Santo Tomas de Aquino y las fuentes del urbanismo indiano*. En

Gabriel Salazar. *Ferias Libres, especio residual de soberania ciudadana*. Santiago: Ediciones SUR, 2003.

Jaime Valenzuela Marquez. *De Las Liturgias del Poder al Poder de las Liturgias: Para una Antropología Política de Chile Colonial.* Santiago: Revista Historia, Vol.32, Instituto de Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999.

John Murra. *Formaciones económicas y políticas del mundo andino.* Lima : Instituto de Estudios Peruanos, 1975.

Kenneth G.Hirth, Joanne Pillsbury, editores. *Merchants. Markets and Exchange in the Precolumbian World.* Washington: Dumbarton Oaks, 2013.

Leopoldo Torres Balbas, *La Edad Media*. Sección de Libro. Archivo Digital UPM. Disponible en : http://oa.upm.es/33689/

Michel Vovelle. *Ideologías y mentalidades*. Barcelona : Ariel, 1985.

Miguel Mena, *La Ciudad Colonial del Nuevo Mundo: formas y sentidos I*. Santo Domingo: Ediciones Cielo Naranja, 2014.

Nezar Alsayad. *Cities and Caliphs. On the Genesis of Arab Muslim Urbanism.* New York: Greenwood Press, 1991

Pascale Villegas. *Del tianguis prehispánico al tianguis colonial:Lugar de intercambio y predicación (siglo XVI)*. Revista de Estudios Mesoamericanos. Volumen 8. Enero-junio 2010.

Victor Turner. *El Proceso Ritual*. Madrid: Taurus, 1988.

Warwick Ball. *Rome in the East . The transformation of an empire*. New York,Taylor & Francis e-Library, 2002.

A ARTE DO URBANISMO CONVENIENTE: O DECORO NA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS POVOAÇÕES EM MINAS GERAIS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII.

RODRIGO BASTOS

Universidade Federal de Santa Catarina

rodrigobastos.arq@gmail.com

RESUMEN: Apresentamos evidências de que o decoro foi um dos preceitos mais importantes para os agentes luso-brasileiros na implantação de novas povoações na capitania de Minas Gerais na primeira metade do século XVIII. A doutrina do decoro foi fundamental para o pensamento e para as práticas artísticas desde a Antiguidade, mas foi praticamente alijada das historiografias românticas ou modernas nos dois últimos séculos. Estudamos os fundamentos da doutrina – lei suprema da adequação e da conveniência –, bastante desenvolvida em tratados antigos e modernos de arquitetura e engenharia militar que os portugueses estavam lendo e imitando desde o século XVI, fontes letradas decisivas para a povoação das "conquistas" portuguesas no ultramar. Através da análise de povoações remanescentes e de fontes documentais primárias, buscamos entender como a consideração do decoro contribuiu decisivamente na "prudência" política, nas "eleições de sítios", no "aumento" e na "conservação" dessas novas povoações. Verificar a sua participação nesse processo bastante relevante da urbanização luso-brasileira, em povoações paradigmáticas como Vila Rica (Ouro Preto), Mariana e São João del Rei, proporciona outras perspectivas interessantes à historiografia. Consideradas há muito como "espontâneas", "irregulares" e "desordenas" – a partir dos relatos de viajantes no século XIX mas principalmente depois da comparação que Sérgio Buarque de Holanda fez da urbanização luso-brasileira com as cidades da América espanhola, em 1936 –, sob a consideração do decoro aquelas povoações reclamam por outra compreensão. À luz de conceitos coevos e aos olhos de seus contemporâneos, essas povoações eram regulares e ordenadas, resultantes de processos muito estranhos à nossa ideia moderna de espontaneidade. O presente artigo é uma síntese de nosso livro autoral homônimo, publicado em 2014 pela Editora da Universidade Federal de Santa Catarina.

PALABRAS CLAVE: Decoro. Conveniência. Urbanização colonial. Minas Gerais/Brasil. Século XVIII

O estudo da formação de povoações na capitania de Minas Gerais está distante de apresentar consenso; tampouco de indicar esgotamento, se é que a História o admite. Apesar de vários estudiosos terem contribuído sensivelmente para o seu conhecimento, muitos aspectos do fascinante processo de implantação e crescimento de povoações em Minas Gerais no século XVIII continuam a estimular novos estudos.

Um dos aspectos mais estimulantes é a reconstituição histórica dessas cidades a partir da reconstituição histórica de conceitos, preceitos e doutrinas do tempo em que foram construídas. Com essa arqueologia conceitual, evita-se uma série de anacronismos que podem comprometer a história dessas povoações mais com o tempo de quem escreve sobre elas, com suas ideologias, categorias e dilemas, do que com os pressupostos e condicionamentos materiais que efetivamente caracterizavam a fábrica da arquitetura e da cidade no longínquo século XVIII.

Uma quantidade inumerável de conceitos que operavam naquele tempo teve seus sentidos bastante transformados nos últimos duzentos anos, e muitos deles foram praticamente alijados da história, substituídos por categorias estéticas românticas e modernas. São conceitos antigos como o decoro, a decência, a comodidade, a conveniência, o asseio, a maravilha, a elegância, a correspondência, a ordem, a formosura, o engenho etc., substituídos ou obliterados por categorias como a genialidade, a originalidade, a evolução dos estilos, o progresso e a autonomia das artes, o sublime e o pitoresco, a forma e a função de arquiteturas e espaços urbanos. Nada disto corresponde ao que se fabricou naquele tempo, anterior à Revolução industrial, ao Idealismo alemão, ao Materialismo histórico e ao Positivismo. Assim, recuperados à luz dos tratados de arte e de arquitetura, de documentos primários e vocabulários de época, e considerando-se a *forma mentis* do período, caracterizada por práticas artísticas miméticas, Antigo regime e sociedade de corte, aqueles conceitos antigos iluminam compreensões bastante interessantes à história do processo de formação dessas cidades; compreensões em muitos aspectos transformadoras, podendo mesmo nos levar a rever e a questionar mitos historiográficos consolidados há décadas.

As "novas povoações" mineiras setecentistas são protagonistas de um dos processos mais significativos da história urbana; tanto pelo que representaram política e economicamente para Portugal quanto pela qualidade artística, arquitetônica e urbana de que ainda são remanescências vivas. Articuladas em uma rede urbana de concentração e proporções inéditas na colônia até então, constituíram uma empresa povoadora singular que caracterizou etapa fundamental do estabelecimento urbano do território hoje brasileiro.

Para além desta constatação relevante, há outra, de ordem metodológica, que vigora a importância histórica dessas cidades para muito além do reconhecimento do patrimônio artístico e arquitetônico de que são exemplares, e que praticamente impõe uma revisão geral de sua historiografia. Para a intelectualidade modernista brasileira, essas povoações mineiras constituíram o lugar mágico, espontâneo e propício, onde teria aflorado teluricamente, pela primeira vez, uma arte original e genuinamente nacional – o chamado "barroco mineiro" –, uma conjunção única capaz de legitimar, entre outros postulados, o argumento de uma suposta genialidade nacional mestiça.

Na contramão dessa construção ideológica – justificada pelo ufanismo da primeira metade do século XX, em que era forjada uma ideia de nação –, procuramos nos atentar para a estrutura interna do pensamento material que informava as práticas artísticas e políticas daquele período. Assim, e objetivando compreender a fábrica arquitetônica e urbanística a luz daqueles conceitos coevos, nossas pesquisas apresentaram evidências de que o decoro – doutrina fundamental ao pensamento e às práticas artísticas desde a antiguidade até pelo menos o século XIX – constituiu um dos preceitos mais importantes nos processos de implantação de novas povoações em Minas Gerais durante o século XVIII.

O decoro sempre constituiu uma orientação de adequação e conveniência, de meios e fins. Rezava que qualquer ação ou produção humana procurasse efetivar a conjunção entre beleza e utilidade, aparência e caráter, motivação e finalidades. Assim, o rei, em qualquer de suas ações, deveria considerar o que fosse mais conveniente ao reino e aos súditos, conforme as circunstâncias e finalidades da política. Assim, o ator, ao desempenhar um personagem, deveria se revestir do que fosse adequado ao papel, procurando usar as máscaras, maquiagem, gestos e adornos capazes de revelar seu caráter e suas emoções. Assim, o orador, ao desempenhar um discurso, deveria inventar astuciosamente os argumentos, usar do ritmo, dos acentos de voz e de artifícios persuasivos para conduzir, convencer e comover a sua audiência, conforme também o caráter e as circunstâncias do lugar. Assim, também decorosamente, o arquiteto e o engenheiro deveriam escolher os melhores e mais adequados sítios para implantação de edifícios e povoações; eleger as melhores plantas e materiais para fabricá-los, costumes construtivos e ornamentos, a fim de fazer com que edifícios e povoações tanto representassem dignamente seu caráter e importância, com beleza e deleite, como também proporcionassem os proveitos e comodidades necessárias à sua boa utilização.

A consideração do decoro – ou da "conveniência" – foi decisiva, dentre vários aspectos, para a efetivação de uma política de *povoamento*, *aumento* e *conservação* das conquistas com a qual se procurou conciliar prudentemente as *conveniências metropolitanas* e as *conveniências coloniais*, políticas, humanas e edificadas; em um território cuja permanência dos povos e das povoações desde o final do século XVII foi problemática e, justamente a partir do século XVIII, se tornou imprescindível. Constituindo um preceito fundamental tanto aos regimes ético-políticos quanto aos regimes artístico-construtivos, o decoro proporcionou uma chave bastante interessante à compreensão de vários aspectos relativos à formação dessas novas povoações.

Reconhecer a consideração do decoro na efetivação desses processos povoadores nos conduziu inevitavelmente a questionar a configuração e o desenvolvimento ditos "espontâneos" por Sylvio de Vasconcellos desde 1959 para a generalidade das povoações mineiras[1]. A pesquisa nos conduziu também ao questionamento das noções, igualmente problemáticas, de que essas povoações seriam "irregulares" e "desordenadas", devido à conformação predominantemente

1 Sylvio de Vasconcellos, *Arquitetura no Brasil, pintura mineira e outros temas*, Belo Horizonte: EAUFMG, 1959, "Formação das povoações de Minas Gerais", p. 1-6.

orgânica de seus traçados, acomodados à topografia geralmente acidentada. Essas críticas figuravam já nas impressões dos viajantes do século XIX, consagrando-se na historiografia principalmente após a contribuição de Sérgio Buarque de Holanda, com o importante *Raízes do Brasil*. Além de questionar a "espontaneidade" aplicada a essas povoações, foi possível declarar literalmente a "ordem" e a "regularidade" delas, considerando-se os conceitos de ordem e regularidade exatamente contemporâneos ao estabelecimento dessas povoações[2].

Uma noção mais abrangente de "regularidade" era literalmente declarada naqueles primeiros anos do século XVIII, num dos mais completos vocabulários portugueses, dedicado em 1712 ao rei de Portugal D. João V por Raphael Bluteau[3], e também por um dos mais importantes tratadistas portugueses de engenharia militar, Manoel de Azevedo Fortes, em seu tratado *O engenheiro portuguez* (1728/1729). Estamos falando da "regularidade" como "observância" aos preceitos e "regras da arte" – no âmbito em questão, das "artes" do *povoamento*, do *arruamento* e da *edificação*, inseparáveis naquele momento das "artes" da ética e da política. Dentre as "regras" competentes a essas "artes", e precipuamente, o decoro, desenvolvido nos tratados (Vitrúvio principalmente, mas também Alberti e outros, franceses e holandeses[4]) com os quais os portugueses ministravam aulas de arquitetura e engenharia militar desde o século XVI e se preparavam para a fábrica construtiva a ser empreendida na metrópole e nas colônias.

Constituindo uma "regra" – ou preceito "regular" – de adequação e conveniência de meios e fins, o decoro contribuiu para consolidar uma disposição colonizadora portuguesa tendente à transformação dos contextos "em detrimento da ruptura"[5]. A consideração do decoro representou uma espécie de *regularidade anterior*, *primordial*, orientada à *conveniência* e à *adequação* aos contextos e circunstâncias humanas, físicas e políticas, aos sítios e suas construções preexistentes – os arraiais sobre os quais se fundaram as novas povoações mineiras. A tão problemática *regularidade geométrica* dessas povoações esteve condicionada ou mesmo subordinada a uma *regularidade primordial de adequação*, acomodação e conveniência. Uma dita "adaptabilidade às conjunturas"[6] – considerada por estudiosos característica da política de conquista e povoamento português – parece não ter sido, pois, resultado apenas da "*praxis*" que se desenvolvia nos contextos conquistados ou do "pragmatismo" da empreita colonizadora. Certamente dependente desses,

---

2 Cf. Rodrigo Bastos, "Regularidade e ordem das povoações mineiras", in: *Revista do IEB-USP*, n. 44, São Paulo, Ed. 34, fev. 2007, p. 27-54.

3 Raphael Bluteau, *Vocabulario portuguez, e latino, aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. 10 v.

4 Cf. Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, *Desenho e desígnio*: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822), Tese (Doutorado em Arquitetura) – FAUUSP, São Paulo, 2001.

5 Walter Rossa, "A cidade portuguesa", in: Paulo Pereira (org.), *História da arte portuguesa*, Lisboa: Círculo de Leitores, 1995, v. 3, p. 272.

6 Rossa, "No primeiro dos elementos. Dados para uma leitura sintética do Urbanismo e da Urbanística portugueses da Idade Moderna", in: *Revista Oceanos*: a construção do Brasil urbano, Lisboa, n. 41, jan./mar. 2000, p. 16.

com efeito, mas há que se cogitar estimulada internamente pela consideração de um preceito – o decoro – que orientava justamente essa disposição para a *adaptação*, visando múltiplos âmbitos de *conveniência*.

No tratado *Exame Militar* (ca. 1700) do padre jesuíta Luiz Gonzaga – conforme Beatriz Bueno[7], o primeiro tratadista português a estender os princípios vitruvianos à arquitetura militar –, o decoro foi definido como uma "propriedade" das partes da edificação ou da povoação "por ordem" (de adequação) a diversos fatores, como o sítio de implantação, tradições construtivas e a finalidade da obra:

> Aparência, Decoro, e Fermosura da planta, ou praça, [...] he a propriede [propriedade] das partes da praça por ordem ao sitio, q se tem escolhido, por ordem ao costume com q se dispoem, e per ordem a natureza do com q se faz[8].

Coordenado pelos governadores da capitania, o processo de ereção das primeiras vilas em Minas Gerais foi uma necessidade política, quando se procurou *eleger* os sítios "mais convenientes" tanto à coroa quanto aos povos. Apesar de a primeira vila ter sido criada em 08 de abril de 1711, em 10 de novembro de 1710, o governador da Capitania de São Paulo e das Minas do Ouro, Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho, realizou uma Junta Geral destinada a tratar, entre outros assuntos, justamente da criação de vilas naqueles sítios expressamente considerados os "mais convenientes"[9]. Participaram da Junta representantes de várias hierarquias, prelados, procuradores da fazenda real, capitães, guardas-mores e representantes dos próprios moradores onde – entre 1711 e 1718 – seriam fundadas as ditas "novas povoações": "Rio das Velhas, Caeté, Sabará, Ouro Preto, e Ribeiraõ de N. Srª do Carmo, e do Rio das Mortes, [...]"[10].

Embora os atributos dos sítios mineradores ocupados por arraiais não fossem os mais recomendáveis à implantação de povoações – como orientavam os tratados e a experiência urbanística lusitana –, a prudente consideração às conveniências dos moradores e circunstâncias locais atuou diretamente sobre as eleições dos sítios para ereção de vilas, tornando aceitáveis até mesmo algumas incomodidades. Anterior à absoluta qualidade mais apropriada dos sítios, operou uma satisfação relativa às "conveniências dos povos". O caso de Vila Rica (Ouro Preto) é expressivo. Conquanto o governador Antonio de Albuquerque, que possuía experiência militar e construtiva, advertisse no termo de ereção de 08 de julho de 1711[11] que "não achava o sítio muito acomodado", concordou em criar a vila, como "uniformemente todos convieram", na união dos arraiais concentrados nas matrizes de Nossa Senhora do Pilar e Nossa Senhora da Conceição de Antônio Dias. A ordem do rei determinava o arraial de Pilar, mas acabou o governador estendendo

7 Bueno, *op. cit*., p. 407.

8 Gonzaga, "Exame Militar", *apud* BUENO, *op. cit*., p. 410.

9 APM (Arquivo Público Mineiro) SC (Seção Colonial) 06, f. 9-9v.

10 *Ibidem*.

11 APM SC 06, f. 20-21.

a eleição do sítio à conjunção dos dois arraiais, como declara o documento, pois no Arraial de Antônio Dias estava "o sítio de maiores conveniências que os povos tinham achado para o comércio"[12]. Ademais, com essa conjunção de arraiais, evidenciou-se aquele que se tornaria o lugar mais conveniente para a concentração de edifícios oficiais. Sobre o cume então desocupado do Morro de Santa Quitéria, que dividia geograficamente os dois arraiais, e doravante passou a uni-los, através da futura Praça Tiradentes, foram implantados o Palácio dos governadores e a Casa de Câmara e Cadeia. Uma escolha prudente e decorosa do governador, que acabou determinando aspectos urbanos que permitiram Vila Rica se tornar uma das povoações mais singulares do universo luso-brasileiro; e talvez não fosse tanto assim, se a ordem do rei tivesse sido estritamente obedecida. A povoação poderia ter um desenvolvimento totalmente diferente.

Com a eleição de sítios os mais convenientes para as novas fundações, foi possível estabelecer uma concentração administrativa e estimular uma permanente e necessária acomodação dos povos e das povoações. A partir de então – de forma expressiva na documentação coeva – essas novas povoações foram condicionadas a se *aumentarem* e a se *conservarem* sob requisições de conveniência, dignidade e decência urbanas coerentes não apenas com suas novas condições hierárquicas, mas sobretudo com os objetivos da política reinol.

Mas isso não aconteceu apenas com Vila Rica. A ereção de uma vila, naquele tempo, determinava a instalação de uma câmara municipal que, a partir de então, através principalmente da atuação dos vereadores – definidos então como os "zeladores das conveniências do povo"[13] –, concentrava outros três *processos povoadores* fundamentais, os quais assim classificamos, em exame atento da documentação primária preservada:

1°) *Adequação* das estruturas construídas preexistentes: concessão de aforamentos sobre propriedades já estabelecidas pelos moradores; licenças para "retificação", reforma e reconstrução de casas mais seguras e decentes, com materiais mais dignos e resistentes; alargamento, realinhamento e "endireitamento" de "praças", "ruas" e "calçadas";

2°) "*Aumento*" da povoação (expansão física e "acrescentamento" de dignidade): abertura de novos arruamentos e logradouros; concessão de novos aforamentos para construção de novas casas; implantação de novos edifícios públicos, câmara e cadeia, pontes e chafarizes; ereção de capelas e igrejas, consolidação de largos e praças;

3°) "*Conservação*" da povoação: "reformas", "reparos", "consertos" e "correições" urbanas parcelares (ou seja, nas diversas "partes" da povoação) que visavam manter a integridade de sua estrutura física e a "correção" de seu aspecto; a "comodidade", a "decência" aparente, a "limpeza" e o "asseio" da povoação.

Esses processos ocorriam simultaneamente e eram complementares. Enquanto novos

12 *Ibidem*.

13 Bluteau, Vereadôr, *op.cit*., v. 8, p. 437.

arruamentos eram abertos, outros passavam por realinhamentos; enquanto novos aforamentos eram concedidos, outros moradores adquiriam licenças para reformarem seus ranchos em casas, doravante cobertas "de telha". A *expansão física* e a *conservação* da povoação representavam o vigor de sua permanência; tanto a *eleição do sítio* quanto a *conservação* permanente das partes urbanas poderiam implicar *aumento* de dignidade à povoação.

Desenvolvemos muitos exemplos desses processos – auxiliados pela pesquisa de várias fontes documentais primárias inéditas –, principalmente em Vila Rica e Vila do Carmo (Mariana), ressaltando neles as orientações e repercussões concernentes à conveniência e ao decoro, exorbitantes aqui por suas extensões. São aberturas e realinhamento de praças, abertura, reforma e conservação de ruas, eleição de sítios para construção de edifícios públicos e templos, obras para ornato e comodidade pública, como os chafarizes, pontes e estradas, e muitos outros. Escolhemos ilustrar, aqui, essas diligências construtivas, com um só *Termo de Correição*, assinado pela câmara municipal de Vila Rica em 16 de novembro de 1745 – dia evidentemente dedicado às *conveniências edificadas* da povoação. Como se poderá observar, o âmbito dessas "correições" urbanas era bastante variado, abrangendo desde detalhes das edificações até grandes extensões de arruamentos. "Acordou-se", por exemplo, exigir dos proprietários o "conserto" de muros e paredes de casas que se apresentassem "inconvenientes" e em condições de "ruína" (em casos de adiantada corrupção, solicitava-se mesmo a demolição, para que não se corrompesse o decoro e a decência da povoação); que se conservassem "limpas" e "asseadas" as ruas defrontes das casas, "encanando" "águas sujas" que causassem prejuízo não apenas aos "vizinhos", mas a toda a "República"; que ajustassem o nível e consertassem suas "calçadas"; que chegassem as "testadas" das casas até as "balizas" "medidas" e "determinadas" nas próprias "correições", com as quais, fica evidente, pretendia-se alinhar ou realinhar continuamente os arruamentos. Se não se tornassem retilíneos os alinhamentos, pelo menos contínuos. "Corrigindo" as partes prejudicadas da povoação, procurava-se guardar não apenas a *utilidade* e a *comodidade* do ambiente público como também a *dignidade* de sua *aparência*. O "conserto" e a "conservação" das partes urbanas representavam a integridade da povoação e de toda a república – por extensão hierárquica, do reino português.

> Acordaraõ [...] que Francisco Gomez de Oliveira encanasse as agoas Sujas, que vem a Sahir a Rua por hum cano [...] para que no termo de quinze dias pacasse as agoas, por baycho da Rua Comsumindo-a por cano, *de Sorte, que naõ appareçaõ mais pelo prejuizo que podem Cauzar naõ Sô aos vezinhos, mas tambem aquem passa, ejuntamente porque as Ruas publicas devem estar muy Limpas, eaceadas*, [...]

> Acordaraõ que Martins *Levantasse parede de pedra no Seo quintal*, para o que foi notisciado, *por naõ Ser conveniente as gravatas que tem nelle Servindolhe de parede*, [...]

> Acordaraõ no fundo do Padre Faria que Joaõ Martins Sequeyra, *consertasse, eaLimpasse o beco athe a ponte* [...]

> Acordaraõ [...] que o Cappitaõ Lourenço Dias Rosa Lancasse fora as agoas Sujas que saem para a Rua nova hum cano que vem das Suas cazas, *por cauzarem muyto prejuizo a Republica as ditas agoas* [...]
>
> Acordaraõ no Ouro preto junto aCalçada do Batalhinha que fosse notificado Domingos Francisco do Couto, para no termo de vinte equatro oras *consertar oparedaõ que estâ aRuinado da parte da Rua* [...]
>
> Acordaraõ em mandar botar abaicho os esteyos que Seachaõ defronte do Cappitaõ Gregorio deMatos Lobo, por naõ apparecer dono, nem pagar foros, eSerem precizos para a fonte que nadita paragem Se hadefazer, *por Servir deutilidade aobem Commum de toda a Republica* [...]
>
> Acordaraõ em auto de correyçaõ geral no Xafariz de Saõ Josê, que Antonio Pereyra Latoeiro *Recolhesse os esteyos para dentro*, por ficar a *Rua mays Larga, e com melhor aria, por donde Sefes mediçaõ e Semetteraõ ballizas para melhor averiguaçaõ*
>
> Acordaraõ nomes no auto de correyçaõ geral, *que os moradores do largo do Caquende para diante athê oalto de Cabeças todos Sahissem com as Suas testadas a Rua e alçando-as athê continuarem com acalçada nova* [...]
>
> Acordaraõ [...] que Joaõ Martins da costa *Recolhesse o esteio para onde Selhedeterminou*, *eque juntamente calçasse toda aSua testada* [...]
>
> E nesta forma houveraõ acorreyçaõ por acabada de que mandaraõ, digo acordaraõ mais em auto de correiçaõ geral na Rua do Rozario que vem da ponte de Saõ Josê [*in loco*] que *querendo alguas pessoas fazer cazas na dita Rua Searuassem conforme amedição e balizas que Sedeterminoû no mesmo auto de correyçaõ* [...][14].

Se os prejuízos e ruínas afetavam a povoação como um todo, igualmente o "bem comum" e as "utilidades" compreendiam-se também providas "a toda a República". Foi essa compreensão – de uma *conveniência* predominantemente pública – que justificou a penhora de edificações abandonadas e o confisco de elementos construtivos para o acerto de "foros vencidos", ainda porque úteis e "precisos" a obras públicas. Bastante interessantes as correições que visaram o alinhamento de "calçadas", "testadas" de casas e, por conseguinte, de arruamentos, para os quais "medidas" e "balizas" eram "determinadas" nas próprias "correições", estando certamente presente o "arruador do conselho".

14 APM CMOP (Câmara Municipal de Ouro Preto) 52, fot. 12-16, (grifo nosso).

A matéria das resoluções e o modo como foram acordadas essas correições indicam terem constituído um *costume* para o senado das câmaras. É possível encontrá-las desde as primeiras vereações da câmara de Vila Rica, constantes no decorrer dos setecentos. Examinando-se os termos de vereação e ainda as resoluções que tocavam aos governadores e seus oficiais, inclusos militares, encontramos várias disposições preocupadas com o adequado aumento e a conservação das povoações e algumas inclusive com os caminhos e estradas que lhes davam acesso.

Outros "agentes" participavam também diretamente desses *processos povoadores*: administradores locais e metropolitanos, ouvidores de comarca, corregedores e superintendentes, procuradores dos moradores, arruadores do conselho (da câmara), juízes ordinários e de ofícios, engenheiros e oficiais militares, o governador da capitania e até o bispo, no caso específico da cidade de Mariana, que atuou em nome do decoro da nova Catedral; porventura o próprio rei D. João V e seus conselhos, decisivo na reforma e aumento da cidade de Mariana antes e após 1745, bem como nas resoluções concernentes ao local de implantação, "utilidade" e "aparência" da residência dos governadores[15].

Subsidiando os *processos povoadores* e seus "agentes", identificamos *procedimentos estruturais* habituais e *preceitos operadores* extremamente competentes ao decoro e à conveniência dos edifícios e das povoações, como já ilustrou o termo de correição supracitado. Dentre os *procedimentos estruturais*: "vistorias", "correições", redação dos "apontamentos" e "condições" das obras (verdadeiros projetos discursivos), "medições" e "louvações" das obras; dentre os *preceitos operadores*, a própria "conveniência", "decência", "proporção", "comodidade", "elegância", "fermosura", "capacidade", "necessidade", "competência" de "ornatos", o aspecto "vistoso", "adequação" etc.

O decoro, ou a conveniência, constituía uma orientação prudencial, considerado desde a eleição dos sítios, mas também um fim a ser alcançado. A documentação primária setecentista referente à fábrica construtiva e ao povoamento em Minas Gerais evidencia o interesse da coroa portuguesa e seus agentes pela "fundação", "aumento" e "conservação" de povoações convenientes, dignas e cômodas aos seus habitantes, compreendidas como representações da regulação metropolitana e do "corpo místico"[16] do reino, temperadas pelo delicado pacto de sujeição colonial sustentado em Minas.

Se considerarmos que a fábrica artístico-construtiva na primeira metade do século XVIII era entendida como a fábrica do "necessário" – ao lado da "conveniência", um dos termos mais recorrentes na documentação coeva – repensaríamos a designação "espontânea" consagrada por Sylvio de Vasconcellos também às novas povoações mineiras. O "necessário" era – segundo Bluteau e seu *Vocabulário* exatamente coevo à fundação dessas povoações – o "*Não espontaneo* [...]. O que he mister, *o que convem*"[17].

---

15 "Regim.t° ou Instrucção que trouxe o Governador Martinho de Mendonça de Pina e de Proença", in: *Revista do Archivo Público Mineiro*, Ouro Preto, ano 3, 1898, p. 87.

16 Cf. João Adolfo Hansen, "Artes seiscentistas e teologia política", in: Percival Tirapeli (org.), *Arte sacra colonial*: barroco memória viva, São Paulo: UNESP, 2001, p. 180-189.

17 Bluteau, "Necessario", *op. cit*., v. 5, p. 695, (grifo nosso).

A congruência entre os princípios concernentes à doutrina do decoro e as indicações documentais recolhidas e interpretadas nos exige essa reflexão. Leva-nos, ainda, a tratá-las não como povoações espontâneas, mas como *povoações convenientes*, resultantes do que poderíamos chamar de *Urbanismo conveniente*. E a "conveniência", aqui, desenvolvida nos tratados e nas matérias dos documentos, quer abranger tanto os aspectos internos à fábrica construtiva: proporções, partes, capacidades, competência e decência de ornatos, aspectos técnico-construtivos e artísticos, consideração aos sítios e acomodação "por ordem" às preexistências construídas, quanto também os aspectos externos referentes à satisfação da finalidade ética dos edifícios e povoações, seu caráter, sua destinação, sua proveitosa adequação aos objetivos da política metropolitana e ao modo de vida colonial que se estabelecia. Tenhamos em consideração, portanto, que as admiráveis qualidades dessas povoações possam ter advindo não de espontaneidades ou desordens, mas da contribuição deliberada de preceitos que primavam justamente pela flexibilidade e acomodação aos contextos e circunstâncias; virtudes assim mesmo consideradas naqueles tempos: virtudes de decoro, conveniência e adequação.

LOS PASEOS EN LAS CIUDADES IBEROAMERICANAS DEL SETECIENTOS. ANÁLISIS DE SU INSERCIÓN URBANA Y SU REPERCUSIÓN EN EL CONTEXTO GENERAL DE LAS URBES.

CONCEPCIÓN LOPEZOSA APARICIO

Departamento de Historia del Arte II (Moderno). Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid

clopezos@ghis.ucm.es

RESUMEN: Los paseos públicos para el esparcimiento y recreación de los ciudadanos, fueron realidades ligadas a las principales ciudades españolas desde finales del siglo XVI convirtiéndose en referentes significativos de las urbes.

Sus procesos de configuración corrieron parejos a la propia conformación de la ciudad y en determinados períodos condicionaron la propia definición de ésta. No fueron episodios exclusivos de las poblaciones españolas sino que figuraron entre las experiencias exportadas a América en el proceso de trasculturación tras la conquista.

Si bien los ejemplos más antiguos fueron claros exponentes de la política filipina, la definición de paseos en ciudades tanto metropolitanas como americanas alcanzó gran protagonismo con los Borbones, reflejo del importante papel que asumieron en base al nuevo concepto general de la ciudad. Se pretende una reflexión sobre los paseos iberoamericanos surgidos entre los siglos XVI-XVIII, con el propósito no tanto de reconstruir los planes de conformación de cada una de esas realidades sino analizar el fenómeno reflejo de los planes y programas de política urbanística y ciudadana desarrollada en ese arco temporal, en los que intuimos estuvieron integrados. Pretendemos señalar la importancia tanto cultural como urbanística de estos escenarios, las funciones y comportamientos que generaron, la repercusión que tuvieron con respecto a la conformación general de la ciudad, su importancia como referentes estéticos, su relevancia como núcleos de intercambio cultural, sociológico y representativo, la repercusión ejercida tanto en la definición de los trazados de las ciudades como en el comportamiento que tuvieron en los procesos de ensanche de las mismas, su análisis desde su condición de límites urbanos, su papel como integrantes -en o de- la ciudad en un entorno natural, su valoración como espacios singulares dentro de la trama urbana y su análisis como programas de conjunto de las políticas urbanas que en cada época estuvieron vigentes.

PALABRAS CLAVE: Ciudad, Urbanismo, Paseos, siglo XVIII, Ilustración

Los paseos públicos, para el esparcimiento y recreación de los ciudadanos, fueron realidades ligadas a algunas ciudades españolas desde finales del siglo XVI. Hitos destacados de las tramas urbanas, se convirtieron en referentes de las mismas desde fines del quinientos.

Su configuración corrió pareja a la propia conformación de la ciudad y, en ocasiones, condicionó su propia definición. Los paseos no fueron exclusivos de las poblaciones peninsulares sino que figuraron en el proceso de colonización urbana impulsado por España en el continente americano[1], constituyendo un programa de extraordinario valor, especialmente relevante en el siglo XVIII.

El paseo del Prado de Madrid, la alameda de Hércules de Sevilla o la alameda de México, concreción de la política urbana bajo Felipe II[2], fueron ejemplo para los surgidos en la centuria siguiente como la alameda de Valencia[3] o el paseo de los Descalzos de Lima[4], si bien, la demarcación de alamedas, se consolidó con los Borbones, reflejo del concepto de ciudad promovido por la nueva dinastía.

El paseo del Prado, se convirtió en el principal modelo a cuantos surgieron desde finales del siglo XVI[5].

---

1 Mª Dolores Muñoz Rebolledo y Juan Luis Isaza, "Naturaleza, jardín y ciudad en el Nuevo Mundo", en *Revista de Teoría, Ciencia, Arte y Humanidades*, Chile: Universidad del Bío-Bío, v. 10, 2001, p. 9. Sonia Berjman, "Tipologías: una mirada al paisajismo del cono sur americano", en *Paisagem e Ambiente,* n. 25, 2008, pp. 9-35. Hugo Segawa, "Alamedas y paseos en la América colonial", en *Anais; Seminario de Historia da Cidade e do Urbanismo,* n. 2, v. 8, 2012, pp. 1-12. Manuel Fernández Chaves, "Las alamedas en la España Moderna. Interpretación Histórica de un espacio urbano", en *Anuario de Estudios Americanos,* Sevilla, julio-diciembre, 2015, pp.453-486. Emilio José Luque Azcona, "Conformación y características de las alamedas y paseos en ciudades de Hispanoamérica", en *Anuario de Estudios Americanos,* Sevilla, julio-diciembre, 2015, pp. 487-513.

2 La demarcación de paseos públicos como resultado de la política filipina en materia de obras públicas es una idea hasta ahora apenas señalada . Laurent Paya, "Les alamédas de l´empire spagnol durant la Renaissance: un ensemble singulier et cohêrent de promenades arborêes", en *Le Verger, Bouquet 05,* janvier 2014, pp.1-19.

3 Juan J. Gavara Prior, "El Paseo de la Alameda de Valencia. Historia urbana de una espacio para la recreación pública (1644-1994)", en *Ars Longa: Cuadernos de Arte,* n. 5, 1994, pp. 147-157.

4 Mª Antonia Durán Montero, "La alameda de los Descalzos de Lima y su relación con las de Hércules de Sevilla y la del Prado de Valladolid", en *Andalucía y América en el siglo XVII,* en *III Jornadas de Andalucía y América*, (Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, coord.), v. 2, 1985, pp.171-182.

5 Concepción Lopezosa Aparicio, *El paseo del Prado de Madrid. Arquitectura y desarrollo urbano en los siglos XVII-XVIII,* Madrid: Fundación de Apoyo a la Historia del Arte Hispánico, 2005.

La entrada de Ana de Austria en la corte en 1570[6] generó el traslado del acceso oficial a la Villa desde la puerta de Segovia al camino de Alcalá. La nueva orientación Oeste-Este generó la reorganización de los límites de la población, establecidos entre la periferia de la Villa y el Alcázar[7], lo que favoreció una notable ampliación de la superficie de la urbe respecto al casco histórico y permitió generar una vía triunfal para la exaltación de la Monarquía, en base a un recorrido que suponía la apropiación completa de la ciudad.

El confín oriental se convirtió en la entrada oficial y el Prado en el punto de partida de los protocolarios cortejos, cuidadosamente intervenido para ofrecer una noble entrada a Madrid, a partir de un paseo arbolado que funcionaría como escenario para la exhibición del poder y principal espacio para la sociabilidad madrileña[8].

Cuando las obras del Prado estaban sin concluir, el rey viajó a Sevilla[9], aconsejando la urbanización de un enclave periférico en el barrio de la Macarena[10], como parte de los planes de mejora impulsados por la Corona para dignificar los accesos a las ciudades siguiendo el ejemplo de la Corte.

La intervención realizada conforme la traza remitida desde Madrid[11], resultó similar al paseo madrileño[12]. Las carreras arboladas adornadas con fuentes y con las efigies de Hércules y Julio César, integrantes de un programa de exaltación de la Monarquía, constituyeron, a partir de entonces, el lugar de encuentro favorito de los sevillanos[13].

La popularidad adquirida por el prado en Madrid y la alameda en Sevilla debió tenerla muy en

---

6 Juan López de Hoyos, *Real Aparato y Sumptuoso recibimiento con que Madrid (como casa y morada de Su M.) recibió a la Serenisima reyna D. Ana de Austria.* Impreso en Madrid por Iván Gracián, 1572, ed., facs. Madrid: Caja de Ahorros y Monte de Piedad, 1976.

7 Lopezosa, *op.cit.*, pp. 36-38.

8 *Primera y segunda parte de las grandezas y cosas notables de España. Compuestas primeramente por el maestro Pedro de Medina, vezino de Sevilla, y agora nuevamente, corregida y muy ampliada por Diego Pérez de Molla,* Alcalá de Henares, 1595.

9 Juan de Mal Lara, *Recibimiento que hizo la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla a la C.R.M. del Rey D. Philipe N.S.,* ed., facs, Sevilla: Fundación el Monte, 1998. Vicente Lleó Cañal, *Nueva Roma. Mitología y Humanismo en el Renacimiento sevillano,* Sevilla: Diputación Provincial. 1979.

10 José León Vela, *La Alameda de Hércules y el centro urbano de Sevilla: hacia un reequilibrio del casco antiguo,* Sevilla: Universidad de Sevilla, 2000, p. 24. Antonio José Albardonero Freire, *El urbanismo de Sevilla durante el reinado de Felipe II,* Sevilla: Guadalquivir ediciones, 2002.

11 Antonio José Albardonero Freire, "Las trazas y construcción de la Alameda de Hércules", en *Laboratorio de Arte*, Sevilla: Universidad de Sevilla, n. 11, 1998, pp. 135-165.

12 Antonio José Albardonero Freire, "Carlos V en la Alameda de Sevilla", *El Emperador Carlos y su tiempo,* IV Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla: Cátedra "General Castaños", 2000, pp. 901-920.

13 Justino Matute y Gaviria, *Noticias relativas a la historia de Sevilla, que no constan en sus anales, recogidas de diversos impresos y manuscritos,* Sevilla, 1886.

cuenta don Luis de Velasco cuando en 1592[14], promovió la creación del primer paseo en la Nueva España[15], claramente influido por los ejemplos metropolitanos. En todos los casos, supusieron la revitalización de enclaves periféricos generando los primeros planes de extensión sobre la trama consolidada y favorecieron la integración de la naturaleza en la ciudad. El cumplimiento de ciertos apartados de las Leyes de Indias, justificaría la temprana aparición de alamedas en el ámbito virreinal[16].

Como escenario de referencia en la ciudad virreinal, la alameda mexicana debió ejercer una notable influencia en la de los Descalzos de la ciudad de Lima[17], el primer paseo surgido, a principios del siglo XVII, en el virreinato del Perú[18], que inauguró la serie que en los años siguientes se demarcaron tanto en la ciudad como en los territorios circundantes. Impulsada por el Marqués de Montesclaros quien, sucesor del conde de Barajas como asistente de la ciudad de Sevilla, conocía la singularidad de la alameda hispalense cuando se instaló en la Nueva España, donde pudo constatar la notoriedad del paseo novohispano. Ambas realidades debieron repercutir en la demarcación de la alameda limeña que revitalizó un enclave limítrofe[19], vinculado al monasterio de los Descalzos y a las iglesias del Patrocinio y santa Liberata[20], en un planteamiento similar al del prado de Madrid, cuyo despegue urbano estuvo ligado a los monasterios de Recoletos, san Jerónimo y Atocha[21].

---

14 Salvador Bernabé Albert y Justina Sarabia Viejo, "México virreinal: poder, control social e impacto ilustrado", Salvador Bernabéu y Consuelo Varela (coord.) *La ciudad americana: mitos, espacios y control social*, Madrid: Ediciones Doce Calles, 2010, pp. 149-180.

15 Salvador Novo, *Los paseos de la ciudad de México,* México: Fondo de Cultura Económica, 1974. Mª Estela Duerta, Américo Sánchez y Nadia Ugalde, *Alameda, visión histórica y estética de la alameda de la ciudad de México,* México: Américo Arte Editores, Landucci Editores, 2001. Efraín Castro Morales, *Alameda mexicana, Breve crónica de un viejo paseo,* México: Museo Mexicano, 2004. Adrián Hernández Cordero, "Pintura y paisaje: un recorrido por la Alameda Mexicana", en *Cuadernos Geográficos,* n. 51, 2012, pp. 144-156. Ramona Pérez Bertruy, *Imágenes de la Alameda de la Ciudad de México. Tres siglos de historias y proyectos,* México: Secretaria de Cultura del Gobierno del Distrito Federal, 2012.

16 Francisco Morales Padrón, *Teoría y leyes de la conquista,* Madrid: Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979, pp. 489-518. Milagros del Vas Mingo, "Las ordenanzas de 1573, sus antecedentes y consecuencias", *Quinto Centenario,* Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1985, pp. 83-101. Gonzalo Barrientos Alfageme, "Ciudad y bienestar: un viejo problema", en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense,* Madrid: Universidad Complutense de Madrid, n. 15, 1995, p. 105. Laurent Paya, "Les alamedas… p. 9.

17 Luis Manuel Cabrera, y Rosana Morán, *La Alameda de los Descalzos,* Tesis inédita, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad Ricardo Palma, Lima, Perú, 1988.

18 Mª Antonia Durán Montero, *Lima en el siglo XVII, Urbanismo y Vida Cotidiana,* Sevilla: Diputación Provincial, 1994, pp. 202-208.

19 Durán, "La Alameda… pp. 171-182.

20 Humberto Rodríguez Camilloni, "Manuel de Amat y Junyent y la Navona de Lima: un ejemplo de diseño urbano barroco del siglo XVIII en el virreinato del Perú", en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas,* México: Universidad Nacional Autónoma de México, n. 74-75, 1999, pp.147-176.

21 Lopezosa, *op. cit.,* pp. 287-300.

El marqués de Montesclaros, consciente de las posibilidades de la zona, edificó una quinta de recreo en el sector, una iniciativa que ennobleció un ámbito periférico con muchas posibilidades para consolidarse como nueva área residencial, una circunstancia pareja a la ocurrida en el prado, donde el duque de Lerma impulsó la revalorización de la periferia madrileña con la construcción de una quinta en la esquina de san Jerónimo con el Prado[22], favoreciendo la expansión de la ciudad hacía esa zona de la población.

Especialmente relevante fue el siglo XVIII para el tema que nos ocupa, un periodo de cambios fruto de la política promovida por Felipe V[23], quien sentó las bases del reformismo borbónico[24] entre las que las obras públicas constituyeron un objetivo prioritario.

Entendidas como un servicio de Estado, se concibieron para la totalidad de los territorios dependientes de la Corona[25]. La ciudad pasó a entenderse como el principal escenario para el desarrollo y bienestar de los ciudadanos. Los planes de actuación se articularon en varias direcciones. Las obras de infraestructura, ennoblecimiento de los accesos a las urbes y la reorganización de sus límites. La creación de alamedas resultó la fórmula idónea como elemento de unión entre los centros históricos y las áreas periféricas, para precisar los mecanismos de expansión, para perfilar los contornos de las urbes y para favorecer el ennoblecimiento de sus entradas, un recurso que permitía además de la integración de la naturaleza en la ciudad para disfrute de los súbditos, el ejercicio del paseo, filosofía que avaló la concreción de los programas[26], aplicable a las principales ciudades del Imperio[27]. Al otro lado del Atlántico surgieron destacados proyectos que, en ocasiones, mostraron una clara influencia peninsular

---

22 *Ibid.* pp. 348-354.

23 Gonzalo Anes, *El Antiguo Régimen. Los Borbones.* Madrid: Alianza, Alfaguara, 1975. Pablo Fernández Albadalejo, (ed.). *Los Borbones: dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII,* Madrid: Marcial Pons, 2001. David A. Brading, "La España de los Borbones y su imperio americano." en *América Latina en la época colonial*, Crítica, 2002. Ricardo García Carcel, *Historia de España del siglo XVIII. La España de los Borbones,* Cátedra, 2002.

24 Vicente Palacio Atard, *La España del siglo XVIII. El siglo de las reformas,* Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1978. Agustín Guimerá y Agustín Guimerá Ravina (eds.) *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*, v. 863, CSIC-CSIC Press, 1996. John Lynch, El reformismo borbónico e Hispanoamérica, *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*, Alianza Editorial, 1996. pp. 37-60.

25 VV.AA, *Las obras públicas en el siglo XVIII.* Madrid: MOPU, 1988. Carlos Sambricio, *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración,* Madrid: Ministerio de Obras públicas y Transporte, 1991. José Luis Sancho, "El discurso sobre el Gobierno político y militar de Madrid (1746) y la "policía" urbanística en la corte española durante la primera mitad del siglo XVIII", *repositorio.uam.es.* 2002.

26 Carlos Page, "La exteriorización de nuevas formas de vida en la ciudad colonial. Las alamedas y el paseo público de Córdoba de Tucumán", en *Anales del Museo de América,* Madrid: Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes, Museo de América, 2007, pp. 123-139.

27 Manuel Lucena Giraldo, "El paraíso estropeado. Imágenes ambiguas de las ciudades americanas a finales del siglo XVIII", en *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, v. X, n. 218, 2006.

mientras que en otras, resultaron innovadores respecto a los metropolitanos. La fundación de nuevas ciudades, favoreció la materialización de los postulados ilustrados imperantes, y la conformación de límites naturales encontró en los paseos la fórmula idónea para su concreción.

Madrid y Sevilla a lo largo del siglo XVIII conocieron importantes planes de mejora. En Sevilla, entre el río y la muralla, se creó un anillo de circunvalación concebido como una concatenación de paseos arbolados que definieron el nuevo perímetro de la población. Proyectos similares se activaron en Madrid. Especialmente destacado resultó el paseo del Prado Nuevo, el paseo de las Delicias o el ideado entre la puerta de Recoletos y la de San Bernardino. Las nuevas alamedas no eclipsaron la popularidad de los viejos paseos. El de Hércules y el Prado renovaron sus fisonomías en base a los ideales imperantes. En 1764 se inició la reestructuración de la alameda hispalense. Se demarcaron nuevas carreras, se renovaron los plantíos y se incrementó el número de fuentes. La intervención incluyó la disposición de dos columnas en el extremo norte del paseo[28], en clara sintonía con las establecidas en 1574 en el lado sur, una actuación que modificó la fisonomía de la vieja alameda, definida a modo de salón[29], y alteró su esencia. Si hasta entonces la alameda se mostraba desde la ciudad como un escenario abierto a la naturaleza, una especie de vergel sin límites, la disposición de los nuevos pilares acotaron el espacio, transformándolo en un recinto cerrado. La alameda[30]pasó a funcionar como núcleo vertebrador de las relaciones entre las distintas partes de la trama, entre la puerta de Jerez-Alameda a modo de espina dorsal de la ciudad[31]. La reforma quedó inaugurada en 1765, coincidiendo con el viaje de José de Hermosilla a Andalucía[32] , lo que le permitió conocer la nueva imagen del paseo. De vuelta a la Corte, el Conde de Aranda le encomendó la remodelación del paseo del Prado[33]. Hermosilla concibió la reforma como una operación global, entre Recoletos y Atocha, potenciando intencionadamente, el tramo de san Jerónimo, entre la carrera de san Jerónimo y calle de Alcalá[34], una propuesta de planificación urbano-arquitectónica que convirtió al paseo del Prado en modelo para todos los que coetáneamente comenzaron a definirse en un buen número de ciudades tanto metropolitanas como coloniales.

---

28 Richard Twiss, *Viaje por España en 1773,* Madrid: Ediciones Cátedra. n.74-75, 1999.

29 Rafael Vioque Cubero, *Apuntes sobre el origen y evolución morfológica de las plazas del casco histórico de Sevilla,* Sevilla: Consejería de Obras públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 1987.

30 Alfonso del Pozo y Barajas, *Sevilla. Elementos de análisis urbano,* Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003, pp. 77-95.

31 Antonio Ponz, *Viaje de España,* tomos IX-XIII *Trata de Sevilla, de Castilla y León y de la Corona de Aragón,* Madrid: Aguilar, 1988.

32 Carlos Sambricio, "José de Hermosilla y el ideal historicista en la arquitectura de la Ilustración", en *La arquitectura española de la Ilustración,* Madrid: Coedición del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España y del Instituto de Estudios de Administración Local, 1986. Delfín Rodríguez Ruiz, *La Memoria Frágil. José de Hermosilla y las Antigüedades árabes en España,* Madrid: Fundación Cultural, COAM, 1992.

33 Lopezosa, *op. cit.,* pp. 205-259.

34 *Ibid,* p. 210.

La ciudad de México conoció en el setecientos un extraordinario plan de modernización, que integró la activación de áreas periféricas con la demarcación de nuevos paseos que dignificaron los accesos y favorecieron la incorporación de la naturaleza en la urbe[35]. Especialmente relevante resultó el paseo de Bucarelli inaugurado en 1778[36], un proyecto que integró los planes de ordenación de los límites de las ciudades, con claras coincidencias con los anillos de circunvalación surgidos en Madrid y Sevilla.

La revitalización de zonas periféricas alcanzó mayor concreción tras la apertura del paseo de la Viga vinculado a la acequia real. El trazado de una alameda en paralelo al cauce favoreció la aparición de quintas de recreo[37], que favorecieron el ennoblecimiento de la zona.

El impulso y conformación de nuevos paseos se simultaneó con las intervenciones en la vieja alameda partir de 1770[38], para mejorar sus accesos e infraestructuras[39].

Las alamedas capitalinas debieron ejercer gran influencia entre las autoridades de las poblaciones circundantes que impulsaron la creación de paseos como signo de prestigio en cualquier ciudad pretendidamente moderna. La alameda de Querétaro[40], concluida en 1798[41]. La de Veracruz[42] y el paseo *de las bonitas* en Mérida enriquecieron los escenarios de recreo de los ciudadanos novohispanos.

Especialmente destacados resultaron los ejemplos surgidos en el virreinato del Perú. Fue durante la segunda mitad del siglo XVIII cuando los paseos limeños alcanzaron el mayor protagonismo. El terremoto de 1746 favoreció la activación de un vasto plan de reorganización del territorio desde esquemas ilustrados promovido por don Manuel Amat[43], quien contemplo la conformación de paseos públicos como vías de enlace entre la ciudad, el puerto del Callao y valles circundantes. La nueva alameda a orillas del rio Rimac[44], y el paseo de Aguas constituyeron la concreción de

35 Guadalupe de la Torre Villalpando, "Proyectos urbanísticos para el resguardo de la ciudad de México. Siglo XVIII", en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas,* v. 21, n. 74-75, 1999, pp. 177-193. Esteban Sánchez de Tagle, "La remodelación urbana de la ciudad de México en el siglo XVIII. Una crítica de los supuestos", en *Tiempos de América*, n. 5-6, 2000, pp. 9-19.

36 Novo, *op. cit.,* pp. 23-30. Muñoz e Isaza, *op. cit.*, pp. 15-16.

37 Novo, *op. cit*., pp. 31-33.

38 Muñoz e Isaza, *op. cit*., p.13.

39 Novo, *op. cit.,* pp. 6-15.

40 José Miguel Morales Folguera, "Jardines de Nueva España. La Alameda de Querétaro, 1798. Entre la modernidad y la tradición", en *Boletín de Arte,* Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga, n. 10, Málaga, 1989, pp. 197-221.

41 Victor Manuel Ruiz Naufal, "Los jardines de Chapultepec y sus reflejos Novohispanos", en *Arqueología Mexicana,* México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002, pp. 42-47.

42 Muñoz e Isaza, *op. cit.,* p. 14.

43 Rodríguez Camilloni, *op. cit*., pp. 147-176.

44 Isaac, D. Saenz, "Imágenes Ribereñas. El Rimac y el proceso urbano de Lima Virreinal (siglos XVI-XIX), en *Revista Lima CAP,* nº 7, Lima, Colegio de arquitectos del Perú-Regional, enero-febrero, 2007, pp. 20-25.

buena parte de sus intenciones. El paseo de Aguas, inspirado en plaza Navona[45], se proyectó como prolongación sur de la alameda de los Descalzos[46]. La concatenación de paseos, alameda de los Descalzos y paseo de Aguas alcanzó mayor proyección con la demarcación de la alameda de Acho en 1773, pensada como prolongación del paseo de Aguas que permitió la concreción de un amplísimo eje natural, vinculado a la plaza de toros, un nuevo escenario lúdico establecido al final de los paseos.

Proyectos de la misma naturaleza se concretaron en ámbitos insulares. El marqués de la Torre entendió la necesidad de generar en la Habana con lugares de socialización, promoviendo la alameda de Extramuros y la alameda de Paula. La alameda de Extramuros sería otro de los ecos americanos del paseo madrileño.

La Capitanía General de Chile mostró un grado de asimilación de los postulados ilustrados verdaderamente significativo, ideales que permeabilizaron tanto en la capital como en el entorno. Fueron muchos los paseos surgidos en el siglo XVIII. La ciudad de Santiago resultó especialmente proclive a la conformación de estos escenarios. Al paseo del marqués de Obando le siguieron el de la Cañada o de las Delicias, la alameda de san Pablo y el paseo del Tajamar, referentes para los surgidos en san Felipe el Real, san Fernando, santa Rosa de los Andes, san Rafael de las Rozas, san José de Buenavista, san José de Floridablanca, la Serena o santa Bárbara de la Reina de Casablanca[47], que generaron un capítulo verdaderamente relevante en los procesos de conformación urbana de las poblaciones chilenas.

La rápida recepción de la fórmula de definición de paseos originó episodios representativos en otras entidades territoriales[48], como en Córdoba del Tucumán[49], propuestas que probablemente tomaron como modelo el paseo bonaerense promovido por Pedro de Ceballos[50].

En Caracas en 1784 surgió la alameda de la Trinidad por iniciativa del gobernador don Manuel González[51], empeñado en dotar a la urbe de una imagen acorde a los ideales ilustrados, a pesar de los enfrentamientos con el Cabildo encargado de los asuntos urbanísticos. La iniciativa permitió la creación de un escenario para la diversión ciudadana y la recalificación de los terrenos circundantes, favoreciendo el poblamiento entorno a la ermita de la Trinidad, además del ennoblecimiento del acceso a la ciudad desde el puerto de la Guaira[52].

---

45 Además de la inspiración que la alameda de Hércules pudo suponer para Hermosilla en su viaje a Andalucía, no lo debió ser menos la célebre plaza Navona durante su estancia como pensionado en Roma.

46 Leonardo, Mattos-Cárdenas, "Utopías y realizaciones en la Lima del siglo XVIII", en *Perú indígena y virreinal,* Seacex, 2004, pp. 127-131.

47 Muñoz e Isaza, *op. cit*., pp. 17-20.

48 Alfonso Ortiz Crespo, "Bernardo Darquea y la Nueva Riobamba", *Actas III Congreso Internacional del Barroco Americano: Territorio, Arte, Espacio y Sociedad: Universidad Pablo de Olavide*, Sevilla, 2001. p. 85.

49 Page, *op. cit.,* pp. 130-138.

50 Page, *op. cit.,* pp. 128.

51 José Enrique Blondet Serfaty, "A la sombra de la alameda", en *Revista de Indias,* v. 68, n. 244, CSIC, 2008, pp. 69-84

52 Blondet Serfaty, *op. cit.,* pp. 70-71.

Todos estos ejemplos se convirtieron en referentes de la nueva imagen de las urbes dieciochescas. Instituidos como núcleos vitales de intercambio cultural, sociológico y representativo actuaron además como hitos vertebradores de los procesos de ensanche sobre los cascos históricos[53], integraron el programa de carácter global vigente en la época, del que también formaron parte los ejemplos metropolitanos a los que es posible que en algunos casos hubieran podido servir de referencia.

La década de los ochenta resultó especialmente activa en el ámbito peninsular. Salamanca dignificó su fisonomía con la conformación junto al rio del paseo de San Francisco[54]. En Burgos surgió el paseo del Espolón. En Valladolid, el paseo de Floridablanca dignificó uno de los accesos de la ciudad castellana[55] y se mejoraron otros ligados al paseo de san Isidro y prado de la Magdalena[56].

En Sigüenza una alameda funcionaría como límite del nuevo barrio surgido[57]. Contemporáneas fueron las alamedas de Granada y de Priego, Cádiz, Zaragoza o Barcelona.

La revitalización de espacios periféricos fundamentó la operación emprendida al sur de las murallas de Málaga, con la creación de un paseo arbolado[58], inspirado en el Prado de Madrid[59]. El promotor de la reforma fue Miguel Gálvez, hermano de Bernardo Gálvez virrey en Hispanoamérica, por lo que la influencia de este trazado podría haber llegado desde territorio americano.

El Passeio público de Lisboa, fruto del urbanismo pombalino tras el terremono de 1755, fue del mismo modo un reflejo del contexto existente, una influencia que se concretó en Río de Janeiro, dando lugar al primer paseo brasileño, a instancia de don Luis de Vasconcelos, reflejo del ideario racionalista de sus colegas europeos y americanos. Esta realidad nos obliga a repensar la política urbana del siglo XVIII desde una óptica de carácter global que nos permita el análisis de estas relaciones e influencias que como la propia esencia de los escenarios, parece que fueron fruto de un diálogo permanente que se mantuvo y que como los paseos fueron de ida y vuelta.

---

53 Bettina Laura, Sidy, "Proyectos urbanos en disputa: los debates en torno al proyecto de la Alameda en Buenos Aires (1766-1768)", en *Antítesis,* v. 6, n.12, pp. 217-238.

54 Sambricio, *op. cit.,*

55 José Carlos Brasas, "El urbanismo del siglo XVIII en Valladolid: el nuevo paseo de Floridablanca", en *Boletín de Arte y Arqueología de la Universidad de Valladolid,* t. XIV, Valladolid, 1979, pp. 505-514.

56 Sambricio, *op. cit*., pp. 229-237.

57 Luis Moya, "La ordenacion de la Alameda de Siguenza", en *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, 1989, n. 6, pp. 82-83. Sambricio, *op. cit*., pp. 223-225.

58 José Miguel Morales Folguera, "Proyecto de creación de la Alameda de Málaga, 1783", en *Boletín de Arte,* Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Málaga, nº 3, Málaga: Universidad, 1982, pp. 369-372.

59 Francisco García Gómez, "La alameda de Málaga y el Salón del Prado. Estudio comparativo", en *Baetica* Málaga: Universidad de Málaga, 1993, pp. 7-19.

INTERAÇÕES ARQUITETÓNICAS E AUTONOMIAS ARTÍSTICAS ENTRE SALVADOR DA BAHIA E LISBOA: O ESPAÇO DINÂMICO DE DUAS CAPITAIS ATLÂNTICAS (SÉC. XVII E XVIII).

GIUSEPPINA RAGGI

CHAM-FCSH-UNL Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa

giuseppinaraggi@gmail.com

RESUMEN: Durante a segunda metade do século XVII a reconstrução dos principais espaços de poder político e religioso a Salvador da Bahia marcou o início de um intenso diálogo entre a capital do Estado do Brasil e a capital do império português. Esta comunicação foca-se na inter-relação entre os projetos urbanístico-arquitetônicos promovidos pelo rei D. João V para a cidade de Lisboa e as dinâmicas coloniais em campo arquitetônico. As dinâmicas baianas adquirem novos significados quando relacionadas com a política cultural joanina. O ensaio oferece uma renovada interpretação da política artística do monarca e propõe a periodização em três períodos culturais dos 43 anos do seu reino (1707-1750).

Na Bahia, autonomia, emulação, concorrência, circulação caracterizaram os processos de construção e decoração dos principais espaços simbólicos de Salvador durante a primeira metade do século XVIII. O espaço urbano transformou-se em 'espaço dinâmico' onde interesses, conflitos, identidades, alianças e lutas utilizaram e reinventaram linguagens artísticas compartilhadas. O processo de afirmação e de auto-representação dos diferentes grupos sociais coloniais jogou-se entre dimensão territorial e transatlântica. As políticas do reino reverberavam seguindo lógicas não lineares e as tentativas de controlo se confrontaram com múltiplos fatores que tornam as dinâmicas arquitetônicas em território baiano um caso de estudo multifacetado e fascinante.

O governo do marquês de Pombal (1750-1777) determinou a deslocação para a cidade baixa do principal investimento arquitetônico da sua época (a igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia) e promoveu a manifestação de novos equilíbrios sócio-políticos (a processão do Triunfo pelos terceiros dominicanos a partir de 1761 e a pintura da missão universal representada no teto da portaria franciscana, correspondente à pintura em Nossa Senhora da Conceição da Praia – ambas de 1774). Fora do espaço urbano, a variedade dos processos arquitetônicos continuou a testemunhar as possibilidades de atuação que, a despeito da centralização pombalina as comunidades locais exerciam conforme às suas preferencias estéticas e às suas condições materiais.

PALABRAS CLAVE: Salvador da Bahia; arquitetura; pintura de quadratura; D. João V; Sebastião José de Carvalho e Melo, marquês de Pombal

No cruzamento da história da arte e da arquitetura com a história política e social do Brasil colonial, o espaço arquitetónico da cidade de Salvador da Bahia pode ser lido como espaço exemplificativo de multifacetadas experiências artísticas e fenómenos culturais complexos. O processo de reconstrução das principais arquiteturas civis e religiosas de Salvador da Bahia na segunda metade do século XVII respondeu ao claro intento de enobrecer a cidade para que correspondesse adequadamente à sua função de capital do Estado do Brasil. A subida ao trono de Portugal da nova dinastia dos Braganças e a mudança do baricentro do império português, do Oriente para o Atlântico, concentrou a atenção do poder lusitano sobre os seus domínios americanos. O interesse político não correspondeu, porém, a um rígido controlo artístico. Neste âmbito o recente conceito historiográfico de 'monarquias ibéricas policêntricas'[1] permite refletir sobre o intricado jogo entre hegemonia, emulação e autonomia quer em relação às duas capitais atlânticas (Lisboa como capital do império português e Salvador da Bahia como capital do Estado do Brasil), quer em relação ao papel de Salvador como centro de aglutinação e redistribuição de fenómenos artísticos em território brasileiro.

Um exemplo revelador destas dinâmicas decorre da discussão sobre as diferentes possibilidades de decoração do teto da nave da nova Sé de Salvador em finais do século XVII. Entre 1688 e 1690 o chantre da Sé, Francisco Pereira, manifestou a intenção de o pintar adoptando a inovadora tipologia da quadratura seguindo o exemplo romano do jesuíta Andrea Pozzo. Interessados em encontrar a forma mais atualizada de pintura monumental, os encomendantes baianos não deixaram de refletir também sobre as obras mais afamadas existentes em Lisboa, nomeadamente os tetos do templo jesuíta de São Roque (1586-1588) e o de Nossa Senhora do Loreto (1681-1685). Porém, o facto de cogitarem sobre a pintura de quadratura revela que eles puderam rapidamente tomar conhecimento e partilhar as mais recentes novidades romanas, isto é, os mirabolantes frescos anamórficos realizados por Andrea Pozzo no corredor da cela de Sant'Inácio (1681-1684) e a cúpula fingida pintada em perspetiva descentrada na Igreja de Sant'Inácio (1685), em Roma.

A releitura crítica da correspondência com o Conselho Ultramarino relativa a este episódio (1688-1690) evidencia que as escolhas artísticas do chantre da Sé, Francisco Pereira, não foram questionadas pelos deputados do tribunal de Lisboa. Assim, diversamente do que afirmado pela historiografia anterior,[2] em finais do século XVII, na Bahia, existia efetivamente a possibilidade de autonomia em relação ao controle artístico de Lisboa-capital e não a sua incontornável dependência. O debate ocorrido em Salvador demonstra a rápida circulação de informações que conectava a capital do Estado do Brasil com Roma. Apesar de não ter ainda realizado o fresco da nave de Sant'Inácio (1691-1694), nem ter publicado sequer o tratado *Perspectiva pictorum et arquitectorum* (1694), a arte de Andrea Pozzo chegou à Bahia através de outros meios de comunicação. A estreita relação entre o Cabido da Sé e os jesuítas baianos, os quais, em finais

1 Pedro Cardim, Tamar Herzog et al., *Polycentric Monarchies. How did Early Modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?*, Sussex: Sussex Academic Press, 2012.

2 Vítor Serrão, "A pintura proto-barroca em Portugal (1640-1706) e seu impacto no Brasil colonial", en *Barroco*, Belo Horizonte, 18, 1997-2000, pp. 281-286.

de Seiscentos, estavam também a reconstruir e a decorar a sua igreja em estreita relação com a Casa General da Sociedade de Jesus em Roma, criaram um contexto cultural efervescente. As duas principais igrejas da cidade encontravam-se construídas lado a lado, desencadeando um processo de emulação e concorrência que trazia ao Brasil colonial um debate artístico muito mais atualizado e dinâmico do que se vivia em Portugal e Lisboa naqueles mesmos anos, onde a pintura de quadratura começará a ser conhecida somente a partir do começo do século XVIII. [3]

Com a subida ao trono de D. João V começou em Portugal o período de maior investimento projectual no campo das artes, da arquitetura e do urbanismo promovido pela dinastia dos Braganças. O jovem monarca utilizou as artes como forma de afirmação e de representação da recém-constituída monarquia dos Braganças e da recuperada independência do reino de Portugal. A historiografia do século XX restituiu imagens monolíticas do rei D. João V (1689-1750). Em alguns casos foi interpretado como pródigo mecenas, em outros como rei devoto até ao excesso, em outros ainda como rei barroco por antonomásia.[4] Na realidade, o reino joanino foi multifacetado e, ao longo da sua duração complexiva de 43 anos, podemos distinguir, pelo menos, três diferentes períodos artístico-culturais. Sem querer definir cronologias e enquadramentos rígidos, esta periodização deteta, dum modo geral, três arcos temporais : 1º) o período da efervescência cultural (1707-1728) que cobre a primeira metade do reino de D. João V; 2º) o período da construção do complexo régio de Mafra (1728/29-1742); 3º) o período da doença do rei e de confusão governativa.[5]

Durante o primeiro período foram elaborados projetos monumentais que, apesar de não ter sido realizados, influenciaram profundamente o desenvolvimento da arquitetura e do urbanismo de Lisboa ao longo do Setecentos. A chamada a Lisboa de Filippo Juvarra representou o *climax* deste primeiro período. O arquiteto siciliano redesenhou a cidade ocidental em função da construção da imagem apropriada de Lisboa como capital do império ultramarino e sede patriarcal. O primeiro projeto de completa restruturação da área da *Ribeira,* isto é do palácio real existente, foi substituído por um segundo projeto mais cenográfico e monumental localizado entre as atuais áreas da Estrela e de Alcântara.[6] Esta deslocação do conjunto arquitetónico palatino permitiu repensar e estender o traçado urbanístico de Lisboa Ocidental, englobando a área de Alcântara e

3 Giuseppina Raggi, "A *forma* dos poderes: a pintura de quadratura e as dinâmicas político-culturais em Salvador da Bahia (séc. XVIII)", en Evergton Sales Souza et al., *Salvador da Bahia. Retratos de uma cidade atlântica (séc.XVII-XIX)*, Salvador - Lisboa: Edufba – Cham, 2016, pp. 225 – 272.

4 Beatriz Nizza da Silva, *D. João V*, Lisboa, Temas e Debates, 2009; Nuno Saldanha (ed), *Joanni V Magnifico. A pintura em Portugal ao tempo de D. João V (1706-1750)*, Lisboa: Monumentos Nacionais, 1994

5 Giuseppina Raggi, **"**L'effervescenza culturale del regno di Giovanni V di Portogallo (1707-1728): una visione critica controcorrente", en *Librosdelacorte.es* (no prelo)

6 Tommaso Manfredi, "*Roma communis patria*: Juvarra and the British", en *Roma Britannica*, Roma, 2011, pp. 207-223; Giuseppina Raggi, "Filippo Juvarra a Lisbona: due progetti per un teatro regio e una questione musicale", en Elisabeth Kieven, Cristina Ruggero, *Filippo Juvarra. Architetto dei Savoia, architetto in Europa*, Roma: Campisano. Vol. 2, pp. 209-228.

conectando-a até a zona de Belém, lugar escolhido para construir a residência régia de lazer. Este intenso movimento de efervescência artístico-cultural não se limitou aos projetos de arquitetura e de reconfiguração urbana de Lisboa, mas também envolveu uma profunda revolução da cultura e da sociabilidade de corte. Neste contexto a rainha consorte D. Maria Ana de Áustria jogou o papel principal. A soberana promoveu o gosto pela música italiana, em particular pela ópera, tal como ritualizou a cerimónia do beija-mão. Isto permitiu moldar e reforçar a estrutura da corte portuguesa a partir do modelo da corte imperial de Viena. Neste contexto surgiram também projetos para teatros régios portugueses delineados diretamente por Filippo Juvarra ou sobre modelos de Francesco Bibiena, arquiteto-cenógrafo responsável pela construção do teatro de corte no Hofburg de Viena (1706).[7]

Com a tomada do poder dos Braganças e o fim da guerra contra os holandeses, em Salvador as principais igrejas da cidade foram reconstruídas e outras novas foram construídas na medida em que os diferentes grupos sociais se formavam, se estratificavam e se diversificavam. Até aos anos Trinta, as elites baianas respondem sincronicamente à renovação cultural vivida na corte portuguesa. A abertura em 1724 da Academia dos Esquecidos, patrocinada pelo vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses, compartilhava na colónia os objetivos historiográficos da Real Academia de História fundada em Lisboa quatro anos antes. Outro episódio tem a ver com o primeiro teatro permanente da colonia americana, que demonstra a partilha do gosto para a cultura operática italiana nas duas capitais atlânticas. Na ocasião do duplo casamento entre as Casas Reais de Bragança e Bourbon, o já nomeado vice-rei mandou construir uma estrutura teatral com palco para as representações e tribunas para os espectadores na Sala dos Atos da Câmara municipal de Salvador, isto é, no principal lugar de poder civil da cidade. O teatro foi inaugurado em 22 de Outubro de 1729, dia de aniversário do rei D. João V.[8] A abertura da sala contou com o manifesto apreço dos vereadores e dos membros da administração régia e o teatro funcionou de 1729 até 1733. Em Lisboa estes anos foram cruciais para a tentativa de contruir um teatro régio público, promovida pelo primeiro marquês de Abrantes e pela primeira nobreza do reino que compartilhavam a paixão pela ópera italiana introduzida pela rainha D. Maria Ana de Áustria desde 1708. Em Salvador a oposição surgiu por parte de D. José dos Santos Varjão, Auditor Geral da Comarca da Bahia, que criticou a escolha do lugar e o facto das representações

7 Susana Munch Miranda, Tiago C. P. dos Reis Miranda, *a rainha arquiduquesa Maria Ana de Áustria*, Lisboa: Círculo de Leitores, 2014; Giuseppina Raggi, "Una Lunga passione per l'opera. Relazioni tra la famiglia Galli Bibiena e la corte portoghese di Giovanni V e Maria Anna d'Asburgo", en Sabine Frommel, Micaela Antonucci, *Da Bologna all'Europa: artisti bolognesi in Portogallo (XVI-XIX secolo)*, Bologna: Bononia University Press, 2016, no prelo.

8 Afonso Ruy, *Historia do Teatro na Bahia- Séculos XVI à XX*, Salvador, Universidade Federal da Bahia, 1959, p.26.

operáticas (cómicas e sérias) incluirem *intermezzi giocosi* que parodiavam pessoas de "grande reputação"[9]. Em 1733 o monarca concordou com o auditor e mandou desmontar e deslocar o teatro. Este episódio coloca-se temporalmente entre o primeiro e o segundo período cultural do reinado joanino que assinalei acima. Nesta segunda fase o estaleiro do complexo de Mafra e a patriarcal anexa ao palácio real da Ribeira absorveram a atenção de D. João V, quebrando o clima de coesão cultural que caraterizara o primeiro período.

O vivo interesse pela arquitetura de matriz romana que o rei português desenvolveu durante a primeira década do seu reinado e apurou durante o convívio com Filippo Juvarra, em 1719, começou a reverberar em algumas instruções dadas a petições vindas dos territórios baianos e relativas à construção de igrejas matrizes. Nos anos Vinte os documentos reportam ordens dos deputados do Conselho Ultramarino para construir "retábulos de arquitetura pintados de pedra fingida".[10] Estas instruções eram ignoradas na maioria dos casos pelos paroquianos que continuavam a encomendar e financiar retábulos em talha.[11] O facto de mandar moldar retábulos "de arquitetura" não tinha a ver somente com a contenção dos custos e a tentativa de agilizar o acabamento das obras que costumavam demorar décadas. A predileção pelos retábulos de arquitetura correspondia à mudança de gosto em Lisboa e ao interesse pela arquitetura romana, antiga e moderna, que se vivia na corte portuguesa.

Neste âmbito as dinâmicas entre Lisboa e Salvador desencontravam-se. Nos citados documentos guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, as igrejas da capital colonial tornaram-se referência para as matrizes disseminadas no território baiano, enquanto as instruções vindas do reino não eram aplicadas. Essas dinâmicas ainda permaneciam em 1739, quando o vice-rei André de Melo e Castro escreveu ao rei D. João V recebendo claras orientações sobre "a diligência nas obras de reedificação das igrejas paroquiais deste Estado".[12] Neste documento o rei ordenava que "para se evitar a desordem com que regularmente se impreendem as obras das Igrejas Parochiaes deste Estado […] os freguezes se não intrometão a reedificar, ou ampliar as ditas Igrejas Parochiaes sem primeiro darem conta ao Governador, e Provedor da Fazenda que mandarão fazer planta proporcionada à necessidade, sem superfluidades".[13] Infelizmente a documentação não permite mapear exaustivamente as dinâmicas arquitetónicas no território baiano durante o período joanino. As fontes primarias escasseiam também para o reinado de

9 Lisboa, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), *Oficios relativos a construção de um tablado na Sala de Vereanças da Câmara de Salvador da Bahia em* 1729, AHU_ACL_CU_005, Cx.45, D.4043. Transcrito por Rosana de Moraes Marreco Orsini Brescia, *C'est là que l'on joue la comédie: les casas da ópera em Amérique portuguaise (1719-1819)*, Tese, Sorbonne – UNL, 2010

10 Lisboa, Arquivo Histórico Ultramarino [AHU], AHU_ACL_CU_005, cx. 34, D. 3084 sobre a igreja de São Sebastião do rio Maraú (1727-1729)

11 Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional [BN/RJ], Divisão Obras Rara, ms. II – 33,22, 35 sobre a igreja matriz de Santo Amaro no Recôncavo baiano (1727-1782)

12 Lisboa, AHU, AHU_ACL_CU_005, cx. 66, D. 5568

13 *Ibid.*

D. José I, quando o controlo dos projetos se intensificou, chegando alguns a serem enviados para Lisboa e corrigidos pelo arquiteto da Mesa da Consciência e Ordens, Rodrigo Franco.[14] Porém, mesmo na época pombalina, a centralização política e administrativa não parece ter alcançado em território baiano uma importância significativa no que diz respeito a este tipo de controlo. O estudo dos alguns casos que chegaram à Mesa da Consciência e Ordens, revela que, além do longo tempo de revisão na capital portuguesa, ao serem reenviados à Bahia multíplices fatores entraram em causa (aceitação da comunidade patrocinadora, falta de meios, demoras de realização), impedindo a realização do projeto tal como tinha sido reelaborado em Lisboa. Desta forma, as igrejas estudadas, dispersas nos sertões baianos continuaram a construir *in loco* a sua própria história e feição arquitetónica.

Em relação à cidade de Salvador as dinâmicas foram diferentes. O diálogo estabelecido com Lisboa foi complexo, bi e multidirecional. Como disse, todas as principais igrejas de Salvador foram reconstruídas entre a segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XVIII. Os processos decorativos dos interiores estenderam-se ao longo do Setecentos e, em alguns casos, até às primeiras décadas do século XIX. A longa duração destes fenómenos permite registrar a variação dos equilíbrios mantidos com a metrópole, deixando emergir a proatividade dos grupos coloniais em relação à construção da própria identidade e à afirmação do próprio poder. Um exemplo de como as dinâmicas arquitetónicas e artísticas refletem a transformação social e política é representado na igreja da Ordem Terceira de Santo Domingos, por ser um caso único no Brasil colonial.[15] Este edifício religioso foi construído e decorado com rapidez inusitada (1731 - 1747), em menos de vinte anos foi erigido da primeira pedra até o acabamento da sumptuosa decoração do seu interior. Outra peculiaridade está no facto de ser a única ordem terceira dominicana no território colonial. De facto, a vedação da entrada dos dominicanos no Brasil, não impediu a sua constituição em 1723. Este grupo social possuía poder suficiente para se impor no tecido social da cidade, além de uma invulgar força económica capaz de levar a cabo a custosa empreitada em breve tempo. A ereção da sua igreja na área do terreiro de Jesus denuncia também uma vontade estratégica. Os irmãos dominicanos escolheram instalar-se no lugar simbólico do poder das ordens religiosas na cidade: defronte aos Jesuítas e ao lado e um pouco à frente dos Franciscanos. O grupo reconhecia-se na naturalidade portuguesa dos irmãos e na pertença de cada membro, no reino, à ordem terceira dominicana. Eram maioritariamente homens de negócios e o seu agrupamento na Bahia reflete o movimento de mudança social detetado por Russel-Wood em relação à substituição do grupo dirigente da Santa Casa da Misericórdia.[16] Nos anos vinte e trinta do século XVIII começavam a destacar-se socialmente pessoas pertencentes aos quadros intermédios da administração colonial ou eclesiástica e homens

14 Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Mesa da Consciência e Ordens, Padroado do Brasil, maço 1, fls. s.n.

15 Maria Vidal de Negreiros Camargo, *Os Terceiros dominicanos em Salvador*, Tese, Universidade Federal da bahia, 1979

16 Anthony John Russel-Wood, Fidalgos e filantropos: a Santa Casa da Misericórdia da Bahia *(1550-1750)*; Brasilia: UNB, 1981.

de negócios com capitais de recente formação e não derivados da propriedade fundiária. Desde a sua constituição, o grupo dos terceiros dominicanos visava implantar na cidade o próprio espaço de identidade e religiosidade.[17] A independência pretendida não dizia somente respeito à construção da sua própria igreja, mas tocava o nervo mais vibrante da autonomia em relação à Ordem primeira lusitana, pois "já em Abril de 1729 trabalhavão os Irmãos em obter hum breve do Summo Pontífice para ficarem separados dos Frades dominicanos de Lisboa, pelas muitas desatençõens e arrogantes authoridades que sobre os Irmãos Terceiros avogavão a si o Padre, ou Padres Directores que de Portugal lhes mandava o Padre Provincial trianualmente".[18] Este pedido chegou à sua afirmativa conclusão em 1742 quando, por breve apostólica, a Ordem Terceira de Santo Domingos passou a ficar sob a jurisdição ordinária eclesiástica. O processo de separação da ordem primeira de Lisboa abriu um espaço maior de construção da própria identidade que manteve fortes vínculos com as ordens terceiras lusitanas, mas que criou, também, uma interessante trama de relações locais e territoriais com os terceiros franciscanos e com a Ordem de São Francisco, autónoma da Província de Portugal desde os finais do século XVII.

A ligação entre terceiros dominicanos e franciscanos adquire maior consistência quando analisada à luz da transformação política que investiu a monarquia portuguesa em meados do século XVIII, assumindo visível manifestação durante o governo de Sebastião José de Carvalho e Melo. Desde 1737, os terceiros dominicanos da Bahia pediram aos seus co-irmãos do Porto esclarecimentos e detalhes sobre a procissão do Triunfo que pretendiam instituir em Salvador. Conseguiram instituir em 1745 a processão do Rosário, mas somente depois da expulsão dos Jesuítas em 1759 começaram a organizar a do Triunfo. A partir de 1761 e até 1777, ano da morte de D. José I e do afastamento do governo do marquês de Pombal, esta procissão impôs-se como a mais rica e dispendiosa da cidade,[19] tocando o ápice no ano de 1766 quando despenderam 2.317$866 reis dando "prova do que he a Procissão mais custoza da Bahia".[20]

Trajetória similar deteta-se em relação à reconstrução da igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia, localizada na antiga Ribeira e primeira ermida da cidade.[21] Nos mesmos anos em que os irmãos da Santa Casa da Misericórdia tinham renovado a capela-mor da sua igreja (1735-1736) e os recém-congregados terceiros dominicanos tinham começado a construir a sua própria igreja, abriu-se também o estaleiro desta empreitada que, ao contrário do dos terceiros dominicanos, foi muito demorado. Às duas poderosas irmandades aí sediadas, a do Santíssimo Sacramento e a da Nossa Senhora da Conceição, pertenciam irmãos membros, também, da confraria da Santa

17 Salvador da Bahia, Arquivo da Ordem Terceira de Santo Domingos [AOTSD], II Livro do Tombo, fls. 2-2v.

18 AOTSD, II Livro do Tombo, fl.2.

19 AOTSD, II Livro do Tombo, fl. 5v. APEB, AP, AMA, pasta 35; João da Silva Campos, *Procissões tradicionais na Bahia*, Salvador, Conseplho Estadual da Cultura, 2001 (1ª ed. 1941), pp. 94-96.

20 AOTSD, II Livro do Tombo, fl. 5v. João da Silva Campos, *Procissões tradicionais na Bahia*, Salvador, Conselho Estadual da Cultura, 2001 (1ª ed. 1941), pp. 94-96.

21 *O Bi-centenário de um monumento bahiano – Trabalho coletivo*, Salvador: Câmara Municipal, 1971

Casa da Misericórdia. Tratava-se de abastados portugueses e homens de negócios brasileiros que, em 1736, compartilhando o clima de efervescência artística da cidade, resolveram deitar abaixo a igreja velha para construir uma nova "muito grande […] para nella se poderem acomodar os fregueses em ocasiões de festa, e a gente Marítima que ordinariamente mora na mesma freguesia".[22] De facto, a freguesia era a mais antiga e rica da cidade, abrangendo o porto, seus comércios, seu tráfego de mercadorias, de escravos, de viajantes. A nova obra comportou grande despesa, sendo toda construída com pedras de cantaria vindas do Reino e por mestres chamados de Portugal. Embora longe de estar acabada, e depois de quase trinta anos do início da construção, em Novembro de 1765, isto é, sob o governo de Sebastião José de Carvalho e Melo, foi tomada a decisão de consagrar igualmente a igreja. O arcebispo D. Fr. Manoel de Santa Ignez (1762-1771) presidiu à cerimónia pontifical, à presença do cabido, das ordens religiosas, das confrarias da matriz, do vice-rei conde de Azambuja e de "tudo quanto na Bahia havia de nobre e graduado".[23] Dois anos mais tarde, em 1767, José Ferreira Cardoso da Costa, o provedor da Fazenda Real do Estado do Brasil enviou a Lisboa seu parecer sobre a qualidade da fábrica e a necessidade de concluir a obra, considerando o templo "o mais nobre e magnifico da cidade"[24]. O interesse da política artística ultramarina concentrou-se na igreja dos mercadores para que se transformasse na maior manifestação de sumptuosidade e poder da cidade.

Na medida em que o processo de centralização do poder régio se impunha na política do reino, o espaço dinâmico da cidade de Salvador mudava seus equilíbrios. As operações de expulsão dos Jesuítas do Brasil, incumbidas ao conselheiro ultramarino José Mascarenhas Pacheco Pereira Coelho de Melo, foram concomitantes à cerimónia de abertura da Academia dos Renascidos, realizada em 6 de Junho de 1759 e por ele idealizada[25]. Os Renascidos afirmaram-se a partir da ligação com os Esquecidos, embora a ausência do vice-rei conde dos Arcos e do arcebispo D. José Botelho de Matos revelasse, no ato de refundação, a perda da coesão que caraterizara o entusiasmo das elites baianas face à primeira Academia de 1724. Dentro da nova instituição académica, os franciscanos ocuparam uma posição de destaque. Frei António de Santa Maria de Jaboatão compôs o poema em honra de Sebastião José de Carvalho e Melo e, contemporaneamente, publicou em 1761 o *Novo Orbe Serafico Brasílico*.[26] A alegoria do frontispício visualizava de forma imediata a centralidade da presença franciscana no Brasil e a forte aliança da ordem com a coroa

22 Salvador da Bahia, Arquivo Público do Estado da Bahia [APEB], Arquivos Privados, Arquivo Marieta Alves, pasta 34: transcrição do documento em BN/RJ, ms. II – 34, 3, 5 "Documentos pertencentes à igreja da Conceição da Praia da Bahia".

23 APEB, AP, AMA, pasta 34: transcrição do documento em BN/RJ, ms. II – 33, 26, 13 "Memoria e mais papeis pertencentes as Irm.des do SS. Sacramento e N. S.ra da Conceição da Praia da Bahia".

24 APEB, AP, AMA, pasta 34: BN/RJ, ms. II – 33, 26, 13.

25 Iris Kantor, *Esquecidos e Renascidos. Historiografia acadêmica luso-americana (1724-1759)*, São Paulo – Salvador: Hucitec – CEB, 2004, pp. 103-122.

26 Willeke Venâncio OFM, "Frei António de Santa Maria Jaboatão, O.F.M.", en *Revista de História*, 46 (1973), pp. 47-68.

portuguesa.[27] Assim, expulsos os jesuítas, reforçado o poder dos franciscanos, galvanizados os académicos Renascidos, sumptuosamente ativos os terceiros dominicanos, nas décadas de sessenta e setenta assistiu-se à progressiva deslocação do baricentro da cidade de Salvador. O eixo mudou-se para a cidade baixa, concentrando na igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia a máxima expressão simbólica de poder e riqueza. O esforço financeiro conjunto das irmandades, da coroa e dos fregueses permitiu realizar a cobertura da nave e acabar as obras internas em 1773. Em 1774 o pintor brasileiro José Joaquim da Rocha realizou a grandiosa arquitetura ilusionística do teto.[28] A quadratura adquiriu, nesta obra, dimensões invulgares quer no sentido da monumentalidade do espaço arquitetónico pintado, quer da complexidade do programa iconográfico idealizado.[29] Na representação tridimensional da 'construção da Igreja católica', as figuras do Antigo Testamento sustentam o triunfo do Novo Testamento, dando origem à *summa* teológica mais complexa e elaborada entre todas as pinturas de quadratura realizadas no mundo português e, mais em geral, em territórios extraeuropeus. No mundo celeste, representado pela abertura central no topo do teto (o assim-chamado *sfondato*), a Virgem intermedeia o plano divino com a totalidade do mundo terreno, representado pelas alegorias da *Europa*, *América*, *Ásia* e *África*. No porto de Salvador, encruzilhada das quatro partes do mundo, na igreja dos abastados homens de negócios portugueses e brasileiros aparecem, pela primeira vez na pintura de quadratura do Brasil colonial, as figuras dos quatro continentes. Nos mesmos anos e pela mão do mesmo pintor, os franciscanos utilizaram também as quatro alegorias na composição similar do teto da portaria do convento baiano (1771-1774).[30]

Depois da expulsão dos Jesuítas, a quem se deve a principal utilização e difusão da iconografia dos quatros continentes, na capital do Estado do Brasil a expansão universal da fé católica tornou-se objetivo teológico e teleológico não somente dos franciscanos, mas também do mais poderoso grupo social baiano, reunido nas irmandades sediadas em Nossa Senhora da Conceição da Praia. Nos anos Oitenta do século XVIII, outros grupos sociais baianos se autorrepresentaram como agentes da transmissão universal da fé católica, escolhendo a iconografia dos quatro continentes para a pintura de quadratura dos tetos de suas igrejas. Caso emblemático é constituído da pintura do teto da capela-mor da igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. Em torno de 1780-1785, a irmandade encomendou a José Joaquim da Rocha, o mesmo pintor dos tetos da igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia e da portaria franciscana, a representação dos quatro continentes escolhendo para a alegoria da *Africa* uma versão iconográfica inédita em

---

27 Kantor, *op.cit*, p.106; Marcos António de Almeida, "*L'Orbe Serafico, Novo Brasilico": Jaboatão et les franciscains à Pernambouc au XVIIIe siècle*, Tese, EHESS, 2012.

28 Robert Smith, "Aspectos da arquitetura da Basílica da Conceição da Praia", en *O Bi-centenário de um monumento bahiano – Trabalho coletivo*, Salvador: Câmara Municipal, 1971, pp. 87-128.

29 Giuseppina Raggi, "A pintura de quadratura no Brasil colonial: continuidades e descontinuidades de uma forma artística globalizada". *Caiana. Revista de Historia del Arte y Cultura Visual*. Dossier temático: Biografias do objeto na América colonial. Interação e impacto criativo entre a continuidade e a transformação, 7, 2016.

30 Maria Helena Ochi Flexor, Hugo Fragoso (eds), *Igreja e convento de São Francisco da Bahia*, Rio de Janeiro: Versal, 2009.

terra brasileira. A clara identidade da figura, associada ao marfim e embelezada com um colar de ouro semelhante à joalharia utilizada pelas escravas e libertas baianas, associa ao significado alegórico a valência autorrepresentativa da irmandade africana e crioula. Desta forma, a proliferação das pinturas de quadratura em Salvador testemunha a progressiva complexificação social das dinâmicas de transformação e reapropriação cultural no contexto americano.

MESA Nº 34

Urbanismo e política nos anos sessenta: permanências, rupturas, tensões em instituições de planejamento.

COORDINADORES

CELIA FERRAZ DA SOUZA

cefsouza@terra.com.br

Universidade Federal do Rio Grande do Sul - PROPUR
(Programa de Pós Graduação em Planejamento
Urbano e Regional), Br

MARIA SOARES DE ALMEIDA

maria.sdealmeida@gmail.com -

Universidade Federal do Rio Grande do Sul – PROPUR

URBANIZAÇÃO, PLANEJAMENTO URBANO-REGIONAL E DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL NA AMÉRICA LATINA: *ORIGENS* DA SOCIEDAD INTERAMERCIANA DE PLANIFICACIÓN (1956-1980).

RODRIGO DE FARIA

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília e Centro Interdisciplinar de Estudos sobre as Cidades da Universidade Estadual de Campinas

rod.dfaria@gmail.com

RESUMEN: No transcorrer das décadas iniciais do século XX a América Latina experimentou os sinais iniciais do intenso e acelerado processo urbanização acompanhado de importantes transformações econômicas decorrentes em grande parte pela expansão industrial. Nesse contexto também ocorrem ações públicas marcadas por investimentos públicos de caráter social. Tais fatores favoreciam o surgimento de novas experiências e discussões no campo do urbanismo e do planejamento urbano, muitas delas resultantes da interlocução profissional no continente. Um dos resultados desse processo profissional pode ser reconhecido na agregação dos mesmos em sociedades e instituições que promoviam discussões e apresentavam proposições para o desenvolvimento municipal. Entre essas instituições, a Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), e com ela a construção de redes profissionais que, por sua vez, atuavam através de atividades editoriais e participação em Congressos, Conferências e Seminários para discussão dos temas de interesse ao município: o urbanismo e o planejamento urbano-regional estavam na pauta dessas atividades. Uma instituição cuja origen esteve diretamente com o debate internacional sobre a formação de planejadores urbanos e regionais, especialmente o Seminário sobre Formación de Personal para la Planificación Urbana y Regional organizado pela OEA e ONU em 1956 em Puerto Rico.

As instituições como uma construção cultural: um projeto interamericano (?)[1]

Urbanização e Industrialização são, muito provavelmente, os dois mais complexos e contraditórios processos históricos que marcaram o continente americano no século XX, especialmente sua parte latino-americana. A economia, a política, o urbanismo, o planejamento urbano-regional, tudo de alguma forma incorporou em suas práticas e ações esse potente binômio, que não é, entretanto, linear ou desprovido de profundas diferenças, inclusive internas aos países. Nesse contexto complexo e contraditório ocorreram importantes ações marcadas por investimentos em diversos setores, sobretudo habitação e infraestrutura urbana. Os governos nacionais de alguns países da América Latina também encaminharam ações que buscavam a articulação entre os planos de desenvolvimento numa dimensão produtiva macroeconômica e ações mais diretamente relacionadas às cidades. Dois casos singulares desse processo foram Brasília no Brasil e Ciudad Guayana na Venezuela.

Esses fatos e ações favoreceram o surgimento de novas experiências e discussões no campo do urbanismo e do planejamento urbano-regional, muitas delas resultantes da interlocução profissional e institucional. Um dos resultados desse movimento de articulação pode ser reconhecido na agregação dos profissionais em sociedades e instituições que promoveram discussões e apresentaram proposições para o desenvolvimento dos municípios e seus países. Entre elas, a *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP), criada em 1956 e que teve papel importante na articulação de profissionais que atuavam como urbanistas e planejadores urbano-regionais.

Nesse sentido, a SIAP – e outras instituições como CINVA[2] e O.I.C.I. - pode ser analisada como *produto* das importantes mudanças sociais, econômicas e urbano-regionais relacionados ao mencionado binômico Urbanização-Industrialização que especialmente a América Latina vivenciou entre 1900 e 1950[3]. E assim como a ideia de uma construção cultural proposta por

---

1 Pesquisa financiada pelo CNPq, Bolsa de Produtividade (PQ-2) e Universal-2010/2014 – 2014/2017.

2 CINVA: Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento (CINVA, de 1951) pela División da Vivienda y Planeamiento da Unión Panamericana/OEA; O.I.C.I.: Organización Interamericana de Cooperación Intermunicipal, criada em Cuba no ano de 1938.

3 Esse recorte não teria o sentido de um contraposto ao que propõe Adrian Gorelik em relação à cidade latino-americana entre 1950 e 1970 ou recuando até a década de 1940, ao afirmar que neste momento a cidade havia sido analisada em seus contextos nacionais (GORELIK, 2005, 114), mas o de apontar a possibilidade de uma análise não apenas nacional, mas já como projeto de continente, para além de um projeto latino-americano. O que orienta essa posição é a análise das discussões e proposições relacionadas ao pensamento municipalista interamericano - que desde a década de 1920 e mais precisamente a partir do primeiro congresso pan-americano de municípios em 1938 – no âmbito das Conferências Internacionais Interamericanas, cuja resultante principal foi a criação da Organización Interamericana de Cooperación Intermunicipal (O.I.C.I.) em 1938. Ainda que breve, algumas considerações sobre a O.I.C.I. serão desenvolvidas neste artigo, principalmente ao considerá-la parte da rede institucional criada na primeira metade do século XX.

Adrián Gorelik para pensar a cidade latino-americanca – que "não pode ser tomada, então, como uma realidade natural" (GORELIK, 2005, p. 112) -, as instituições criadas para apresentarem "soluções" para as problemáticas dessa cidade podem ser historicizadas como parte dessa construção, ou seja, "como parte de um projeto histórico completo e coerente, no interior do qual talvez tenha sido formulada, com maior intensidade, a ideia de América Latina como "projeto" (GORELIK, 2005, p. 117), incluindo aí as tensões e disputas originadas no campo da política pan-americanista. As instituições são parte desse projeto e, ao mesmo tempo, aquilo que manteve a realidade urbano-regional latino-americano em permanente projeto-projeção futura, especialmente a partir da década de 1950.

Nesta década os caminhos projetados anteriormente foram pavimentados e toda uma complexa rede de instituições nacionais foram criadas – ainda que antes mesmo da década de 1950 algumas tenham sido criadas em alguns países - em paralelo às instituições supranacionais (SIAP; CINVA; O.I.C.I.): a Oficina Central de Coordinación y Planificación (1958), o Centro de Estudios del Desarrollo (1960), a Sociedad Venezolana de Planificación, todas na Venezuela; a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (1959), o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo/Banco Nacional da Habitação (1964/65), a Sociedade Brasileira de Planejamento (1968), todas no Brasil; o Ministério de Vivienda y Urbanismo (1965) do Chile, entre tantas outras.

Esse conjunto de instituições - e suas redes nacionais/locais - abre a possibilidade de compreensão daquela "construção" a partir dos profissionais latino-americanos transitando em duas "escalas institucionais", qual sejam, uma nacional e outra supranacional. Um caminho interessante de interpretação a partir desse duplo movimento é o de saber se as discussões nacionais entraram na pauta do debate continental e vice-versa, fomentando analises-estudos comparativas pelos profissionais entres as especificidades do desenvolvimento das nações para a elaboração de um projeto geral. E aqui uma pergunta: de que maneira a preocupação com a formação profissional no campo do planejamento – que foi a base de criação da SIAP e a principal justificativa para a mudança de nome e escopo de atuação do CINVA – respondia às especificidades nacionais-municipais ou fora pensada como um projeto interamericano uniforme e uniformizador para solução dos problemas decorrentes da urbanização e da industrialização?

Redes profissionais e institucionais: uma construção sincrônica (?)

> "...La urbanización avanza hoy día en la América Latina en una proporción más acelerada que los processos básicos de la industrialización y el desarrollo de los recursos. En aquellos países en los que la industralización está en pleno proceso, las ciudades crescen más rápido de lo que pueden construísse. Las consecuencias se manifiestan evidentemente en la congestión, la formación de tugúrios, la construcción de viviendas que están bajo las normas mínimas de salubridade y la falta de facilidades comunales para el crecimiento de las poblaciones (...) La enmienda de esta situación desequilibrada es tanto um problema nacional como municipal – y podemos decir quizás que es também un problema interamericano (...) Un examen del problema conducido por los municípios

> y apoyados por otras instituciones oficiales, será un primer paso decisivo hacia el logro de normas de urbanización más equilibradas y hacia la obtención de la categoria de ciudades que la gente de estas democracias de las Américas se merece desde hace tempo" (DVP/DESA/UP, 1953, p.4).

Estas considerações fizeram fazem parte do Informe "Acción municipal en el mejoramiento de las condiciones de vivenda y la eliminación de tugúrios" elaborado por Francis Violich - como parte dos trabalhos da División de Vivienda y Planeamiento da Unión Panamericana - para a "Cuarta Reunión del Congreso Interamericano de Municipios", que ocorreu em Montevideo em fevereiro de 1953[4]. Elaborado como documento oficial da Organização dos Estados Americanos (OEA) em resposta ao convite que recebeu da O.I.C.I., foi organizado em três partes[5], tendo como eixo analítico principal o tema da habitação urbana nos munícipios da América Latina. Ainda assim, não deixar de mencionar a importância de pensá-lo como tema geral do próprio planejamento. E não poderia ser diferente, pois as atividades da própria División de Vivienda y Planeamiento da Unión Panamericana, segundo seu chefe geral, Anatole A. Solow, cobriam todos os aspectos que se relacionam com a provisão de habitação (DVP/DESA/UP, 1953).

A análise deste e outros documentos produzidos no âmbito da OEA e da ONU a partir da década de 1950, revela o (re)conhecimento que as instituições e os profissionais tinham sobre o planejamento na solução dos problemas e demandas decorrentes da intensa urbanização nos países latino-americanos. Um aspecto particular nesse movimento de (re)conhecimento, mas de grande relevância para as instituições e profissionais pode ser interpretado como ponto de sincronia na ampla e complexa rede de proposições e discussões que percorreram a América Latina e grande parte do mundo: a formação de profissionais para aturarem no campo do planejamento; e planejamento no sentido mais amplo, envolvendo aspectos econômicos, urbanos, sociais, regionais, nacionais.

Em 1951 ocorreu a primeira ação mais efetiva em relação à formação de planejadores. Neste ano, a *Comisión de Asuntos Sociales* da ONU reconheceu a necessidade de organização de informações sobre o tema, tendo solicitado aos seus membros que facilitassem o acesso à documentação. Nessa ocasião a ONU reconheceu que a "planificación podia desempenhar un papel importante en su desarrollo económico y social" (ONU, 1957, p. 1). Até o início da década de 1960 foram organizados outros encontros, já como foco no desenvolvimento urbano e regional, urbanização e habitação social. Entre eles, o "Seminário Regional sobre Vivienda y Mejora de la Comunidad en Asia y el Lejano Oriente", realizado em Nova Delhi em 1954; um Seminário sobre Urbanização

---

4 O documento original, elaborado em inglês por Francis Violich, tem como título "Municipal action for housing improvement and slum clearence". A versão em castalleño foi produzida pela equipe técnica da División de Vivienda y Planeamiento da Unión Panamericana.

5 Parte I: El problema de la vivenda urbana en la América Latina – causas y efectos; Parte II: Tecnicas y programas de vivenda urbana em America Latin a y en los Estados Unidos; Parte III: El papel del município en el mejoramiento de la vivenda.

em Bangkok no mês de agosto de 1956, organizado conjuntamente com a UNESCO e o Governo da Tailândia; uma Conferência sobre "Planificación del Dessarrollo Urbano y Rural" em Trinidad no mês de novembro de 1956, quando se reforçou a ideia de que a "planificación está vinculada con los factores econômicos, sociales y físicos de la vida de la comunidade" (ONU, 1957, p. 1).

Assim como a ONU, a OEA também promoveu encontros – algumas resultantes das Conferências Internacionais Interamericanas[6] - com a participação de profissionais e instituições de vários países para discussão sobre os assuntos decorrentes da urbanização na América Latina[7]. Na VII Conferência Interamericana realizada no Uruguai no ano de 1933 foi aprovada resolução que recomendou às "Repúblicas americanas que en el trazado, edificación y renovación de las ciudades, tengan especialmente en cuenta los fatores de orden social, económico e higiénico que se relacionan con la vivenda" (DVP/DAES/UP, 1958, p.8).

Outro exemplo vem da Resolução XXXV da X Conferência Interamericana realizada na Venezuela em 1954, ocasião em que o *Consejo Interamericano Economico y Social* (Resolução 15/56 de 12 de abril de 1956) decidiu convocar a *Primera Reunión Tecnica Interamericana en Vivienda y Planeamiento*. O temário geral dessa reunião foi organizado em dois grandes blocos: "La vivenda de interés social en los países de America" e "Acción, coordinación y cooperación técnica interamericana en el campo de la vivenda y del planeamento" (CIES/UP/OEA, 1958, p. 125). Na ocasião o CIES reafirmou a importância que a habitação de interesse social teve na X Conferência Internacional Interamericana, tendo sido analisado "tanto en su aspecto urbano como en el rural" (CIES/UP/OEA, 1958, p. 125). A *Reunión Técnica Interamericana en Vivienda y Planeamiento* de 1956[8] foi também o palco de oficialização da *Sociedad Interamericana de Planificación* (SIAP), que teve sua "origem intelectual" gestada no Seminário *Formación de Personal para la Planificación Urbana y Regional* realizado em Porto Rico neste mesmo ano.

---

6 Inicialmente criadas para a construção da "união das nações americanas por meio do comércio na América" (Dulci, 2008, p.2), os centros gravitacionais principais dos debates nas Conferências Pan-americanas foram a política, o comércio e a integração dos países do Continente Americano. Ainda assim, o planejamento urbano-regional e o desenvolvimento municipal em suas relações com o desenvolvimento econômico e social estiveram presentes nos debates e nas proposições finais.

7 DULCI, Tereza Maria Spyer. As Conferências Pan-americanas: identidades, união aduaneira e arbitragem (1889 – 1928). Dissertação de Mestrado em História-FFLCH da USP. São Paulo: 2008. Como o objetivo aqui não é debate político e internacional no âmbito das relações comerciais e diplomáticas sobre o pan-americanismo não faremos detalhamentos sobre o tema. Autores especializados em história das relações exteriores já produziram importantes trabalhos, entre eles: MORGENFELD, Leandro Ariel. Vecinos en conflito: Argentina frente a Estados Unidos en las conferencias pan-americanas 1880-1955. Buenos Aires: Continente, 2011; DA SILVA, Mojana Vargas Correia. A defesa do pan-americanismo nas páginas de Américas. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais do Programa San Thiago Dantas da UNESP/UNICAMP/PUC-SP. São Paulo, 2009.

8 Outro estudo sobre a Reunião está em desenvolvimento, ocasião em que será realizada uma análise mais detalhada das sessões e dos pronunciamentos (sobretudo de Ernest Weissmann da ONU e Anatole Solow da OEA).

Nesse sentido, a SIAP pode ser considerada um *híbrido* resultante da sincronia das atividades, concepções e proposições dos profissionais dos campos urbanístico-econômico-sociais que transitavam entre a OEA e ONU. Ou ainda, talvez a SIAP possa ser analisada como a resultante da conjunção das ideias que conformaram as outras instituições mencionadas (O.I.C.I. e CINVA): o foco municipalista da O.I.C.I. no sentido dos processos necessários ao planejamento para o desenvolvimento municipal; o foco na questão das demandas habitacionais e urbanísticas dos municípios pelo CINVA.

Uma das primeiras ocasiões em que a sincronia ONU-OEA se conformou, foi na organização do referido Seminário sobre *Formación de Personal para la Planificación Urbana y Regional*. Participaram representantes do Brasil, Argentina, Canadá, México, Peru, Uruguai, Cuba, Puerto Rico, Inglaterra, Panamá e Estados Unidos, que debateram as relações entre o planejamento físico e o desenvolvimento econômico e social, a formação de planejadores e o papel das instituições de pesquisa na América Latina (CAMACHO, 2007; ONU, 1957) [9]. No encerramento do Seminário formou-se uma *comissão ad hoc* cujos trabalhos resultaram na oficialização da SIAP em Bogotá durante a *Primera Reunión Técnica Interamericana em Vivienda y Planeamiento*[10].

Essa conjunção institucional e profissional permitiu o desenvolvimento de uma ampla rede intelectual cujos trabalhos transitaram entre análises das condições urbano-regionais e proposições sobre as problemáticas decorrentes da urbanização e da industrialização. Como exemplo, a análise de Anatole Solow - da División de Vivienda y Planeamiento da Unión Panamericana/OEA - no seminário sobre *Formación de Personal para la Planificación Urbana y Regional* :

> "En America Latina se está produciendo un rápido dessarrollo económico, acompanhado de un ritmo acelerado de industrialización, lo cual implica un incremento de la población, movilidad y notable crecimiento urbano (...) Las ciudades de América Latina están creciendo a un ritmo cada vez más acelerado y seguirán desarrollandose en proporción directa al avance de la industrialización y al desenvolvimiento de los respectivos países. Existe un rápido desplazamiento de la población rural hacia los núcleos urbanos que crea cada mayor congestión en el centro y mayor confusión en su periferia (...) sin embargo, las ciudades crecen sin una adecuada planificación y esto se traduce en servicios municilaes

9 E oficialmente criada em Bogotá no dia 5 de dezembro de 1956 durante a Primera Reunión Tecnica Interamericana em Vivienda y Planeamiento organizada e realizada pelo Consejo Interamericano Economico y Social (CIES) da Organização dos Estados Americanos. A Secretaria do CIES era o Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais da União Panamericana, da qual a División de Vivienda y Planeamiento faz parte.

10 Segundo informe incluído no Relatório Final da Primera Reunión Tecnica Interamericana em Vivienda y Planeamiento, a SIAP celebrou sua assembleia constitutiva e aprovou seu Estatuto. A Comissão Organizadora da SIAP presente nesta Reunião Técnica era formada por Rafel Picó, Cándido Oliveras e Luis Lander (CIES/UP, 1958).

> deficientes, escacez de viviendas y falta de continuidade en el processo de renovación urbana (...) Pero, son contadas e insuficientes las instituciones de formación y escasos los profesionales dedicados a la planificación urbana y regional en América Latina" (ONU, 1957, p.82).

A SIAP foi a instituição que desde a sua fundação assumiu as relações entre urbanismo e economia e o papel dos profissionais do planejamento na construção do desenvolvimento dos países pela articulação entre as escalas nacional e municipal. Sua base programática defendia a articulação das escalas pela região e pelo planejamento regional. Ou seja, em profícuo diálogo com as concepções que o Arquiteto Ernest Weissman - à época Subdiretor da Diretoria de Assuntos Sociais da ONU - também apresentou em Porto Rico:

> "...la región constituye el eslabón fundamental entre la camunidad local y la nación. Una planificación regional facilita la identificación de los objetivos nacionales em funció de la acción local. Em otras palavras, la planificación regional constituye el cuadro adecuado dentro del cual los proyectos de dessarrollo, tanto de alcance nacional como de caráter local, pueden encontrar su equilíbrio y su próprio lugar" (ONU, 1957, p.6).

Ao final do Seminário discutiu-se sobre as possibilidades de criação de uma escola de planejamento na América Latina. No entanto, não consta na documentação publicada pela ONU com as conclusões do "Seminário sobre Formación de Personal para la Planificación Urbana y Regional" a indicação de que a escola fora efetivamente criada. Nos seis temas da conclusão – "Importancia de la planificación en el desarrollo económico y social; Escala regional de la planificación; La formación de planificadores; Plan de Estudios; Instituciones de investigación y de enseñanza de la planificación en la América Latina; Cooperación y acción internacional" – estão reforçadas apenas a necessidade de relacionar o planejamento urbanístico com aspectos do planejamento econômicos e social, de equilibrar o ensino prático e teórico do planejamento.

Considerações Finais

Após dois anos do início das atividades da SIAP, ou seja, em 1958, é que o debate sobre o ensino e a formação de planejadores foi tratada oficialmente. Neste ano ocorreu em Huampaní no Perú a "Segunda Reunión Técnica Interamericana en Vivienda y Planeamiento" Unión Panamericana/ OE, ocasião em que a SIAP realizou sua Segunda Assembleia. Surgiu nesse evento a adoção como parte da proposta programática da SIAP o trabalho de auxílio a uma Missão Técnica de Educação do Planejamento. Essa Missão iniciou seus trabalhos durante a realização do *Congreso Mundial de Planificación* - celebrado em San Juan de Puerto Rico - entre os dias 28 de maio e 3 de junho de 1960, tendo concluído os trabalhos em setembro do mesmo ano.

A Missão foi formada por três membros – Cesar Garcés (Colômbia), José Vera (Chile) e Humberto Espinoza (Panamá) – assessorados por Rafael Picó (Puerto Rico), Francis Violich (EUA) e John Blandford (EUA), cujos trabalhos resultaram no "Informe de la Misión para la Enseñaza de

la Planificación en América Latina" organizado em três partes específicas, denominadas, respectivamente, "La situación en Latinoamerica, subdesarrollo, planificación y ensenñaza"; "Estado actual de la enseñanza de la planificación en latinoamerica"; "Estado actual de la planificación em latinoamerica" (SIAP, 1960). A Missão visitou dez países: Argentina, Chile, Colômbia, Costa Rica, Porto Rico, México, Panamá, Peru, Venezuela e Brasil.

Para ficar apenas com a etapa da Missão que ocorreu no Brasil, o levantamento realizado concluiu existir duas Escolas de Administração Pública (EBAP e IBAM), duas de Economia, três de arquitetura, duas de engenharia, nenhuma de planejamento e o que entrou na categoria "outras", o Centro de Estudos e Pesquisas Urbanísticas da USP, que para a Missão foi uma das duas instituições da América Latina que avançou na "colaboración Interdisciplinaria"[11] em relação aos diversos aspectos do desenvolvimento da nação, da região e dos municípios (SIAP, 1961)[12]. Esses aspectos e a necessidade de formação profissional e proposições no campo do planejamento urbano e regional para a construção do desenvolvimento é o que nortearia a atuação da SIAP durante toda a década de 1960 e pelas décadas seguintes, especialmente pela sua ampla atividade editorial e realização dos Congressos Interamericanos de Planificación que ocorreram entre 1956 e 2003 (CAMANHO, 2007, p.272-273).

Referências Bibliográficas

ALMONDOZ, Arturo. "Entre libros de historia urbana. Para una historiografia de la ciudad y el urbanismo en América Latina". Caracas: Editorial EQUINOCCIO, 2007.

CAMACHO, L. 2007. Sociedad Interamericana de Planificación, SIAP 50 años Vida institucional y programática. Revista Bitácora Urbano Territorial, - Colombia, v. 1, n. 11, p. 268-284.

CIES/UP/OEA. Sobre la Primera Reuniín Técnica Interamericana em Vivienda y Planeamiento. Washington: Pan American Union, 1958.

DE DECCA, Edgar. "O estatuto da História". In: Revista Espaço & Debates, n. 34. São Paulo: NERU, 1991.

DE FARIA, Rodrigo Santos. "O município em face do planejamento regional: a atuação profissional de Antonio Delorenzo Neto na construção do pensamento municipalista interamericano nas décadas de 1950-1960. In: Anais Eletrônicos XV ENANPUR, 2013. Disponível em: http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4610.

11 A outra foi o Centro de Planificación Económica da Universidad del Chile (SIAP, 1960, p.

12 O exemplo utilizado pela Missão para essa interpretação foi o "Estudo para o desenvolvimento do litoral norte do Estado de São Paulo, desenvolvido com a colaboração de economistas, engenheiros e arquitetos. O nome de Anhaia Mello não apareceu nessa referência.

DE FARIA, Rodrigo Santos. "Urbanismo e desenvolvimento municipal na europa: os congressos municipalistas da Unión de Municipios Españoles". In: Revista CIUDADES, n. 19. Valladolid: Instituto de Universitário de Urbanística, 2016 (*no prelo*). Disponível em: http://www3.uva.es/iuu/CIUDADES/Marcos_R.htm.

DE FARIA, Rodrigo Santos. "Urbanismo e municipalismo na Espanha: entre o Estatuto Municipal e a Unión de Municipios Españoles na década de 1920". In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. ANPUR, 2015. Disponível em: http://www.anpur.org.br/publicacao/arquivos/20160517100357Volume_17_-_numero_1.pdf.

DE FARIA, Rodrigo Santos. "Urbanismo e municipalismo na Espanha. IEAL e a articulação Ibero-americana para o desenvolvimento municipal". In: Revista ZARCH – Journal of Interdisciplinary Studies in Architecture and Urbanism, n.6. Zaragoza: DA-EIA/UZ, 2016 (*no prelo*). Disponível em: http://zarch.unizar.es/index.php/es/.

DULCI, T. M. S. 2008. Conferências Panamericanas (1889-1928): a questão das identidades. Anais Eletrônicos do VIII Encontro Internacional da ANPHLAC. Vitória, 2008. p.2.

DVP/DAES/UP. Compilacion de Resoluciones sobre planieamiento, vivenda y edificación. Washington: Pan American Union, 1958.

DVP/DESA/UP. Municipal Action for Housing Improvement and Slum Clearence. Washington: Pan American Union, 1953.

GOMES, M. A. 2009. Urbanismo na América do Sul – Circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Editora Universidade Federal da Bahia. 1ª Edição. Salvador.

GOMES, M. A. F., ESPINOZA, J. C. H. 2009. Olhares cruzados: visões do urbanismo moderno na América do Sul, 1930-1960. In: Gomes, M. A. F, 2009. Urbanismo na América do Sul – Circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Editora Universidade Federal da Bahia. 1ª Edição. Salvador.

GORELIK, Adrián. "A produção da 'cidade latino-americana". In: Tempo Social – Revista de Sociologia da USP. Vol. 17, n. 1. São Paulo: FFLCH-USP, 2005.

GUTIERREZ, Ramón. Arquitectura y urbanismo em iberoamerica". Madrid: Ediciones Cátedra, 1992.

SAMBRICIO, Carlos. Ciudad y Vivienda en América Latina, 1930 – 1960. Editora Lampreave. 1ª Edição. Cádiz: 2012.

SEGRE, Roberto. "Las estructuras ambientales de América Latina". Cidade do México: Siglo XXI, 1977.

ONU. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, Seminário sobre formación de personal para la planificación urbana y rural. Nueva York: Publicaciones de la ONU, 1957.

O PAPEL DO ESTADO NO RIO GRANDE DO SUL NAS DÉCADAS DE 1960 E 1970: A EXPERIÊNCIA DO SERFHAU E SOP.

FERNANDA JAHN-VERRI

University of California, Los Angeles

fjverri@ucla.edu

RESUMEN: O artigo trata do papel do Estado na institucionalização do planejamento urbano no Brasil através da operação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) no Rio Grande do Sul nas décadas de 1960 e 1970. O órgao, criado em 1964, atuou durante onze anos prestando assistência técnica a estados e munícipios e incentivando a abordagem de aspectos econômicos, físicos, sociais e institucionais no planejamento, bem como a integração dos planos nos níveis municipal, regional e federal. No entanto, apesar da autarquia ter colaborado com a implementação de uma metodologia interdisciplinar na elaboração de planos e na implementação do planejamento urbano enquanto processo, sua atuação no Rio Grande do Sul foi mais restrita do que no restante do país. Esta limitação se deu principalmente porque já havia no estado uma estrutura de assistência técnica aos munícipios organizada pela Secretaria de Obras Públicas (SOP). O trabalho mostra, ao investigar documentos oficiais da época como relatórios anuais da SOP, boletins do SERFHAU, anais de seminários e outras publicações, que, anteriormente à criação da autarquia federal, o órgão estadual já havia consolidado na região uma experiência de planejamento urbano. Portanto, coube ao SERFHAU o papel de colaborador da SOP, sobretudo no que diz respeito ao financiamento de planos e de outras ações ligadas à institucionalização do planejamento urbano nas municipalidades gaúchas. Apesar do SERFHAU ter possibilitado a ampliação e aperfeiçoamento das ações da SOP, graças a projetos como os Municípios-Escolas, por exemplo, o desenvolvimento do I Plano de Saneamento do Rio Grande do Sul, em 1943, a formação de escritórios regionais de planejamento no interior do estado nos anos 1950 e outras iniciativas evidenciam que a Secretaria, anos antes da criação do SERFHAU, já prestava assessoria técnica aos municípios da região, auxiliando, dessa forma, na institucionalização do planeajmento urbano no país.

PALABRAS CLAVE: Planejamento urbano - Planejamento urbano integrado - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - Secretaria de Obras Públicas do Rio Grande do Sul - Institucionalização

Esse trabalho trata do papel do Estado na institucionalização do planejamento urbano no Brasil, através da operação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e da Secretaria de Obras Públicas do Rio Grande do Sul (SOP) nas décadas de 1960 e 1970. A autarquia federal, criada em 1964, atuou durante onze anos prestando assistência técnica a estados e municípios, incentivando a abordagem de aspectos econômicos, físicos, sociais e institucionais no planejamento, bem como a integração dos planos nos níveis municipal, regional e federal. No entanto, apesar do SERFHAU ter colaborado com a implementação de uma metodologia interdisciplinar na elaboração de planos e na implementação do planejamento urbano enquanto processo, sua atuação no Rio Grande do Sul ocorreu concomitantemente aos esforços da SOP em construir no estado uma estrutura de assistência técnica e de colaboração com municípios em questões relativas ao planejamento urbano. Dessa forma, esse artigo pretende desvendar qual o papel que coube a cada um desses dois órgãos na institucionalização do planejamento urbano integrado no Rio Grande do Sul. Para isso, investigou-se uma série de documentos publicados durante 1964 e 1975, período de existência da autarquia em nível estadual e federal, como relatórios anuais publicados pela própria SOP, boletins informativos do SERFHAU, além anais de seminários e outros encontros apoiados pelas duas instituições. Finalmente, com o objetivo de revelar as circunstâncias e o contexto no qual o SERFHAU atuou no estado, será retomada uma breve trajetória das ações em prol do desenvolvimento urbano no Brasil.

Da Era Vargas à criação do SERFHAU

A década de 1960 é reconhecida como o período de institucionalização do planejamento urbano integrado no Brasil[1]. Esse planejamento compatibiliza não só os aspectos físico-territoriais, econômicos, sociais e institucionais das cidades, mas também integra, verticalmente, os planos diretores nos níveis municipal, estadual e federal[2]. Jorge Francisconi[3] argumenta que essa postura pró-planejamento se deve, sobretudo, à política nacional de desenvolvimento que se estabeleceu no Brasil no Estado Novo; sob o comando de Vargas, uma série de iniciativas visando o crescimento ordenado das cidades foi tomada. Esse movimento de reconstrução dos saberes e práticas no campo do urbanismo, iniciado nos anos 1930, resultou também em grandes transformações no âmbito institucional, ao passo que o planejamento urbano das cidades começava a ser encarado, de fato, como prática oficial da administração pública e, portanto, responsabilidade do Estado[4].

---

1 Csaba Déak, "O processo de urbanização no Brasil: falas e façanhas", em Csaba Déak e Sueli Ramos Schieffer (eds.), *O processo de urbanização no Brasil,* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 19.

2 Célson Ferrari, "O planejamento integrado, definições básicas - O sistema nacional de planejamento local integrado", em *Curso de Planejamento Municipal Integrado – Urbanismo,* São Paulo: Pioneira, 1991, p. 12.

3 Jorge Francisconi, *Noções sobre planejamento municipal integrado*, Porto Alegre: Cepa, 1971.

4 Sarah Feldman, "As Comissões de Plano da Cidade na Era Vargas" em Vera Rezende (ed.), *Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras,* Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012, pp. 21-44.

A prioridade do poder público, todavia, ainda era enfrentar a falta de habitações, graças à função social e econômica que a moradia desempenhava. Além dela ser vista como condição fundamental para a reprodução da força de trabalho, ela representava um elemento na formação ideológica e política do trabalhador e, portanto, decisiva na legitimação do governo[5]. Nesse contexto, é instituído, em 1946, o primeiro órgão nacional voltado exclusivamente à provisão de habitação para a população de baixa renda, a Fundação da Casa Popular que de certa forma precede o BNH (Banco Nacional da Habitação), ao subsidiar também obras de infra-estrutura, saneamento e pesquisas habitacionais[6].

Apesar da iniciativa, a intervenção do Estado ainda era desempenhada de forma fragmentada[7]. Diante disso, a sociedade civil organizou-se em torno da questão urbana, "o que, a princípio, era um problema habitacional, ou seja, de falta de moradias, passou a ser visto como um problema bem mais amplo: a cidade"[8]. O Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), teve papel importante nesse sentido, pois aliou "[...] a formação de quadros técnicos a uma atuação política, articulando nacionalmente os arquitetos em torno da idéia de planejamento, e dialogando com as esferas municipal, estadual e federal do executivo e do legislativo"[9]. O grupo dos "arquitetos-planejadores"[10] liderou importantes manifestações no desafio de pensar o urbano, como o Seminário de Habitação e Reforma Urbana (SHRU), em 1963, com apoio do governo federal e IAB. Nele participaram, além de arquitetos, economistas, sociólogos, advogados, entre outros. Bonduki e Koury argumentam que a importância do SHRU se deu pelo fato dele "efetivar os principais instrumentos institucionais necessários para o enfrentamento dos problemas habitacional e urbano equacionados principalmente através do binômio industrialização e planejamento"[11].

---

5 Nabil Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*, São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

6 Flávio Villaça, "Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil", em Csaba Déak e Sueli Ramos Schieffer (eds.), *O processo de urbanização no Brasil*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 169.

7 Nabil Bonduki, "Origens da Habitação Social No Brasil (1930-1964)", em *Análise Social*, Lisboa, n.127, vol. 27, 1994, p. 718.

8 Cecília Ribeiro Pereira e Virgínia Pitta Pontual, "A Reforma Urbana nos primeiros anos da década de 1960", em *Arquitextos (Revista Online)*, v. 109, 2009, s/n.

9 Sarah Feldman, *Planejamento e Zoneamento, São Paulo: 1947 – 1972*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005, p. 224.

10 Antônio Octávio Cintra, "Planejando as Cidades: Política ou Não Política", em Antônio Octávi Cintra e Paulo Haddad (eds.), *Dilemas do Planejamento Urbano no Brasil*, Rio de Janeiro: Zahar, 1978, pp. 167-253.

11 Nabil Bonduki e, Ana Paula Koury, "Das Reformas de Base ao BNH: as propostas do Seminário de Habitação e Reforma Urbana", em *XII Encontro Nacional da ANPUR (XXII ENANPUR)*, Belém: Anais ANPUR, 2007.

Apesar da maioria das propostas desse encontro não ter sido materializada, a criação do SERFHAU, em 1964, atendeu parte das reivindicações do SHRU pela criação de uma instituição central que coordenasse e concentrasse as iniciativas de desenvolvimento urbano no país. Inicialmente, as atribuições do SERFHAU e BNH, eram complementares, com o primeiro ditando as diretrizes da políticas habitacional e o último definindo a alocação de recursos e financiando os projetos. No entanto, após dois anos de funcionamento, o SERFHAU começou a se afastar da questão da moradia para servir, de fato, como uma entidade central reguladora no âmbito do planejamento urbano. A autarquia passou a prestar assessoria aos municípios em questões relacionadas à política urbana, auxiliando as administrações na elaboração de seus planos diretores e no estabelecimento do próprio processo de planejamento[12]. Apesar dos técnicos do SERFHAU muitas vezes superestimarem a capacidade das municipalidades na execução e implementação dos planos, muitos reconhecem que graças à autarquia, pela primeira vez no Brasil foi estabelecida uma "metodologia parâmetro" na concepção dos planos, com etapas como Termo de Referência, Relatório Preliminar e Plano de Desenvolvimento Local Integrado[13].

Pode-se dizer que a criação do SERFHAU serviu para concretizar, finalmente, a percepção de que o planejamento urbano devia constituir-se como uma função rotineira e oficial da administração pública. De certa forma, o caráter autocrático e centralizador do regime foi determinante para implementar a reforma institucional necessária às transformações preconizadas durante o SHRU, onde foram redefinidas a influência, acesso e integração dos três níveis de governo, permitindo, assim, o estabelecimento de instrumentos necessários para a consolidação do planejamento urbano integrado em diversas partes do país[14]. No entanto, no estado do Rio Grande do Sul, os técnicos do SERFHAU encontrariam um aparato técnico-institucional já bem estruturado, dotado de um órgão central que prestava assessoria às municipalidades nas questões referentes ao desenvolvimento urbano: a SOP. Para compreender a real parte que coube às instituições gaúchas e ao próprio SERFHAU na institucionalização do planejamento urbano integrado no Rio Grande do Sul nas décadas de 60 e 70, serão retomados os antecedentes da SOP, bem como sua trajetória.

---

12 Cintra, *op. cit.*, p. 209.

13 Juliana Costa Mota, "Uma análise da criação e da atuação do SERFHAU", em *Encontro Nacional da ANPUR (XII ENANPUR),* Belém: Anais ANPUR, 2007, p. 2.

14 Marlice Azvedo, Danielle Benedicto e Sílvio Leal Júnior, "O Planejamento Urbano Global: da tese de Attílio Corrêa Lima ao Plano Diretor de Niterói - Meio Século de distância e um objetivo comum", em *VII Seminário da História da Cidade e do Urbanismo (VII SHCU)*, Salvador: Anais UFBA, 2002.

A trajetória da SOP no Rio Grande do Sul

No Rio Grande do Sul, assim como no restante do país, a virada do século XX foi marcada por obras de remodelação da cidade. Para lidar com o aumentou do contingente populacional urbano no país, planos urbanísticos baseados no tripé "previsão, estética e salubridade" foram elaborados[15]. Faziam parte desses planos desde reformas viárias e de embelezamento até intervenções de cunho higienista, muitas vezes concebidas por técnicos de fora. No estado, a criação da Escola de Engenharia, em 1986, atenuou o problema de falta de mão-de-obra qualificada já que seriam "[...] formados profissionais capacitados a equacionar os problemas propostos"[16]. A SOP, criada em 1890, absorveu grande parte desses técnicos e, consequentemente, foi um dos principais veículos de promoção das idéias desses engenheiros, responsáveis por elaborar planos urbanos para grande parte das cidades gaúchas.

A atribuição da SOP de maior destaque foi institucionalizada em 1917, através da Comissão de Saneamento. A partir daí, a Secretaria, além de gerenciar a construção de novos prédios públicos, praças e vias, também teria como objetivo orientar, elaborar, executar e fiscalizar projetos de redes de água potável e de sistemas de esgoto, drenagem e expansão urbana[17]. Através destes projetos, o órgão foi, aos poucos, ampliando seu campo de atuação e passou a intervir diretamente na planificação das cidades, no seu crescimento e desenvolvimento. Em 1936, a Comissão de Saneamento foi transformada em Diretoria de Saneamento e Urbanismo e iniciou-se, então, uma nova fase na SOP, na qual seria possibilitada às prefeituras municipais gaúchas a consolidação de convênios com o estado para implantação, ampliação e exploração de serviços como o de água e esgoto[18].

Devido ao tamanho do quadro técnico e aos recurso escassos, porém, poucos municípios tinham sido contemplados até então. Diante disso, a Diretoria de Saneamento e Urbanismo promoveu o I Plano de Saneamento do Rio Grande do Sul, ampliando sua atuação e garantindo o atendimento de mais municipalidades; aos poucos, os levantamentos topográficos executados para o Plano estadual, possibilitaram a elaboração dos primeiros planos diretores do estado[19]. Nelly Martins,

---

15 Maria Cristina da Silva Leme, "Urbanismo, esse desconhecido", em Maria Flora Gonçalves (ed.), *O novo Brasil urbano: impasses, dilemas e perspectivas,* Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995, p. 351.

16 Günter Weimer, "A política sanitarista como diretriz de planejamento na República Velha gaúcha", em Günter Weimer (ed.), *Urbanismo no Rio Grande do Sul,* Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992, p. 98.

17 Luís F. da Silva Vargas, *Saneamento e urbanização no Rio Grande do Sul durante os anos de 1916 a 1931: o papel da SOP – Secretaria de Obras Públicas, a cidade de Iraí como referência*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011.

18 Demétrio Ribeiro, "O Planejamento Urbano no Rio Grande do Sul", em Günter Weimer (ed.), *Urbanismo no Rio Grande do Sul,* Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992, pp. 135-143.

19 Laís Salengue e Seiro Moori, "O processo de planejamento urbano no Rio Grande do Sul: descrição da experiência e avaliação dos resultados", em Rio Grande do Sul, Governo do Estado, *II Seminário sobre Política de Desenvolvimento Urbano para o Estado do Rio Grande do Sul,* Porto Alegre: Anais SDO/ SUDESUL/ SERFHAU/UFRGS, v. 1, 1972, pp. 1-24.

afirma que, apesar de limitados, esses documentos foram o "embrião dos serviços de urbanismo no Governo estadual" e "serviram de ensaio e campo experimental para os técnicos da Seção de Urbanismo, autodidatas por necessidade, devido à falta de cursos especializados"[20].

No entanto, não havia sido instituído entre os técnicos da Secretaria procedimentos padrões que garantissem uma unidade ao processo de planejamento no Estado. Isso mudaria em 1947, quando o órgão estadual passou a adotar, como sistemática de trabalho, a metodologia estabelecida por Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro na elaboração do Plano Diretor de Uruguaiana[21]. O próprio SERFHAU reconhece que em 1947, registra-se no estado "o início da preocupação em incluir outros aspectos no desenvolvimento urbano"[22]. A partir daí, a SOP passou a dividir os planos em três etapas: Pré-Plano, Expediente Urbano e Plano Diretor. Para Ribeiro[23], o momento marca o início da fase de institucionalização do planejamento urbano no Rio Grande do Sul, graças aos diversos fatores definidores na implantação desse processo na região. Uma destas condições foi o impulso na criação de novos municípios já que o plano diretor lhes garantia uma maior fatia dos recursos federais.

Em 1955, é instituída a lei que autoriza os municípios a firmarem convênios "para fins de Urbanismo"[24] com outros profissionais além da SOP, através de concursos de pré-planos. Essa foi uma das alternativas encontradas pela Secretaria para atender um maior número de núcleos urbanos frente à crescente complexidade na elaboração das propostas[25]. É importante mencionar que, apesar de serem poucas as administrações municipais a tomarem a iniciativa de contratar equipes para a elaboração de um plano, a SOP gradualmente enraizava uma "mentalidade de planejamento" no estado[26]. A idéia do plano diretor já era bastante difundida entre os técnicos locais e sociedade civil em geral. As comunidades eram, inclusive, mobilizadas na criação de conselhos ou órgãos de representação comunitária, servindo como um controle para implantação desses planos[27].

Outro esforço da SOP no sentido de orientar as prefeituras quanto à forma de obtenção dos planos foi a criação, em 1957, dos Escritórios Regionais de Urbanismo. Martins considera a iniciativa, ocorrida um ano antes da Diretoria de Urbanismo da entidade ser totalmente desassociada do setor de saneamento, "[...] um germe de futuras residências de Urbanismo"[28]. As futuras residências alertavam a SOP sobre o andamento dos planos e sua implementação, servindo, assim, de canal articulador entre a Secretaria e prefeituras locais.

---

20 Nelly Peixoto Martins, "Rio Grande do Sul: experiência urbanística", em *Leituras de Planejamento e Urbanismo,* Rio de Janeiro: Biblioteca de Administração Municipal, IBAM, 1965, p. 102.

21 Salengue e Moori, *op. cit.*

22 *Ibid.*

23 Ribeiro, *op. cit*.

24 Martins, *op. cit.*, p. 110.

25 Ribeiro, *op. cit*, p. 111.

26 Salengue e Moori, *op. cit.*

27 *Ibid.*

28 Martins, *op. cit.*, p. 113.

A institucionalização do planejamento urbano integrado no Rio Grande do Sul

Apesar da SOP ainda enfrentar dificuldades na promoção do processo de planejamento, seja pelos problemas operacionais e financeiros, seja por uma certa inércia por parte das municipalidades, o órgão deixaria uma "semente" de consciência local de planejamento urbano no estado[29]. E foi nesse contexto que as atividades do SERFHAU tiveram início na região. A partir de 1970, sua presença foi intensificada graças à instalação de uma de suas quatro Coordenadorias Regionais em Porto Alegre. Sua função seria a ordenar e organizar as ações da autarquia no nível local e interagir com os órgãos estaduais e municipais de planejamento.

A atuação do SERFHAU no Rio Grande do Sul seguiu as mesmas diretrizes de suas ações em outras partes do Brasil, promovendo a elaboração e a implantação de planos de desenvolvimento local integrado e colaborando com os poderes estadual e municipal na execução deste planejamento. Essas iniciativas deram-se através de duas frentes principais: no estímulo, direto ou indireto, à realização de planos diretores, isto é, da consolidação de convênios e liberação de verbas para a realização de estudos, relatórios, termos e planos (através da iniciativa pública, ou ainda pela contratação de escritórios particulares); e na capacitação de técnicos da administração pública, ou seja, por meio de assessoria prestada às municipalidades que iam desde a formação de funcionários das prefeituras em cursos de orientação metodológica até a participação dos profissionais em seminários e projetos capitaneados pelo SERFHAU[30].

Em termos quantitativos, as operações desempenhadas pelo SERFHAU na região sul foram em menor escala do que no restante to Brasil. Até outubro de 1973, o SERFHAU financiou 127 planos diretores para municípios na região nordeste e apenas 33 na região sul, sendo que ambas regiões possuíam mesmo número de municípios com população acima de 50.000 habitantes[31]. De um total de Cr$ 18,62 milhões emprestados às cidades para a execução de planos diretores, 4% destinaram-se aos núcleos urbanos da região norte; 25% aos do nordeste; 16% aos do centro-oeste; 53% aos do sudeste; e somente 2%, aos da região sul do país[32]. Uma das justificativas para essa diferença pode ser atribuída à posição atuante da SOP no estado que, de 1964 a 1972, financiou um total de 41 planos diretores para cidades gaúchas[33]. Logo, pode-se inferir que a autarquia federal não direcionou tantos recursos, pois a SOP já financiava grande parte dos planos diretores elaborados no estado e já prestava assistência para diversos municípios gaúchos antes mesmo da criação do SERFHAU. O próprio SERFHAU chama atenção para o fato

29 Ribeiro, *op. cit*.

30 Fernanda Jahn-Verri, *O Planejamento urbano intgrado e a atuação do SERFHAU no Rio Grande do Sul (1954-1974)*, Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2014.

31 Jorge Francisconi e Maria Adélia Aparecida Souza, *Política Nacional e Desenvolvimento Urbano: Estudos e Proposições Alternativas*, Brasília: IPEA/Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1976.

32 *Ibid.*

33 Salengue e Moori, *op. cit.*, p. 9.

que a região sul era "[...] quase toda coberta por associações de municípios conscientizados para o planejamento ante a política implantada"[34]. É importante salientar, todavia, que a autarquia, diferentemente da SOP, precisava ter um retorno financeiro dos créditos que efetuava e por isso emprestava dinheiro às municipalidades a juros altos. Desta forma, não era qualquer municipalidade que cumpria os requisitos mínimos exigidos pelo órgão federal para concessão do financiamento.

Com relação à assistência técnica prestada às municipalidades, o SERFHAU teve um papel de destaque, ao promover cursos, seminários e outros projetos, como o "Município-Escola". Seu objetivo era dar prosseguimento ao processo de planejamento nos municípios escolhidos para integrar o projeto, promovendo uma reforma na estrutura administrativa da prefeitura da cidade-sede e prestando assistência, por meio de aulas e palestras, aos núcleos urbanos mais próximos[35]. No Rio Grande do Sul, além de Novo Hamburgo ter sido escolhida para ser o "Município-Escola Permanente", quatro municípios foram contemplados pelo "Municípios-Escola Itinerantes" de 1973 a 1975.

É importante ressaltar que a SOP não deixou de prestar assistência aos municípios quando o SERFHAU passou a atuar no estado. Em relatório divulgado pela Secretaria em 1965, os funcionários das residências e do próprio escritório central da SOP assistiram na orientação e implementação de planos diretores em doze municípios gaúchos[36] e, até 1970, mais de 60 municipalidades seriam atendidas[37]. No entanto, em documento divulgado pela SOP ainda em 1966, Nelly Martins, então chefe da Seção de Planejamento Regional da Secretaria, relatou que a Secretaria vinha recebendo solicitações para elaboração de planos muito superior a sua capacidade e que era preciso "diminuir o paternalismo do Estado". No documento, ele já chamava para o planejamento regional - "no nosso estado não é mais possivelmente atender as comunas como se fossem isoladas desprezando as características regionais"[38] - e reiterou a necessidade de reformulação na colaboração dos poderes públicos estadual e federal, solicitando ao Estado que equipasse a "DPU [Divisão de Planejamento e Urbanismo da SOP] não só com maior número de técnicos, mas também com profissionais tais como economistas, geógrafos, etc. para permitir equipes pluriprofissionais"[39]. Esse crescente interesse da Secretaria nos aspectos do planejamento urbano integrado pode ser atribuído ao Curso Especial de Metodologia do

---

34 Brasil, Ministério do Interior, Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, *Boletim Informativo do SERFHAU*, Brasília: SERFHAU/MINTER, ano IV, n. 45, dez. 1971, p. 141.

35 Brasil, Ministério do Interior, Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, *Boletim Informativo do SERFHAU*, Brasília: SERFHAU/MINTER, ano IV, n. 43, out. 1971.

36 Rio Grande do Sul, Governo do Estado, *Relatório de Atividades da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1963 – 1966,* Porto Alegre: SOP, 1966.

37 Rio Grande do Sul, Governo do Estado, *Relatório de Atividades da Secretaria de Obras Públicas, 1967 – 1970,* Porto Alegre: SOP, 1970, p. 3.

38 Rio Grande do Sul, *Relatório de Atividades..., op. cit.*,1966, s/n.

39 *Ibid.*

Urbanismo e Administração Municipal, patrocinado pelo BNH, e ministrado, entre outros, por Harry Cole, futuro Superintende do SERFHAU que quatro técnicos da SOP integrantes. De acordo com texto divulgado, os participantes gaúchos destacaram que no encontro o planejamento foi "considerado nos seus diferentes tipos, nos diferentes níveis; […] planejamento meramente físico é ineficaz, pois, é preciso dar às comunidades condições e meios de torná-lo realidade[40].

Apesar da mudança nas diretrizes básicas de atuação da DPU, que passou a classificar sua assistência por regiões baseadas em nível de prioridade, o termo "planejamento integrado" só seria empregado nos relatórios da SOP em documento de 1967 – 1970, quando é exposto a necessidade de "promover e elaborar planos diretores diversos de áreas intermunicipais e urbanas com vistas ao seu desenvolvimento integrado"[41]. A referência aos planos de desenvolvimento, porém, só foi feita em 1972, no mesmo texto em que a Secretaria relata que seu programa de assistência aos municípios, de caráter permanente, já cobria quase a todo o território estadual[42]. Dessa forma, pode-se dizer que o órgão incorporou gradualmente novos mecanismos e princípios de planejamento urbano integrado, como os termos de referências e os planos de desenvolvimento local integrado, de certa forma influenciada pela metodologia de trabalho do SERFHAU. No entanto, é preciso reconhecer que a SOP sempre foi muito atuante tanto no processo de elaboração de planos diretores, quanto na assessoria sistemática prestada aos técnicos das municipalidades e na sua capacitação, promovendo, por exemplo, Cursos de Orientação Metodológica para Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (1973 – 1975). Pode-se dizer, portanto, que o órgão estadual foi fundamental para a implementação do planejamento urbano integrado no estado.

Considerações finais

Após a análise da atuação tanto da SOP quanto do SERFHAU no Rio Grande do Sul, ficou claro que a autarquia federal colaborou com os municípios gaúchos, prestando assistência técnica e ampliando o número de municipalidades contempladas com financiamento de planos diretores. Porém, como foi demonstrado, as ações da autarquia federal não foram a origem desse tipo de estratégia no estado. No ano em que o SERFHAU intensificaria sua atuação na região - em 1970, São Gabriel foi a primeira cidade no Rio Grande do Sul a receber financiamento do SERFHAU -, a SOP já havia promovido a criação de 27 Residências, cobrindo todas as principais cidades do interior do estado. A Secretaria não somente atuou na formação de uma estrutura de assessoramento às prefeituras, como continuou agindo no seu aperfeiçoamento durante todo o período de operação do SERFHAU no Rio Grande do Sul.

---

40 *Ibid.*

41 Rio Grande do Sul, Governo do Estado, *Relatório de Atividades... , op. cit.*, 1970, p. E341.

42 Rio Grande do Sul, Governo do Estado, *Relatório de Atividades Secretaria de Desenvolvimento Regional e Obras Públicas, 1972*, Porto Alegre: SDO, 1972.

Dessa forma, pode-se dizer que, a SOP, apoiada pelo SERFHAU, foi responsável por instituir tanto o planejamento urbano como uma função de governo no Rio Grande do Sul, quanto técnica e prática das administrações locais. Assim, a origem do movimento que resultou na institucionalização do planejamento urbano integrado no estado não teve início com a criação SERFHAU, mas através de iniciativas da Secretaria de Obras que já nos anos 1930 e 1940 firmou convênios com as prefeituras gaúchas, assistiu e financiou planos diretores para os municípios, capacitou funcionários das prefeituras e prestou assistência às cidades na implementação de seus planos. Se por uma lado a entidade, ao "tomar para a si" a responsabilidade de promover o planejamento das cidades, gerou um descomprometimento por parte dessas prefeituras, por outro, ela garantiu a montagem de uma rede urbana no estado, orientada e organizadas sob um sistema unificado de planejamento.

A METROPOLIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE: OS DOIS LADOS DE UM PROCESSO.

CLARISSA MARONEZE GARCIA E CELIA FERRAZ DE SOUZA

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

clarissamaroneze@hotmail.com e cfrsouza@terra.com.br

RESUMEN: A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) foi delimitada no final de 1967 e promulgada, via legislação estadual, em 1968. Sua institucionalização só ocorreu no ano de 1973. Em termos de crescimento, desde o princípio, teve sua orientação voltada para o Norte, na direção do centro do país (BR-116), buscando o estabelecimento de relações mais dinâmicas. Nos anos 70, também foi inaugurada a autoestrada *Freeway* (RS-290), ligando a capital gaúcha com o restante do país via litoral (BR-101) e servindo como a mais importante rota de acesso às praias localizadas no litoral Norte do RS. Diante desse contexto, a parte Sul, em especial, a cidade de Viamão (sede do município) e o então Distrito de Belém Novo, de Porto Alegre, ficou e mantem-se até hoje, fora do eixo do crescimento econômico da RMPA. Viamão, perdeu importância como eixo de acesso as praias do Atlântico. E o distrito de Belém Novo perdeu sua função de balneário de veraneio. Ambos não receberam investimentos em serviços e comércio e careceram de uma política de valorização de seu patrimônio cultural. Sendo assim, surge um outro lado dentro do processo de crescimento da RMPA. Este trabalho busca discutir as perdas e acréscimos de funções dessa área, dentro do processo de institucionalização da RMPA, visto que, a partir dos anos 1970, com a criação da via expressa, o crescimento foi induzido em outra direção. A estagnação do crescimento dessa área no seu processo histórico mais recente transformou-a, por consequência, em uma reserva para futuras zonas habitacionais e de lazer dentro da própria RMPA, que se encontra, atualmente, altamente densificada. Assim, considera-se a hipótese de que a área com essas novas funções possa complementar o sistema metropolitano.

PALAVRAS-CHAVE: Evolução Urbana; Expansão Urbana; Região Metropolitana; Viamão; Porto Alegre.

Introdução:

A institucionalização do planejamento urbano integrado no Brasil inicia-se na década de 1960 por meio da ideia da busca do desenvolvimento. Não bastava mais fazer apenas o plano físico, um plano diretor baseado nos estudos de urbanismo, era necessário ampliar o olhar para as diversas áreas do conhecimento e para a cidade como um todo. Tornava-se indispensável reconhecer as demandas sociais, econômicas, culturais e políticas para realizar um plano e, sobretudo, reconhecer a região e outras regiões para se compreender a dinâmica do sistema urbano como um todo, com suas trocas, demandas e ofertas. Era o tempo do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, Urbano ou Local, como afirmam Souza & Almeida (2014),

> O lema era planejar para desenvolver. Assim, as cidades e regiões, de acordo com essas novas ideias que começavam a tomar força, precisavam sofrer um outro tipo de planejamento, não só físico, mas um planejamento integrado, dos vários setores da administração, nas suas três esferas, federal, estadual e municipal e não só urbano, mas também, regional.[1]

A partir desse período, vários planos foram elaborados para as cidades, apesar de grande parte deles não terem sido postos em prática. No âmbito federal, a institucionalização do planejamento ocorreu através de vários órgãos, tais como o Serfhau (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) e o BNH (Banco Nacional da Habitação), ambos criados em 1964. A SUDESUL, em 1967 (Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul) e, principalmente, a institucionalização das regiões metropolitanas, que estavam em pauta nas discussões desde meados da década de 1960, marcaram a década de 1970.

Maricato (1987), avalia que dentro desta janela temporal – as décadas de 1960/70/80 – marcada pelo regime militar instaurado em 1964, o país passou por um grande crescimento econômico entre 1968 e 1973, com a instalação de diversas empresas internacionais de bens duráveis seguido de uma forte recessão, que culminou, na década de 1980, altas taxas de desemprego. O índice de crescimento populacional urbano chegou a 68% na década de 1960, transformando, em poucas décadas, um país de população rural em de maioria urbana.[2]

A expansão urbana, associada a um processo de metropolização, foi observado em diversas capitais brasileiras, inclusive em Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul. Vão fazer parte dos territórios metropolitanos as cidades que cresciam polarizadas pelas capitais, criando uma dinâmica própria.

---

1 Celia Ferraz de Souza; Maria Soares de Almeida, *Porto Alegre – A metrópole em formação. Constituição e institucionalização das Regiões Metropolitanas Brasileiras,* In: ENANPARQ – Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva, 3., 2014. Anais. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie; Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2014. 1 CD-ROM.

2 Ermínia Maricato, *Política Habitacional no Regime Militar: do milagre brasileiro à crise econômica*. Petrópolis, RJ: Editora Vozes Ltda, 1987.

Nos anos 1950 e 1960, cidades polarizadas por Porto Alegre, cresceram ao longo do Vale do Rio dos Sinos, implantando indústrias, moradias para a população de baixa renda, e criando novas áreas residenciais. As dinâmicas urbanas ultrapassaram os limites do município, confundindo-se com os outros criando o que se chama conurbação[3], uma mancha urbana, única, gerando com isso inúmeros problemas. Depois de longos estudos, no final dos anos 1960, o Estado tomou a iniciativa de delimitar e institucionalizar a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). No plano federal, somente em 1973, a RMPA seria institucionalizada, com a Lei Complementar nº14, que regulamenta as regiões metropolitanas no país.

Dos 14 municípios integrantes da primeira formação da RMPA, estavam os que cresceram ao longo da BR-116, rodovia que liga Porto Alegre à São Paulo, no eixo Norte-Sul (Vale do Rio dos Sinos), e os municípios contíguos à BR-290 (*FreeWay*), que liga Porto Alegre ao litoral gaúcho e também à BR-101, no eixo Leste-Oeste. Ao sul da capital, fora desses dois eixos e cortado apenas pela RS-040, o município de Viamão integra a RMPA, desde a sua primeira formação.

Algumas questões precisam ser avaliadas diante do processo desta formação:

1- Como cresceu a parte sul da RMPA, fora da lógica desenvolvimentista?

2- Quais desdobramentos podem ser observados na zona que ficou excluída deste processo em Porto Alegre? E o município de Viamão?

Com base nestes questionamentos, este trabalho será desenvolvido, buscando entender o lado reverso do processo.

O crescimento da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA)

A partir dos anos 1960, a forte migração interna no país, em decorrência da expansão da indústria sobretudo nas capitais, acarretou a formação das primeiras conurbações brasileiras, reforçando a problemática metropolitana.

Porto Alegre também crescia em decorrência da chegada de migrantes, principalmente uma parcela da população que antes habitava as regiões colonizadas pelos italianos, alemães, entre outros, e que foram expulsos pela improdutividade de seus minifúndios.[4] A população da cidade quase dobrou da década de 1940 para a de 1960, porém nesse momento, conforme Souza e Müller (2007), "Porto Alegre já não era um todo fechado em si".[5]

---

3 Souza; Almeida, *op. cit*.

4 Ver mais em Souza; Almeida, o*p. cit*.

5 Celia Ferraz de Souza; Dóris Maria Müller, *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

> Na década de 1960, ficou claro que muitos dos problemas que se apresentavam não podiam mais ser resolvidos no âmbito da jurisdição municipal. Os limites impostos por acidentes físicos muitas vezes não correspondiam aos fatos socioeconômicos ou as necessidades administrativas. O uso do solo precisava ser disciplinado, os transportes e sua infra-estrutura necessitavam de integração. Ao saneamento, apresentam-se problemas comuns na região. Significativas parcelas da população moravam em municípios vizinhos, embora trabalhassem na cidade de Porto Alegre. Enfim, a cidade não funcionava mais em sua circunscrição administrativa. Porto Alegre e seus municípios vizinhos passaram a formar um todo orgânico que reclamava iniciativas e soluções conjuntas: entrou-se na fase da formação metropolitana.[6]

Com a construção da BR-116, nos anos 1940, foi reforçado o direcionamento da expansão urbana e industrial para os municípios ao norte, pois facilitou a acessibilidade para a circulação da produção. O sentido só foi transferido após a construção da BR-101, quando as indústrias passaram a se concentrar nos municípios da direção leste da capital

Segundo Souza e Müller (2007), "o sentido da expansão urbana é dado pelo ou pelos acessos de longo curso mais dinâmicos".[7] Villaça (1998) ratifica que o crescimento das cidades é diretamente influenciado pelas vias, sejam rodovias ou ferrovias, que interligam as regiões. E destaca que "o caso de Porto Alegre mostra como o sistema regional de transportes pode moldar o espaço urbano, fazendo com que se comporte como se fosse constrangido por fortes – mas inexistentes – obstáculos do sítio ou até mesmo massas marítimas."[8] O autor ainda enfatiza que "o primeiro efeito que uma via regional ou terminal de transporte urbano provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade e, daí, sua valorização"[9], assim, os locais que não forem contíguos às vias, tendem realmente a ficar excluídos desse processo.

Com base nesta estrutura, a RMPA teve seus primeiros estudos, ainda na década de 1950 e 1960. No ano de 1967, a Prefeitura de Porto Alegre e a SMOV (Secretaria Municipal de Obras e Viação) delimitou pela primeira vez a RMPA, uma lista com 12 municípios, publicando-a em 1968.[10] A segunda delimitação, em 1968, foi feita pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) com 16 municípios. A terceira, e definitiva, em 1968, foi elaborada pela SOP e pelo Governo Estadual, com 14 municípios.[11] Posteriormente, essa delimitação foi assimilada à lei federal no

---

6 Souza; Müller, *op. cit.*, p.101.

7 Souza; Müller, *op. cit.*, p.102.

8 Flávio Villaça, Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, Lincoln Institute, 1998, p.104.

9 Villaça, *op. cit.*, p.80.

10 Os 14 municípios: Porto Alegre, como centro metropolitano, e os municípios de Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão.

11 Jorge Guilherme Francisconi, *Planning In the Porto Alegre metropolitan area: a case study. Syracuse Univ*. (Tese de Doutorado), 1972.

ano de 1973, que instituiu e gerou diretrizes para as regiões metropolitanas no Brasil. Nesse momento, contudo, havia sido lançado, no mesmo ano, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana De Porto Alegre (PDM). [12]

Para a elaboração do PDM, no ano de 1963, foi realizado um convênio entre o governo brasileiro e a República Federal da Alemanha, firmando o "Acordo Básico de Cooperação Técnica", aprovado e promulgado em 1964, no qual a equipe técnica de Porto Alegre associou-se ao grupo alemão formando o "Grupo Executivo da Região Metropolitana" (GERM).[13]

Em 1989, foram inseridos à RMPA novos municípios, totalizando 32, tanto ao norte e leste/oeste. O sul permaneceu como estava.[14]

Por meio de investimentos e expansão da infraestrutura urbana, de loteamentos, conjuntos habitacionais e da indústria, o sistema metropolitano foi consolidando-se e hoje tratar-se de um território heterogéneo, dividido em 5 subespaços (RMPA 1, RMPA 2, RMPA 3, RMPA 4, RMPA 5)[15]. Esses foram definidos de acordo com a homogeneidade e às tendências futuras semelhantes, quanto ao crescimento e às atividades econômicas. Na RMPA 1, consolidaram-se as indústrias, principalmente, no Vale do Rio dos Sinos, com ênfase no setor coureiro-calçadista e metal-mecânico. Na RMPA 2, destaca-se a implantação dos distritos/parques industriais de Cachoeirinha e de Gravataí, por meio da ação do Poder Público e estão presentes atividades ligadas ao setor terciário como saúde, transporte e telecomunicações. A RMPA 3 e RMPA 5 são marcadamente rurais, porém abrigam o Polo Petroquímico (em Triunfo), uma central termoelétrica e indústria metalúrgica. [16]

Atualmente, o setor terciário vem obtendo um crescimento em toda a RMPA em virtude de recentes instalações de serviços de infraestrutura de equipamentos como universidades, condomínios residenciais fechados e ainda de comércio, como *shoppings centers*, supermercados, etc.

---

12 Souza; Almeida, *op. cit*.

13 Souza; Almeida, *op. cit*.

14 Dois Irmãos, Ivoti, Parobé, Portão, Triunfo, Eldorado do Sul, Glorinha e Nova Hartz, alguns desses criados por desmembramento dos municípios que já eram integrantes. Ainda seriam incluídos os municípios de Charqueadas (1994), Araricá (1998), Nova Santa Rita (1998), Montenegro (1999), Taquara (1999), São Jerônimo (1999), Arroio dos Ratos (2000), Santo Antônio da Patrulha (2000), Capela do Santana (2001) e Rolante (2010).

15 Maria Alice Lahorgue, *Transformações econômicas: oportunidade e desafíos*, In: Gestão do uso do solo e disfunções do crescimento urbano: instrumentos de planejamento e gestão urbana. Porto Alegre: IPEA / USP / UFRGS. Brasília: IPEA, 2001.

16 RMPA 1: Novo Hamburgo, São Leopoldo, Campo Bom, Dois Irmãos, Sapiranga, Nova Hartz, Araricá, Parobé, Taquara, Ivoti, Estância Velha; RMPA 2: composta por Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, Nova Santa Rita, Cachoeirinha, Alvorada, Gravataí, Glorinha, Eldorado do Sul, Guaíba e Viamão; RMPA3: Charqueadas, Arroio dos Ratos e São Jerônimo; RMPA 4: Triunfo, Montenegro, Capela de Santana; RMPA 5: Santo Antônio da Patrulha.

O outro lado do processo de metropolização: Viamão e o Extremo-Sul de Porto Alegre

Os municípios pertencentes à RMPA 1 e à RMPA 2 canalizaram os investimentos em infraestrutura, em razão de seus acessos e das indústrias, originando empregos e, consequentemente, a instalação de novos loteamentos para abrigar a crescente população.[17] Porém, o município de Viamão, apesar de pertencer a RMPA desde a sua primeira formação e ao grupo RMPA 2, não acompanhou o desenvolvimento na mesma proporção das demais cidades. Localizado à leste de Porto Alegre e ao sul da RMPA, o município é cortado apenas pela RS-040, que inicia nele e se estende até o litoral gaúcho (Balneário Pinhal), não estando próximo aos eixos de expansão mais importantes da RMPA (Figura 2). Assim, as dificuldades em termos de crescimento de Viamão, podem ser observadas teoricamente a partir de processos extra-urbanos e dos desdobramentos da expansão urbana de sua região.

Historicamente, Viamão faz parte da formação e da ocupação territorial do estado do RS. No século XVIII, os "Campos de Viamão" serviram como caminho de penetração na ocupação da região, a partir do litoral. No entorno de uma praça e de uma capela (hoje o Centro Histórico), estruturou-se um dos primeiros núcleos urbanos e freguesias (1741-1747), sendo, em 1763 elevada à categoria de capital da então Capitania do Rio Grande do Sul. Perdeu seu posto de capital para Porto Alegre em 1773.[18]

Viamão seria elevada à vila e sede de município em 1880, crescendo em estrutura urbana e recebendo investimentos de capital, o que gerou desenvolvimento do comércio e aumento de sua população. Destacavam-se nesse período ainda a indústria de farinha de mandioca e as olarias. O aparecimento de escolas, hotéis, teatros e clubes refletiam o seu crescimento que perdurou até os anos 1950 e 1960.

A criação da lei de loteamentos (1954) e o primeiro Plano Diretor de Porto Alegre (1959), promoveram a valorização do solo urbano na capital, expandiu as áreas de sub-habitação para as periferias e para os municípios vizinhos, inclusive Viamão. Na década de 1950 o número de loteamentos, na cidade, foi vertiginoso. Nesse sentido, não tendo oferta de empregos industriais, tornou-se um local em que sua população a usufrui somente como habitação, não tendo convívio com a cidade propriamente dita, dependendo para seu lazer, trabalho e estudo, completamente da Capital. Viamão tornara-se uma "cidade-dormitório". [19]

Franco (2008), mostra que Viamão apresentou ainda grande crescimento populacional urbano nas décadas de 1970 e 1980 em razão do êxodo rural, sendo um dos maiores do Brasil. Porém, a não identificação dos novos habitantes com a história da cidade, levou a uma perda da maioria

17 Lahorgue, o*p. cit*.

18 Souza, *op. cit*.

19 Termo que propagou-se a partir dos anos 1990 como uma tendência nacional, visto que houve uma expulsão de camadas da população, com menor poder aquisitivo, no momento de adquirirem moradia nas áreas centrais.

de seu patrimônio construído, apesar de surgirem alguns movimentos em prol da preservação na década seguinte.[20] Vieira et.al. (2008) analisa que:

> Com as taxas de crescimento próximas a 5% ao ano, a cidade não conseguiu acompanhar o aumento acelerado do número de habitantes, ficando grande parte destes, desprovidos de serviços básicos e de infra-estrutura. A estagnação econômica local proporcionada pela falta de circulação de capital, devido à ausência de indústrias e atividades de serviços de porte, e consequente falta de ofertas de emprego para seus habitantes, contribuiu de forma efetiva ao aumento das taxas de violência e criminalidade.[21]

A Igreja Matriz, construída em 1747, foi tombada em 1937 e algumas normativas sobre a ocupação do seu entorno foram publicadas pelo IPHAN[22] em 1984, porém não foram suficientemente seguida. Viamão ainda enfrenta problemas em relação ao seu patrimônio cultural. Uma atenção maior à restauração e à preservação poderia atrair turistas, gerando assim empregos e equipamentos ligados ao setor, resguardando a identidade e cultura deste centro histórico.[23]

Atualmente, Viamão ainda é o município com maior extensão territorial dentro da RMPA (possui 15,2% da área metropolitana), conta com uma grande área rural e ainda funciona, basicamente, como uma "cidade-dormitório". Nos últimos anos, a Prefeitura de Viamão vem buscando livrar a cidade desse estereótipo, investindo no Distrito Industrial do Cocão, que existe desde 1990, mas que apenas a partir de 2013 consolidou-se e tem conseguido alavancar-se com a chegada de novas empresas. O Distrito Industrial Alvorada-Viamão é outro ainda em fase de projeto estará localizado na RS-118. Além disso, Viamão prepara-se para receber o terceiro maior parque eólico do sul do Brasil.[24]

Nos últimos anos, o vetor de crescimento de Viamão acontece prioritariamente na direção de sua ligação com Porto Alegre (Avenida Bento Gonçalves e RS-040)[25] (Figura 3), no chamado 4º Distrito - Passo do Sabão, que é constituído pelas Vilas Santa Isabel e Viamópolis. Esse núcleo desenvolve-se com mais dinamismo que a própria cidade e concentra nesse eixo indústrias, pouco diversificadas e com reduzida mão de obra, comércio e serviços. O Centro de Viamão,

---

20 Olga Maria Viana Franco, *A memória de Viamão na Praça da Matriz, através da reconstrução urbana*. Véra Lucia Barroso. Raízes de Viamão: Memória, História e Pertencimento. Porto Alegre: FAPA; EST, 2008.

21 Fernando Lanner Vieira et.al., *Estudo do entorno da Igreja Nossa Senhora da Conceição de Viamão*. Véra Lucia Barroso. Raízes de Viamão: Memória, História e Pertencimento. Porto Alegre: FAPA; EST, 2008.

22 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

23 Vieira et.al., *op. cit*.

24 *A cidade-dormitório desperta para o desenvolvimento*, Disponível em http://www.viamao.rs.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=691:a-cidade-dormitorio-desperta-para-o-desenvolvimento&catid=2:noticias&Itemid=14. [Data da consulta: 19 de abril de 2016].

25 Celia Ferraz de Souza. A evolução urbana de Viamão: de capela à cidade. Véra Lucia Barroso. Raízes de Viamão: Memória, História e Pertencimento. Porto Alegre: FAPA; EST, 2008.

carece de equipamentos culturais, de saúde, de serviços e de espaços de lazer, faz com que a população desta parcela da cidade utilize, pela proximidade, o Centro de Porto Alegre. Devido à esta descontinuidade, há inclusive um movimento emancipacionista desde a década de 1960 para a criação do município de Viamópolis[26], à exemplo do que ocorreu com o município de Alvorada. Alvorada era o 3º Distrito Passo do Feijó localizado ao norte de Viamão, porém essa porção do território estava alinhada ao eixo de crescimento Leste-Oeste da RMPA e próximo à BR-290 e emancipou-se em 1965. Hoje possui uma população de quase 200 mil habitantes.[27]

O fato de Viamão possuir uma significativa área não urbanizada, fez com que ocorresse a implantação de muitos sítios de lazer. Para Souza (2008), "o lado perverso da urbanização que deixou essa região de fora, em relação ao crescimento econômico por décadas, talvez apresente um dado positivo neste processo".[28] Integram também essas áreas as Unidades de Conservação: Parque Itapuã, ao sul da cidade, com a presença de rica fauna e flora e que conserva belas paisagens naturais, oferecendo atividades como banho no lago Guaíba e trilhas de caminhada, e o Parque Saint Hilaire.

Assim como Viamão, a região Extremo-Sul de Porto Alegre, particularmente a região de Belém Novo, também não acompanhou o desenvolvimento da capital e da região metropolitana. Ambos não receberam investimentos em serviços e comércio, como aconteceu com as demais cidades pertencentes a RMPA e com os bairros industriais localizados na Zona Norte de Porto Alegre.

Destaca-se o núcleo histórico do Bairro Belém Novo, que obteve crescimento até os anos 1950 e 1960 voltado ao turismo e marcou a região. Porém, a partir dos anos de 1970, foi alvo de uma estagnação de seu desenvolvimento.

Entre os anos 1920 e 1960-1970, o bairro, ainda distrito de Porto Alegre, banhado pelo lago Guaíba, era um dos locais preferidos dos porto-alegrenses como área de veraneio, com restaurantes, hotel-cassino, casas de veraneio, eventos sociais e com forte cultura tradicionalista, que lhe conferiam uma função turística. Os anos "áureos" do bairro ainda são relembrados por seus moradores e por muitas pessoas que o frequentaram durante os verões da primeira metade do século XX.[29]

---

26 *Santa Isabel*, Disponível em http://www.vilasantaisabel.com.br/emancipa.htm. [Data da consulta: 19 de setembro de 2016].

27 *Prefeitura Municipal de Alvorada*, Disponível em http://www.alvorada.rs.gov.br/. [Data da consulta: 19 de setetembro de 2016].

28 Souza, *op. cit.*, p.326.

29 Pesquisa referente à Dissertação de Mestrado da autora.

Nas últimas décadas, o Bairro Belém Novo passou a assumir um papel de "bairro-dormitório"[30] para muitos de seus moradores, pois perdeu a função turística que tinha e possui poucos serviços. Com a poluição do Guaíba e a baixa da população turística, muitos dos equipamentos hoje encontram-se abandonados. Atualmente, é reconhecido pela produção de hortifrutigranjeiros orgânicos vendidos para o centro da capital. A recuperação ambiental e dos equipamentos históricos, resgatando a efervescência do espaço público e fomentando o turismo e a economia, reavivariam, da mesma maneira que em Viamão, a memória e a identidade da população residente no bairro.

O fato do Bairro Belém Novo manter uma significativa reserva de terras particulares e não urbanizadas, o coloca como foco de interesse de promotores imobiliários e possível área de expansão urbana da capital. Em 2006, chegou ao bairro uma diferente tipologia de moradia, antes inexistente no local: o condomínio residencial fechado de grande porte. Segundo Caldeira (2000), esses condomínios se assemelham a loteamentos no que se refere a repartição dos terrenos em lotes, porém diferenciam-se porque suas ruas, espaços verdes, infraestrutura e equipamentos são de uso e de responsabilidade dos moradores do condomínio, ou seja, são propriedade privada e o conjunto é circundado por muros, ou grades, com controle de segurança para o acesso.[31] O primeiro empreendimento desse tipo implantado no bairro foi o Condomínio Terraville Golf Club Belém Novo, de grande porte. Atualmente, como uma tendência, um novo empreendimento nesses moldes, mas com área ainda maior e com maior número de lotes, está em fase de aprovação junto à Prefeitura Municipal de Porto Alegre e poderá ocupar as terras da Fazenda Arado Velho.

A disponibilidade de terras localizadas em uma zona periférica da cidade torna-se conveniente e atrativa aos empreendedores imobiliários para a construção dessa tipologia. Associado a isso, as belezas naturais de uma zona com "aspectos rurais", boa qualidade do ar e a distância do centro urbano seduzem futuros moradores. Porém, a ocupação por meio dos condomínios deve respeitar o regime urbanístico e diretrizes ambientais. Esses aspectos diversos e os impactos desse tipo de empreendimento estão em alta discussão.

Considerações finais

O fato da expansão urbana se desdobrar em relação direta com os acessos mais dinâmicos, fez com que a porção sul não acompanhasse o processo, assim não se desenvolveu economicamente, não recebeu investimentos e não se densificou na mesma proporção que o restante da RMPA.

30 Fazendo uma analogia ao que aconteceu com Viamão.

31 Teresa Pires Caldeira. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em* São Paulo. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

Porém, esses desencadeamentos sugerem estudos acerca do papel que o sul pode vir a assumir dentro da RMPA. Assim, a reserva de terras, as riquezas naturais e o patrimônio histórico, são todas características encontradas no Bairro Belém Novo e no município de Viamão que podem contribuir com o desenvolvimento econômico de ambos.

Observando historicamente, ambos possuem a função dormitório e potencial turístico. Indaga-se aqui se o aumento de equipamentos de serviços e comércio para o turismo não seria uma forma de elevá-los economicamente, já que possuem uma tradição para tal. Elencando assim suas potencialidades, esta porção do território que não integra-se economicamente por meio da indústria na RMPA, poderia alcançar essa integração através de suas verdadeiras vocações. Por outro lado, a preservação natural isolada dos questionamentos práticos que a população levanta, também um outro problema. Dilema que se vive para ser resolvidos em bem próximos anos.

DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PLANEJAMENTO AOS INDÍCIOS DE UMA NOVA FASE.

DANIEL TOCHETTO

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI).

danieltoc@gmail.com

RESUMEN: A institucionalização do urbanismo como disciplina e, consequentemente, do planejamento urbano nos órgãos públicos municipal e estadual são referências importantes no estado do Rio Grande do Sul e na a área do urbanismo. Essa evolução conferiu ao estado posição de vanguarda e tradição, durante o século XX, no desenvolvimento de uma estrutura e de um conhecimento técnico voltado ao planejamento urbano e regional. O auge da atividade foi marcado pela criação e atuação de diversas instituições voltadas ao planejamento nas décadas de 1960/70, com o planejamento integrado e a atuação do SERFHAU no Brasil. Entretanto, no Rio Grande do Sul, esse órgão veio a endossar a prática já adotada pela Secretaria de Obras Públicas do estado, o planejamento apoiado numa estrutura técnica multidisciplinar e sólida. A fase da institucionalização do planejamento tem recebido mais atenção recentemente, juntamente com a precedente que já possui mais estudos. Todavia, no final do século XX e início do XXI, verificam-se rupturas e indícios de uma nova fase. Após a promulgação da Constituição Federal de 1988 e, posteriormente, do Estatuto da Cidade, legislações com intuito de reforçar a política urbana, as instituições de planejamento começaram a perder forças, juntamente com a descentralização do poder político e de decisão. Existe uma forte tendência à negação do planejamento como conceituado e estruturado durante o século XX. Instituições de planejamento estão sendo extintas ou desestruturadas e atuam cada vez menos com o planejamento em médio e longo prazo. O objetivo deste artigo é confrontar o planejamento, defendido e desenvolvido na fase de sua institucionalização, com a prática na atualidade, de forma a apontar rupturas e indícios de uma nova fase.

PALABRAS CLAVE: planejamento integrado; instituições de planejamento; prática; institucionalização; nova fase.

Introdução

A cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, ficou conhecida por sua tradição em planejamento urbano, título que recebeu devido à prática e à inovação na área conforme diversos pesquisadores demonstram[1]. Entretanto, em 2012, o planejamento municipal foi desestruturado com a extinção da Secretaria do Planejamento Municipal (SPM) e a criação da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMURB) para tratar do planejamento de curto prazo, conforme divulgado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA). Diversos profissionais defenderam a transformação das secretarias de planejamento em institutos e autarquias para planejar, gerenciar e aplicar o plano diretor a fim de (1) distanciar a atividade de influências políticas do prefeito ou da figura do secretário (2) e de que o planejamento é uma atividade de médio e de longo prazo. Na contramão, o prefeito da PMPA justifica: "o objetivo é dar mais agilidade nas análises de licenciamentos"[2].

As primeiras regiões metropolitanas do Brasil foram criadas, por lei federal, em 1973, entre elas a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). A Lei Complementar 14/1973, além de estabelecer essas regiões, determinou que cada uma teria dois conselhos instituídos por lei estadual: Conselho Deliberativo, presidido pelo Governador do Estado mais cinco membros nomeados pelo Governador, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais municípios integrantes da região metropolitana; e Conselho Consultivo, composto por um representante de cada município da região metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo. Ou seja, o conselho que delibera não possui a participação dos representantes de cada município e os integrantes possuem fortes vínculos políticos.

A Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (METROPLAN), responsável pela elaboração e coordenação de planos, programas e projetos para a RMPA, foi criada pela Lei Estadual 6.748/1974. Entretanto, a Constituição Federal de 1988, trata da política urbana e deixa de lado a política regional em termos de planejamento ao determinar que a execução da política de desenvolvimento urbano é de responsabilidade do Poder Público Municipal[3].

Com base nesses apontamentos iniciais, que serão analisados no campo do planejamento e suas instituições, a hipótese, e a questão que o presente artigo visa levantar, é a ruptura e os indícios de uma nova fase, após a da institucionalização do planejamento. A atividade está em fase de retirada das instituições que o praticaram durante o momento da institucionalização.

---

1 Entre eles: Maria Tereza Fortini Albano, *O processo de formulação do 2º Plano Diretor de Desenvolvimento urbano Ambiental de Porto Alegre: ruptura, reunião de fragmentos, inovação ou manutenção de uma tradição secular?* Porto Alegre: UFRGS, 1999. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional); Celia Ferraz de Souza, *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2010.

2 PMPA, *Atribuições da Secretaria Municipal de Urbanismo*, 2012. Disponível em <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=123> [Data de consulta: 05/09/2015].

3 Brasil, *Constituição Federal de 1988*, art. 182. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm> [Data de consulta: 05/08/2016].

O objetivo deste artigo é confrontar o planejamento, defendido e desenvolvido na fase de sua institucionalização, com a prática na atualidade, de forma a apontar rupturas e indícios de uma nova fase. O artigo está estruturado em duas partes: as fases de institucionalização, que compreende a institucionalização do urbanismo e do planejamento; e indícios sobre uma nova fase.

As fases de institucionalização

Importantes experiências, no campo do planejamento urbano e regional, ocorreram no Brasil durante o século XX. A institucionalização do urbanismo como disciplina nos órgãos públicos, na primeira metade do século, ocorreu por meio dos planos de melhoramentos e de saneamento, que construíram as bases para o momento posterior, o da institucionalização do planejamento urbano e regional.

O planejamento ganhou mais força e foi reafirmado na segunda metade do século XX, momento do planejamento integrado. Os planos passaram a ser chamados de planos diretores e a abranger diversos aspectos pensados por equipes multidisciplinares. Ao mesmo tempo, o espaço regional passou a ser objeto de planejamento, de forma a pensar na interação entre municípios.

A institucionalização do planejamento ocorreu por meio da criação e da atuação de órgãos responsáveis pela atividade, pelo auxílio e pela elaboração dos planos. O século XX, especialmente as décadas de 1960/70, foi marcado pela atuação de diversas instituições, como a Secretaria de Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul (SOP), o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e a METROPLAN. Por meio da atuação dessas instituições, foi construído e reforçado o planejamento no Brasil de forma conceitual, prática e teórica, principalmente, no Rio Grande do Sul.

O SERFHAU tinha como objetivo orientar as diretrizes do planejamento urbano, de forma a promover, coordenar e prestar assistência técnica aos estados e municípios[4]. Martins[5], funcionário da SOP, descreveu, e Verri[6] ressaltou e demonstrou, que o serviço implantado pelo SERFHAU, em nível federal, já era realizado pela SOP desde 1950 por meio de assessoramento técnico aos municípios com escritórios regionais ou viagens de técnicos da secretaria para auxiliar na elaboração e implantação do plano e na continuidade da atividade, a fim de promover o planejamento das cidades a longo prazo.

---

4 Fernanda Jahn Verri, *O planejamento urbano integrado e a atuação do SERFHAU no Rio Grande do Sul (1964-1975)*. Porto Alegre: UFRGS, 2014. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional).

5 Nelly Peixoto Martins, "Rio Grande do Sul: experiência urbanística", in IBAM, *Leituras de planejamento e urbanismo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Administração Municipal, 1965, p. 98-114.

6 Verri, *op. cit*.

A atuação da SOP, ainda na primeira metade do século XX, com a criação de novas cidades e a elaboração de planos de saneamento, esteve estruturada no seu Plano Geral de Viação. Esse plano representou uma experiência de planejamento regional integrado, com políticas do poder público estadual sob orientação da SOP, demonstra Vargas[7].

Porto Alegre foi a primeira capital brasileira a instituir um plano geral de melhoramentos em 1914, visando o aprimoramento da circulação, do saneamento e do embelezamento[8], e, em 1959, instituiu seu plano diretor. Na mesma época, merece destaque o engenheiro Saturnino de Brito, autor de planos de melhoramentos e saneamento para diversas cidades do Brasil, sendo 13 delas no Rio Grande do Sul e as últimas 10 dessas contratadas pelo poder estadual, via SOP, instituição que, posteriormente, elaborou planos diretores para diversas cidades.

Brito, já na primeira metade do século XX, defendia a importância de "[...] prever o futuro das cidades, a fim de evitarmos a reincidência nos erros provenientes de deixá-lo entregue ao acaso, isto é, dependente do capricho e da ignorância dos proprietários e das administrações locais"[9]. O mesmo entendimento foi defendido por Pereira[10] em 1965, ao alertar sobre a importância da continuidade nas ações de planejamento, da equipe e da estrutura local de planejamento para acompanhar a dinâmica do desenvolvimento do município que necessita de permanente observação e estudo, de forma à atividade não ficar enrijecida pelo plano.

O Curso de Urbanismo do Instituto de Belas Artes, em Porto Alegre, foi criado em 1947 e contou com o auxílio de dois funcionários da administração municipal, Luiz Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva. Conforme Rovati, "tratava-se de um curso de especialização ou de pós-graduação, como diria hoje [...]"[11]. Almeida[12] avalia Porto Alegre, de 1959 a 1983, como "centro irradiador do urbanismo no estado". Por meio da SOP, da PMPA e do curso de urbanismo, o planejamento estava sendo estruturado e reafirmado no Rio Grande do Sul.

Diante da urbanização e da industrialização, a partir da década de 1950, a população urbana passou a representar porcentagens cada vez mais expressivas e, como consequência, os problemas urbanos agravaram-se. Ficava mais latente a necessidade de planejar as cidades em

---

7 Luís Francisco da Silva Vargas, *Saneamento e urbanização no Rio Grande do Sul durante os anos de 1916 a 1931: o papel da SOP - Secretaria de Obras Públicas, a cidade de Iraí como referência*. Porto Alegre: UFRGS, 2011. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional).

8 Souza, *op. cit*.

9 Saturnino de Brito, *Obras Completas de Saturnino de Brito*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944. v. XXI. p. 16.

10 Rubens de Mattos Pereira, "Organização para o planejamento municipal", in IBAM, *Leituras de planejamento e urbanismo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Administração Municipal, 1965, pp. 62-82.

11 João Rovati, "Urbanistas graças a deus", in *XIII Encontro Nacional da Anpur*. Florianópolis: 2009, p.5.

12 Maria Soares de Almeida, "Gestores da cidade e seus regulamentos urbanístico: Porto Alegre de 1983 a 1959" in Maria Cristina da Silva Leme [org.], *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel, 1999, p. 112.

crescimento de forma mais apurada. Moradia, educação, saúde, comércio, empregos, transporte, etc. passaram a ser necessidades comuns às cidades que, quando conurbadas, potencializavam-se. A demanda de uma cidade pode gerar impactos na disponibilidade da vizinha. Do mesmo modo que Villaça[13] define estrutura intraurbana como "[...] um todo articulado de partes que se relacionam, no qual alterações em uma parte, ou em uma relação, acarretam alterações nas demais partes e relações", é preciso pensar em estrutura intraregional. O planejamento dessa estrutura deve ocorrer de forma integrada e hierarquizada em relação à urbana. Violorich[14] chama atenção de que o planejamento, ação da administração pública, para ser eficaz, deve estar estruturado em escalas - nacional, estadual ou regional e municipal ou metropolitana - e cada uma delas com as respectivas responsabilidades.

A RMPA foi instituída por lei federal em 1973, entretanto, ainda nas décadas de 1950/60, a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV) e também a SOP realizaram estudos para delimitação da região[15]. Além do planejamento urbano, executado pelos municípios sobre seus respectivos territórios, estruturava-se o planejamento metropolitano, delegado às instituições estaduais, sediadas nas capitais. A METROPLAN visa dar suporte à execução das tarefas do Conselho Deliberativo da RMPA, como a elaboração e atualização do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Porto Alegre (com a programação e a execução dos serviços comuns e com a coordenação da execução de programas e projetos de interesse da mesma região) e coordenar programas e projetos de interesse dos municípios da RMPA não relacionados como serviços comuns quando autorizada pelo Conselho Deliberativo[16]. O objetivo era extrapolar os limites municipais e pensar de forma articulada nas necessidades e nos impactos entre as aglomerações urbanas, conforme defendido desde 1965.

Indícios de uma nova fase

As instituições de planejamento, estruturadas e atuantes nas décadas de 1950-70, passaram a perder forças e a serem desestruturadas ou até mesmo extintas. A Constituição Federal de 1988, ao tratar da política urbana, delega a atividade aos municípios e retira completamente os poderes dos órgãos responsáveis pelo planejamento metropolitano, o regional, e não assegura a autonomia da atividade às instituições até então atuantes. A SOP deixou de prestar auxílio aos municípios no que se refere ao planejamento e planos diretores e a METROPLAN tem função mais consultiva e de gerenciamento dos transportes.

---

13 Flávio Villaça, *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001, p. 327.

14 Francis Violorish, "Crescimento urbano e planejamento no Brasil", in IBAM, *Leituras de planejamento e urbanismo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Administração Municipal, 1965, pp.19-29.

15 Jorge Guilherme Francisconi, *Planning In the Porto Alegre metropolitan area: a case study*. Syracuse University, 1972. Tese (Doutorado).

16 Rio Grande do Sul, Lei nº 6.748, de 29 de outubro de 1974. Disponível em <http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegisComp/Lei%20n%C2%BA%2006.748.pdf> [Data de consulta: 10/08/2016].

Enquanto diversos municípios buscaram criar institutos e autarquias para planejar, gerir e aplicar o plano diretor de forma "mais independente"[17], Porto Alegre extinguiu a SPM e criou uma secretaria para decisões e "planejamento" de curto prazo, em 2012, com uma promessa "futura" de um instituto de planejamento. O que acontece com o planejamento, ação de médio e de longo prazo na capital? A SMURB substituiu a SPM e incorporou as atribuições da SMOV para tratar

> [...] especificamente do planejamento urbano de curto prazo, sendo a guardiã do Plano Diretor e a executora do Plano Regulador e das tarefas relacionadas às edificações, tais como aprovação, licenciamento e vistoria, e ainda atividades relativas à manutenção e conservação das edificações e seus equipamentos, antes vinculadas à SMOV.
>
> A mudança faz parte da reforma administrativa implantada pelo prefeito José Fortunati que terá como uma das metas a agilização dos procedimentos, eficiência na prestação de serviços e transparência.
>
> O objetivo é dar mais agilidade nas análises de licenciamentos, mais atenção para o que ocorre hoje na cidade e criação das condições para a futura implantação do Instituto de Planejamento da Cidade de Porto Alegre[18].

O plano não tem todas as soluções e, dependendo do caso, apresenta uma solução imprópria, ainda mais sendo a cidade um espaço dinâmico, o que torna necessário o acompanhamento e a revisão contínua do plano por um corpo técnico permanente, competente e estruturado. Prochnik[19] entende o planejamento como processo dinâmico, planos ou projetos tendem a ser estáticos, o planejamento é uma atividade contínua, no sentido de ser realizado dia a dia. Então, essa atividade, periodicamente, gera planos, que contêm diretrizes gerais e também por isso necessitam de acompanhamento e direcionamento constantes.

As instituições têm demonstrado sua incapacidade de planejar o território. Francisconi identifica a situação atual como "[...] a urbanização descontrolada que atropela o planejamento urbano e promove a caducidade de normas locais e leis federais"[20] ou, conforme Villaça[21], o fim dos

---

17 A "independência", muitas vezes, é questionável, porque quem nomeia o presidente das instituições de planejamento, geralmente, é o prefeito.

18 PMPA, *op. cit.*

19 Wit-Olaf Prochni, "Formação de planejadores", in IBAM, *Leituras de planejamento e urbanismo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Administração Municipal, 1965, pp. 39-44.

20 Jorge Francisconi, *O futuro de nossas cidades: governança e cidadania*. Setembro de 2014, p. 23.

21 Flávio Villaça, "Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil" in Csaba Deák e Sueli Ramos Schiffer [orgs.], *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

planos. Verifica-se a ausência e a incoerência do planejamento praticado, ainda mais como uma ação de médio e de longo prazo e de forma contínua, conforme defendido exaustivamente por diversos autores. Pereira[22] aponta sobre a necessidade do planejamento ser orientado por órgãos especializados - regionais, estaduais ou nacionais - e sobre a continuidade para permitir a adaptação constante do plano às realidades dinâmicas do município. Essa estrutura, mesma apontada por Violorish[23], fora a implantada pela SOP e pelo SERFHAU.

O secretário da SPM, em 1993, em correspondência assinada junto com profissionais reconhecidos na área, defendeu a "[...] necessidade de valorizar o instrumento plano diretor e o planejamento, como uma atividade contínua, apoiada em uma estrutura administrativa que lhe dê suporte e na participação comunitária"[24]. Contudo, a prática é diferente: as instituições estão sendo desestruturadas de forma sistemática ou seu posicionamento é ignorado.

O município, integrante de uma região metropolitana, ao mesmo tempo que é planejado pela instituição municipal, precisaria, e deveria, também ser planejado por uma instituição metropolitana, em razão do grau de complexidade de urbanização alcançado. O planejamento deveria considerar a relação entre atividades, usos, serviços, usuários e impactos que extrapolam os limites municipais.

A Constituição Federal delegou e assegurou ao poder público municipal a responsabilidade de planejar o território, ou seja, o planejamento urbano, e o planejamento regional ficou destituído de força e de instituição atuante. Fernandes avalia que,

> da perspectiva jurídico-política, a importância da construção de uma ordem jurídico-institucional metropolitana adequada decorre do fato de que tal esfera é o elo perdido no processo de construção de uma ordem verdadeiramente democrática nos países urbanizados, sendo também fundamental para a determinação de padrões de eficiência econômica, racionalidade administrativa, justiça social e equilíbrio ambiental para orientação dos processos de gestão urbana em áreas metropolitanas.
>
> [...] o processo constituinte foi marcado por um movimento de 'municipalismo a todo custo', que, no que toca à gestão metropolitana, 'jogou o bebê fora com a água do banho': com receio do que foi considerado de maneira equivocada como 'o quarto poder' e dada a tradição do centralismo e autoritarismo que havia caracterizado a gestão metropolitana até então, ao invés de democratizar e melhorar a 'fórmula' jurídico-institucional, o Congresso Constituinte não enfrentou a questão, remetendo-a de maneira vaga para as Constituições Estaduais e sem a definição de quaisquer critérios básicos a serem cumpridos em todo o território nacional[25].

---

22 Pereira, *op. cit.*

23 Violorish, *op. cit.*

24 Albano, *op. cit.*, p. 71.

25 Edésio Fernanndes, "O elo perdido: o desafio da gestão metropolitana" in Maria Valeska Duarte Drummond

O desafio da gestão metropolitana, no que compete às instituições, é enfrentar as dificuldades de instituir verdadeiros territórios políticos. Verifica-se uma desestruturação do planejamento atual ao compará-lo com o período de 1950-70. Lefèvre[26] e Fernandes[27] avaliam que as consultas aos habitantes, geralmente, ficam restritas às questões locais e os problemas metropolitanos são ignorados e falta a articulação entre escalas; há uma tensão entre escalas, poderes e interesses devido à sobreposição de territórios aliado à ausência de poder do estado e à falta de integração entre a instituição de planejamento municipal e a de planejamento metropolitano; é preciso uma ordem jurídico-institucional política e social para expressar adequadamente a ordem urbano-territorial, socioeconômica e socioambiental que caracteriza uma região metropolitana.

Entre as quinze finalidades básicas atribuídas à METROPLAN, que constam no seu estatuto[28], menos da metade é executada e divulgada no seu *website*[29]. As divulgações ficam restritas a questões ambientais e de transportes. Todavia, é de fundamental importância ressaltar o posicionamento da instituição sobre a criação ou a inclusão de novos municípios às regiões metropolitanas, que é constantemente questionado.

A METROPLAN emitiu parecer, em novembro de 2015, sobre 14 projetos de lei para instituir regiões metropolitanas e conglomerados urbanos no Rio Grande do Sul. Bisch[30], superintendente da METROPLAN, salientou a importância da gestão e coordenação de planos e que não adianta instituir uma região metropolitana se os municípios não tem condições e/ou nem intenção de possuir um planejamento que seja integrado com o regional. Mesmo posicionamento também verifica-se na maioria dos pareceres dos projetos de lei enviados pela Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (ALRS) que tem recebido parecer contrário quanto à criação de regiões metropolitanas[31].

Existe um sonho, ou um *fetiche*, de metropolização, principalmente por parte dos políticos. Dos projetos de lei para criar regiões metropolitanas que passaram pela ALRS, alguns destacam-se

---

[org.], *Pensar metropolitano: arranjos de governança nas regiões metropolitanas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Agência de Desenvolvimento da RMBH, 2013. p. 19.

26 Christian Lefèvre, "Governar as metrópoles: questões, desafios e limitações para a constituição de novos territórios políticos", in *Cadernos Metrópole*. São Paulo, v. 11, n. 22, p. 299-317, jul/dez, 2009.

27 Fernandes, *op. cit.*

28 Rio Grande do Sul, Decreto nº 39.271, de 09 de fevereiro de 1999. Disponível em <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXTO&Hid_TodasNormas=4680&hTexto=&Hid_IDNorma=4680> [Data de consulta: 10/08/2016].

29 Disponível em <http://www.metroplan.rs.gov.br> [Data de consulta em 01/09/2016].

30 METROPLAN, *Projetos que instituem regiões metropolitanas e conglomerados urbanos é tema de audiência pública*. 11/nov/2015. Disponível em <http://www.metroplan.rs.gov.br/conteudo/2654/?Projetos_que_instituem_regi%C3%B5es_metropolitanas_e_conglomerados_urbanos_%C3%A9_tema_de_audi%C3%AAncia_p%C3%BAblica> [Data de consulta: 01/09/2016].

31 MATROPLAN, *op. cit*.

pelas justificativas, que demonstram total desconhecimento sobre o assunto, e inconsistência com base no que foi defendido pela METROPLAN ainda um ano antes.

> O presente Projeto de Lei Complementar tem por objetivo a criação da Região Metropolitana do Alto Uruguai. Essa região metropolitana será constituída por 32 municípios os quais possuem uma forte e uníssona identidade, reconhecida e identificada em todos os municípios.
>
> Buscamos o desenvolvimento amplo da região do Alto Uruguai e tendo por base a definição de Região Metropolitana, estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, como sendo uma "região estabelecida por legislação estadual e constituída por agrupamentos de municípios limítrofes (que fazem fronteiras), com o objetivo de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum"[32].

É preciso reforçar o alerta de Bisch:

> a região metropolitana é uma estrutura de gestão do Estado, formada a partir de critérios técnicos. O que assistimos nos últimos anos é uma espécie de glamorização desta condição. Isso se dá em função das vantagens que, de fato, os municípios que integram estas organizações obtêm, especialmente, na captação de recursos para obras (grifo nosso)[33].

Todavia, alguns deputados persistem em ignorar os critérios técnicos e em não aceitar a posição da METROPLAN, de forma a alegar falta de clareza nos critérios[34], ou seja, promover a desinstitucionalização do órgão e instituir "suas" regiões metropolitanas como bem entendem. De qualquer forma, a fundação estadual não desiste em reforçar sua posição e relembra que,

> [...] quando a Região Metropolitana de Porto Alegre foi instituída, há 40 anos, foram realizados profundos estudos técnicos que se basearam em quatro critérios: comportamento demográfico; continuidade do espaço urbanizado; fluxos e movimentos pendulares e dependência funcional.
>
> O diretor da Metroplan sublinhou que, conforme a Lei Complementar 11.740, de 2002, para haver a criação de aglomerações urbanas, é necessário que haja continuidade urbana e complementariedade de funções urbanas. "As políticas federais estabelecem critérios

32 Juliano Roso, *Projeto de Lei Complementar 17/2015*. ALRS.

33 ALRS, *Comissão aprova audiência pública e discute criação de regiões metropolitanas*. 15/abr/2014. Disponível em <http://www2.al.rs.gov.br/noticias/ExibeNoticia/tabid/5374/IdMateria/292328/language/pt-BR/Default.aspx> [Data de consulta: 01/09/2016].

34 ALRS, *op. cit.*

> de repasse de recursos que tornam atraente a condição de metropolização, mas as comunidades estão muito mais mobilizadas para buscar estes recurso do que propriamente estabelecerem temas comuns para trabalharem de forma integrada e solidária", alertou[35].

Santos[36] chama atenção às diferenças significativas quanto à integração dos municípios à dinâmica da região sob os aspectos de fluxos econômicos, sociais e populacionais. Aponta que o principal problema é a instituição ou ampliação de regiões metropolitanas sob critérios inconsistentes, o que dificulta o planejamento.

Recentemente, no ano de 2015, foi instituído o Estatuto da Metrópole[37]. Ainda é cedo para avaliar a sua eficácia sobre o planejamento. De qualquer forma, processo semelhante ao enfrentado pelos municípios, quando promulgado o Estatuto da Cidade[38], terá de ser enfrentado pelas regiões metropolitanas e respectivos municípios, principalmente as novas, instituídas sob critérios inconsistentes, frente à elaboração e à gestão do plano de desenvolvimento urbano integrado e os demais instrumentos de governança interfederativa. Surge uma nova questão: serão criadas novas instituições de planejamento e que autonomia elas terão e como atuarão?

Considerações finais

As instituições de planejamento do Rio Grande do Sul, no decorrer do século XX, colaboraram para a estruturação e a execução do planejamento urbano e regional. A atuação delas, de forma consistente e inovadora, conferiu ao estado posição de destaque, principalmente, nas décadas de 1950-70. Embora a situação de cada município seja um caso peculiar, eles eram pensados na escala urbana e na regional no Rio Grande do Sul.

Contudo, a partir do final do século XX, iniciou-se um processo de distanciamento e negação de tudo o que foi construído e aplicado pelas instituições e também do posicionamento das que permaneceram. A descentralização e a democratização, promovidas pela Constituição de 1988,

---

35 ALRS, *op. cit.*

36 Orlando Alves Santos Junior, "Arranjos de gestão dos aglomerados metropolitanos: reflexões e desafios", in Maria Valeska Duarte Drummond [org.], *Pensar metropolitano: arranjos de governança nas regiões metropolitanas*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro; Agência de Desenvolvimento da RMBH, 2013. pp. 171-187.

37 Brasil, *Estatuto da Metrópole*. Lei 13.089/2015, de 12 de janeiro de 2015.

38 Dois critérios principais obrigaram os municípios a elaborar plano diretor, conforme art. 41 do Estatuto da Cidade: os com mais de vinte mil habitantes e os integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas (Brasil, Lei 10.257, de 10 de julho de 2001). Muitos dos municípios obrigados a elaborar plano diretor enfrentaram problemas como a falta de conhecimento e preparo técnico dos profissionais contratados e também a falta de técnicos municipais. Quando os municípios possuíam técnico, muitos deles não tinham conhecimento para aplicar e gerenciar o plano.

não deveriam ser empecilhos ao planejamento. Todavia, essas acabaram por desestruturar o planejamento, gerar tensões entre poderes e rupturas com as instituições até então atuantes.

As instituições, criadas e/ou atuantes nas décadas de 1950-70, de forma estruturada e com embasamento técnico consistente, estão sendo desestruturadas ou esvaziados de poder de forma sistemática. Frente a essas e outras práticas, verifica-se a ausência e a incoerência do planejamento, ainda mais conforme defendido no período de institucionalização. Verifica-se um movimento de negação do conhecimento construído sobre o planejamento e das suas instituições. A atividade está sendo deslocada das instituições de planejamento para outras diversas. A intenção não é esgotar o tema, que precisa ser aprofundado, entretanto, uma nova fase se anuncia.

MESA Nº 35

A construção do espaço urbano carioca por meio do embate (Rio de Janeiro, final do século XIX e início do XX).

COORDINADORES

PAULO CRUZ TERRA

pauloterra@gmail.com

Universidade Federal Fluminense

LERICE DE CASTRO GARZONI

lerice.garzoni@gmail.com

Instituto Federal Sul de Minas

UMA ANÁLISE DO CONTEXTO EMBRIONÁRIO NA VIRADA DO SÉCULO XX.

THIAGO PEDROSA MATTOS E ANA MARIA REIS DE GÓES MONTEIRO

UNICAMP

thiagohstr@gmail.com; anagoesmonteiro@gmail.com

RESUMEN: Este trabalho tem o objetivo de demonstrar aspectos de como o início do processo de favelização da cidade do Rio de Janeiro pôde ser percebido academicamente, sob uma perspectiva interdisciplinar. Desse modo, a trajetória percorrida considerou análises acerca das habitações coletivas da capital carioca, circunscritas em uma temporalidade cujo diálogo se aproxima de meados do século XIX, buscando-se ampliar a observação de elementos complexos que configuraram os processos históricos urbanos do Rio de Janeiro na virada do século XX.

PALABRAS CLAVE: Rio de Janeiro; Habitação coletiva; Cortiço; Favela; Interdisciplinaridade

Introdução

A população que vivia na cidade do Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX e início do século XX, presenciou um momento conturbado do relacionamento entre poder público e sociedade. A grave situação de insalubridade na cidade permitiu o avanço de inúmeras epidemias, que vitimava indistintamente. Era necessário que o poder público criasse medidas de intervenção, porém, o arcabouço técnico e ideológico entendiam que a pobreza era o mal causador de todas as adversidades do período. Além do mais, as habitações dos mais pobres, que geralmente eram fixadas em cortiços nas áreas centrais da cidade, despertaram outros interesses na classe dominante. O espaço no qual os cortiços se inseriam eram estratégicos aos ideais da nova elite, a republicana, que surgia no cenário nacional, em especial, o carioca; momento correspondente ao surgimento do processo de favelização da cidade.

O objetivo deste trabalho é demonstrar aspectos de como o início do processo de favelização da cidade do Rio de Janeiro pôde ser percebido academicamente, sob uma perspectiva interdisciplinar. Nesse sentido, a metodologia utilizada recorreu a revisões bibliográficas, de modo a subsidiar a compreensão acerca da complexidade do assunto.

Do cortiço

Os cortiços possuíam padrões e composições similares, cujas disposições eram organizadas em pavilhões, com pouca incidência de iluminação solar no interior das edificações; baixa densidade de portas e janelas, o que dificultava o trânsito de pessoas e a circulação do ar; poucos locais para banhos e latrinas, aos quais eram para o uso coletivo. Esse cenário agravava o quadro epidemiológico na sazonalidade dos ciclos das moléstias que ocorriam na cidade, mais recorrentes na segunda metade do século XIX.

Era comum o ato de adaptar casas e sobrados antigos, de forma a servirem para vários moradores, formando-se, assim, inúmeros quartos, casas de cômodo, cortiços. Esses padrões habitacionais não eram confortáveis, muito menos promoviam a saúde dos respectivos moradores.

Um relatório do período administrativo do Intendente Municipal Pereira Passos (1903-1906), realizado por Backheuser, demonstra qual a visão comum às autoridades, a respeito desse padrão de habitação coletiva, também conhecido por estalagem:

> As estalagens antigas têm um aspecto mais primitivo, mais grotesco, mais mal acabado. São ligeiras construções de madeira, que o tempo consolidou pelos consertos clandestinos, atravancadas nos fundos de prédios, tendo um segundo pavimento acaçapado como o primeiro e ao qual se ascende dificilmente por escadas íngremes, circundando também por varandinhas de gosto esquisito e contextura ruinosa. Isto que aí fica resumido é o "cortiço"[1].

1 Backheuser, 1906 *apud* Sidney Chalhoub, *Cidade febril*: cortiços e epidemias na Corte Imperial, São Paulo, Companhia das Letras, 1996, p. 38-9.

Esse padrão de moradia despertou a atenção das autoridades públicas na década de 1850, especialmente acerca do contexto de surtos de febre amarela e cólera. Os moradores dessas habitações coletivas eram moralmente condenados pela burguesia e poder público; o modo com o qual viviam as populações encortiçadas eram compreendidos como as causas da sujeira na cidade, explicando-se, dessa forma, a origem dos miasmas[2]. Outrossim, havia certo receio político, em que a população mais pobre pudesse promover episódios de revoltas. Essas especificidades, na análise de Sidney Chalhoub (1996), motivaram a "(…) guerra de extermínio contra os cortiços ou – o que dá quase no mesmo – para a política de expulsão das 'classes pobres/classes perigosas' das áreas centrais da cidade[3]".

A população no Rio de Janeiro cresceu de forma muito rápida no século XIX[4], e a oferta de moradias salubres e economicamente viáveis às condições sociais da população não respondeu, à altura, a demanda habitacional. Negros alforriados, ou que viviam às próprias custas; imigrantes pobres, especialmente a partir da segunda metade do século; pessoas livres e humildes eram os moradores dessas habitações coletivas.

Uma das principais características dos cortiços, para além das tipologias arquitetônicas vernaculares rudimentares, era a centralidade da localização. O cortiço situava-se no cerne da dinâmica da vida social da cidade. Morar no centro era uma condição mais favorável para conseguir algum afazer que rendesse dinheiro. Contudo, essa peculiaridade da economia informal fluminense, acompanhada do contexto de habitação coletiva, era paradoxal, visto que ao mesmo tempo em que sustentava a necessidade de oferta de trabalhadores para a elite, esta desejava ver longe a moradia da força de trabalho que lhe servia.

A arquiteta Lilian Fessler Vaz, em trabalho publicado pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, em 1994[5], esclareceu que o processo de modernização da habitação, que exigia conceitos mais "higiênicos", foi acompanhado de outro: o de exclusão dos mais pobres das áreas centrais; período em que se percebe, paralelamente, o surgimento e avanço do processo de

2 A história dos miasmas é antiga, relacionada à lógica de que gases mau cheirosos provocavam doenças, desequilibram o ambiente. Para mais detalhes acerca da ideia médica com relação ao desenvolvimento de centros urbanos ver: Ana Sperandio; Thiago Pedrosa Mattos; et al, Planejamento Urbano e Saúde Pública: (re)visitando uma história contextualizada, *Intellectus*, Revista Acadêmica Digital da Faculdade de Jaguariúna, v. 28, 2014, p. 5-24.

3 Chalhoub, *op. cit*., p. 34.

4 Interessante é observar que o aumento populacional cresceu vertiginosamente após a vinda da família real para o Brasil (1808). A população aumentou cerca de 400% em 62 anos, conforme demonstra o geógrafo Andrelino Campos: "(…) a população do Rio de Janeiro teve um aumento espetacular, passando de 60.000 habitantes, em 1808, para 250.000 em 1870". Andrelino Campos, *Do quilombo à favela: a produção do "espaço criminalizado" no Rio de Janeiro*, 3. ed., Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2010: 52.

5 Lílian Fessler Vaz, Dos cortiços às favelas e aos edifícios de apartamentos: a modernização da moradia no Rio de Janeiro, *Análise social*, 1994, p. 581-597.

favelização. Os estudos de Vaz são fecundos nessa área; a autora resgatou[6], inclusive, a memória e história do Cabeça-de-Porco, o maior cortiço que o Rio de Janeiro possuiu, demolido em 1893, sob o auspício higiênico, assunto que permitiu novas explorações e perspectivas acadêmicas acerca do relacionamento entre o discurso vigente e as práticas estabelecidas.

Cabe salientar que, na perspectiva crítica do geógrafo Maurício de Abreu (2003)[7], as práticas das políticas públicas alteraram a forma de perseguição, perpassando-se das tipologias de habitações coletivas, típicas do período imperial, para o lugar, o espaço ocupado, no início da República. Essa característica foi acompanhada de interesses especulativos do solo e espaço urbano, intrínseco à ação imobiliária.

Nos estudos de Chalhoub (1996) há uma forte indicação a esse respeito. Analisando peculiaridades das iniciativas que culminaram na demolição do cortiço Cabeça-de-Porco, assim esclareceu o historiador:

> (…) Vieira Souto era um dos nomes constantes da longa lista de notáveis presentes à demolição do Cabeça de Porco (…) lá estava ao lado de Carlos Sampaio, e que ambos contribuíram com o esforço de demolição providenciando a presença de quarenta operários da Empresa de Melhoramentos do Brasil, companhia da qual eram diretores. Tratava-se, sem dúvida, de interesse pela coisa pública e preocupação com a higiene das habitações. Talvez fosse ainda mais do que isso. Em 1891, o Conselho de Intendência Municipal havia fechado um contrato com o engenheiro Carlos Sampaio, que ficava encarregado de prolongar a rua dos Cajueiros, a rua do dr. João Ricardo e ainda abrir um túnel no morro do Livramento. É desnecessário dizer que a realização da obra dependia da destruição completa do Cabeça de Porco. De acordo com Lilian Fessler Vaz, Carlos Sampaio solicitara ainda as concessões de praxe em tais contratos: direito de desapropriação de prédios e terrenos, cessão gratuita de terrenos públicos, privilégio para a exploração de uma linha de carris nas ruas adjacentes e no túnel, e mais direito de cobrança de pedágio por trinta anos[8].

Acerca da gênese de ações de planos urbanísticos para o Rio de Janeiro, ocorridos a partir do final do século XIX, são sugestivas as informações realizadas pela arquiteta e urbanista Vera Lúcia Rezende (1999), em que

> O primeiro plano para a cidade do Rio de Janeiro data de 1875 (…) que tem por objetivo atenuar a crise sanitária, orientando-se para a questão do saneamento básico, buscando solucionar principalmente os problemas de inundações com o auxílio de obras de

---

6 Lílian Fessler Vaz, Notas sobre o Cabeça de Porco, *Revista do rio de Janeiro*, v. 1, n. 2, 1986, p. 29-35.

7 Maurício de Almeida Abreu, Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução, *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, 2003, p. 210.

8 Chalhoub, *op. cit.*, p. 54-5.

> canalização, drenagem, alargamento e pavimentação de ruas. O plano estabelece também a obrigação de moradias saneadas em substituição às moradias existentes no centro, cuja população busca minimizar os custos com transportes, localizando-se próximo aos locais de oferta de empregos, em especial a área portuária[9].

Nesse momento, em conformidade com a análise da autora, percebe-se que há uma forte preocupação com a salubridade das habitações, inserindo-se a ideia apresentada acerca das tipologias, além de reforçar a situação ocorrente entre localização das moradias e ofertas de trabalho. Entretanto, sabe-se, pelo raciocínio filosófico de Michel Foucault (1979), que o *poder* induz ao prazer, assim como produz discurso[10]. Pode-se pensar, nesse sentido, que a burguesia carioca desejava alterações no cenário urbano, cujos discursos imbuídos pela ideologia da higiene de finais do século XIX eram representantes das possibilidades de mudanças. Contudo, para análises interdisciplinares acerca do assunto, realizadas na contemporaneidade, há indicações teórico-metodológicas que auxiliam na prevenção do percurso sinuoso da representação do poder. A esse respeito, assim clarificou Roger Chartier (2010), enquanto ferramental científico historiográfico: "Daí se depreende o principal desafio que se apresenta à história cultural: como pensar a articulação entre os discursos e as práticas"[11].

Essa história começou a mudar, na percepção de Chalhoub (1996), quando a municipalidade de Barata Ribeiro demole o Cabeça-de-Porco, em 1893, visto que o fato "[…] se transformou num dos marcos iniciais, num dos mitos de origem mesmo, de toda uma forma de conceber a gestão das diferenças sociais na cidade"[12].

Mas, no que consiste essa acepção de perspectiva, apresentada pelo historiador Sidney Chalhoub (1996)? Os estudos da socióloga Lícia do Prado Valladares (2005) indicaram que os "Estudos sobre os cortiços do Rio de Janeiro demonstram que esse tipo de hábitat pode ser considerado o germe' da favela[13]".

---

9 Vera F. Rezende, Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. In: [coordenadora], Maria Cristina da S. Leme *Urbanismo no Brasil* – 1895-1965, São Paulo, Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999: 39.

10 Michel Foucault, *Microfísica do poder*, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1979, p. 7-8.

11 Roger Chartier, *A história ou a leitura do tempo*, 2. ed., Belo Horizonte, Autêntica Editora, 2010, p. 47.

12 Sidney Chalhoub, *op. cit.*, p. 19.

13 Lícia do Prado Valladares, *A invenção da favela: do mito de origem a favela.com,* Rio de Janeiro, Editora FGV, 2005, p. 24.

Da favela

Em conformidade com Francisco Borba (2011), o termo *Favela* significa um "[…] conglomerado de habitações populares construídas geralmente com material improvisado, em terrenos urbanos, mas geralmente desprovidos de saneamento básico e infraestrutura […][14]".

Acerca da complexidade que envolve o assunto *Favela*, é categórica a ideia da respectiva interdisciplinaridade, quanto aos estudos do tema. A esse respeito, informou Lícia Valladares (2005), utilizando-se como fonte os dados estatísticos do Urbandata-Brasil 2004, que a área de sociologia urbana era a mais produtiva, em termos de investigações e publicações, pontuando 19% da totalidade dos resultados. Na segunda posição, ocupou a área de Planejamento urbano e arquitetura, com 18% das pesquisas, seguida da área de antropologia urbana, com 14%. Todavia, a diversidade científica interessada na favela é significativa; o estudo apresentou, entre outras, participações de áreas como Medicina social (4%), História urbana (3%) e Direito urbano (2%)[15]

A importância da obra de Valladares (2005) não é somente pela exposição da dimensão e complexidade de áreas temáticas que se interessam pelo assunto. A autora remonta uma peculiaridade do mesmo. Desdobra os mitos de origem da favela e os problematiza. Considera os cortiços como "germe", conforme apresentado, mas, vai além. Uma interessante composição do estudo é a aproximação da questão carioca com uma outra: a de Euclides da Cunha e a Guerra de Canudos (1896-1897):

> De fato, a leitura de textos escritos no início do século leva a associar o Morro da Providência, no Rio de Janeiro, ao povoado de Canudos, no sertão baiano. Na verdade, as duas histórias se sobrepõem, pois foram antigos combatentes da guerra de Canudos que se estabeleceram no Morro da Providência, a partir daí denominado Morro da Favella. A maior parte dos comentaristas apresenta duas razões para essa mudança de nome: 1ª) a planta favella [*enterolobium ellipticum*], que dera seu nome ao Morro da Favella – situado no município de Monte Santo no Estado da Bahia – ser também encontrada na vegetação que recobria o Morro da Providência; e 2ª) a feroz resistência dos combatentes entrincheirados nesse morro baiano da Favella, durante a guerra de Canudos, ter retardado a vitória final do exército da República, e a tomada dessa posição representando uma virada decisiva da batalha[16].

14 Francisco S. Borba, *Dicionário Unesp do português contemporâneo*, Curitiba, Piá, 2011, p. 602.

15 Valladares, *op. cit.,* p. 144.

16 Valladares, *op. cit.,* p. 29.

Essa perspectiva abre espaço para, ao menos, duas observações acerca do termo *Favela*, diferenciando-se da designação atribuída pelo *Dicionário Unesp do Português contemporâneo*[17]. Em primeiro momento, há uma aproximação com elementos geográficos, relacionados às características botânicas, principalmente. Em segundo momento, a exemplificação estabelece um sentido de "resistência" e luta.

O geógrafo Andrelino Campos (2010) expôs 3 versões de "mitos" fundadores da favela[18]. Em primeiro momento, vincula o processo de favelização à Guerra do Paraguai (1864-1870), pois a promessa de alforria aos escravos que lutassem no conflito promoveu um número elevado de alistamentos, e, que, após o armistício, deixou inúmeros combatentes sem moradia. A solução encontrada pelo Exército foi permitir com que essas pessoas se instalassem, provisoriamente, no Morro da Providência – Rio de Janeiro – localizado nas imediações do Ministério da Guerra, para a época. Aparentemente, a questão nunca foi resolvida. A segunda hipótese o aproxima de Valladares (2005), quanto à Guerra de Canudos, visto que, após o término do confronto, os soldados que retornaram da campanha não tiveram recursos para voltar aos seus locais de origem, aguardando as decisões do Exército, quanto às indenizações e outros fatores. O local é o mesmo da referência à Guerra do Paraguai: o Morro da Providência, mas, neste momento específico, o nome já tinha sofrido alteração para Morro da Favela; construir no morro era uma solução para a questão da habitação, e, que, aparentemente, está ligada ao Exército, ao menos nessas duas hipóteses. Já a terceira formulação, ou terceiro mito originário, estreita-se à questão da destruição de cortiços, pertencente ao universo higienista da virada do século XX.

A assimilação entre o município de Monte Santo-BA e o Rio de Janeiro-RJ esteve vinculada à profusão que teve, em especial na capital brasileira, a obra de Euclides da Cunha – *Os sertões* –, inspirada na responsabilidade que lhe foi incumbida: noticiar as ocorrências em Canudos, trabalhando para o jornal *O Estado de São Paulo*. A linguista Walnice Galvão (2009), acerca das inquietações de Euclides da Cunha, assim como do específico contexto da Guerra de Canudos, expôs o seguinte raciocínio:

> Euclides, por sua formação como engenheiro militar, era adepto do progresso e da ciência, o que já se vê na escolha da profissão. Nunca lhe tinha ocorrido que a modernização é causa de dores e perdas para os pobres, aos quais chacina sem piedade quando os encontra em seu caminho, seja para abrir uma estrada de ferro, para escavar uma barragem, ou mesmo para substituir uma monarquia por uma república. São todos, em diferentes instâncias, fenômenos de modernização (…) Seu grande feito foi ter conseguido expressar (e nisso reside o alcance universal do livro) o que a modernização faz aos pobres, atormentando-os de tal maneira que seu mundo – o Belo Monte na denominação que deram a Canudos, a Nova Jerusalém nas palavras de Euclides –, que tinha tudo para ser o paraíso no qual aguardariam o Juízo Final, metamorfoseia-se no seu contrário, ou seja, no inferno[19].

17 Borba, *op. cit.*, p. 602.

18 Campos, *op. cit.*, p. 51-62.

19 Walnice Nogueira Galvão, Euclides da Cunha, precursor. *Revista USP*, n. 82, 2009, p. 46-53.

Considerações finais

O problema urbano vivenciado pela sociedade carioca na virada do século XX era grave, com relação aos surtos de epidemias e a salubridade da cidade. Porém, as nuances entre discursos e práticas demonstraram, mediante pesquisas acadêmicas, que havia interesse de especulação acerca das áreas centrais, aliado a ideologia da higiene. Enlaçou-se o discurso técnico, progressista, ao interesse econômico, especulatório do espaço urbano. Essas ações inadequadas provocaram o aumento da desigualdade sócio urbana no Rio de Janeiro, aspecto que ainda assombra populações de baixa renda na capital fluminense contemporânea.

Destaca-se que os estudos realizados, para este trabalho, permitiram compreender que o processo de favelização no Rio de Janeiro esteve ligado com ações militares do Exército brasileiro, como nos casos das Guerras do Paraguai (1864-1870) e de Canudos (1896-1897), assim como do processo de demolição de cortiços da cidade, na virada do século XX.

MESA Nº 36

La ordenación del territorio en América, al alba de las independencias.

COORDINADORES

CARLOS SAMBRICIO

csambricio@hotmail.com

Universidad Politécnica de Madrid

OSVALDO OTERO

osvaldo.otero@gmail.com

LEMIT-CIC

aihu

Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos
Pontificia Universidad Católica de Chile

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile

Centro UC
Patrimonio Cultural

Fondecyt
Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico

Realizado con el aporte de Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de Universidad de Chile y Vicerrectoría de Investigación de Pontificia Universidad Católica de Chile.

Fondecyt Regular Nº 1151372
Investigador Responsable **Rodrigo Booth.**