

LA CIUDAD MODERNISTA Y LA MUERTE DE LA CALLE*

JAMES HOLSTON

*Profesor Asociado, Departamento de Antropología
Universidad de California
jholston@berkeley.edu*

RESUMEN En este artículo examinaremos la calle (y lo que la ha reemplazado) en dos tipos contrastantes de urbanismo, el preindustrial de Río de Janeiro y Ouro Preto y el modernista de Brasilia. Nos preguntaremos por lo que nos puedan revelar el diseño y la planeación de las calles en estos ejemplos acerca de la organización urbana en las diferentes ciudades. Además, indagaremos acerca de lo que esta organización nos enseña sobre la naturaleza de los regímenes políticos y sobre su relación con la sociedad.

ABSTRACT The purpose of this article is to examine the street (and what has replaced it), in two contrasting urban types: Pre-industrial Rio de Janeiro and Ouro Preto and modernist Brasilia. Questions will be asked regarding the design and planning of the streets and what they can reveal about urban organization in these cities. Inquires will be made about the knowledge that this type of organization can offer concerning the nature of political regimes and its relation to society.

257

PALABRAS CLAVE:

Organización urbana, regímenes políticos.

KEY WORDS:

Urban organization, political regimes.

LA CIUDAD MODERNISTA Y LA MUERTE DE LA CALLE*

JAMES HOLSTON

258

E

EL DESCUBRIMIENTO de que Brasilia es una ciudad sin esquinas produce una profunda desorientación. Al notar que la utopía carece de intersecciones se cae en cuenta, como mínimo, de que tanto los conductores como los peatones deben redefinir la manera como conciben la locomoción urbana. En un sentido más amplio, esto puede significar que “el hombre multiplicado por el motor” —para usar un axioma futurista— ha concretado por fin su utopía. En otras ciudades brasileñas, el peatón se desplaza hacia la esquina de casi cada calle, espera a que cambie la luz del semáforo y con algo de seguridad cruza hacia el otro lado. En Brasilia, en donde el *balão*, la rotonda, sustituye la esquina y en donde, por lo tanto, no hay intersecciones que distribuyan el derecho a la vía entre peatones y vehículos, este sencillo cruce se hace mucho más peligroso. El desequilibrio de fuerzas que esto produce tiende, sencilla y llanamente, a eliminar al peatón: quien puede, conduce un vehículo. La ausencia de ese ritual de paso que constituyen las esquinas de las calles es tan sólo una indicación de una de las características más distintivas y radicales de la modernidad de Brasilia: la ausencia misma de calles. En lugar de calles, en Brasilia hay avenidas en las que se transita a alta velocidad y callejones residenciales; en lugar de peatones, hay automóviles; en lugar del sistema

* Este artículo es un extracto del capítulo 4 de *The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasilia* (Chicago: University of Chicago Press, 1989), páginas 101-144. En su versión original, el capítulo tenía cuarenta y tres ilustraciones, la mayoría de las cuales no se publican aquí. Como corresponde, el texto también ha sido modificado. Todas las imágenes son del autor, a menos que se indique lo contrario. Traducción de Erna von der Walde.



Figura 1. Salvador: Largo do Pelourinho, vista del museo de la ciudad a la izquierda y del antiguo mercado de esclavos a la derecha, 1980.



Figura 2. Brasilia: Praça dos Três Poderes, vista el Palacio del Planalto y el Museo de Brasilia, 1980.

de espacios públicos que crea el entramado de calles, se encuentra la visión de un urbanismo moderno y mesiánico (Fig. 1-5).

Brasília materializa, a escala de toda una ciudad, uno de los objetivos de planificación más fundamentales de la arquitectura moderna: el de redefinir la



Figura 3. Ouro Preto: Praça Tiradentes, vista del antiguo Palacio Municipal y la antigua Cárcel Municipal, y el Monumento a Tiradentes, 1980.

260



Figura 4. Brasília: Praça dos Três Poderes, vista del Congreso Nacional y del monumento de "Guerreros", 1980.

función urbana del tráfico por medio de la eliminación de lo que esta modalidad denomina la calle-corredor, la calle bordeada por fachadas continuas de edificaciones. En su crítica de las ciudades y las sociedades del capitalismo, la arquitectura moderna propone la eliminación de la calle como un prerequisite



Figura 5. Brasilia: vista aérea de la Praça dos Três Poderes y de la Explanada de los Ministerios.

para la organización urbana moderna arremete contra la calle por una serie de razones¹. Por un lado, considera que la calle-corredor es un foco de infecciones. Por otro lado, considera que la calle constituye un obstáculo al progreso porque no consigue acomodar las necesidades de la era de la máquina.

Sin embargo, la planeación modernista se deriva solo parcialmente de estas consideraciones de salud pública y de las necesidades generadas por la innovación técnica. De manera más profunda, la arquitectura moderna ataca la calle porque, como veremos en este capítulo, ésta constituye una organización arquitectónica de lo público y lo privado en la vida social que el modernismo busca subvertir. En el modelo de ciudad que el modernismo ataca, la calle es a la vez un tipo específico de lugar y un espacio de la vida pública. La organización arquitectónica de este espacio estructura todo el paisaje urbano en términos del contraste entre el espacio público y la edificación privada. En la medida en que mantiene y sostiene este contraste, la calle encarna la definición de lo público como algo que se define en contraste con lo privado. Por lo tanto, la calle no es tan solo un lugar en el que ocurren actividades de distinto tipo. También encarna un principio de orden arquitectónico a través del cual se representa y se constituye la esfera pública de la vida civil.

1. Le Corbusier proclamó la muerte de la calle en un artículo que apareció por primera vez en 1929 en el periódico sindicalista francés *L'Intransegeant*. Una versión diferente y algo más extensa apareció más tarde en la revista sindicalista *Plans* 5 (Mayo 1931). Esta versión es la que aparece su obra de 1933, *La ciudad radiante*.

Se puede ver más claramente cómo la calle representa ese discurso entre lo público y lo privado al examinar su estructura en la ciudad preindustrial y su eliminación en la ciudad de la arquitectura moderna. Para ello, en este capítulo examinaremos la calle (y lo que la ha reemplazado) en dos tipos contrastantes de urbanismo, el preindustrial de Río de Janeiro y Ouro Preto y el modernista de Brasilia. Nos preguntaremos por lo que nos puedan revelar el diseño y la planeación de las calles en estos ejemplos acerca de la organización urbana en las diferentes ciudades. Además, indagaremos acerca de lo que esta organización nos enseña sobre la naturaleza de los regímenes políticos y sobre su relación con la sociedad. Quiero proponer que comparar la estructura del espacio público en las ciudades preindustriales de un imperio colonial y en la capital administrativa de un estado burocrático moderno equivale a presentar los distintos tipos de orden urbano como concretizaciones de regímenes políticos contrastantes. Más aun, este contraste expone concepciones muy diferentes de lo público y lo privado en las relaciones entre la autoridad civil y la sociedad civil.

Aquí presento un contraste entre el urbanismo modernista y el preindustrial en Brasil porque Brasilia fue diseñada para transformar, tanto arquitectónica como socialmente, una forma de vida urbana que se había establecido en las ciudades preindustriales. El modernismo europeo ataca la ciudad del siglo XIX en gran medida porque su fundamento físico preindustrial, dominado por el "gobierno implacable" de la propiedad privada, no se atiene a los requerimientos ni a las consecuencias de la industrialización. En Brasil, como en Europa, debemos evaluar la estructura del urbanismo preindustrial para comprender el significado de las transformaciones modernistas.

El urbanismo preindustrial en Brasil cristalizó como modelo nacional a finales del siglo dieciocho y comienzos del diecinueve, y aquí me centro en el desarrollo de Ouro Preto y Río de Janeiro porque cada cual fue la capital en cada uno de estos siglos respectivamente. Durante este período, las ciudades más extensas de Brasil surgieron como centros dominantes, y difusores de gran influencia, en lo cultural, en lo social y en las actitudes, y se erigieron en modelos regionales (en el caso de Ouro Preto) y nacionales (en el caso de Río de Janeiro) tanto de la forma urbana como de la sociedad urbana². A medida

2. En 1548, las instrucciones de la Corona a Tomé de Sousa, primer gobernador general de Brasil, contienen estipulaciones con respecto a la selección de la ubicación y la planificación de asentamientos urbanos que son parecidos a planos españoles anteriores y posteriores a esa fecha. Sin embargo, no fue sino hasta el período que estamos tratando aquí que surgió un modelo de planeación ortogonal con adornos barrocos en todo Brasil, y con este modelo se regularizaron las convenciones arquitectónicas y de planeación que nos ocupan en este capítulo. Ver Morse 1974 para una visión general del desarrollo urbano de Brasil durante el período colonial y el imperio. Un análisis de los planos de la ciudad y de su planificación en el Brasil del siglo XVIII se encuentra en Delson 1979.

que cristalizaba y se expandía la forma de vida urbana en Ouro Preto alrededor de la producción de oro y en Río alrededor de la llegada de la corte portuguesa desde Lisboa, ambas capitales se convirtieron en centros modelo para sus respectivas áreas de influencia. Sirvieron como vehículos de cambio en sus respectivos *hinterland* y proyectaron sus modelos de organización urbana a otras ciudades. Así, en los períodos que las examinaremos, Ouro Preto y Río son la expresión de modelos dominantes de urbanismo preindustrial en Brasil. Estos modelos son el resultado final de tres siglos de esfuerzos coloniales. En esa medida, estas ciudades revelan una síntesis de los rasgos más característicos y fundamentales del urbanismo preindustrial, una modalidad que ya no dependía ni social ni culturalmente de la sociedad patrimonial rural, pero que todavía no había sido transformada por la industrialización.

Aun cuando la industrialización ciertamente alteró esta síntesis, este modelo urbano sigue funcionando como un prototipo básico de vida social y de organización espacial en muchas, si no en la mayoría de las ciudades brasileñas de menor tamaño. Este modelo sigue siendo importante porque, aunque se suele suponer que la urbanización es un producto de la industrialización, no hay una correlación entre estos dos fenómenos en Brasil³. Desde 1940, el crecimiento de las ciudades en las zonas no industriales ha seguido un ritmo muy similar a las de las ciudades en las regiones industriales. Básicamente, estas ciudades siguen siendo preindustriales o no industriales y se expanden sobre los fundamentos del diseño urbano de comienzos del siglo XIX. Por lo tanto, el contraste que trazaré entre el urbanismo modernista y el preindustrial no es tan solo un ejercicio de análisis histórico, sino que aborda los problemas de la urbanización en el Brasil contemporáneo.

La calle-corredor es fundamental para analizar estas cuestiones porque constituye el contexto arquitectónico de la vida pública en el espacio abierto de las ciudades brasileñas. En su forma preindustrial, este contexto se define en términos del contraste entre el sistema de entramado de calles que constituyen los espacios públicos y el sistema residencial de edificaciones privadas. Es esta relación entre lo público y lo privado, con las consecuencias que conlleva para la vida pública, lo que subvierte Brasilia.

Para comprender cómo la calle ordena los dominios público y privado y cómo su eliminación en Brasilia afecta ese orden, debemos establecer como primera medida cómo es que la calle llega a cobrar significado. Una manera de abordar esta cuestión es por medio de la identificación de las convenciones que utilizan los arquitectos y los planeadores para el diseño de espacios urbanos,

3. Ver Schmitter 1971, 35-36 para una elaboración de este aspecto.

entre las cuales la calle viene a ser la principal, y que se viven en la experiencia diaria como una arquitectura ya construida. Si analizamos estas convenciones en el Río de Janeiro y el Ouro Preto preindustriales, se verá más claramente el significado de la muerte de la calle en Brasilia.

EL CONTEXTO ARQUITECTÓNICO DE LA VIDA EN LA CALLE

Uno de los impactos más fuertes de la migración a Brasilia es el descubrimiento de que es una ciudad sin muchedumbres. Pero no es de la ausencia de aglutinamiento de lo que se quejan los que migran hacia allá, sino más bien de la ausencia de la vida social de las masas que esperan encontrar en los espacios públicos de una ciudad. En entrevista tras entrevista con brasileños que comparan su ciudad natal con Brasilia, todos notan esa diferencia fundamental: en Brasilia “no hay gente en la calle”, a la ciudad “le faltan muchedumbres” y le falta el “movimiento de la calle”. Debido a esta carencia de aglomeraciones urbanas, Brasilia ha adquirido fama de ser una ciudad a la que “le falta calor humano”.

264

Una y otra vez, los brasilienses le atribuyen la falta de vida en la calle a varios factores, tal como la enorme distancia que hay entre edificios y la segregación de actividades en sectores urbanos claramente diferenciados. Pero la explicación más frecuente es a la vez la más profunda. La cuestión es que Brasilia “no tiene esquinas”. Esta observación se refiere a que en Brasilia no se encuentra, como en otras ciudades brasileñas, todo el sistema de espacios públicos que tradicionalmente se hace posible gracias al entramado de calles, a que faltan no solo las esquinas, sino las aceras bordeadas por una alineación continua de fachadas de tiendas y residencias, las plazas y las calles mismas. Es una explicación en la que la esquina aparece como metonimia del sistema de interacciones que se dan en la calle entre personas, residencias, comercio y tráfico. Es una explicación que traza una conexión entre los espacios públicos de una ciudad y la vida pública que posibilitan las calles.

Se puede percibir la naturaleza de esta conexión en la siguiente comparación típica entre Brasilia y su ciudad natal, que trazó un funcionario de la dependencia encargada del desarrollo urbano de la capital (Novacap). Este ingeniero civil había nacido en una pequeña ciudad del interior del estado nordestino de Ceará. Luego se fue a vivir a la capital del estado, Fortaleza, para cursar sus estudios universitarios y permaneció allí varios años después de haberse graduado. En busca de mejores oportunidades de trabajo, se trasladó a Brasilia a mediados de los años sesenta. En su descripción de su primer año en la ciudad como un período de *brasilite*, de enajenación, le atribuía su “alergia a Brasilia”, como él mismo la llamaba, a la falta absoluta de “los tradicionales espacios públicos de encuentro” a los cuales estaba acostumbrado, pero en es-

pecial a la inexistencia de la esquina de barrio. Definía la importancia social de las esquinas llamándolas “los puntos de convivencia social” del barrio. Estos eran los lugares más importantes de encuentro y de actividad pública (principalmente para los hombres) en la comunidad residencial. Con respecto a su barrio en Fortaleza, por ejemplo, subrayó la importancia de “la esquina de X”, la cual recibía el nombre de la tienda-bar-restaurant que se encontraba en esa esquina, porque era el lugar al cual podía ir siempre que quería encontrarse con un amigo, pasar un rato, buscar a un vecino o enterarse de las noticias. Esta esquina era el nódulo de información del barrio, su sala al aire libre por así decirlo.

En Brasilia, en cambio, le parecía que la falta de esquinas (es decir del sistema callejero de espacios públicos) tenía un efecto interiorizador; obligaba a la gente a quedarse en su apartamento y en lugar de la espontaneidad del encuentro callejero, la forzaba a la visita formal en la casa de otros. “Para encontrarme con un amigo, yo tenía prácticamente que ir a su casa o él tenía que venir a la mía”. Puesto que, según él, la gente está menos dispuesta a recibir visitas en su casa que a encontrarse con otros en un lugar público, esta interiorización de la vida social tenía el efecto de restringir y en últimas de constreñir su universo social. Para alguien acostumbrado al espacio público exterior, a la sociabilidad de la esquina, su eliminación producía no solo una interiorización de los contactos sociales, sino también un profundo sentido de aislamiento. En la planificada Brasilia no hay muchedumbres urbanas, no hay sociabilidad de esquina, no hay sociabilidad de acera, en gran medida porque no hay plazas, no hay calles y no hay esquinas.

Los brasileños se imaginan la experiencia de la vida diaria en la ciudad como de muchedumbres, no solo porque esperan que haya una mayor cantidad de gente en las ciudades que en el campo, sino sobre todo porque esperan encontrar calles en las ciudades y porque la calle es el terreno acostumbrado del *movimento*, de la exhibición y la interacción de las muchedumbres. Y pueden imaginarse así la vida en la ciudad porque parten de la base de que la diferencia fundamental entre la ciudad y el campo radica en la existencia misma de *ruas*, calles. Las comunidades rurales (*aldeias*, *povoados*, *fazendas* y *roças* — aldeas, pueblos, fincas y plantaciones) no tienen *ruas*; más bien tienen *estradas*, “carreteras”, y *caminhos*, “caminos”. Solo las ciudades —aquellos asentamientos clasificados oficialmente, independientemente de su tamaño, como *idades* y *vilas* — tienen *ruas*. Así, una de las expresiones de los habitantes urbanos para cuando van al centro, a la zona comercial de la ciudad, es *vou à rua*, “voy a la calle”, y la expresión de los campesinos para cuando van desde el campo a la ciudad es exactamente la misma. Es decir, la palabra “calle” significa “ciudad” porque se refiere a un tipo particular de lugar que solo se encuentra en las ciudades.

Este tipo de lugar tiene una forma física distintiva que constituye la diferencia fundamental entre la arquitectura urbana y la rural. Esta diferencia se percibe más claramente en el Brasil preindustrial, pero rige también para los fundamentos físicos de aquellas comunidades, que si bien no se modernizaron, sí se industrializaron. En los asentamientos rurales, el modelo básico de uso de la tierra es el de edificaciones separadas unas de las otras y con áreas libres por los cuatro costados, algunas de las cuales se usan para circular. En contraste, la ciudad preindustrial es, desde una perspectiva arquitectónica, una masa sólida de edificaciones contiguas en la que se trazan los espacios de circulación. No se trata de edificaciones separadas e independientes (con algunas significativas excepciones que trataremos más adelante), y los espacios circunscritos son calles, que se usan sobre todo para circular (ver figura 1). Más aun, la expansión de la ciudad preindustrial consiste en ir encerrando con edificaciones los espacios rurales abiertos que la rodean. Incluso en donde el espacio urbano se va llenando progresivamente, las nuevas edificaciones conservan ese sentido espacial de encierro que define la calle.

266

La calle no es, sin embargo, apenas un paso para el tránsito. Su espacio es tan solo un elemento en una forma muy compleja. Como configuración arquitectónica, la calle se compone de un espacio abierto hacia el cielo, del marco físico que la contiene y le da forma, es decir, las fachadas de las edificaciones, y del piso. Este último suele estar pavimentado y tiene dos o más niveles diferentes: el nivel de la base de las edificaciones y, a un nivel más bajo, el de la vía transitable propiamente dicha; un tercer nivel media entre estos dos, compuesto de la acera, el borde de la calle y escalones que establecen en la calle diversas zonas de actividad, diferenciadas pero interrelacionadas. La interacción entre la expansión de ese piso y la altura y el carácter de las edificaciones que lo rodean produce el efecto de que el cielo mismo tiene una altura definida. El sistema de calles que organiza los espacios públicos se compone de todos los elementos de esta configuración arquitectónica.

La plaza urbana es, si seguimos esta definición, un caso muy especial de calle⁴. En el plano de Río de Janeiro que hizo Jean Baptiste Debret en 1839 se hace evidente que en las ciudades brasileñas la plaza se desarrolla de manera típica en relación con las calle o con una combinación de vías: por ejemplo, como un ensanchamiento o una expansión lateral de las vías principales, generalmente conocidas como un *largo*; como un punto de acceso a las vías principales en las puertas de la ciudad o en el puerto; como intersección de calles

4. Ver Zucker 1959 para un estudio histórico y morfológico de la plaza desde la antigüedad hasta el siglo XIX, que, aunque se centra especialmente en Europa, presta cierta atención al Nuevo Mundo.

principales que irradian desde ese punto, generalmente conocida con el término de praça; como un pedazo de tierra periférico que la ciudad va absorbiendo gradualmente y enmarcando como una plaza, llamado *rocio* o *rossio*; o como un atrio, el área frente a una iglesia que gradualmente se ve rodeado de edificaciones y conectado a un sistema de calles. En todos estos casos, a la plaza la definen las mismas características arquitectónicas que a la calle.

Para ver cómo esas características constituyen el contexto arquitectónico de la vida en la calle en la ciudad preindustrial, podemos examinar las ilustraciones de Debret de Río de Janeiro en el siglo XIX (Fig. 6-7). Con excepción de los cambios obvios en el vestido y los medios de transporte, estas escenas de la calle y la plaza muestran una visión notablemente contemporánea de la vida callejera en Río y sobre todo en ciudades más pequeñas de Brasil. Con gran precisión etnográfica, ilustran la vida que transcurre en el ámbito público exterior en Río, las actividades diarias y las ceremonias de sus muchedumbres, los hábitos de los caminantes, compradores, vendedores e indigentes⁵.

Las ilustraciones de Debret retratan a Río durante su período inicial de supremacía cultural y política, luego de que, con el traslado de la corte portuguesa de Lisboa en 1808, pasara de ser una adormilada ciudad colonial de sesenta mil habitantes a convertirse en la ciudad más influyente de Brasil y la capital de un imperio. Lo más interesante, desde nuestro punto de vista, es que la presencia de la corte generó una muchedumbre urbana como no había existido anteriormente en las ciudades brasileñas, un vasto cuerpo de todo tipo de personas que vivían y trabajaban permanentemente en la ciudad. Para cuando llegó Debret a la ciudad, casi una década después del traslado de la realeza, la población de Río se había duplicado. La inmigración de veinticuatro mil portugueses y de un gran número de europeos de otros países transformó la capital. La Corona emprendió un proyecto de construcción de instituciones. Creó numerosas escuelas de educación superior (entre las que se cuentan las de ciencias militares, ingeniería, medicina y bellas artes), una biblioteca nacional y una multitud de oficinas de gobierno, todas nuevas en Brasil. Estas instituciones requerían nuevos edificios, y los trabajos públicos que se promovieron le imprimieron un carácter definido tanto a los ámbitos civiles y comerciales

5. Publicadas en Francia entre 1834 y 1839 bajo el título de *Voyage Pittoresque et Historique au Brésil*, las ilustraciones de Debret fueron el producto de quince años de investigación y documentación continuos en Brasil. Como miembro de la Misión Artística Francesa invitada por la Corona para fundar la Academia de Bellas Artes, Debret llegó en 1816, ocho años después de que la Corte portuguesa hubiera escapado de Lisboa hacia Río y un año antes de que Brasil fuera ascendido a nivel de reino. Cuando apareció su obra, el Instituto de Historia y Geografía de Brasil, una entidad oficial, la condenó por el "escándalo de representar las costumbres de los esclavos y las escenas de la vida popular con tanto realismo" (Debret 1978, 13). Obviamente, esta condena es precisamente la que confirma el interés actual en la etnografía de Debret.

como a los residenciales de la ciudad. Y puesto que los títulos y las funciones de la corte atraían familias ricas a la capital, Río se convirtió a su vez en el lugar que concentraba y desde donde se transmitía un modelo de vida urbana idealizado, y su forma física se había convertido en un escenario identificable por sus muchedumbres, costumbres, modas y su peculiar síntesis de sensibilidades europeas y africanas⁶.

Si comparamos la principal plaza civil de Río, una calle en la zona central y una calle de un barrio residencial (Fig. 6-7), vemos que un número específico de factores definen y median entre los sólidos y los vacíos de la calle. Éstos establecen un patrón característico de formas y concentración de sólidos a todo lo largo y ancho de la ciudad. En cada caso, el marco arquitectónico del espacio público tiene un aspecto muy parecido. Su rasgo más distintivo es el bordeado de fachadas continuas: cada edificio está pegado al que le sigue, y cada uno está construido exactamente en línea con el vecino en relación con la acera. Así, el espacio público de la calle y de la plaza está rodeado por un frente sólido de edificios. Aun cuando la mayoría de los edificios tiene un patio trasero, o *quintal*, que sirve de espacio exterior *privado*, no hay patio delantero alguno que separe las fachadas del espacio público exterior. Más bien, las fachadas de los edificios están alineadas con la acera y las puertas de entrada desembocan directamente en la calle pública⁷.

Una serie de elementos arquitectónicos media en esta oposición entre el borde de fachadas sobre la calle y lo que conduce de un espacio a otro. Estos elementos establecen la relación entre el espacio privado detrás de la pared y el ámbito público delante de ella. Los primeros elementos que nos llaman la atención son las puertas, ventanas y balcones. Es importante anotar que, puesto que las fachadas están alineadas con la acera, estas aperturas brindan unos medios de comunicación directa visual, vocal e incluso táctil entre los dos ámbitos, tal como se evidencia en los intercambios de conversaciones, comida, servicios, dinero y gestos (Fig. 6). Así, la función de la fachada que da a la calle

6. En 1830, Walsh anotaba que "las viejas y respetables familias criollas... concurrían hacia la capital, en donde las frecuentes galas, las levantadas de la realeza y ceremonias de cumpleaños atraían a las muchedumbres. Aquí, al mezclarse con extranjeros, tanto portugueses como ingleses, pronto se desprendían de sus hábitos anticuados y regresaban a casa con nuevas ideas y formas de vida, las cuales, a su vez, eran adoptadas por sus vecinos" (citado en Morse 1974, 65).
7. En aquellas ciudades brasileñas contemporáneas que todavía presentan un modelo preindustrial de sólidos y vacíos, el contacto entre la casas y la calle es inmediato y establece la diferencia entre la casa colonial (un tipo que se refiere tanto a casa viejas como nuevas) y la casa moderna. Esta distinción es quizás más significativa que la que se establece entre techos inclinados (coloniales) y techos planos (modernos). Así, en estas ciudades, los brasileños clasifican las casas que tienen algún espacio entre la fachada y la acera como de tipo moderno. Mi trabajo sobre esta diferenciación confirma observaciones similares de Wagley (1963, 152) y Harris (1971, 30, 34).



Figura 6. Jean Baptiste Debret, La Barbería, Río de Janeiro (1816-1831).

es muy compleja: define el interior y el exterior, lo privado y lo público, la casa y la calle, por contención y separación (y todo lo asociado con estos contrastantes ámbitos de la vida social), y al mismo tiempo brinda numerosos tipos de conexiones entre estos ámbitos.

La fachada, entonces, en tanto funciona como una división selectivamente porosa, constituye una zona liminal de interacción entre los ámbitos que separa. No solo atiende la necesidad de tener que negociar las fronteras, sino que también estimula nuestra fascinación por lo liminal en tanto que los accesos suelen estar marcados de tal manera que atraigan la atención del público. Las aperturas se distinguen por los ornamentos de dinteles labrados, cornisamentos, marcos de ventana y barandas; por los carteles de los negocios, y por los escudos de armas y otros emblemas que dan a conocer al mundo la condición social de la familia. En tanto zona liminal, la fachada de la calle es, por un lado, la pared externa del mundo privado y, por el otro, la pared interna del ámbito público.

En este último sentido, la fachada define el espacio de la calle como una habitación, parecida a la sala de la casa, y que se distingue como tal por lo que podríamos llamar el mobiliario de la calle. Así pues, no solo las aperturas en las paredes están decoradas, sino también las superficies de las paredes, con rolos, rosetas, labrados en piedra y otros ornamentos de ese estilo, que son como los tapices del recinto público. Un detalle que es típico del diseño interior, pero

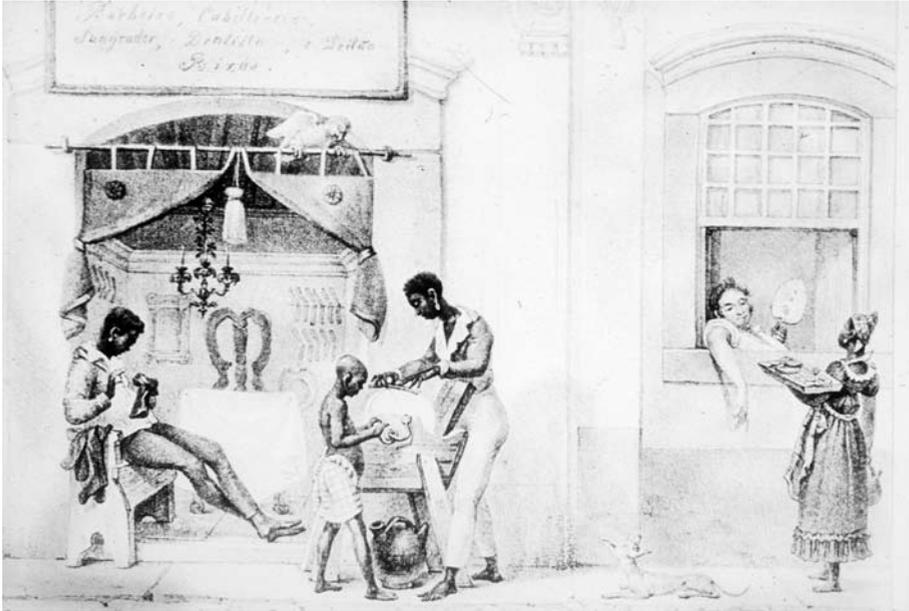


Figura 7. Jean Baptiste Debret.

270

que aparece aquí en la fachada es el zócalo, la parte inferior de la pared hasta la altura más o menos de un metro que lleva un acabado distinto al resto de la pared (Fig. 6). A la altura de la cintura, más o menos, el zócalo indica el nivel al que uno se sienta, a diferencia del nivel cuando se está de pie. En la fachada exterior, cumple la función de marcar el carácter de la calle como si fuera una habitación, además de indicar la zona en la que se pegan las bancas, las sillas y las mesas a la pared o se sitúan en la acera. El muro de muelle de la plaza pública (Fig. 7) fue construido como una banca de dos niveles para poder sentarse en la habitación exterior más pública de toda la ciudad.⁸

Hasta aquí nos hemos venido refiriendo a una serie de características arquitectónicas que definen a la calle como un ámbito de la vida pública. La característica más importante es la oposición entre las edificaciones que enmar-

8. La experiencia de la calle y la plaza como si fueran habitaciones es bastante consciente. Por ejemplo, en Río, para indicar el lugar en el que la gente socializa, los habitantes tienen una expresión: "la sala está en la calle" (*a sala está na rua*). Para dar otro ejemplo, en su estudio sobre la plaza civil de Río (Fig. 7), Ferrez (1978, 9) llama el Largo do Carmo (Praça XV) "durante tres siglos la sala de visitas de la ciudad". Se puede decir, entonces, que la casa y la ciudad tienen una relación reiterativa la una respecto de la otra: las habitaciones y los corredores de la una se conciben como una reiteración (en plano, elevación y sección) de las cuadras y las calles de la otra. Una de las primeras formulaciones teóricas acerca de esta relación entre la casa y la ciudad se encuentra en los *Diez libros de arquitectura* de Alberti, una obra que tuvo una influencia decisiva en el diseño y la conceptualización de las ciudades occidentales desde que se publicó en Italia en 1485. Se puede encontrar un análisis complementario de "la casa y la calle" como los dos ámbitos de la sociedad brasileña en la iluminadora reflexión de Da Matta (1978, 70-95).

can la calle y su espacio propiamente dicho, entre los cuales median los otros atributos. La oposición es a su vez la base de una convención fundamental de orden arquitectónico que estructura la totalidad del paisaje urbano en un diseño coherente y predecible de sólidos (edificaciones) y vacíos (espacios). Lo más importante de esta convención para el estudio de las ciudades es que organiza la percepción de sólidos y vacíos como un sistema de información, un código legible, acerca de lo que significa la relación entre ellos. En el caso de la ciudad preindustrial, éste es un sistema de información acerca de los significados del espacio público y la edificación privada, y de manera más general, acerca de la articulación entre los ámbitos privado y público en la vida urbana. Esta codificación arquitectónica de la percepción en su sentido más llano se presenta en dos instancias: en el diseño, cuando los arquitectos crean espacios y objetos y definen los unos en función de los otros; y en la experiencia cotidiana de una arquitectura que ya ha sido construida. En ambos casos, las mismas categorías de percepción entran en una relación significativa a través de las convenciones de la arquitectura.

El área que rodea las plazas públicas en las ciudades brasileñas, el *centro*, es el espacio comercial de la ciudad. Es un laberinto de calles dedicado al comercio, a las compras y los servicios, y su vida callejera gira alrededor de lo económico. En la época de Debret, al igual que hoy en día, una ilustración de una de las principales calles del centro de Río, como sería la calle de Ouvidor, mostraría una serie contigua de establecimientos comerciales al nivel de la calle y depósitos, fábricas, hoteles y residencias en los pisos superiores. Esta imagen muestra la mezcla del uso comercial y residencial del nivel inferior que es característico de las calles laterales. En el centro de la ciudad, muchas personas se ganan la vida en la acera: vendedores ambulantes, músicos, afiladores de cuchillos, lustrabotas, pordioseros y demás. A un paso, literalmente, de esta economía de la acera, se encuentran los puestos callejeros, ilustrados en la imagen por el puesto del barbero. El puesto es poco más que un hueco en la pared y sus actividades necesariamente se trasladan a la acera. Incluso hoy en día, rara vez se encuentra una barrera, de vidrio por ejemplo, que separe el puesto de la calle. Más bien, las actividades de la calle fluyen hacia ellos y desde ellos a través de la fachada permeable de la edificación, la cual crea así un espacio liminal que no es ni privado ni público.

Esta barbería es un puesto típico de muchos servicios. El letrero dice “Barbero, Peluquero, Sangrador, Dentista y Aplicador de Sanguijuelas”. Se muestra a los barberos alistándose para la labor del día. Son antiguos esclavos que han comprado su libertad. Uno de ellos está afilando las cuchillas, mientras el otro está remendando las medias de sus clientes. Está sentado en una banca que se encuentra a caballo entre el interior y el exterior, sobre el umbral, en donde los

clientes esperarán su turno para pasar a la silla del barbero en el interior del puesto. Al final del día, los barberos entrarán todo el mobiliario callejero, bajarán la cortina y dormirán sobre esteras en la parte trasera del puesto. Así, esta ilustración retrata una característica fundamental de la calle del centro en una ciudad brasileña: es un ámbito de uso mezclado y entremezclado; de comercio, residencia y trabajo.

Los frescos en el Largo do Palácio. Río de Janeiro (1816-1831). Así como la plaza es un escenario para ceremonias formales y para la congregación política, también es la *sala de visitas* de la ciudad. Es un ámbito de interacción y congregación informal, un espacio para socializar en el tiempo libre, un lugar para ver y ser visto. En este aspecto, las actividades de la plaza son informales, cotidianas y esencialmente no comerciales. La gente se reúne a socializar, alejada de las restricciones domésticas. Las actividades consisten en variaciones de la conversación: discusiones e intercambios de opinión, así como de noticias e información, de anécdotas y coqueteos. Los primeros constituyen, obviamente, un elemento imprescindible en la vida política de los ciudadanos, y la plaza brinda el escenario para la formación y el ejercicio de la opinión pública. Estas actividades informales se dan con y entre personas de todas las clases, pues todos tienen acceso libre a la plaza. Es la heterogeneidad y el carácter libre y voluntario de las interacciones en la plaza lo que diferencia las actividades de esta sala de visitas de su correspondiente doméstica.

Tal como lo ilustra esta imagen, las conversaciones en la plaza vienen acompañadas de algún tipo de refresco y entretenimiento, servicios que ayudan a que el rato de socialización pase agradablemente, pero que no son comerciales. La plaza no es un ámbito de lo económico; es el ámbito de la sociabilidad extra-doméstica e informal, de la conversación y el pasatiempo. Debret presenta los hábitos de uno de los grupos que frecuentan la plaza todos los días: la “clase media de pequeños capitalistas”, como él los llama (1978: 202), aquellos que tienen uno o dos esclavos que logran producir lo suficiente en la semana como para que sus amos puedan disfrutar del tiempo libre. Las tardes de este tiempo libre se pasan en la plaza. Después de la siesta del mediodía, estos pequeños capitalistas suelen encontrarse en la plaza desde las cuatro de la tarde hasta que llega la hora del Ave María a las siete. Hacia las cuatro y media ya están ocupados todos los puestos en el muro de muelle (el mobiliario callejero). Debret (1978: 202-203) cuenta que las conversaciones de esta clase que disfruta de su ocio suelen estar intercaladas por “un pequeño ritual” de comprar dulces y un sorbo de agua fresca de las vendedoras ambulantes. El juego consiste en llegar a ser reconocido como un generoso comprador de dulces, un cliente favorito y que les coquetea, y así ser cortejado por todas las vendedoras de la plaza. Y así como los “pequeños capitalistas” ocupan su lugar en la plaza, así otros

grupos han marcado, bajo un acuerdo informal y por la costumbre, sus áreas de congregación. En el fondo de la ilustración se ven mercaderes y tenderos, vendedores ambulantes, capitanes de barco, vendedores de buques, marineros, extranjeros, oficiales de la corte, trabajadores del puerto y un policía, cuya responsabilidad es mantener la paz en la plaza.

LA CONVENCION SÓLIDO-VACÍO/FIGURA-FONDO

Las convenciones son relaciones reconocidas culturalmente y sancionadas socialmente entre formas de expresión y lo que estas formas representan⁹. Las convenciones del diseño arquitectónico son los elementos de composición que codifican información sobre normas y prescripciones. Por ejemplo, el plano de un edificio es una representación convencional en dos dimensiones de una estructura tridimensional. Para quienes saben leerlo, contiene un código de instrucciones para la construcción y de relaciones estéticas. El uso de pedestales y columnas clásicas en la fachada es una convención fácilmente reconocible: la de una cita del pasado como una forma de establecer afinidades con las virtudes idealizadas del republicanismo antiguo. En cada caso, la convención es esencialmente un principio de diferencia: dos dimensiones en lugar de tres, el pasado en contraste con el presente. La legibilidad arquitectónica, como cualquier otra, se ancla en este principio: la oposición crea una estructura de significación a la que se le pueden adjudicar valores contrastantes, cuya identidad viene determinada por la historia y por la ideología dominante.

La principal convención de diferenciación que le otorga un orden a la calle, tanto en la experiencia perceptiva como en la composición arquitectónica, es la organización de sus sólidos y vacíos en relaciones de figura y fondo.¹⁰ Percibimos la calle de la ciudad a la vez como un vacío y como un volumen de espacio delimitado por los sólidos que lo rodean (Fig. 1). En tanto vacío, la calle revela esos sólidos; en tanto volumen, toma la forma a partir de los sólidos que la rodean. La calle se constituye así en un tipo especial de espacio vacío; es un vacío que tiene una forma específica, por lo general la de un volumen rectangular. Desde el punto de vista de estos sólidos que la contienen, la calle se manifiesta como una figura distintiva y reconocible, una que está desocupada pero tiene una forma. Podemos, por lo tanto, considerar la calle-corredor como una figura vacía.

Para poder reconocer una figura se requiere de la presencia de un contexto, del fondo contra el cual se recorta. Tal como lo demuestran los estudios de psicología Gestalt, una figura se hace visible porque parece tener unos con-

9. La noción de convención en la teoría semiótica se encuentra en Eco 1976 y Lyons 1977, 99-109.

10. Un análisis especialmente útil del mundo visual en términos de éstas y otras relaciones perceptuales se encuentra en Arnheim 1974.

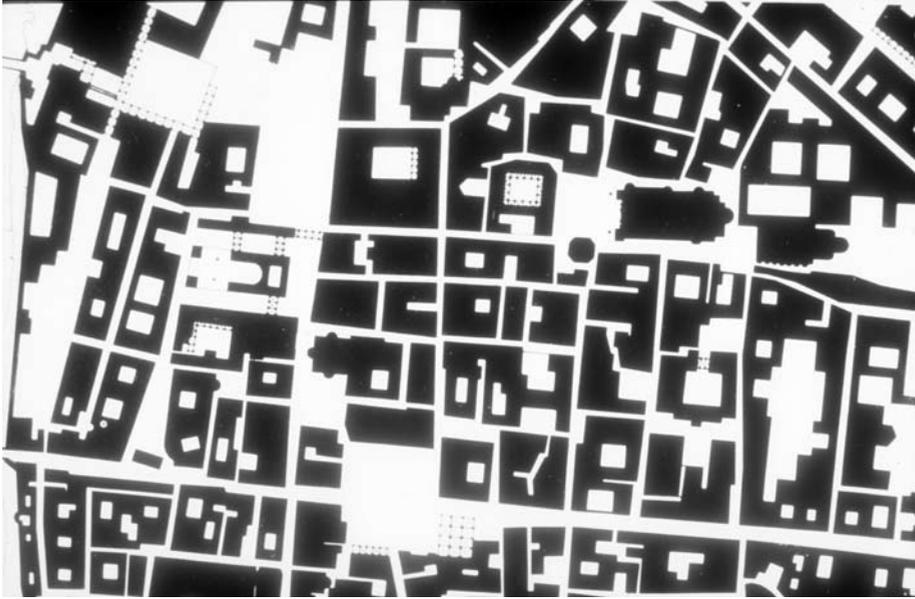


Figura 8. Parma: plano de figura-fondo, 1830. Las figuras 8 y 9 muestran más o menos la misma área (350m x 530 m) a la misma escala (1: 3460)

tornos que la separan del fondo. En tanto se constituye como un límite común entre dos campos, un contorno puede dar la impresión de dar más forma a uno de los campos. El campo que más cobra forma a partir del contorno se percibe como la figura; el otro es el fondo. Una figura es, entonces, un campo no continuo, en contraste con el cual el fondo se percibe como un campo continuo¹¹. En el caso de la calle, el fondo está compuesto por las edificaciones —o cualquier otra frontera visual, como pueden ser los árboles— que le dan forma al vacío. Por ejemplo, en la Figura 8, la calle se ve representada en dos dimensiones como una de las líneas blancas. En estos ejemplos, el diseño es evidente: en donde se perciben (y se diseñan) las calles como espacios figurales, las edificaciones que las rodean constituyen el fondo. Este diseño organiza la experiencia del espacio urbano en tres dimensiones y en dos, es decir, desde la perspectiva de la persona que recorre las calles y desde la perspectiva del plano como en la Figura 8.

Estas relaciones entre la figura y el fondo representan una paradoja visual que confirma el carácter de habitación que tiene la calle. Cuando hay edificios que sirven de fondo al espacio figural de la calle, su límite lo constituye el espacio de la calle, pero paradójicamente sus paredes no pueden terminar, por así decirlo, porque los contornos le pertenecen visualmente a la figura (el espacio)

11. Una elaboración clásica de la relación figura-fondo y sus complejidades se encuentra en Ruben 1958.

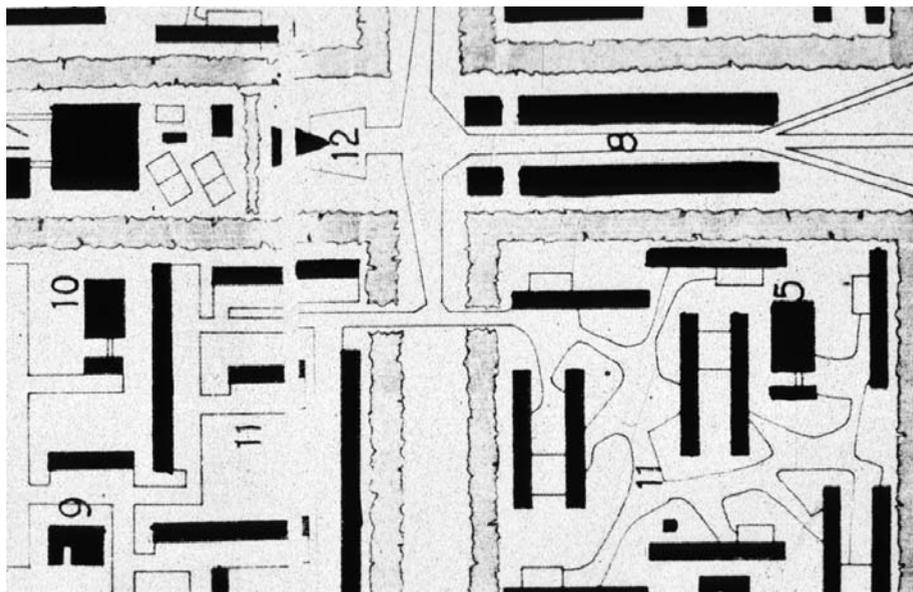


Figura 9. Brasilia: plano de figura-fondo de una sección en dirección este oeste del Ala Sur en la que se muestran *superquadras* residenciales y sectores comerciales, hacia 1960.

y no al fondo (las paredes). Es decir, el plano de la fachada (su superficie y sus bordes) le pertenecen visualmente a ese espacio y no a la pared. El espacio de la calle “se roba” las fachadas de las paredes circundantes para conformar su contorno. Esta condición paradójica crea la impresión de que las fachadas de las edificaciones son las paredes interiores de una habitación exterior. La solución arquitectónica tradicional a esta paradoja de la pared que debe terminar pero que no tiene un límite es la de crear un borde alrededor de ella para que haga las veces de área de transición entre la figura y el fondo. Esto se hace por medio de la aplicación de ornamentos a la superficie de la pared y enmarcando los bordes y las aperturas con una acera en el borde inferior, una cornisa en la parte superior, pilastras en los lados y marcos en las ventanas y en las puertas. Además de servirle de decoración, estos elementos enmarcadores tienen una función perceptiva muy importante: confirman el carácter figural de la calle y brinda unas superficies levantadas, detrás de las cuales las paredes pueden terminar. Crean una condición de frontera en la cual sus bordes interiores se perciben como pertenecientes al fondo (la pared) y sus bordes exteriores a la figura (la calle) como su contorno definitorio.

Una de las características arquitectónicas más significativas de la convención sólido-vacío/figura-fondo es su reversibilidad: las figuras pueden ser tanto sólidos como vacíos, ya que los unos son el negativo de los otros. En las figuras 8 y 9, lo que está en negro es sólido y lo que está en blanco es vacío. Al comparar

las dos figuras, vemos que en la segunda, los sólidos son figurales y los vacíos hacen de fondo, mientras que en la primera esta relación es la contraria. Así, las edificaciones se pueden percibir, y de hecho incluso diseñar, bien sea como fondo, tal como en nuestro ejemplo anterior, o como figuras (como en el caso de la catedral en la plaza, por ejemplo). En suma, los sólidos pueden funcionar como el fondo en contraste con el cual los vacíos se perciben como figuras distintivas; o bien, los vacíos pueden conformar el fondo contra el cual, por contraste, los sólidos aparecen como figuras distintivas. En todo esto se encuentra un discurso de la percepción, por así decirlo, entre los sólidos y los vacíos, las figuras y los fondos. Cada uno existe solo en relación con el otro, conformando un conjunto estructurado de diferencias a nivel de la percepción. Tal como se verá en el análisis de la calle en Ouro Preto, es la posibilidad de invertir estas diferencias lo que hace que la convención sólido-vacío/figura-fondo sea de gran utilidad semántica para diferenciar arquitectónicamente los ámbitos privado y público.

El análisis de esta convención que rige sobre la calle es de gran relevancia para el estudio de la ciudad por una razón muy sencilla. En la medida en que la anatomía de la ciudad esta conformada por un sistema de circulación de calles, su estructura representacional caracteriza el orden urbano como una totalidad. Y esto es así porque la manera como se organizan los sólidos (las edificaciones) y los vacíos (especialmente las calles y las plazas, pero también los patios) de la ciudad en relaciones de figura-fondo instaura un orden para la percepción de estas relaciones dentro de la totalidad de los elementos arquitectónicos (Fig. 8). Así pues, la estructura semántica de la calle organiza la totalidad del paisaje urbano como un orden coherente y predecible. Este orden les sirve lo mismo a los arquitectos que a los habitantes como un sistema de oposiciones sencillas para elaborar valores estéticos, políticos y sociales, tal como se verá en la comparación entre Ouro Preto y Brasilia.

Los arquitectos estudian este orden por medio de un recurso analítico conocido como el plano de figura y fondo. Este plano representa en dos dimensiones la estructura tridimensional de sólidos y vacíos de la ciudad, y los arquitectos lo usan tanto para evaluar como para diseñar. El plano consisten en negrear o rayar fino bien sea los sólidos o los vacíos —aun cuando suelen ser los sólidos— para revelar su organización en relaciones de figura y fondo (Fig. 8 y 9). Teniendo en cuenta este uso analítico, podemos decir que la convención sólido-vacío/figura-fondo tiene un status especial en nuestra investigación: con base en la física de la percepción, esta convención es a la vez fundamental para la experiencia cotidiana de objetos y espacios y le sirve a los especialistas para el análisis y el diseño.

Si comparamos, en más o menos la misma escala, el plano de figura y fondo de una ciudad preindustrial típica y el de una ciudad modernista, notamos algo sorprendente: estas sencillas relaciones de figura y fondo producen *órde-*

nes inversos de sólidos y vacíos (Fig. 8 y 9). Tal como lo señalan Rowe y Koetter (1978, 62-63) en su estudio de estos patrones Gestalt, la ciudad preindustrial es casi toda negra en el plano; la ciudad modernista es casi toda blanca. La primera presenta una manipulación de ciertos vacíos (calles, plazas y patios) dentro de lo que son sólidos relativamente poco alterados; la segunda presenta una manipulación de sólidos (edificaciones) dentro de vacíos relativamente poco alterados. Cada una presenta una categoría completamente distinta de figura: en la una, es el espacio; en la otra, el objeto. En la ciudad preindustrial, las calles se entienden como vacíos figurales y las edificaciones como un fondo continuo (Fig. 8). En la ciudad modernista, las calles son como un vacío continuo y las edificaciones son como figuras escultóricas (Fig. 9). En la primera, los espacios circunscritos están definidos por una masa de sólidos. En la segunda, las edificaciones aisladas se erigen en un espacio sin límites¹².

Estas comparaciones revelan mucho sobre los principios del orden urbano. Demuestran que incluso en ciudades que se supone que no han sido planeadas, las relaciones entre objetos y espacios no se producen aleatoriamente. Por el contrario, manifiestan un orden coherente, una lógica construida, lo que equivale a decir una convención arquitectónica elaborada en los diferentes contextos históricos. Como cualquier otro ámbito de actividad cultural, la arquitectura es algo que, en ese sentido, siempre está planeado. Por lo tanto, no existe eso que se denomina la ciudad orgánica o espontánea. Las ciudades que no surgen de los planos de los planificadores solo pueden considerarse no planeadas en el sentido más estrecho de esa noción. No son ciudades sin orden, ni siquiera sin una concepción.

Más aun, ya debiera ser evidente que la conceptualización formal de la ciudad preindustrial como una masa sólida en la cual los espacios públicos de las calles y las plazas son vacíos figurales no es privativa de los casos brasileños que estamos estudiando. Esta forma urbana elemental de sólidos y vacíos ha tenido una presencia duradera en la experiencia urbana occidental. El sistema de calles figural se desarrolló, en su reconocible carácter occidental, como el espacio del comercio y como lugar de congregación en Grecia y sus colonias a partir

12. Con algunas importantes excepciones que estudiaremos más adelante, los sólidos en negro de los planos de figura y fondo en las ciudades preindustriales (por ejemplo, en la Fig. 8) no representan *una sola* edificación. Más bien, representan cuadras enteras de muchas edificaciones *contiguas*, ninguna de las cuales tiene una forma individualizadora en el plano (menos las ya señaladas como excepciones). Esta representación debe ser comparada con el plano modernista en el cual los sólidos en negro suelen representar edificaciones únicas, cada una como un objeto separado en el espacio. Este contraste se ve claramente en el Plan Voisin de Le Corbusier. Representa ambos órdenes de sólidos y vacíos en el mismo dibujo. Le Corbusier usa el plano de figura y fondo para resaltar la inversión de la relación objeto-espacio en su plano para un nuevo París en comparación con la relación en el plano del París viejo. Es de anotar que cada cruce de coordenadas cartesianas en su nuevo París representa una sola edificación.

del siglo v A.C., especialmente cuando surgió la plaza —como elaboración de la calle— y se convirtió en el foro exterior de los asuntos rituales y políticos de la ciudadanía. La plaza se formalizó y fue llevada al norte de Europa por los romanos y, tras el eclipse de la urbanización durante la Edad Media, volvió a ser la forma prominente de organización urbana, con varias encarnaciones diferentes en la baja Edad Media, el renacimiento y el barroco. Durante el siglo XVI, los españoles y portugueses llevaron su versión colonial a América Latina, en donde establecieron la plaza principal de la ciudad como el espacio de las instituciones estatales y eclesiásticas más importantes. Así, en varias encarnaciones y en un sentido político algo diferente, pero relacionado, ha sido básica en la estructura física de las ciudades mediterráneas, del centro y del noroeste europeo y las latinoamericanas¹³.

Estamos contemplando, entonces, una concepción del orden urbano y un sistema para representarlo que han dominado en la experiencia urbana occidental durante veinticinco siglos sin que hayan sido cuestionados. No estoy diciendo que este sistema es de alguna manera una estructura generalizada y ahistórica de la experiencia perceptiva. Por el contrario, quiero decir que es una estructura de significación que se ha mantenido en la formación profesional y en la práctica arquitectónica a lo largo de un extenso período de tiempo, una estructura con una historia de su uso y su valor (especialmente en su reinterpretación renacentista europea) que ha predominado en la institución arquitectónica hasta que los modernistas del siglo XX presentaron una concepción radicalmente distinta. Por lo tanto, en lo que sigue, las ciudades de Ouro Preto y Brasilia sirven como ejemplos representativos, y su comparación sirve como una instancia contextualizada de un antagonismo mucho más general entre concepciones y representaciones opuestas del orden urbano.

Lo más importante para lo que nos proponemos aquí es que las sorprendentes inversiones de los planos de figura y fondo nos brindan una manera de aproximarnos a las transformaciones de la ciudad y la sociedad en términos del orden que crea la arquitectura. Nos indican que este orden perceptivo es a la vez un ordenamiento de las relaciones y prácticas sociales en la ciudad. Como tal, la arquitectura constituye un sistema de convenciones que puede ser usado para representar otra cosa. Lo que representa solo puede establecerse por medio de un estudio etnográfico e histórico de la forma como ha sido usado.

13. Sin embargo, con algunas notables excepciones, no es un rasgo esencial de las ciudades en Norteamérica, en donde los edificios tienden a estar separados, cada uno en su lote, y distanciados de la calle por un jardín delantero.

LA CALLE EN OURO PRETO: PROPIEDAD PRIVADA Y MANIFESTACIÓN PÚBLICA

Durante el siglo XVIII, la ciudad de Ouro Preto surgió como un centro de fabulosos yacimientos de oro, localizado a unos mil kilómetros de Río de Janeiro hacia el interior (Fig. 3). Como resultado de su riqueza, se convirtió en la capital de la economía minera brasileña en los actuales estados de Minas Gerais, Bahía, Goiás y Mato Grosso. El desarrollo de la ciudad corre paralelo al crecimiento y la decadencia de su producción aurífera¹⁴. En 1700, unos pioneros de Sao Paulo establecieron un campamento minero en Vila Rica de Ouro Preto, la “Villa Rica el Oro Negro”. Hacia 1750, la población había llegado a su punto más alto con 95.000 habitantes, 25.000 de los cuales vivían en el centro de la ciudad y 70.000 en la *comarca* circundante inmediata. La economía minera se sostenía con trabajo esclavo. En 1796 había 5,2 habitantes no blancos por cada blanco, una proporción que brinda una idea del coeficiente amo-esclavo en la economía. Los grupos sociales más importantes eran los empresarios con operaciones mineras a gran escala, los funcionarios que representaban a la Corona portuguesa en la ciudad, los aventureros y mercaderes al destajo, los sirvientes por contrato y los esclavos.

Según Furtado (1971, 79-82), la economía minera brasileña le abría la posibilidad a muchas personas de recursos limitados de amasar una fortuna y adquirir status porque no era una economía basada en grandes minas, sino en un sistema de aluvión que requería una menor inversión de capital. Era una situación lucrativa para todos, incluso los esclavos, muchos de los cuales conseguían trabajar para su propio beneficio. Así pues, muchos migrantes se dirigieron al nuevo El Dorado. A mediados del siglo XVIII, la producción de oro y la población alcanzaron su punto más alto. La producción de oro llegó a 1.770 kilos de mineral refinado. Ya en 1777, sin embargo, la producción había bajado a 1.050 kilos; en 1811 estaba en 360 kilos y había bajado a escasos 120 kilos en 1820. Asimismo, la población declinó drásticamente del punto más alto de 95.000 habitantes, alcanzado en la mitad del siglo dieciocho, a apenas 8.000 en 1816, que es el nivel en el que permaneció durante todo el siglo siguiente. Cuando se agotaron las minas de oro de Ouro Preto, los habitantes retornaron a la agricultura de subsistencia o sencillamente abandonaron la ciudad en busca de otras tierras de promisión, dejando atrás un testamento bañado en oro de una empresa mercantil.

En su época de esplendor, la ciudad exhibía su riqueza de la manera más clásica: por medio de arquitectura grandiosa. Hacia finales del siglo XVIII ya

14. Las estadísticas de población y de producción aurífera son tomadas de Vasconcellos 1977, 35-36, 50.

se habían construido trece iglesias mayores, un palacio municipal, la capital del estado y una tesorería en un despliegue de proyectos de construcción pública que, si se tienen en cuenta el tamaño y el aislamiento de Ouro Preto, serían comparables con los de la Atenas de Pericles tanto en cuanto a consumo suntuario de vastos recursos, como en su esplendor litúrgico y en la adornada celebración de eventos cívicos. Sin embargo, a pesar de su enorme opulencia y su importancia política, Ouro Preto también era la ciudad de residencia y de trabajo para gente de todas las clases. ¿Cómo se relacionaban, entonces, arquitectónicamente estos dos elementos del orden urbano, el público y el privado?

Si el discurso político trata, en el sentido más general, de tales asuntos como el beneficio privado y el bien común, ¿cómo representa el orden urbano la relación entre lo público y lo privado en una ciudad dominada por las políticas de la acumulación de capital? Un análisis detallado de este orden urbano tendría que establecer la relación entre su evolución arquitectónica y las diversas fases de la acumulación de capital y de consolidación del poder: desde el asentamiento de un campamento de pioneros, pasando por la calle principal abierta a todos en la que se encontraban multitud de competidores, para llegar a la exhibición grandilocuente de las elites políticas y financieras. Me centraré en esta etapa grandilocuente del desarrollo de Ouro Preto para explorar la siguiente cuestión. En Ouro Preto, como en la mayoría de las ciudades occidentales, la acumulación privada de riqueza es determinante en la definición de la estructura tanto física como política de la ciudad (ver Fig. 3). ¿De qué maneras específicamente *arquitectónicas* se constituye la propiedad privada en la fuente del orden público en una ciudad como ésta, y de qué manera se representa la riqueza como una demostración civil en edificaciones y monumentos públicos?

En ciudades como Ouro Preto la masa sólida de edificaciones constituye el fondo en contraste con el cual los vacíos de las calles y de las plazas se perciben como figuras (ver Fig. 3). Puesto que la mayor parte de la actividad privada ocurre dentro de las edificaciones y la mayor parte de la actividad pública (aun cuando no toda) transcurre en las calles y las plazas, las convenciones figura-fondo de la calle nos brindan un medio para diferenciar los dos ámbitos. En tales ciudades, la experiencia de un vacío figural indica, previsiblemente, que uno se encuentra en el espacio público, en una calle o una plaza; esto a su vez pauta una serie de expectativas sobre cómo comportarse. Igualmente, cuando se percibe una hilera anónima de fachadas callejeras, se sabe que son propiedades privadas, como no se indique lo contrario por medio de una bandera o un cartel, por ejemplo. Los ámbitos público y privado se distinguen así por medio de una sencilla pero muy legible convención arquitectónica:

sólido = fondo = privado

vacío = figura = público

Pero, por supuesto, no todas las edificaciones son privadas. ¿Cómo se reconocen, entonces, los edificios y los monumentos públicos, en términos de esta convención? La solución semántica es notablemente sencilla: se invierte la oposición entre figura y fondo para marcar los edificios que son efectivamente públicos. Estos edificios (iglesias, instituciones gubernamentales, museos, monumentos y demás) están diseñados no como fondo continuo sino como figuras escultóricas (Fig. 3). Se les destaca en el contexto de las edificaciones privadas (el tejido sólido de la ciudad) por medio de una combinación de estrategias de diseño. Por lo general están situados en el vacío de una plaza o una zona verde que les sirve de fondo contra el cual se perciben como figuras monumentales. Por lo general, también son figuras muy ornamentadas, ensambladas como si fueran esculturas y a gran escala. Así pues, las edificaciones civiles se destacan como grandiosos gestos públicos, como figuras en el espacio, en contraste con la zona circundante de fachadas más uniformes, contiguas las unas a las otras y, en este caso, blanqueadas. Las formas y aglomeraciones repetitivas de estas estructuras más comunes constituyen el fondo contra el cual se erigen, literalmente, los monumentos que rinden homenaje a la ciudad, a la nación, a Dios y al patrimonio de unos pocos. La inversión de la figura y el fondo brinda así los medios arquitectónicos para hacer una demostración pública de la riqueza. De esta manera, en el código de la calle las convenciones de figura-fondo y sólido-vacío establecen sistemáticamente una relación entre la arquitectura civil y la arquitectura de la vida diaria. Con ello, presenta un ordenamiento extremadamente sencillo y legible de los ámbitos público y privado.

Podemos resumir el principio arquitectónico fundamental que organiza la demostración pública y la propiedad privada en Ouro Preto de la siguiente manera: en esta ciudad barroca preindustrial, tanto el espacio como las edificaciones pueden operar reversiblemente como figura y como fondo. Aun cuando el espacio es consistentemente la figura y los edificios son el fondo, estas relaciones se invierten fácilmente para resaltar los monumentos públicos y las instituciones civiles. Esta inversión de la figura y el fondo es el principio retórico clave del discurso arquitectónico —en el sentido literal de un “ir y venir”, tal como lo indica la etimología de la palabra *discurso*— entre lo público y lo privado. La ambivalencia del sistema le otorga valores alternantes a cada elemento de la convención figura-fondo:

sólido = fondo = privado



vacío = figura = público

LA INVERSIÓN MODERNISTA

El modernismo rompe radicalmente con este sistema tradicional de significación arquitectónica. Mientras que la ciudad barroca preindustrial brinda un ordenamiento de los valores públicos y privados por medio de la yuxtaposición de las convenciones arquitectónicas de la repetición y la excepción, la ciudad modernista se concibe como la antítesis tanto de este modo de representación como del orden político así representado. Al afirmar los espacios abiertos, la claridad volumétrica, la pureza formal y la abstracción geométrica, el modernismo no solo inaugura un nuevo vocabulario de la forma, sino que de manera más radical altera todo el modo de percibir la arquitectura. Se invierte el sentido de reconocimiento, la actividad de percibir significados y relaciones, como si los sólidos figurales de la ciudad modernista hubieran sido producidos en el molde de los vacíos figurales del urbanismo preindustrial.

Un elemento básico de la doctrina modernista de la salvación es la erradicación de la calle figural. Condena a ésta como el bastión de un orden civil corrupto que sostiene valores públicos y privados estancados, que se le imponen a la ciudad por medio de una arquitectura de monumentos anticuados, calles caóticas, ornamentos decadentes y residencias insalubres. La arquitectura moderna elimina la calle-corredor con la subversión de la convención figura-fondo de la planificación barroca y con el resquebrajamiento de su discurso de inversiones. Una comparación entre el plano de figura-fondo de ciudades preindustriales como Parma y Ouro Preto con el de Brasilia revela claramente esta inversión (Fig. 8-9). En la ciudad modernista, vastas áreas de espacio continuo sin excepción, forman el fondo perceptivo contra el cual se recortan los sólidos de las edificaciones, como si fueran esculturas. No hay un momento de alivio en esta división arquitectónica del trabajo: el espacio siempre es tratado como continuo y nunca como figural; los edificios siempre como esculturas y nunca como fondo. En la inversión modernista de la convención figura-fondo,

Sólido = figura (nunca fondo)

Vacío = fondo (nunca figura)

Las consecuencias de esta inversión son profundas. Se eliminan las inversiones del código tradicional al insistir en la inmutabilidad de los términos: al establecer la supremacía absoluta del vacío no figural continuo, se transforma la ambivalencia de la planificación barroca en un orden espacial monolítico. Ahora se hacen imposibles las inversiones. De hecho, se abandona el discurso de las inversiones a favor de una claridad de la función sin concesiones. La estructura de la percepción de la calle en Ouro Preto ha sido así doblemente invertida en Brasilia. Por un lado, las amplias avenidas de la nueva ciudad no están subordinadas a ninguna otra entidad espacial o volumétrica. Sin contención arquitectónica y sin destinación aparente, pasan por delante de edifica-

ciones monumentales que se encargan de aislar en el espacio. Por otro lado, en tanto esculturas aisladas, *cada* edificio de la ciudad exige ahora que se le reconozca como monumento. Cada uno compite con los otros para que se le preste atención, cada uno inmortaliza a su creador y cada uno celebra “la belleza de la autopista” que transporta gente y máquinas hacia horizontes aparentemente ilimitados.

Las motivaciones y las consecuencias de estas polémicas inversiones son esencialmente de dos tipos. El primero tiene que ver con las convenciones de la arquitectura, y se refiere al proceso mismo de significación. El otro tiene que ver con la reevaluación de los valores sociales y políticos representados. La arquitectura moderna instaura su modo distintivo de reconocimiento por medio de la reconversión de las viejas convenciones en nuevos recursos conceptuales. El éxito del modernismo en su ruptura con el pasado y en imponer sus visiones tiene que ver en gran parte con la sencillez de estas soluciones formales. Al invertir los extremos de las oposiciones tradicionales entre figura y fondo, y al neutralizar su reversibilidad, introduce una radical desfamiliarización, en código arquitectónico, a los términos y valores que ya nos son conocidos. Conserva los términos del “argumento” barroco (por ejemplo, sólido, vacío, figura y fondo), pero los presenta con una lógica distinta, de tal manera que somete los valores ya establecidos (tales como, lo público, lo privado, etc.) a un nuevo cuestionamiento. Al conservar los términos pero desfamiliarizar sus relaciones, el código moderno delata explícitamente el proceso de significación arquitectónica, es decir, el proceso de revestir categorías empíricas (los términos) con significado. En el extraño paisaje de vidrio y acero de la ciudad moderna, las figuras invertidas y los vacíos desplazados llaman la atención sobre sí mismos en su calidad de convenciones. Nos obligan a hacernos conscientes del proceso mismo de que con materiales como la piedra se está diciendo algo sobre alguna cosa, de que se inscriben valores sociales en un código arquitectónico. Así, por medio de la inversión, la neutralización y la desfamiliarización, la arquitectura moderna deliberadamente desenmascara sus intenciones y su propio uso de recursos para reestructurar nuestra percepción.

Pero hace mucho más que desenmascarar las convenciones. Una vez delatado el proceso de cómo se inscriben las discriminaciones sociales en la arquitectura, quiere borrar esa inscripción y escribir una nueva según la cual la fuente del orden público ya no sea la propiedad privada en bienes inmuebles, y las discriminaciones tradicionales entre los dos ámbitos ya no sean el foco de la convención y el comentario arquitectónicos. Si la inscripción arquitectónica en las ciudades capitalistas constituye un discurso (en el sentido de un ir y venir, de un discurrir) entre “figuras públicas” y “fondos privados”, entonces el proyecto moderno es nada menos que una transformación total de este dis-

curso civil para hacer desaparecer las distinciones mismas entre lo público y lo privado¹⁵.

¿Cómo se hace posible ese borramiento? El poder que adquiere del modernismo como visión triunfante proviene de su habilidad para traducir sus proyecciones de un nuevo orden institucional en convenciones sencillas de des-familiarización arquitectónica. Estas convenciones imponen una totalidad de percepciones donde no se pueden diferenciar lo público y lo privado y, por lo tanto, se hace imposible, al menos en teoría, una forma de vida basada en tales distinciones. En gran medida, este borramiento semántico es una consecuencia directa e inevitable de la eliminación de la calle figural a causa de la inversión de la convención figura-fondo. En la ciudad moderna ideal, en la que todas las edificaciones son figuras, resulta superfluo el código para reconocer las instituciones públicas como figuras excepcionales dentro de un fondo común. Las instituciones públicas se ven reducidas, paradójicamente, al anonimato escultórico: en la medida en que son objetos escultóricos en un amplio campo de objetos escultóricos, son indistinguibles. Así, la eficaz reconversión del código tradicional se ha convertido ahora en una imposibilidad semántica. Si sabemos que no todas las edificaciones son privadas, pero no podemos identificar cuáles son públicas, la vieja convención arquitectónica para diferenciar entre lo público y lo privado queda efectivamente invalidada.

284

LA TRASFORMACIÓN DEL DISCURSO CIVIL: EL NUEVO ÁMBITO PÚBLICO DE BRASILIA

La ciudad moderna que surge de estas transformaciones es, teóricamente, una ciudad completamente pública. Su diseño utópico elimina la propiedad privada en bienes inmuebles como base institucional del orden urbano tanto en la vida doméstica como en la civil. Sin embargo, puesto que lo público se define en relación con lo privado, la eliminación de este último también incide en el primero. Por lo tanto, en la ciudad modernista aparece un nuevo tipo de ámbito público. El ejemplo de Ouro Preto indica que el tipo de orden urbano cuya unidad básica es una oposición entre la calle pública y la edificación privada representa, a su vez, un orden político que se basa en relaciones de orden capitalista preindustrial entre los asuntos públicos y los intereses privados. Si el orden urbano es, en este sentido, una concretización del orden político, entonces ¿qué tipo de ciudad pública es la que elimina los inmuebles privados?

15. La posibilidad de hacer desaparecer "el viejo orden" y de instaurar uno nuevo se complementa, a nivel arquitectónico, con la posibilidad de dar un salto en el desarrollo tal como lo propone la teoría de la ciudad modernista. Es esta estética de *borramientos* y reinscripciones que hace de la arquitectura modernista algo tan atractivo para las ideologías políticas tanto de extrema derecha como de extrema izquierda.

En el Plan Piloto de Brasilia, la arquitectura y la organización de la ciudad constituyen un argumento a favor de la igualdad:

El agrupamiento de las supercuadras, de cuatro en cuatro, propicia un cierto grado de coexistencia social, evitándose así una indebida e indeseable estratificación. Y, de todas maneras, las diferencias de nivel de vida de una cuadra a otra serán neutralizadas por el diseño urbanístico mismo y no serán de tal naturaleza que afecten el grado de comodidad social al cual tienen derecho todos los miembros de la sociedad (Costa 1957, art. 17).

El discurso igualitario sostiene que las mismas convenciones arquitectónicas (“el agrupamiento de cuatro en cuatro”, “la organización misma del esquema urbano” y otras desarrolladas en el Plan Piloto) producirán un orden político comunitario. La ciudad le debe pertenecer “a la gente” (una categoría que incluía originariamente a los ministros de gobierno y a sus chóferes viviendo en la misma supercuadra), independientemente de las diferencias socio-económicas. En su calidad de inscripciones en el espacio, todas las edificaciones de la ciudad y todos sus espacios deben entenderse como un bien público. Al eliminar del ámbito de la arquitectura tanto la competencia del mercado como el lucro, el diseño global promovido por el Estado pretende que sea la empresa colectiva y no la privada la que genere este bien público. En donde no se le puede sacar mayor ganancia económica a la construcción urbana y en donde toda construcción debe remitirse al Plan Piloto, no se genera una distribución desigual de los servicios públicos. Más aún, en donde todos los edificios son monumentos de este plan maestro, no se le brinda al dominio de clase la oportunidad de crear una imagen mistificada de sí mismo a través de monumentos individuales al lucro y al privilegio que disimuladamente representan la conquista privada del ámbito público.¹⁶ En cambio, toda Brasilia ha de ser un monumento al esfuerzo colectivo de la planificación maestra y al estado que lo promueve. Así, el Plan Piloto —“la organización misma del esquema urbano”— es lo que sostiene este nuevo orden secular tanto en sus motivaciones como en su calidad de punto de referencia último. Puesto que el plano se pronuncia a través de la arquitectura, la ciudad misma se convierte en el oráculo de sus intenciones igualitarias.

Para entender la naturaleza del nuevo ámbito público de Brasilia, nos detendremos en lo que ha reemplazado a la vieja calle y su ámbito público. La alternativa modernista es el “sector comercial local”, diseñado con miras a

16. Las edificaciones privadas, particularmente las mansiones de la burguesía urbana, se convierten en ese tipo de monumento al hacer uso de las convenciones de la arquitectura pública en aras del engrandecimiento privado. La base arquitectónica de esta apropiación se encuentra en la anterior elaboración sobre la inversión de la figura y el fondo como un medio para transformar la riqueza en una forma de exhibición pública.

brindar los mismos servicios comerciales que las tradicionales calle y plaza, en las que se mezclan lo residencial y lo comercial (ver ejemplos en las Fig. 1 y 6). Estudiaremos primero la concepción originaria del sector comercial, su evolución y, lo que es más importante, su recepción por parte de los brasilienses desde la inauguración de la ciudad en 1960.

En ninguna parte del plan de Costa aparece la palabra *rua*, “calle”. Podemos suponer, por consiguiente, que su ausencia es deliberada y corresponde a una eliminación tanto del concepto de la calle como de su misma existencia física¹⁷. La Brasilia Modernista (el Plan Piloto) se organiza en torno al cruce de dos “ejes arqueados”: un eje de autopistas de alta velocidad, llamado el Eje de la Autopista Residencial, y el Eje Monumental. El primero comprende catorce calzadas de tráfico contiguas. Éstas se dividen entre calzadas centrales para el tráfico rápido y calzadas laterales para el tráfico local. Las calzadas laterales se conectan con las unidades residenciales a cada lado por medio de rampas, pasos subterráneos y enlaces en forma de hojas de trébol. Aun cuando su flujo de tráfico es menos sinfónico, el Eje Monumental tiene ocho calzadas, cuatro en cada dirección, separadas por la enorme Explanada de los Ministerios¹⁸. Ninguno de los dos ejes tiene un solo semáforo o una intersección en la que haya que detenerse, pues el objetivo de este modelo de circulación es el paso del tráfico “por la parte central y los sectores residenciales sin ningún obstáculo” (Costa 1957, art. 7). Uno de los argumentos centrales del plan es que para lograr este objetivo se ha de eliminar la calle: en el artículo tres, Costa define su idea rectora como la aplicación de “los principios libres de la ingeniería de autopistas —incluyendo la eliminación de las intersecciones [es decir, de las esquinas]— a la técnica de la planeación urbana” (el énfasis es mío)¹⁹. Al otro lado del Eje Residencial, Costa (ibid., art. 16) interpola una serie de

-
17. Esta relación entre la proscripción léxica y la eliminación física se hace explícita en la propuesta de Le Corbusier de 1946: “La palabra calle hoy en día significa circulación caótica. Reemplacemos la palabra (y la cosa misma) por los términos *sendero peatonal* y *carretera o autopista automatiz*” (Le Corbusier 1971, 59).
 18. La organización de la ciudad en los dos Ejes, el Monumental y el Residencial, no representa una división entre lo público y lo privado. En Brasilia, el Monumental y el Residencial son dos tipos de espacio diferentes, ambos promovidos por el Estado.
 19. En el centro de la ciudad, el cruce de ejes consiste en una serie de pasos subterráneos y superiores que crean una plataforma de autopistas a varios niveles. Aquí las calzadas centrales de alta velocidad del Eje Residencial pasan por debajo del Eje Monumental, mientras que las calzadas laterales, diseñadas para el tráfico residencial local, pasan por encima. Los dos ejes se comunican por medio de una serie de rampas y de enlaces en forma de hojas de trébol. Este ensamblaje de autopistas interconectadas define el área de la plataforma y constituye sus techos, pisos y paredes. La plataforma no es ni totalmente una edificación ni totalmente una vía, sino una fusión cuidadosamente orquestada de las dos. En el nivel superior se encuentran los estacionamientos y el Touring Club y desde allí se tiene una vista panorámica del eje oriental. En la parte occidental, la plataforma es contigua a los sectores de Entretenimiento, y por el costado oriental brinda acceso por escaleras al Teatro Nacional. En el nivel bajo se desarrolla su función principal, la del Terminal Interurbano de Buses, la troncal del servicio de buses de Brasilia desde donde se conecta el Plan Piloto con las ciudades satélite.

vías de distinto rango, que hoy llevan la numeración L1 a L15 y W1 a W5, para obtener acceso a las cuadras residenciales. El plan requiere que se desarrollen entre las *superquadras* unas *faixas*, fajas, de instalaciones comunales y comercio local, que intercepten en alternancia estas vías de acceso. Se llega a cada una de las franjas de comercio, llamada el “sector comercial local”, por una *vía de acceso motorizado*, una formulación que cuidadosamente evita toda mención de la “calle”.

Es más, la propuesta original de Costa (art. 16) se cuida mucho de hacer referencia alguna a la antigua plaza de mercado: las entradas a las tiendas y las vitrinas están de frente a las *superquadras* y no a las vías de acceso. Así, el plan conecta lo comercial y lo residencial por medio de un parque arcada, y no de la “sucua y peligrosa calle”. Ésta ha sido segregada arquitectónicamente y reducida a las funciones de suministro, acceso y estacionamiento de vehículos. Con una fe inquebrantable en el poder de la palabra y de la arquitectura para cambiar el mundo, el Plan Piloto transforma las antiguas instituciones de la plaza de mercado y la calle comercial en un “sector comercial” y una “vía de acceso motorizado”.

La ausencia de la palabra *calle* en el plano es profética: revela la intención de desmontar el tradicional mercado urbano por medio de un reordenamiento de las relaciones entre lo comercial y lo residencial, entre los peatones y el transporte. Sin embargo, lo que elimina la calle comercial en Brasilia es algo más que una sencilla exclusión léxica. La calle también ha sido transformada arquitectónicamente y ha pasado de ser una figura trazada por entre la masa de sólidos a ser una autopista sin limitaciones. Ya no se reconoce como un vacío figural en un discurso de relaciones entre la figura y el fondo. Las vías de acceso de Brasilia solo pueden percibirse como franjas de asfalto que suplen las necesidades de máquinas en movimiento. No tienen relación alguna con la calle como un espacio de sociabilidad de los peatones. De manera similar, la plaza de mercado ha sido reconceptualizada arquitectónicamente como una edificación única, como un bloque escultural, lo que equivale a decir, como un objeto figural en un vacío; o, en las palabras de Lucio Costa (1957, art. 16), “un solo cuerpo” que se recorta como desnudo contra los árboles por un lado y contra la vía de acceso por el otro. Esta reconceptualización de la calle comercial produce un cambio fundamental en la relación entre lo comercial y lo residencial en el ámbito urbano. Pues el plano de Costa logra establecer una diferenciación funcional radical del espacio comercial y por ende de la interacción: las calles han pasado a ser identificadas exclusivamente con las funciones del transporte y el suministro; la distribución de mercancías se efectúa en edificaciones aisladas.

Tras haber examinado la prehistoria de la “calle” en Brasilia, es iluminador ver cómo los brasilienses han respondido a la eliminación de la misma.

El sector comercial se desarrolló en tres etapas. Éstas se corresponden con la principal división de la ciudad en Asa Sul (Ala Sur) y Asa Norte (Ala Norte), la primera construida mucho antes que la segunda, la cual está todavía incompleta. En la primera etapa, los sectores comerciales del Ala Sur se construyeron siguiendo el plan. Sin embargo, la concepción anti-calle de estos sectores resultó ser insostenible: desafiando el Plan Piloto, los residentes la rechazaron. Algunos planificadores razonan que, debido a que la ciudad no estaba terminada en el momento de ser inaugurada, la visión total todavía no se había implementado y no podía por lo tanto ser apreciada. No obstante, la verdadera razón por la cual el plano fracasó puede ser mucho menos apocalíptica. Los primeros habitantes de las *superquadras* de Brasilia rechazaron la anti-calle sencillamente porque iba en contra de sus prácticas sociales. Estos nuevos habitantes pertenecían a todos los rangos de la burocracia estatal y venían en su mayor parte de otras zonas urbanas de Brasil, en donde la calle es el foco de la actividad pública²⁰. Esta gente estaba acostumbrada al movimiento de la calle y, sobre la base de esa experiencia, rápidamente captó y rechazó las intenciones radicales del Plan Piloto. Rechazaron las entradas de jardines que conducían hacia las unidades comerciales y convirtieron la parte posterior por donde entraban los suministros en la parte delantera de las tiendas. Las partes posteriores originales estaban asociadas con las aceras, el tráfico y el *movimento* y por lo tanto se percibían como las zonas habituales de interacción y sociabilidad. Consecuentemente, el hábito reprodujo la calle en la práctica aun cuando había sido negada arquitectónicamente.

Hasta el día de hoy, la parte de los jardines de la mayoría de las unidades comerciales en el Asa Sul siguen sin terminarse. Lo que se ha producido es lo que podríamos llamar un problema de definir cuál es la parte anterior y cuál la posterior. La posibilidad de invertir funciones ha regresado pero en la forma de confusión. Las fachadas que habían sido diseñadas como el frente se encuentran ahora desfiguradas por grúas de almacenamiento, puertas cerradas y una desidia general. Aun cuando algunos almacenes “resuelven” el problema construyendo dos entradas, la que se encuentra del lado de la “calle” es la que se identifica como la puerta delantera. La inversión ha sido total. Aun cuando la calle misma ha sido negada arquitectónicamente y sigue estando legalmente proscrita en Brasilia (puesto que las ordenanzas municipales basadas en el Plan Piloto establecen uniformidad en la altura de las edificaciones, distancias mínimas desde la calle, aperturas, espacios de exhibición, etc.), los habitantes

20. Más aun, muy por el contrario de lo que se cree comúnmente, la mayoría de los habitantes de la ciudad antes de su inauguración (obreros de la construcción, comerciantes, ingenieros y el personal administrativo) también venían de ciudades. De hecho, 79 por ciento eran migrantes urbanos.

de Asa Sul resucitaron su código semántico. Pusieron sus tiendas otra vez en la calle, en contacto con las aceras y el tráfico. No es sorprendente, entonces, que hayan reaparecido los signos de la calle popular: la mezcla de funciones (vehículos y gente), avisos, colores y vitrinas descoordinados, los paseos a ver vitrinas, la sociabilidad en la acera, el paseo callejero, el mugre. El abigarramiento de los códigos urbanos se reafirmó a pesar de todos los mejores intentos concebidos hasta ese momento para evitarlo.

Aun así, tanto el alcance como la efectividad de este resurgir rebelde son, en el mejor de los casos, limitados. Primero que todo, Brasilia no tiene un sistema de calles genuino. Por lo tanto, cualquier intento de recrear una calle está condenado a un relativo aislamiento dentro de la totalidad; en este caso, se encuentra reducido a los sectores comerciales más viejos del Asa Sul. Segundo, la burocracia vio con buenos ojos estas modificaciones. Un administrador sostenía que el código de la calle popular había resurgido porque la agencia de planificación central, Novacap, no era capaz de ejercer control total sobre el desarrollo comercial (entrevista, octubre 1980). Explicaba que debido a una falta de financiación inicial, Novacap no había podido desarrollar los sectores comerciales como totalidades coordinadas. En cambio, se había visto obligada a subcontratar individualmente. La carencia de una “mano directriz” fue la causante de un desarrollo incontrolado y de competencia entre los propietarios, lo que produjo como resultado el desorden de signos y símbolos callejeros. Pero la fe en el “diseño total” no se abandonaba así no más, y el gobierno decidió brindarle una segunda oportunidad en la construcción del Asa Norte.

El diseño de las unidades comerciales en el norte parece un intento de prevenir, por medios arquitectónicos y legales, que se vuelva a presentar el tipo de comportamiento callejero que “deformó” las unidades del sur. Cada sector comercial aparece ahora dividido en pabellones independientes, apartados unos diez a quince metros el uno del otro. Cada pabellón consiste en una loggia cúbica de dos pisos, con dos o tres tiendas en cada lado en el nivel inferior y oficinas en el superior. El segundo piso tiene una prominencia que produce una arcada sobre el primero, cuyo perímetro está trazado bien al interior del cuerpo del edificio. Este plano cuadrado resuelve de alguna manera el problema de definir la parte anterior y la posterior que se presentó en Asa Sul al permitirle a las tiendas ocupar todos los costados de la estructura. La simetría equilátera resuelve el problema pues convierte cada lado en una parte delantera.

En la nueva solución, sin embargo, los pabellones han sido situados a unos ocho metros del borde de la calle y han sido construidos varios centímetros por encima del nivel de la calle. Uno debe ascender una serie de escaleras para llegar a ellos. La acera, esa franja tradicional de interacción social, ha sido ahora separada irrecuperablemente de la calle, ha sido subdividida en extensiones de-

finidas, y ha sido enlazada alrededor de cada pabellón en la forma de una arcada. Aun cuando sería posible argumentar que estas arcadas apenas reemplazan a la acera con unos pasajes protegidos, el efecto que producen es muy diferente. Por un lado, la protección que brindan es mínima; por otro lado, este diseño previene la posibilidad de que haya vida callejera pues separa la calle del lugar en donde se lleva a cabo la interacción. Elimina el contacto que se produce en la acera entre los dos espacios y trata a cada uno por separado, reduciendo la calle a la simple función de transporte y llevándose toda la actividad comercial hacia esos mini-centros comerciales, aislados y autónomos. A falta de una acera continua bordeada por fachadas, no solo se hace imposible “salir a pasearse por la calle”, sino que el flâneur urbano está condenado a desaparecer.

Recientemente, los funcionarios de la ciudad revelaron la “solución final” al asunto del comercio barrial en la ciudad moderna cuando inauguraron la tercera etapa del desarrollo del comercio local en Brasilia. Con veinte años de atraso, el Sector Comercial Local 205/206 Norte por fin realiza en su totalidad las proyecciones últimas del Plan Piloto. Concebido como una totalidad y construido como una megaestructura única, este sector representa “la forma en que se suponía que se iba a construir toda Brasilia”, según lo expresó un administrador de la ciudad (entrevista, marzo 1981). Obviamente, los medios oficiales lo presentan como un modelo de desarrollo urbano. Tal como lo explicaron los arquitectos y planificadores de la edificación, representa un “retorno a los principios del Plan Piloto” (entrevista, marzo 1981). Está diseñado explícitamente para retirar toda la actividad comercial de la “calle” y “volverla a situar” en los lados que dan el frente a las *superquadras*. Ya no se trabaja con la concepción de un simple bloque de locales comerciales, ni siquiera con la de discretos pabellones; ahora el proyecto absorbe todo, a ambos lados de las vías, y lo conjuga en una estructura palaciega.

Conocido localmente como Babilonia, 205/206 Norte es una auténtico palacio del consumo: una especie de templo que hace las veces de centro comercial, completo con ventanas arqueadas, terrazas en el tejado, rampas tijera, corredores laberínticos en los que se alinean almacenes de lujo y zonas de juegos para los niños de la nueva elite de Brasilia. En tanto solución final, elimina de una vez por todas de cualquier recuerdo, o incluso de la memoria, las trazas de la calle comercial tradicional. Con las tiendas interiorizadas en las entrañas de la edificación, las fachadas del centro comercial se ven como altos muros, blancos y vacíos, encima y detrás de los cuales se erigen las ventanas arqueadas de los corredores internos. Para permitir que pase la carretera por ella, la estructura se parte en dos y convierte la vía de acceso pública en un conector de la autopista. Ya no se permite estacionar a lo largo de la vía de acceso, sino que el estacionamiento se relega a los costados de la estructura. Una pequeña área

diseñada con jardín y césped sustituye la acera, con lo cual queda poquísimos espacio —y resulta bastante peligroso transitar por él— para que los peatones caminen entre los costados de la edificación y la autopista. Tal vez los arquitectos, al notar que quedan tan pocos peatones en Brasilia, sencillamente dejaron de incluir los guiños tradicionales dirigidos a ellos, como son las aceras y las vitrinas de los almacenes.

Como para confirmar la eliminación arquitectónica de la calle en Brasilia, los brasilienses han dejado de usar la palabra *rua* en la terminología de las direcciones. Utilizan el impecablemente racional sistema de direcciones de la ciudad y dicen, por ejemplo, *na Comercial 103 Sul*, “en el [Sector] Comercial 103 Sur” y *na SQS 407*, “en la Supercuadra Sur 407”. La única excepción prueba la regla: el Sector Comercial Local 107/108 Sur se conoce comúnmente como la Rua da Igrejinha, la Calle de la Iglesiasita. Recibe su nombre de la única edificación notable en las áreas residenciales de la ciudad, la Igrejinha da Fátima, la Iglesiasita de Fátima. Diseñada por Oscar Niemeyer, fue la primera iglesia que se construyó en la ciudad. Aun cuando hay muchas otras iglesias, dos imponentes templos budistas y otras estructuras excepcionales (como los colosales supermercados) en otros sectores comerciales, tan solo la Igrejinha se considera una edificación lo suficientemente importante como para ser inmortalizada en la memoria pública con el nombre de una calle.

A la luz de nuestro análisis de la calle preindustrial, la razón por la cual esta iglesia se conmemora es obvia: dentro de la trama del sector comercial, la iglesia se percibe, en relación con el contexto, según las normas del urbanismo tradicional y no del moderno. Es, de hecho, la única instancia en Brasilia de una relación figura-fondo entre un monumento público y una calle pública. Desde el punto de vista urbano, sigue el modelo de las iglesias en ciudades como Ouro Preto: es el punto culminante de la calle que conduce hacia ella en tanto un objeto figural inscrito en un vacío definido. Por lo tanto, en relación con el sector comercial, el diseño de la Iglesiasita de Fátima reconstruye el complejo monumento-calle de las ciudades preindustriales y, por un breve momento, también la memoria pública de éste. ✨

REFERENCIAS:**Arnheim, Rudolph**1974 *Art and visual perception*. Berkeley: University of California Press.**Costa Lúcio**1957 *O relatório do Plano Piloto de Brasília*. Módulo 8.**Da Matta, Roberto**1978 *Carnavais, balandros e heróis: Para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.**Debret, Jean Baptiste**1978 *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. [1834-39].**Nelson, Roberta Marx**1979 *New towns for colonial Brazil: Spatial and social planning of the eighteenth century*. Ann Arbor: University Microfilms International.**Eco, Umberto**1976 *A theory of semiotics*. Bloomington: Indiana University Press.**Ferrez, Gilberto**1978 *A praça 15 de Novembro, antigo Largo do Carmo*. Rio de Janeiro: Riotur.**Furtado, Celso**1971 *The economic growth of Brazil*. Berkeley: University of California Press.**Harris, Marvin**1971 *Town and country in Brazil*. New York: Norton [1956].**Le Corbusier**1967 *The radian city: Elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis of our machine-age civilization*. New York: Orion Press. [1933]1971 *Looking at city planning*. New York: Grossman. [1946]**Lyons, John**1977 *Semantics*. Vol. 1. Cambridge: Cambridge University Press.**Morse, Richard M.**1974 Brazil's urban development: colony and empire. *Journal of Urban History* 1, no. 1: 39-72.**Rowe, Colin and Fred Koetter**1978 *Collage city*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.**Ruben, Edgar**1958 Figure and ground. In *Readings in perception*, editado por D.C. Beradslee y M. Wertheimer. Pp. 194-203. Princeton, N.J.: Van Nostrand.**Schmitter, Phillippe C.**1971 *Interest, conflict and political change in Brazil*. Stanford, Calif: Stanford University Press.**Vasconcellos, Sylvio de**1977 *Vila Rica*. São Paulo: Editora Perspectiva.**Wagley, Charles**1963 *An introduction to Brazil*. New York: Columbia University Press.**Zucker, Paul**1959 *Town and square: From the agora to the village green*. New York: Columbia University Press.