

La lenta materialización de la ciudad moderna

Son muchos los términos que aluden al profundo cambio de orientación en la arquitectura, el urbanismo y el papel de estos en la sociedad, que se produce en la primera mitad del siglo XX. De la palabra *moderno*, con todos sus matices y problemas de interpretación, se desprenden expresiones como el *urbanismo científico*, el *funcionalismo* o el *movimiento moderno*, referidas a las ideas del grupo de arquitectos reunidos a partir de 1928 en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). En esta edición de *Dearq*, la palabra *moderno* se refiere a esta tendencia que inicia a finales de los años veinte y cuyo ocaso se produce en los años sesenta y setenta, y de manera más general a un viraje hacia los valores —tanto sociales como arquitectónicos— de la eficiencia, el progreso y el bienestar.

El mencionado viraje se produce en América latina a mano de una generación que, muchas veces tras un contacto directo con figuras como Walter Gropius, José Luis Sert o Le Corbusier, y otras veces mediante discípulos de los anteriores, libros, revistas y obras arquitectónicas, se convenció de que la arquitectura y, sobre todo, el urbanismo eran los instrumentos por excelencia para alcanzar un mundo mejor. El arquitecto, más que verse como un profesional al servicio de un cliente, debía “concebir la construcción como una estructuración de procesos vitales”, como decía Gropius en un texto cuya traducción al español en Colombia se publicó a finales de los años treinta.¹ Es decir, el arquitecto moderno sería nada menos que el organizador de la vida.

1 Gropius, “Arquitectura funcional”.

Inevitablemente, la historia del urbanismo moderno en América Latina empieza con Le Corbusier y su primera visita a Argentina, Uruguay y Brasil, en 1929. La divulgación de las ideas expresadas por Le Corbusier, tanto en sus publicaciones de mediados de los años veinte como en las conferencias dadas en los países mencionados (a las cuales se suma su presencia en Brasil y Colombia durante viajes posteriores), fue cardinal para lograr el cambio de orientación mencionado. También para Le Corbusier el viaje de 1929 fue significativo. En su artículo, Rodrigo Queiroz expone cómo la vista a vuelo de pájaro —el arquitecto viaja al continente en barco, pero se desplaza en avión entre los distintos países visitados— es para Le Corbusier un momento importante que le permite llevar las ideas desarrolladas a lo largo de la década de los veinte a territorios reales. En los bosques de

planes para Buenos Aires, Montevideo, São Paulo y Río de Janeiro se ve cómo las propuestas toman formas distintas de acuerdo con la topografía: de la plataforma en el Río de la Plata hasta los sinuosos edificios-cinta o *rascatierras*² propuestos para Río de Janeiro.

2 Pérez, "Le Corbusier", 42.

En la América Latina de finales de los años veinte, principios de los treinta, estaba despertándose apenas el interés por la planificación sistematizada de las ciudades. Por ejemplo, en el tercer Congreso Panamericano de Arquitectos se habló de la necesidad de crear cátedras de urbanismo y organizar conferencias.³ En este contexto, Carlos Gómez Gavazzo, como lo describe el artículo de Juan Alberto Articardi, después de haber trabajado con Le Corbusier en París, regresa a Uruguay y se proyecta como experto en urbanismo. Explica Gómez Gavazzo la forma moderna de mirar la ciudad a través de un plan de su autoría para el balneario de Punta del Este. Aparecen los mismos edificios sinuosos que se conocen de los planes de Le Corbusier para Argel (y Río de Janeiro), pero en el trabajo de Gómez Gavazzo estos responden a una definición matemática precisa y, como comenta Articardi, a una escala más contenida y menos territorial. El plan para Punta del Este es un raro y significativo ejemplo temprano de urbanismo moderno en nuestro continente.

3 Gutiérrez et al., Congresos panamericanos, 13.

Un factor de importancia para el desarrollo de las ideas modernas y su aceptación en las sociedades latinoamericanas es la presencia de arquitectos urbanistas extranjeros en calidad de migrantes o contratistas. En algunos casos tal vez hayan sido experiencias frustradas por la cancelación de proyectos y poca receptividad a las ideas que traían, como puede ser la permanencia de Hannes Meyer durante diez años en México, descrita por Raquel Franklin Unkind. Sin embargo, en otros escenarios los extranjeros fueron mentores de toda una generación en su país adoptivo. Es el caso de Leopold Rother, en Colombia, autor del trazado urbanístico de la Ciudad Universitaria de Bogotá, arquitecto del Ministerio de Obras Públicas y profesor en varias universidades, o Maurice Rotival, en Venezuela, contratado repetidamente por distintas instituciones estatales a lo largo de varias décadas. Muchos de los primeros planes piloto, planes maestros y planes reguladores modernos fueron desarrollados por expertos extranjeros. Se destaca la firma Town Planning Associates, de José Luis Sert y Paul Lester Wiener, que trabajó en Perú, Brasil, Venezuela y Cuba, además de trazar planes detallados para cuatro ciudades colombianas (figs. 1 y 2).

Sin embargo, entre la victoriosa entrada de las ideas modernas y los cambios físicos en las ciudades pasaron muchos años de trabajo. La construcción física del lugar moderno resultó ser un proceso de largo aliento, así como fragmentado en su escala. La relación de poco respeto mutuo que las ciudades latinoamericanas mantuvieron con sus planes reguladores dificultó el desarrollo de lo que pudo haber sido el equivalente de la reconstrucción posguerra europea. En vez de planes integradores y grandes gestos de construcción de las periferias, el lugar moderno en América

Latina hizo su aparición en las ciudades no como un cambio radical en la manera de construir ciudad, sino a través de intervenciones de pequeña y mediana escala y la urbanización de terrenos individuales, específicamente en barrios de vivienda estatal, campus universitarios y centros cívicos.

La conciencia respecto a la responsabilidad de los gobiernos nacionales y locales de actuar en el campo de la vivienda data de antes de la difusión masiva del pensamiento moderno. Sin embargo, al ver en las reglas de juego descritas en la Carta de Atenas, un sistema para estructurar las actuaciones del Estado, las distintas entidades dedicadas a la vivienda oficial —que al mismo tiempo se encontraban ante el reto de aumentar la escala de sus intervenciones— empezaron a involucrar algunos principios modernos que no obstante fueron interpretados a la luz de las circunstancias locales. De ahí que los resultados pueden ser tan variados como la urbanización Presidente Ríos, en Santiago; el conjunto Pedregulho, en Río de Janeiro, o el barrio Banco Obrero, en Caracas.

Las ciudades universitarias, según Silvia Arango, la “realización más significativa como grupo generacional de los arquitectos y presidentes progresistas”,⁴ estaban para muchos países entre las primeras oportunidades de probar ideas modernas en una escala mayor a la del edificio o el conjunto arquitectónico. La ciudad universitaria de Panamá (1946-1951) o la Universidad Industrial de Santander (1945-1950, en Bucaramanga, Colombia) son ejemplos tempranos que muestran cómo los arquitectos concibieron el campus como una superficie verde con edificios en altura, propuestas según una zonificación de usos. La analogía entre un campus universitario y una ciudad es tan evidente que no es exagerado decir que los proyectos de ciudades universitarias son en esencia experimentos a escala.

4 Arango, *Ciudad y arquitectura*, 356.

Que la construcción de un lugar moderno puede durar décadas lo prueba el conjunto Tequendama-Bavaria de Bogotá, donde el desarrollo en varias etapas y con edificios en altura se caracteriza por la permeabilidad y la integración de las diferentes edificaciones al conjunto, como lo describen María Pía Fontana y Miguel Mayorga en su contribución al presente número de *Dearq*. Las cualidades espaciales, el cuidado del detalle, el buen estado de conservación y, en general, el hecho de que haya mantenido su ocupación y uso, hacen pensar que tal vez sean conjuntos como este, que no son impuestos de un plumazo en un lugar sino que se construyen con el tiempo, los más apropiados para las ciudades latinoamericanas.

La gran excepción al carácter fragmentado y de largo aliento del proceso de construcción del lugar moderno, y por ello sin duda el clímax

de la ciudad moderna latinoamericana, es Brasilia, el sueño moderno hecho realidad. Cuenta Eduardo Rossetti en su artículo que la búsqueda de conservación de la ciudad como patrimonio ha llevado a reflexiones que también se han hecho sentir, especialmente en Europa, sobre qué se debe conservar del legado moderno. ¿Las características físicas como el trazado y los edificios? ¿Solamente algunos destacados de los anteriores? ¿Lo que se debe conservar es el *sistema*? ¿La congelación de la ciudad y sus edificios no va contra la misma ideología moderna? En Brasilia, según Rossetti, está claro que las políticas deberían dejar cierto espacio de maniobra para que la ciudad pueda seguir cambiando, sin perder sus valores modernos.

Si bien ser arquitecto urbanista moderno implicaba un rechazo a las prácticas en boga —la arquitectura “de estilos” y las intervenciones urbanas dirigidas al embellecimiento estético de las ciudades—, la relación de la modernidad con la historia es tal vez menos traumática en América Latina que en otras partes del mundo. Hubo personas que acogían las ideas de los CIAM, pero al mismo tiempo fueron estudiosos de la historia de la arquitectura de sus países. Es el caso de los bogotanos Carlos Arbeláez, director de la Oficina del Plan Regulador de Bogotá a principios de los años cincuenta y posteriormente pionero en la recuperación del patrimonio histórico, y Carlos Martínez, quien como arquitecto moderno y director de la revista progresista *Proa* mostraba un notable interés por la historia de su ciudad y por la arquitectura colonial.

Adicionalmente, las dificultades en la aplicación de los planes, resultado tal vez de un apego al desarrollo predio a predio que históricamente ha caracterizado a las ciudades latinoamericanas, también salvaron de la demolición tejidos históricos en muchas ciudades. Ya para los años sesenta y setenta, el ocaso del pensamiento moderno y la mayor conciencia en cuanto a los valores de las edificaciones y sectores históricos hicieron que cambiara el carácter de los planes reguladores, como es el caso del plan para San Luis Potosí, descrito por Angélica Castrejón y Eugenia Azevedo. Este plan, que proponía la demolición de algunos sectores históricos, se encontró con una fuerte oposición y fue parcialmente reemplazado por otras acciones.

Queda preguntarnos por qué hasta ahora estamos haciendo los primeros intentos de organizar una historia latinoamericana, tratando de trazar paralelos e identificar lo que tenemos en común. Quizás por las mismas características aquí señaladas —la fragmentación, la lentitud del proceso, la muy parcial ejecución física de los planes o la diversidad de las ideas de sus protagonistas— los hechos no saltan a la vista tanto como lo hicieron en otras latitudes. Pero no por eso son menos relevantes.

Maarten Goossens

Referencias

Arango, Silvia. *Ciudad y arquitectura: seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*. México: FCE, 2012.

Gropius, Walter. "Arquitectura funcional". *Ingeniería y Arquitectura* 1 (abril de 1939): 57-58.

Gutiérrez, Ramón *et al.* *Congresos panamericanos de arquitectos 1920-2000: aportes para su historia*. Buenos Aires: Cedodal-Federación Panamericana de Asociaciones de Arquitectos, 2007.

Pérez Oyarzún, Fernando. "Le Corbusier, bajo la luz de Sudamérica". En *LC BOG: Le Corbusier en Bogotá 1947-1951*. Tomo 2: *Precisiones en torno al Plan Director*. Compilado por María Cecilila O'Byrne, 40-49. Bogotá: Ediciones Uniandes-Pontificia Universidad Javeriana, 2010.