

# Conversaciones...

Conversaciones...

ISSN: 2594-0813

ISSN: 2395-9479

[conversaciones@inah.gob.mx](mailto:conversaciones@inah.gob.mx)

Instituto Nacional de Antropología e Historia

México

GIOVANNONI, GUSTAVO  
Ciudades viejas y edilicia nueva  
Conversaciones..., núm. 4, 2017, Diciembre, pp. 78-98  
Instituto Nacional de Antropología e Historia  
México

- ▶ [Número completo](#)
- ▶ [Más información del artículo](#)
- ▶ [Página de la revista en redalyc.org](#)

Versión del texto  
en ESPAÑOL



# Ciudades viejas y edificación nueva

GUSTAVO GIOVANNONI

**Publicación original:** Gustavo Giovannoni (1913) "Vecchie città ed edilizia nuova", *Nuova Antologia* XLVIII (995): 449-472.

*Traducción de Mariana Coronel, Juana Gómez Badillo y Valerie Magar*

Cuando Sixto V se involucró enérgicamente en la realización del grandioso proyecto de renovación urbana, y como dirían nuestros hombres de negocios, –de "puesta en valor del suelo" de la Roma alta– trazó largas calles, rectas como su voluntad, a través de las villas y los viñedos del Esquilino, el Viminale y del Quirinale, se encontró ante un gran monumento que, con su enorme mole, se erguía frente al eje de la nueva y amplia calle de San Giovanni: el Coliseo. Impulsivo e insufragable a los obstáculos como él era, tomó una pronta decisión: que el Coliseo fuera cortado por la mitad y que la calle pasara sobre él; el fiel Fontana, quien ya había destruido el Septizonio (la llamada Casa de Virgilio) y tenía la plena autorización del pontífice para valerse de materiales antiguos en la construcción de nuevas fábricas, fue el designado para ejecutar la orden. Contra ello, se alzó con ardor el cardenal de Santa Severina, Giulio Antonio Santorio<sup>1</sup>, quien con el apoyo de otros cardenales logró que el papa desistiera de la vandálica empresa: el Anfiteatro Flavio se salvó.

Como bien dice Gnoli<sup>2</sup> al respecto, seguramente en aquel tiempo no le habrán faltado al benemérito defensor del gran monumento romano los epítetos de pedante, retrógrado, conservador de inútiles antigüedades. Pero en nuestros tiempos, aquel propósito del papa Sixto de subordinar la existencia de una obra tan gloriosa al proyecto de una traza mal ideada para una calle nueva, ya no sería concebible, ni siquiera por parte de los transformadores más audaces, pues se han dado gigantescos pasos en el sentido del respeto hacia los monumentos de la antigüedad; y quizá no esté lejano el tiempo en el cual el interés y el estudio del que ahora son objeto también los edificios del Medioevo y del Renacimiento, se traducirán en el mismo modo y con el mismo retardo que se tuvo para las obras antiguas, en una análoga tendencia conservadora hacia ellos, o más bien, hacia aquellos que logren sobrevivir a los fortuitos eventos actuales.

El perfilarse de este sentimiento lo podemos observar en otro episodio romano, posterior al que se acaba de narrar, pero no diferible de él. En 1811, otro grande poderosísimo y prepotentísimo, Napoleón I, con el mismo decreto que establecía la ampliación de la Plaza de San Pedro y de la Fuente de Trevi, ordenó la demolición del *palazzetto di Venezia* para prolongar, un tramo más, la vía del Corso hacia el Campidoglio.

<sup>1</sup> Cfr. *Autobiografía del card. Santorio*: (Mss. della Corsiniana n. 808). Véase también referencias en los Avvisi Urbinati (Arch. Vaticano: Cod. Urb. Lat. 1053, c. 383, 385).

<sup>2</sup> Cfr. Gnoli, "Nuovo accesso in Piazza S. Pietro", in *Archivio storico dell'Arte*, anno 1889, p.138.

En defensa del *palazzetto* salió el enérgico cónsul del reino itálico, Giuseppe Tambroni, y a él se unieron artistas, entre ellos el gran Canova. Una orgullosa protesta, llena de argumentos no sólo artísticos sino también jurídicos y financieros, fue enviada a París para combatir “les projets destructeurs des employés français”<sup>3</sup>, y para oponerse a la inútil destrucción del edificio del Cuatrocientos, un “precioso eslabón que une el gusto bárbaro con el moderno”<sup>4</sup>: y tuvo pleno éxito toda vez que Napoleón, ciertamente aconsejado de manera sabia por De Tournon, retiró el decreto, y el “Jardín de San Marcos” se salvó: o mejor dicho, prolongó su vida exactamente por un siglo, hasta el día en el cual, las condiciones de las visuales y de espacio requeridas para el nuevo monumento al Rey Victorio Emanuel hicieron necesaria su demolición.

Estos dos eventos representan los primeros síntomas de aquello que en nuestros tiempos, entre el rápido y turbulento expandirse de las ciudades por un lado, y, por otro, con la difusión de la cultura y el sentido del reflejo del arte<sup>5</sup>, se ha convertido en un debate agudo de cada día: debate que ciertamente no siempre sonrío en favor de la conservación del carácter monumental y artístico, ni tiene la fortuna que coronó los nobles esfuerzos del cardenal Santorio o del revolucionario Tambroni, favorable a la conservación del carácter monumental y artístico. Son, entonces como hoy, dos tendencias y dos procedimientos que se encuentran de frente cuando se trata de renovar un antiguo centro y determinar las relaciones entre el ambiente antiguo y el nuevo desarrollo: para uno, excluyendo las obras de singular importancia y los monumentos altamente venerados, todos los restos del pasado no representan más que “obstáculos” en el nuevo ordenamiento edilicio, para el otro se trata en cambio de obras de referencia inmutables.

Esta divergencia de criterios tiene toda la apariencia de un contraste irreductible entre dos concepciones opuestas, entre la Vida y la Historia; parece que de un lado, estén todas aquellas exigencias positivas del desarrollo moderno y del modo de vivir moderno, y por el otro, el respeto por los recuerdos históricos y artísticos, por las condiciones de ambiente en las cuales se desarrolló la ciudad antigua. Y la lucha enardece precisamente sobre tales cuestiones de principio. Los renovadores dicen: las ciudades no son museos ni archivos, sino que están hechas para vivirse de la mejor manera posible, y nosotros no podemos comprometer el desarrollo y frenar el camino de la civilización, cerrando la vida nueva dentro de calles estrechas y tristes, sólo por un malentendido respeto fetichista hacia el pasado. Nuestras exigencias son completamente distintas de aquellas de nuestros antepasados; y a éstas ya no podemos adaptarnos, del mismo modo que no sabríamos llevar sus vestimentas, pintorescas pero incómodas. Aire, luz, comodidad, higiene, ¡esto es lo que nosotros queremos! Las habitaciones deben ser cómodas y abiertas, las calles amplias, útiles, de rápido recorrido; y si sobre su traza se encuentran edificios importantes u obras de arte que no puedan ser desplazadas (a menos que se trate de monumentos excepcionales), no existe otro modo de actuar que demolerlas, y cuando mucho, si hay tiempo, conservar su recuerdo con documentos gráficos.

Responden los conservadores: la vida no puede moverse solamente por un concepto materialista utilitario, sin un ideal, sin una búsqueda de belleza; menos aún que la vida del individuo, puede serlo la vida colectiva de la ciudad, que debe contener en sí elementos de educación moral y estética y no puede prescindir de la tradición, en la cual existe tanta de la gloria nacional. Y la tradición se pisotea el día en el que se derriba o se daña un monumento

---

<sup>3</sup> “los proyectos destructores de los empleados franceses”.

<sup>4</sup> Cfr. Dengel, “Geschichte des Palazzo di S. Marco”, en la obra: *Der Palazzo di Venezia*. Wien, 1909, p. 139.

<sup>5</sup> El sentido del reflejo del arte se refiere a un ensanchamiento de los horizontes de la cultura y, en consecuencia, del sentido del valor del bello y del arte. Nota de la traducción.

y se elimina un testimonio de arte y de historia, o cuando se transforma violentamente la fisionomía del ambiente que los siglos poco a poco imprimieron en un barrio entero. La razón de ser, la importancia y a menudo también la prosperidad presente de muchas ciudades (tales como Roma, Florencia, Venecia, Núremberg, Brujas, Siena y Verona) está en la luz que sobre de ellas irradia el pasado, más que en su valor actual: no las oscurezcamos destruyendo los restos monumentales y enturbiando su carácter. Y si este respeto, que puede llamarse un noble deber, nos llevara a recorrer un camino con alguna molestia, no nos lamentemos si con ello se salvan los derechos de la Belleza y la Historia.

Como con frecuencia sucede en cuestiones complejas (y pocos hechos humanos son más complejos que el desarrollo de una ciudad), todos estos principios extremos, todos estos aforismos son respetables y justos; pero son teoría, contemplan el problema sólo desde una perspectiva; y a menudo se enfrascan en términos formales, combaten en el vacío. En la práctica en cambio, especialmente ahora con el prevalecer de las más recientes tendencias edilicias y con el perfeccionamiento de numerosos “dispositivos” al servicio de las ciudades, la cuestión a menudo se desplaza y sucede en este campo lo que en tantos otros han producido la cultura moderna y los medios modernos, con un cambio inesperado frente a los problemas que parecían insolubles; de manera que no creo exagerar en optimismo afirmando que con un estudio hecho con perspectiva amplia, con exacto conocimiento de las exigencias reales de la edilicia y de los medios a su disposición, con afecto sincero hacia el arte y las memorias ciudadanas, no sólo es posible, casi siempre, encontrar un acuerdo entre los dos órdenes de criterios *dando a cada uno racionalmente su campo de acción*; pues no pocas veces se logra que de las dificultades mismas nazca la solución lógica y viva, meditada y genial, totalmente alejada de la vulgar y fácil aplicación de disposiciones geométricas buenas (o más bien malas), para todos los casos y para todos los lugares y expresiones

*...du rythme commode,  
comme un soulier trop grand.*<sup>6</sup>

La gran dificultad surge preferiblemente de la necesidad de una preparación profunda en el afrontar, con muy amplios criterios, las gravísimas cuestiones de la inserción de la nueva fabricación sobre materia antigua. Quien se ocupa de tales argumentos debería ser, como dice Haussmann<sup>7</sup>, “un administrateur doublé d’artiste, épris de toutes les grandes choses, passionné par le Beau... , mais sachant pour expérience que les choses secondaires ne sont pas à négliger”.<sup>8</sup> Por el contrario demasiadas veces en este campo actúa una improvisación fácil e imprevista, una ligereza culpable; casi no hay alcalde o jefe de oficina técnica municipal que no se sienta capaz de resolver, como si fuera un negocio de ordinaria administración, todo lo que tiene que ver con la viabilidad de un barrio, como si la construcción no diera un carácter permanente a los errores bosquejados con pocos rasgos con una pluma o un tiralíneas.

Uno de los peores enemigos es lo que podría llamarse la retórica edilicia. Muy a menudo no se trata de exigencias reales, y las soluciones que se proponen —es el caso de los ejemplos relativos al Coliseo y al *palazetto di Venezia* citados al principio— no se vinculan con un programa meditado, no son las únicas soluciones posibles y ni siquiera

---

<sup>6</sup> “del ritmo cómodo, como un zapato demasiado grande”.

<sup>7</sup> Cfr. *Mémoires du baron Haussmann*, tom. I, Paris, 1890, p. 12.

<sup>8</sup> “Un administrador que también sea artista, prendado por todas las cosas grandes, apasionado por lo Bello.... Pero que sabe por experiencia propia que las cosas secundarias no se deben pasar por alto”.

las más útiles. En cambio, responden a veces a alguna frase desprovista de contenido (así por ejemplo, se ha dicho en Roma recientemente: unamos la Casa Real con el Panteón; formemos, en la Zona monumental, una calle tan ancha como el Tíber; sigamos el trazo de la antigua "Vía Recta", etc.); o más a menudo se realizan trazos geométricos dibujados sobre una planta, sin que sean imaginados en lo concreto, y se forman retículas, se agrupan en tableros, en polígonos, en estrellas, que sobre el papel podrán parecer regulares e incluso elegantes, y que quizá serán vistas desde lo alto una vez que la navegación aérea esté más desarrollada<sup>9</sup>, pero que en la realidad no tienen razón orgánica alguna, ni de función ni estética. A veces, casi pareciera que la geometría fuera un objetivo en sí misma y el diseño planimétrico no fuera el medio, sino el fin; vasta expresión de aquella que en un reciente estudio Galassi<sup>10</sup> llama arquitectura académica, la cual, en el fondo "exige mucho menor estudio y empeño e incluso menor ingenio que la otra, positiva, la cual requiere de una laboriosa y minuciosa obra de concertación de todos los elementos".

\*

El siglo pasado representó el triunfo de la arquitectura académica aplicada a la edificación, y más aún, el triunfo de la vulgaridad y la falta de preparación. En ese siglo, el grandioso fenómeno del Urbanismo y el consiguiente enorme desarrollo edilicio tomaron por sorpresa a los estudiosos, a los artistas y a los administradores de las ciudades. El arte oscilaba entre el clasicismo y romanticismo y casi desdeñaba los nuevos grandes problemas de la vida pública; la cultura histórica y artística estaba aún muy poco difundida; y por otra parte, el transporte público, que no era rápido ni se había perfeccionado, hacía que el movimiento ciudadano representara un problema en vez de un eficaz medio de descentralización; sobre todo prevalecía el elemento económico, la búsqueda de la puesta en valor de aquellas áreas que parecían tener las mejores condiciones, el deseo de hacer las cosas con rapidez.

De este modo sucedió que cuando, con vertiginosa rapidez progresiva, los pequeños pueblos se convirtieron en grandes ciudades, y las modestas ciudades exterminadas en metrópolis, cuando el tráfico de las ciudades comenzó a tomar una intensidad jamás soñada hasta entonces y las fibras de las viejas casas tranquilas vibraron por el pasar continuo de carros y tranvías, cuando las tendencias de la higiene moderna y del moderno modo de vivir hicieron desear aire, luz y comodidad, y los nuevos regímenes niveladores inhibieron el carácter individual de la vida, los nuevos barrios germinaron "como granos de espelta" alrededor y dentro de los viejos centros, sin una coordinación orgánica y sin una justa previsión del incremento venidero, sin intención de arte, sin una verdadera correspondencia con las condiciones locales, al grado que habiendo visto un barrio, todos los demás son iguales, y habiendo visto una ciudad, se han visto todas las demás.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Napoleón I, sabiamente decía a sus arquitectos Percier y Fontaine, quienes favorecían un viejo proyecto de Perrault para esconder la asimetría entre el Louvre y las Tullerías: "solo los pájaros perciben las irregularidades de los grandes espacios".

<sup>10</sup> F. Galassi, "Considerazioni sull'Architettura e i suoi piani d'ampliamento delle città", in *Annuario dell'Accademia di S. Luca*, Roma, 1911.

<sup>11</sup> Bien dice Buls al respecto: "Si lanzamos una mirada sobre la planta de una de nuestras ciudades, distinguimos inmediatamente la parte antigua de la moderna: la primera está formada por una red de calles que se ramifican y se anudan como las arterias y las venas de un organismo vivo; la segunda, con sus calles paralelas y perpendiculares tiene el carácter de una cristalización artificial, árida y matemática".

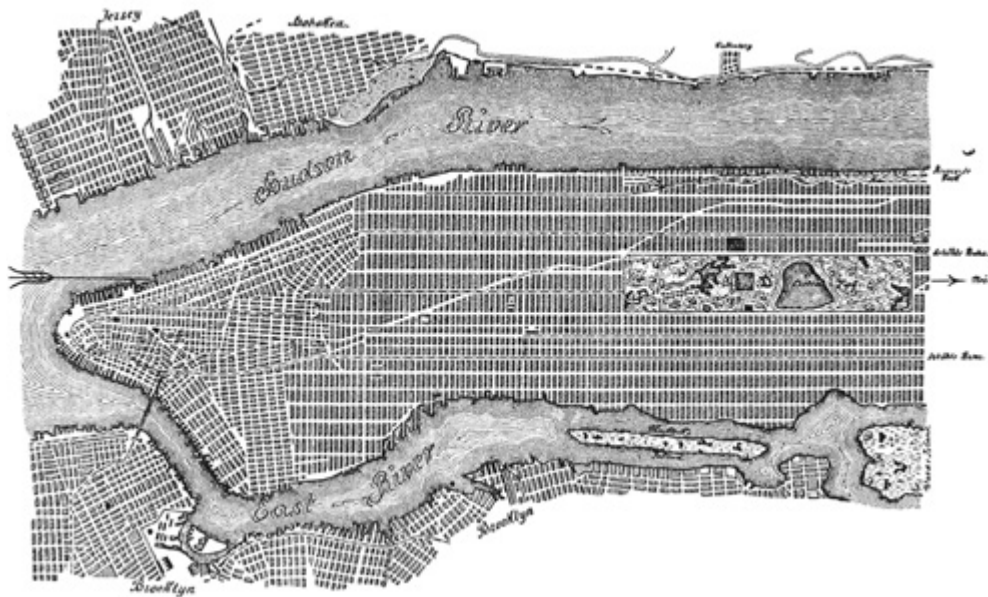


Figura 1. Plano de Nueva York.

En el predominio de trazos geométricos para las redes viales de este nuevo desarrollo prevalecieron dos conceptos: la distribución regular de las manzanas para facilitar la subdivisión en lotes y simplificar la construcción de casas, de allí el trazo en forma de damero, la intersección de dos series normales de líneas rectas, conforme al esquema que ya había hecho sus pruebas poco afortunadas en muchas ciudades romanas, y en el Setecientos en Torino, en Mannheim, etc.; o bien se buscó la convergencia de arterias en algunos nodos por cuestiones de tráfico o artísticas, toda vez que el concepto de la conjunción de visuales en algunos puntos permaneció como único criterio sobreviviente, pero también cristalizado y geometrizado; de tal manera que la rueda de la plaza de *l'Etoile* en París o el abanico de Karlsruhe representan su ideal. Pero, de cualquier manera, estas manifestaciones del sistema "radial" fueron excepciones en comparación con el gran predominio del primero, es decir, del sistema "rectangular".

Especialmente ese sistema no tuvo freno alguno —siendo relevante notarlo— en las ciudades de Norteamérica, donde no se le oponía ningún "obstáculo" a las construcciones u obras de arte de siglos precedentes. Nueva York, Chicago, San Francisco surgieron como inmensos, monótonos reticulados de calles todas iguales y de manzanas todas iguales; las calles tuvieron que ser identificadas mediante números y la manía de las líneas rectas (como había sucedido también con algunos trazos de Sixto V en Roma) llegó al punto de desarrollarse con pendientes enormes sobre colinas y valles, o bien indujo a colosales trabajos de rellenos para adaptarla artificialmente a la forma del terreno: ejemplo característico de la concepción sobre la planta, es decir únicamente *bidimensional*.

Ciertamente, sería injusto decir que no se haya hecho nada de bueno o genial en estas ampliaciones o en estas adaptaciones edilicias. En Viena, con su grandioso *Ring* que sustituyó el anillo en el centro; París y Múnich, con los amplios trazos que corresponden al concepto de visuales convergentes; Londres, que mantiene la tradición de descentralizar los barrios habitacionales; en Italia, Florencia con su bello desarrollo de calles externas (hasta el triste periodo del plan regulador de 1884); todos ellos representan tantos puntos sobresalientes y responden a verdaderas y meditadas manifestaciones de "estilo edilicio". A estas y a otras escasas expresiones que emergen del pantano de la vulgaridad, puede ahora la "joven escuela" enlazar nuevamente los conceptos y las propuestas

Pero considerado en su conjunto, y también analizándolo independientemente de los problemas planteados por el pasado, bien puede afirmarse que el periodo edilicio que ahora nos gustaría considerar superado ha fallado en su objetivo. Por todas partes recibe críticas y acusaciones. No son solamente los estetas quienes protestan contra la monotonía y el tedio de la geometría edilicia, notando cómo las largas calles rectilíneas no otorgan ningún sentido de grandiosidad, además que casi no permiten ver los edificios; no son sólo los amantes “del natio loco” quienes deploran la pérdida de carácter individual del conjunto habitacional; también los higienistas han comenzado a destacar que este gran desarrollo reticular no está libre de inconvenientes, tanto por la nefasta orientación que constantemente resulta para toda una serie de casas, como por los vientos dominantes que levantan tanto polvo; a tal grado que un día de viento (dice un aforismo de Chantemesse) puede ser mucho más dañino para la salud pública que el aire que proviene del drenaje; les parece aún más peligrosa y grave, la densa construcción de enormes caseríos que siguió a la formación de manzanas regulares, en cuyas aglomeraciones se hacina la población de barrios enteros. Si al mismo tiempo no hubieran progresado inmensamente las instalaciones y los servicios higiénicos de las ciudades modernas, habría muchas dudas en decir si estas desventajas habrían llegado a neutralizar, e incluso a superar, las ventajas debidas a la amplitud de las calles, así como a la invasión de aire y de luz alrededor de los edificios.



Figura 2. Planimetría de un barrio habitacional unifamiliar según el antiguo sistema. (Del periódico *The Garden-City* 1909).



Figura 3. El mismo barrio según el trazo propuesto por la *Association for Garden City*. (Del periódico *The Garden-City* 1909).

Tampoco tuvieron mejor resultado las condiciones relativas a los dos principales elementos que asimismo habían ejercido una influencia predominante: el tráfico y la economía. Las secciones viales, que parecían enormes, se volvieron insuficientes cuando el movimiento se intensificó aún más, especialmente cuando llegaron los tranvías eléctricos; sobre todo en aquellas donde no se había desplegado en la previsión del recorrido, el alcance del movimiento con un caudal variable. La tipología generalmente difundida del encuentro de varias calles en un punto único demostró ser, con el aumento de la velocidad de los vehículos, peligroso y estorboso; por cuanto pueda parecer una paradoja, también el tipo de cruceo normal, la intersección en ángulo recto de dos vías continuas, demostró ser mucho peor por la posibilidad de encuentros de los vehículos, que cuando la circulación estaba repartida y las vías secundarias se no se incorporaban en el mismo punto de la principal.<sup>12</sup> En fin, en cuanto al tema relativo al costo de la disposición vial, éste resultó ser altísimo, tanto por la gran superficie requerida por las vías, regulares y todas relativamente amplias (en las ciudades americanas más de dos quintos de las superficies de la ciudad están destinadas a suelo vial), como por los trabajos de nivelación artificial inherentes a la configuración artificial altimétrica, elevando el costo por el acomodo y por las cimentaciones de los edificios individuales: por lo tanto, son gravámenes enormes para las administraciones municipales y así lo es también el aumento del valor del suelo construible, incluso cuando a ello no había que agregar un coeficiente de agiotaje.

\*

Por fortuna, en este campo avanza a grandes pasos una nueva ciencia y un nuevo arte; de tal manera, los criterios sobre el modo de reflexionar los problemas de las ciudades evolucionan rápidamente, y aquellos que ayer eran innovadores, hoy son obsoletos. La Urbanística va ahora delineándose vigorosamente como una nueva rama del saber a la cual contribuyen diversas disciplinas, y en la cual la ciudad es considerada como una vasta y compleja obra de arte; ésta se eleva sobre la base de nuevos recursos con los cuales, finalmente, la mecánica moderna ha alcanzado el desarrollo de la ciudad, así como sobre el grandioso patrimonio de experiencia que –ventaja que no es menor dentro del gran daño– nos ha aportado el infeliz periodo que ahora se dirige al ocaso.

Un nuevo elemento comienza ahora a tener esencial importancia en las ciudades y a revolucionar los sistemas edilicios: el elemento *cinemático*. Los veloces medios modernos de comunicación, ferrovías, tranvías, automóviles, permiten hoy a la vida citadina extenderse más allá de los viejos centros, descentrar las nuevas construcciones sobre espacios vastísimos y desarrollarse en superficie más que en altura. De este modo se difunde el tipo de las ciudades-jardín de Inglaterra, donde los primeros geniales ejemplos de Portsunlight, de Lechtsworth, de Bournville se suman a la tradicional tendencia de la habitación familiar “hacia el abierto”<sup>13</sup>; o bien se constituyen en Alemania los barrios de varias clases, de varias funciones y de varios tipos edilicios, asociados entre ellos en varias graduaciones, desde el *geschlossene* al *offene Bauweise*<sup>14</sup>, bien coordinados por regulaciones edilicias precisas<sup>15</sup>, donde jardines y parques son puestos incluso en áreas centrales, constituyendo separaciones entre las varias zonas, depósitos benéficos de aire y de luz.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Cfr. Sitte, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*. Wien, 1889.

<sup>13</sup> Cfr. Schiavi, “Villaggi e città-giardino in Inghilterra”, in *Nuova Antologia*, 1909, IV. Véase también los periódicos: *The Garden-City*, *Municipal Journal*, *Der Städtebau*, etc.

<sup>14</sup> “método constructivo cerrado hasta el abierto”.

<sup>15</sup> Cfr. Stübgen, “Der Städtebau”, en *Handb. d. Arch.* IV Th. 9 Bd.

<sup>16</sup> Cfr. el escrito de Henard en el *VII Congresso internazionale degli Architetti*, Londra, 1906 (*Transactions*, etc., p. 382); en la cual son especialmente interesantes las propuestas para la adopción de *boulevards à redans*, donde numerosos jardines deberían crearse en las entradas de la línea vial de las casas individuales.

Completamente otro campo de renovación es el de los trazos viales: la adaptación altimétrica y planimétrica a la topografía natural del terreno, la subdivisión en vías de tráfico, amplísimas, y en vías de modesta anchura para zonas habitacionales, en donde a la par se sustituye el ritmo de estos elementos de comunicación, son tendencias que tienen principalmente un alcance económico, para disminuir -volviéndolo más racionalmente distribuido- el costo de urbanización cada vez más oneroso a cargo de los gobiernos locales, por la nueva descentralización edilicia;<sup>17</sup> pero las calles paralelamente se resuelven con grandísimas ventajas por el aspecto vivo y simpáticamente diverso de los nuevos barrios, constituyendo el sustrato positivo de las nuevas teorías estéticas.

Estas iniciaron hace una veintena de años por obra de dos "héroes", Sitte y Buls: el primero, autor de la obra fundamental sobre el *Arte de construir las ciudades*<sup>18</sup>, el segundo<sup>19</sup>, activo ejecutor de las nuevas ideas en su capacidad de alcalde de Bruselas. El pequeño núcleo pronto se convirtió en legión y se acercaron no sólo artistas como Fierens-Gevaert y Henrici, si no también técnicos y administradores, como Stübben, Goecke, Adickes, también higienistas como Nussbaum; en Bruselas, en Marienberg, en Darmstadt, en Königsberg, en Brünn, en Warrington, en Colonia, etc., dentro de los planes de ampliación de las ciudades, las aplicaciones del sistema se multiplicaron. Introducir un sentido pintoresco en las nuevas ciudades, ya sea valiéndose de visuales naturales y monumentales, o bien estudiando las líneas de circulación y los espacios abiertos, no como líneas y figuras geométricas, sino como agrupaciones variadas y vivas; limitar la adopción de la retícula para las vías en los casos necesarios, aunque eventualmente desviándolo y asociándolo a curvas amplias y breves, o bien valiéndose de monumentos y de jardines para interrumpir la continuidad uniforme; para las plazas, retornando al carácter cerrado de aquellas de nuestros ancestros; y sobre todo, abreviar en la concepción general y especial el carácter individualizador a la ciudad o al barrio: he aquí los cánones fundamentales de la nueva tendencia; la cual, por el resto, como búsqueda de una verdadera y elevada forma de arte, no podría alcanzar fórmulas precisas y determinadas para la materialización de principios generales, sin recaer en la retórica y sin faltarle a su criterio de aplicación, caso por caso, de acuerdo con la inspiración subjetiva del artista, y de acuerdo con las condiciones objetivas de los elementos concretos del arte local que constituyen el ambiente.

Alemania se ha convertido en un gran crisol de estos estudios y de estas tentativas, donde ahora las exposiciones y congresos sobre varios temas relativos a las ciudades suceden cada año, y una completa literatura de importantes obras y de revistas florecientes hacen de ello su temática exclusiva; ocho Universidades introdujeron cursos completos sobre cuestiones edilicias, y los Ministerios de Obras Públicas obligan a seguir tales cursos a un gran número de sus técnicos; con frecuencia se publican bandos para concursos públicos (entre éstos el más importante fue por el *Groß-Berlin*<sup>20</sup>) para planes de ampliación y de distribución de los barrios, siguiendo noblemente la tradición italiana de los concursos artísticos, que entre nosotros ha caído casi en el olvido.<sup>21</sup> Y justamente el ilustre Stübben, en una conferencia sostenida en el Congreso de los Arquitectos en Roma en 1911,<sup>22</sup> pudo afirmar que toda esta nueva actividad hacia el nuevo tipo de ciudad, racional y bello, es específicamente una actividad alemana. Es cierto, desafortunadamente, nosotros no podríamos decir que es una actividad italiana.

<sup>17</sup> Cfr. T. Goecke, "Allgemeine Grundsätze für Bebauungspläne", en *Der Städtebau*, 1906, p. 2.

<sup>18</sup> *Op. cit.* Ver también la bella edición francesa de Martin. Genève, 1903.

<sup>19</sup> Cfr. C. Buls, *L'esthétique des villes*, Bruxelles, 1894; *La construction des villes*, Bruxelles, 1895.

<sup>20</sup> En el texto original, *Gross-Berlin*. Nota de la traducción

<sup>21</sup> En otras naciones los concursos de Amberes, Marsella, Barcelona representan en estos últimos años las más notables competencias. El único ejemplo en Italia de reciente aplicación en este campo, habría sido el concurso de 1911 en Turín por el arreglo de la antigua piazza d'Armi, si no hubiera resultado un concurso de fachada, después del cual la Oficina técnica del Municipio retomó "sus derechos".

<sup>22</sup> Cfr. *Atti del Congresso int. degli Architetti in Roma*, Roma, 1913.



Figura 4. Barrio habitacional moderno (arquitecto Puetzer) (de Sitte, op. cit. Tav. 1).

No será inoportuno para concretar las ideas, ya sea ilustrar estos fugaces indicios con algunos ejemplos, extraídos de planos de novísimos barrios o de propuestas teóricas o prácticas, ejemplos (ver figuras 2 a 5) que no requieren de aclaraciones especiales, o bien resumir brevemente algunos conceptos de Congresos recientes, que examinando las diversas aristas de esta compleja cuestión, han constituido otros tantos principios basilares del camino que hasta ahora hemos indicado.

Desde 1874, el *Deutscher Ing. u. Architekten Verein* aprobó un orden del día que establecía como procedimiento esencial para el estudio de los planes de ampliación, la clasificación entre redes principales de arterias, que debía ser estudiada sistemáticamente, con vastos criterios, y la red menor de los barrios intermedios, en las cuales fijar algunas líneas posiblemente coordinadas con líneas existentes, el fraccionamiento debería ser estudiado considerando las necesidades del futuro inmediato.

Y en este mismo orden de conceptos, el Congreso de Liverpool en 1909 sobre planos reguladores, se preocupa principalmente de la sección de las calles, las cuales debían ser muy grandes en aquellas de tráfico intenso y más pequeñas en el resto.

La "Town Planning Conference" de Londres en 1910 apostó por la diversidad que debe dársele a las calles para que se adapten a la configuración del terreno, por la adopción de parques y jardines —especialmente entre la parte antigua y la nueva de una ciudad— y por un estudio de la zona subterránea relacionada con las grandes arterias, en modo de asegurar de la mejor manera posible una contribución a las comunicaciones y a los múltiples servicios de las ciudades; afirmado el respeto por los monumentos, estableció el principio de que cada transformación y cada ampliación jamás debe realizarse sin la aprobación de una comisión de artistas y de estudiosos, con base en un examen serio y profundo.

Los Congresos del "Art Public" de 1905 en Lieja y de 1911 en Bruselas afirmaron (con base en las relaciones de Stübben) la necesidad de la conservación de las particularidades locales, tanto desde el punto de vista del paisaje, como de la arquitectura y de la historia.

En el Congreso artístico de Venecia ocurrido en 1905, en el Congreso Internacional de Arquitectos de 1906 en Londres y en el de 1911 en Roma, el elogio y adhesión a quienes intervinieron se volcaron a las conclusiones de Ogetti, Buls y Stübben, quienes predicaban desde distintos puntos de vista los postulados de la nueva estética edilicia.

\*

Todo ello es válido para los barrios nuevos considerados como organismos aparte, como pequeñas ciudades en sí mismas.<sup>23</sup> Pero también tiene otras aplicaciones directas en el problema, a menudo gravísimo, de la renovación y adaptación a las funciones de la vida nueva de los centros antiguos, para los cuales la afirmación de las nuevas tendencias, el inicio de la muy nueva era edilicia abre inesperadamente la posibilidad de un desarrollo racional, no necesariamente congestionado y tumultuoso.

Casi siempre, como ha sucedido hasta ahora, cuando la vieja ciudad, ampliada desmedidamente por nuevos barrios agregados, permanece como núcleo central de las ciudades modernas, convirtiéndose en el corazón del asentamiento al cual converge el movimiento, y transformándose de mal modo en el barrio de los negocios, de los comercios y de las habitaciones de lujo.

Este desarrollo centrípeto hizo aumentar enormemente el valor del terreno y de las construcciones, por lo tanto produjo agregados y elevaciones en los viejos edificios, una densificación en aumento que empeoró todavía más las condiciones. Entonces no se vislumbró otro remedio que mediante las operaciones quirúrgicas, y la picota trabajó, casi siempre de manera ineficaz, a menudo sacrificando obras de arte y perturbando la armonía y el carácter, sin lograr los resultados esperados.

El problema no debía plantearse así; puesto que el querer introducir por la fuerza la máxima intensidad de la vida moderna en un organismo edilicio hecho con criterios antiguos, es querer aguzar en modo insanable el desacuerdo entre dos órdenes esencialmente distintos, no resolverlo. El camino a seguir, cuando es posible, debe ser otro: evacuar el viejo núcleo citadino, impidiendo que el nuevo desarrollo edilicio al reaccionar sobre el núcleo antiguo le atribuya una función para la cual es totalmente inadecuado, ponerlo fuera de las grandes líneas del tráfico, reducirlo a un modesto barrio mixto de casas de negocios y de simples, modestas habitaciones. Sólo entonces una adecuación local, ideada sabiamente y puesta en acto pacientemente, podrá llevar a cabo, caso por caso, transacciones oportunas entre las nuevas *desiderata*, y las condiciones relativas al pasado en aquel núcleo habitacional antiguo.

Por lo tanto, se delinearán dos tipos de cuestiones importantes: la coordinación de los nuevos barrios con relación al centro antiguo y su organización local.

---

<sup>23</sup> El caso de ciudades totalmente nuevas, fundadas lejos de los centros habitados antiguos, como por ejemplo, Alejandría en Egipto, en el Medioevo Alejandría "della Paglia", es ahora muy raro. Entre los ejemplos o mejor dicho proyectos recientes en Europa, puede citarse el de *Zeebrugge*, la ciudad que debería construirse sobre el mar en el norte, en la desembocadura del canal de Brujas, y para el cual los planes fueron estudiados con mucho cuidado (véase Stübben, *op. cit.*, figura 624), pero que probablemente no se realizará jamás para no dañar los intereses de Amberes. Son más frecuentes los ejemplos americanos, entre los cuales son grandiosos aunque no recientes, los de Washington y La Plata.

Respecto de la primera, no sabría encontrar paragón más apropiado que el de los sistemas de saneamiento hidráulico. Cuando las aguas invaden y empantanar un valle o una llanura y los medios comunes de desagüe no logran evacuarla, es necesario antes que nada, canalizar las aguas altas, es decir, desviar todas las corrientes externas que llegaban a la ciénaga, encaminándolas por otra vía hacia el mar o hacia un curso de agua que las recoja, de manera de poder dirigir los trabajos de saneamiento, ya sea que consistan en desaguar naturalmente los terrenos, o bien que requieran de trabajos artificiales de alzamiento o de colmado únicamente para el agua propia de la cuenca.

Ignorar esta norma y conducir los cursos de agua superiores para atravesar la cuenca que se desearía desecar, como en parte sucedió en las ciénagas Pontinas con el saneamiento incompleto de Pío VI, llegaría inevitablemente a perturbar todo el régimen de las aguas internas, produciendo estancamientos y regurgitamientos en los canales transversales hechos para su conducción.

Así sucede con el movimiento en la ciudad; se debe distinguir el tráfico local del externo que se dirige hacia los nodos principales y aquél que transita simplemente a través de la ciudad o hacia alguno de sus barrios; canalizar estos dos últimos en vías designadas oportunamente (por lo general unas radiales y otras periféricas) es la primera norma para el desarrollo regular de la vida ciudadana; valerse de estos trazos para aislar algunos barrios, en lugar de atribuirles una importancia artificiosa es el medio más eficaz en manos de quien debe proponerse dirigir, mediante los planes reguladores, el cuidado previsor para el desarrollo futuro y establecer en cada una de las zonas la función más apropiada en aquel complejo organismo que es una ciudad.<sup>24</sup>

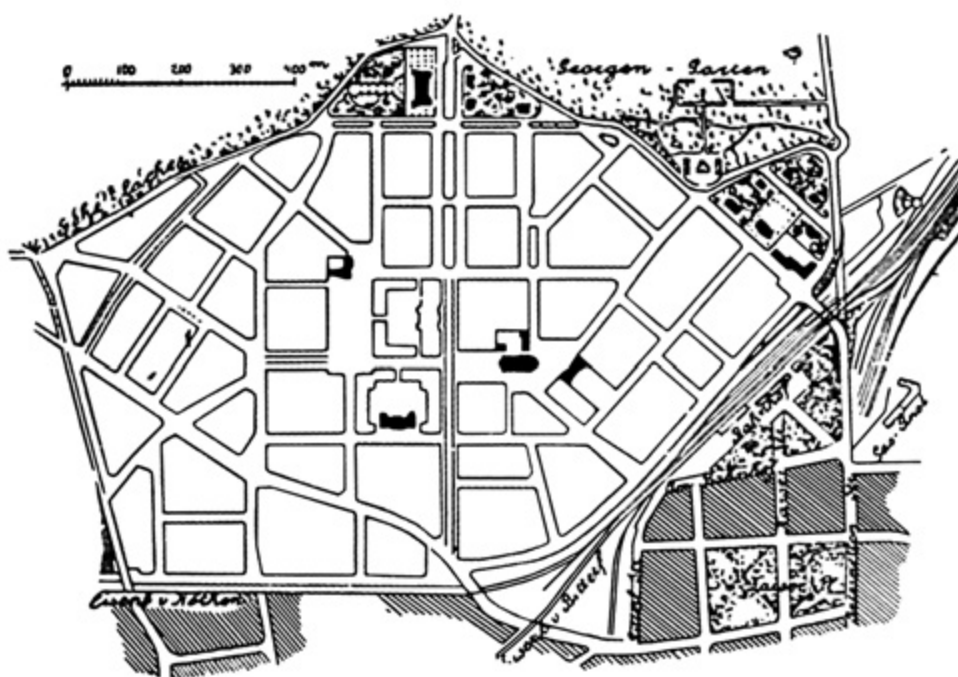


Figura 5. Barrio de ampliación en Dessau. Proyecto del arquitecto Henrici (De Henrici, *Beiträge zur Aestetik im Städtebau*, fig. 19).

<sup>24</sup> El paragón hidráulico podría extenderse para muchos otros elementos, especialmente por las leyes de confluencia y de fluencia de cada uno de los ramales, por el régimen y por las anomalías de las corrientes, etc.; quizá sería interesante continuarlo, si por el momento no hubiera aún un camino largo.

Los dos sistemas planimétricos más racionales que adoptaron este tipo de soluciones, puede decirse, por sus aplicaciones más importantes, son el de Viena y el de Berlín.

Viena tiene el Ring: y en esta grandiosa arteria circular encuentra expresión regular y lógica aquello que es el curso natural de estratificación periférica de la ciudad, en el cual ordinariamente el antiguo circuito, las murallas, las fortificaciones derribadas, marcan con su línea una etapa del desarrollo. Pero el Ring Vienés, quizá la más monumental concepción edilicia en tiempos modernos, significa algo más: es un vasto espacio que separa los barrios externos de lo interno e impide que lo aprisionen y lo sofoquen; es la línea máxima del movimiento y de los negocios que circula alrededor de la vieja ciudad sin penetrarla. Después están las más amplias arterias periféricas externas, es decir la línea de los *Gürte*<sup>25</sup> y la otra aún más grande, que ahora se está construyendo, y las vías radiales así como la ferrovía metropolitana, que oportunamente sigue en parte el curso del río Viena, completan el sistema y proveen racionalmente a los varios tipos bien repartidos de tráfico vial, coordinando los varios centros.

El sistema fue posible en Viena en modo tan perfecto por la relativa pequeñez del núcleo en comparación con la gran metrópoli, o mejor dicho, por la previsiones de quien supo idear a tiempo antes del desarrollo colosal, el trazado y su respectiva vastedad. Ha sido igualmente posible en un periodo más reciente, en Núremberg que, ayudada por su conformación altimétrica, pudo mediante una vialidad que circunda las murallas antiguas, permanecer intacta, salvar su admirable carácter medieval; pasó lo mismo con Lipsia<sup>26</sup> y en algunas de las ciudades renanas, como Colonia y Düsseldorf, de las cuales el desarrollo es reciente pero aceleradísimo.<sup>27</sup> En otros lugares llegó muy tarde, o la ciudad era ya demasiado vasta y demasiado irregular, como en París y Milán, donde las líneas de los *boulevards*<sup>28</sup> y de las avenidas son muy útiles y constituyen circuitos externos e intermedios (ahora casi para todo se está agregando en las ciudades la gran línea de circunvalación externa) pero no están realmente dirigidos a desalojar la zona central.

En Berlín, la solución se dio en cambio con el desplazamiento del centro de gravedad de la metrópoli, que naturalmente se dio con el desarrollo de nuevos barrios (Charlottenburg, Wilhelmsdorf, Berlin-W.) que no surgieron de manera uniforme de todos los lados, sino prevalentemente hacia el sur y hacia el oeste; de tal manera que el actual centro ya no se puede encontrar, como hasta hace una docena de años, en el encuentro de *Friederichstraße - Unter den Linden*, sino que ahora está hacia la *Potsdamerplatz*<sup>29</sup>; en su entorno se agrupan ahora los barrios de casas señoriales, los bancos, y los edificios públicos principales; allí dentro se encuentran cerca, en las estaciones de *Nollendorf-Platz* y de la *Wittenberg-Platz*<sup>30</sup>, las nuevas vías subterráneas y los cruceros con vías preexistentes.

Berlín es ejemplo grandioso de esta solución. Menor, pero mucho más completo y típico es el de Estrasburgo, en la cual toda la *Neustadt*<sup>31</sup> se ha desarrollado alrededor de nuevos nodos principales, como lo son edificios ministeriales, la Universidad, etc., totalmente al este y al norte de la ciudad antigua, la cual permaneció intacta en su característico aspecto habitable que se agrupa entorno a la gran catedral.

---

<sup>25</sup> Cinturones.

<sup>26</sup> Leipzig, Lipsia se utilizaba en español antiguo. Nota de la traducción.

<sup>27</sup> Quizá en ningún lugar como en la Prusia renana ha sido tan grande el incremento de las ciudades. Baste recordar la formación de centros como Dortmund, Gelsenkirchen, Oberhausen, Duisburg, Ruhrort, Meiderich, etc. que sólo hace veinte años eran pueblos; ejemplos de los cuales nosotros en Italia podemos solamente a distancia poner como ejemplo el de La Spezia.

<sup>28</sup> Bulevares.

<sup>29</sup> En el texto original, *Postdamerplatz*. Nota de la traducción.

<sup>30</sup> En el texto original, *Wittenberg-Platz*. Nota de la traducción.

<sup>31</sup> Ciudad nueva.

Este sistema de desplazamiento del centro es el resultado, como fácilmente se puede entender, de una aplicación que ciertamente no fue ágil, pero sí posible de emplear en cualquier ciudad que tiene un desarrollo progresivo<sup>32</sup>, además del sistema del Ring que se relaciona con condiciones especiales; y no faltan los casos, en la vastísima y múltiple conformación de las ciudades, en los cuales ambos sistemas pueden cooperar y tener al menos aplicación parcial.

Aunque idear un plan de ampliación previsor no es suficiente, si a éste no le sigue una meditada y constante "Política edilicia" de parte de las administraciones municipales, y si esta no se basa principalmente en la dirección racional de aquello que se ha llamado el elemento cinemático de las ciudades. La excavación de canales de saneamiento no sirve de nada, si no se conectan con cuidado las fuentes y si no se controlan además los cursos y torrentes de montaña que confluyen. Asimismo, trazar una red de calles no es válido, si a ésta no se coordinan *a tiempo* las arterias de comunicación, y si no se contribuye en dirigir la fabricación de los barrios con las numerosas medidas (reglamentos edilicios, facilidades fiscales, construcción de edificios públicos, etc.) de los cuales pueden disponer los gobiernos.

Sería pueril insistir sobre la importancia práctica de los medios de comunicación en las ciudades modernas y sobre su influencia sobre aquello que es el elemento económico intermedio del desarrollo edilicio, es decir el valor del suelo. Justamente dijo Maggiorino Ferraris<sup>33</sup>: "Sobre todo en las ciudades no muy grandes, la electricidad, aplicada a las ferrovías, a los tranvías, a los omnibuses, ha revolucionado enteramente el régimen del suelo y de la vivienda a buen precio... , eliminó la especulación del suelo... El motor eléctrico deja atrás el monopolio, y se lanza en pocos minutos en el campo abierto, donde pone en valor extensiones ilimitadas de áreas construibles a bajo costo por metro cuadrado".

Así, las ciudades-jardín inglesas surgieron, precedidas por el desarrollo de la red ferroviaria y tranviaria suburbana. Así, la región renana del estrecho valle entre Barmen y Elberfeld, en poco tiempo se convirtió por completo en una ciudad filiforme, después de haber instituido la *Schwebe-bahn*<sup>34</sup>, que con audaz solución, pasa (para no ocupar espacio) por encima del río; y finalmente —un caso singular entre todos—, en Düsseldorf todo un nuevo barrio, ahora muy floreciente, fue creado por la Rheinische Bahngesellschaft, más allá del puente sobre el Rin, en terrenos que hasta hace pocos años eran campestres, los cuales la Sociedad compró y ha "labrado" con la irradiación de una completa red tranviaria, que por algún tiempo funcionó con pérdidas, pero después recuperó con alto interés el capital empleado.

Por lo tanto debería afirmarse un principio, que también entre nosotros, con gran retraso de ideas y de actividades por cuanto compete a la organización edilicia, está aún lejano de cobrar vida: los ayuntamientos no deberían menospreciar jamás el arma potentísima en la actual "Política de la vivienda", que surge de los medios de comunicación. La traza de las vías de nuevos barrios, las medidas para su completo arreglo, la construcción de ferrovías y tranvías que las unen, no debería jamás, como a menudo sucede, fatigosa y tardíamente, seguir el desarrollo de las construcciones, sino precederlo audazmente. Solamente de tal forma podrían los Ayuntamientos dirigir en modo racional el desarrollo y proveer a tiempo a las múltiples exigencias de las zonas nuevas y de las antiguas: y solamente así podrían, más allá de explicar una de sus funciones directas, volverse hacia un campo de especulación útil, justa y pródiga en sus manos, en cuanto a menudo es malsana en aquellas de privados y de la Sociedad, a saber, la especulación del suelo edificable.

\*

---

<sup>32</sup> En los centros que no crecen rápidamente, como sucede en casi todas las pequeñas ciudades italianas, el desarrollo edilicio de un solo lado sucede naturalmente la cercanía de las construcciones a la estación ferroviaria.

<sup>33</sup> Maggiorino Ferraris, "Il rincaro delle pigioni e le case degli impiegati in Roma", en *Nuova Antologia*, 16 julio 1908.

<sup>34</sup> Tren suspendido.

Veamos por un momento —y no es un examen muy agradable— aquello que se hizo en Roma en este sentido, en las cuestiones relativas a la coordinación del nuevo desarrollo con el centro antiguo. Roma, a partir de 1870, así como inició una nueva era para su historia, inició una respecto de su edilicia, agregando un capítulo más en los procesos de sus construcciones, largos y complejos como en ninguna otra ciudad del mundo.

Precisamente por esta complejidad y continuidad, puede decirse que la antigua Roma no corresponde a un único sistema edilicio orgánico, sino a varios compenetrados entre sí y sobrepuestos. Ya en el período antiguo, la ciudad se fue componiendo como una aglomeración densa y amorfa de barrios, agrupados alrededor del Foro, hacia el cual convergen radialmente las principales arterias: también el incremento edilicio impulsado por Augusto, que sobrepasando el antiguo *Pomerium* había poblado de monumentos el Campo Marzio, y especialmente por obras de Mecenate, que había transformado los barrios altos en villas (las cuales pasaron pronto al dominio imperial y constituyeron parques colosales), se aumentó la belleza y la fastuosidad de la capital; no cambió sustancialmente el centro de gravedad del grupo inmenso de *vici* y de *insulae*, dentro de las cuales<sup>35</sup> pululaban las centenas de miles de habitantes que componían la población romana.<sup>36</sup> Y pueden llamarse simples episodios geniales o trágicos, el grandioso proyecto de Julio César que consideraba desviar el Tíber e incluir en la ciudad la zona de valles, que ocupa actualmente el barrio de Prati; o el incendio neroniano, causado, como ahora parece haber sido demostrado, por el deseo de expropiar en modo rápido la gran superficie de terreno que era necesaria para la *domus aurea*.<sup>37</sup>

Una vez que llegó el Medievalo, y con éste la pobreza y el abandono, que se rompieron los acueductos, y que se redujo la población a la de una aldea, ésta se retiró hacia los sectores bajos, en torno al Tíber, hacia la *Regola* y bajo el *Campidoglio*, y he aquí que el mercado cambió de lugar y sobrepasando el monte Capitolino, desde el Foro Romano se transportó a los pies del templo de Aracoeli.<sup>38</sup> Nuevamente se desplazó al inicio del Renacimiento y llegó a Piazza Navona, siguiendo el vigoroso incremento edilicio, que bajo Sixto IV (al igual que un siglo después bajo Sixto V) decidida y conscientemente se ajustó al sistema del traslado del centro de construcción. Hacia el Vaticano, en el Borgo, y en los barrios Parione y Ponte da comienzo la nueva actividad edificatoria; la vía Papal, el barrio de los Bancos, y más tarde la Vía Giulia se convirtieron en la zona más noble y rica de la ciudad.<sup>39</sup>

Después, poco a poco la ciudad se expandió hacia el Campo Marzio y hacia Monti; más allá de estos dos barrios, se desarrolló súbitamente el gran plan de Sixto V<sup>40</sup>, el cual señalaba sus vías convergentes hacia unos nodos principales, que son la piazza del Popolo, la piazza di Spagna, Santa Maria Maggiore, San Juan de Letrán: una vasta red de la cual los siglos sucesivos llenaron algunos espacios, especialmente hacia la Piazza del Popolo y hacia la Vía Urbana, pero que solamente el período reciente la ha transformado definitivamente en ciudad.

---

<sup>35</sup> Debió ser enorme la densificación de la población en las *insulae*; y se sabe cómo Augusto para poner freno al gran desarrollo en las construcciones, en altura además de en superficie, que a veces tenían hasta diez pisos, decretó que no podían elevarse más allá de setenta pies. Es natural que tal densificación debía ser mucho mayor en los barrios populares que en los señoriales, donde prevalecía el tipo de la *domus*: los populares agrupados hacia la Suburra (que Augusto quiso separar de la zona de los Foros mediante el gran muro), los señoriales especialmente sobre el Quirinale, en la región Alta Semita.

<sup>36</sup> El número de los habitantes en el período de César y de Augusto, y después nuevamente bajo Aureliano, según los datos de los Censos, puede estimarse alrededor de 400,000 a 500,000 (Cfr. P. Castiglioni, *Della popolazione di Roma*, etc. Roma, 1878). Las cifras de varios millones (dos millones y medio según Höck, más de ocho según Vossio, etc.), van por lo tanto relegadas entre las leyendas.

<sup>37</sup> Cfr. A. Profumo, *Le fonti e i tempi dell'incendio Neroniano*. Roma, 1905. Ciertamente el deseo de Nerón fue sobrepasado, de tal manera que de las 14 regiones de Roma quizá 7 se incendiaron; pero la ciudad se reconstruyó prontamente con vías más anchas, pero con densidades de población tan altas como antes y con un método de construcción más insalubre que antes (Tacito, *Ann.*, XV 38, 43).

<sup>38</sup> Cfr. Gregorovius, *Storia di Roma nel M. E.*; Adinolfi, *Roma nell'età di mezzo*. Roma, 1881, vol. I.

<sup>39</sup> Cfr. Pastor, *Geschichte der Päpste*, IV, IV.

<sup>40</sup> Cfr. Orbaan, *Sixtine Rome*. London, 1911.

Casi puede decirse del programa de Sixto V lo opuesto de lo que se desarrolló en este periodo modernísimo, de 1870 hasta hoy: en aquel tiempo, una gran red vial sin casas: ahora, un desarrollo enorme de la construcción –tanto que en poco tiempo la ciudad ha más que duplicado su tamaño– sin un concepto orgánico en la coordinación de calles y de barrios: entonces, una concepción megalómana de una gran ciudad futura que debía ser canalizada dentro de nuevas calles; ahora, un vivir día a día teniendo en cuenta tardíamente el desarrollo de las construcciones, sin un amplio criterio edilicio, sin un pensamiento meditado de arte, sin una dirección previsora del desarrollo económico y el movimiento ciudadano.

Desafortunadamente, en casi todas estas manifestaciones nuevas ha faltado en la Roma moderna un sentimiento verdaderamente elevado: no existe la comprensión del significado que tiene la tradición ininterrumpida de la ciudad eterna, ni tampoco la fe segura de los futuros destinos de la capital de Italia.<sup>41</sup>

Así, del mismo modo que los edificios públicos, los Ministerios, los tribunales, las escuelas se adaptan del mejor modo posible, a menudo indecorosamente, en viejos conventos, los barrios surgieron aquí y allá por obra de la especulación privada sin una línea conductora por parte del gobierno municipal, el cual incluso llegó a fingir ignorancia sobre la existencia de alguno de éstos, como el de San Lorenzo, que surgió contrariamente a su voluntad. Realmente en el nuevo ordenamiento se pensó de inmediato desde el 30 de septiembre de 1880 por parte de la Junta provisional de Roma, donde se nombró una primera Comisión de 14 ingenieros y arquitectos para los estudios y ya en noviembre de 1871 la Oficina de Arte del municipio había redactado un primer esquema de un plano regulador.<sup>42</sup> Pero se necesitaron doce años de discusiones, de las cuales muchas se referían a la habitabilidad del futuro barrio Prati di Castello, y sólo en 1883 se tuvo un plano regulador suficientemente completo, aunque pobre e infeliz; ¡sólo en 1888 después que gran parte de la construcción se había levantado de manera aleatoria, fue promulgado un Reglamento edilicio!

A decir verdad, no faltó quien tuvo un concepto menos miope. Quintino Sella, uno de los pocos que se hicieron escuchar en Roma, se acercó a la idea, que algunos dicen expresó Haussmann el renovador de París<sup>43</sup>, para que la nueva ciudad se desarrollara sin encerrar a la antigua, más bien al lado de ésta, hacia el Monte Mario y Prati di Castello; otros propusieron la zona exterior a la Puerta de San Giovanni. Pero el escepticismo y el desconocimiento prevalecieron. ¿Para qué afrontar las fiebres del campo e ir lejos, cuando no se sabía si y cómo se habría desarrollado la ciudad, cuando en el centro no faltaban lugares para colocar los ministerios? Y el porvenir se comprometió y el disgusto inició y se acentuó.

Llegaron las nuevas vías, algunas externas, otras internas, algunas felizmente trazadas algunas en ciertos tramos (como la vía Nazionale, el Corso Vittorio Emanuele, la vía Veneto) pero casi todas con la característica de partir de un punto sin que se supiese a dónde iban a terminar. Y así, la vía Nazionale (¡que pareciera que De Merode quería dirigir hacia el Foro Romano!) osciló por largo tiempo entre la desembocadura de Piazza Venezia y la de Piazza Colonna; la vía Cavour, la vía Arenula, el bellissimo paseo Giannicolense, el Corso Vittorio Emanuele, la prolongación de via dei Serpenti se hicieron, y quizá también fueron ideadas, como vías *unipolares*, sin salida o con desembocaduras estrechas e indecorosas, de cualquier manera casi nunca respondieron a una verdadera función edilicia. Tampoco tuvieron una función edilicia,

---

<sup>41</sup> Léanse nuevamente, para tener una prueba de esta estrechez de criterios, los resúmenes parlamentarios y los del Consejo municipal de Roma, las discusiones de distinto género sobre el desarrollo de la capital que tuvieron lugar en el Parlamento y en el Municipio, especialmente entre 1870 y 1880.

<sup>42</sup> Véase la *Relazione intorno al Piano Regolatore di Roma*, 1873. Cfr. también la *Raccolta degli Atti del R. Governo del Parlamento, del Comune relativi al piano regolatore*, etc. Roma, Bencini, 1885.

<sup>43</sup> En realidad no se encuentra ninguna alusión en las *Memorie* publicadas por el barón Haussmann, (*op. cit.*).

como se mencionó, los nuevos barrios que a cada lado se elevaron estrechando y sofocando la vieja ciudad: no la tuvieron como vínculo a la red existente, ni como organismos de barrios en sí; trazados con prisa, siguiendo el sistema de damero, sin una relación con la topografía del terreno (mediante rellenos en algunos puntos con montañas de cascajo producto de las demoliciones), sin una voluntad de arte; ésta podía haber sido fácilmente extraída, si no de agrupaciones pintorescas, lo que es tal vez demasiado arduo de imaginar, del efecto de las visuales grandiosas hacia elementos naturales y artísticos ya existentes. En el barrio de Prati, ninguna calle tiene el eje dirigido hacia la cúpula de San Pedro o hacia el Castel Sant'Angelo, ninguna plaza se abre hacia el admirable cuadro del Monte Mario.

En el centro congestionado de la ciudad, ciertos cortes viales parecieron necesarios: algunos fueron consecuencia de la obra en el Lungotevere, otros, como aquellos del Corso Vittorio Emanuele, de la Vía Arenula, de la Vía Tomacelli, etc., representaron arterias para atravesar; y dada la manera con la cual la cuestión había sido prejuzgada, eran casi todos necesarios y también, en gran medida, puede decirse que fueron bien y hasta genialmente, ideados. Pero no fue trivial el balance pasivo de esta actividad demolicionista: económicamente, un gasto improductivo de cerca de 170 millones<sup>44</sup>, un agravio no menor en la crisis de alquileres; artísticamente (mientras que la ampliación sacrificaba villas magníficas como la Ludovisi, la Rospigliosi, la Patrizi), la destrucción de ejemplares preciosos y característicos del Medievo y del Renacimiento<sup>45</sup> y la alteración de su ambiente. Y si la destrucción ya era en gran parte inevitable, es deplorable que no se haya pensado en conservar los fragmentos que aún podían haber sido reunidos y utilizados<sup>46</sup>, ni en asegurar los documentos gráficos, mediante fotografías y levantamientos sistemáticamente realizados.

En general, entonces, el periodo de este último desarrollo edilicio romano fue triste. Ciertamente el problema era grave, y además de aquello de índole general, lo agudizaban dificultades especiales de todo género: la irregular conformación altimétrica del suelo, la pobreza financiera, la existencia en el centro de la zona arqueológica de los Foros y del Palatino, una ciudad encerrada en la ciudad, la índole de la población reacia a las novedades (es conocido que cuando se comenzó la vía Nazionale, ni siquiera a título gratuito se lograban adjudicar terrenos con la obligación de construir en éstos)<sup>47</sup>; y por otra parte, sería injusto decir que todo aquello que se hizo sea feo y vulgar. Pero ciertamente es doloroso constatar cómo se perdió la ocasión de hacer la Roma moderna, injertando a sus tradiciones de arte y a sus condiciones de belleza, una de las más espléndidas ciudades del mundo. En cambio, casi es de considerar providencial la imprevista crisis edilicia de 1880 (causada precisamente, más allá que por la cuestión financiera, por el modo indisciplinado con la cual la ciudad se había agrandado) que detuvo de un golpe la construcción y permitió esperar a tiempos más maduros; dado que ahora también aquí se abren camino nuevas nociones y se determinan nuevos medios, y comienza a formarse una conciencia edilicia en los Gobiernos y en el público.

Al plan regulador presentado por Benucci data de 1906, en el cual definió como un simpático rehilete de calles y jardines; siguió en 1908 el plan de Sanjust di Teulada, que por ahora es el definitivo. Cuando tantos años habían transcurrido sin que un plan completo y concreto se hubiera preparado, esta vez se quiso tenerlo solamente en tres meses: tres meses para "describir a fondo" el pasado y el porvenir de Roma. La cultura, el ingenio, la facultad asimilativa de Sanjust, el método liberal adoptado, que escuchaba las sugerencias de las

---

<sup>44</sup> Cfr. M. Ferraris, *op. cit.*, p. 27.

<sup>45</sup> Cfr. G.B. Giovanale, *Prefazione dell'inventario dei Monumenti di Roma*, publicado por la *Associaz. artistica fra i cultori d'Architettura*. Roma, 1913.

<sup>46</sup> Cfr. mi artículo "Reliquie d'arte disperse della vecchia Roma", en *Nuova Antologia*, 1908.

<sup>47</sup> Cfr. F. Galassi, "Sugli odierni criterii edilizi", ecc., en *Annali della Società Ingegneri ed Arch. Ital.*, 1905, p. 193. Véase también P. Di Tucci, *Dopo la speculazione edilizia*. Roma, 1890.

Asociaciones competentes y conciliaba las propuestas de los privados con el interés público, no podían evitar por lo tanto las desigualdades así como la inorganicidad propia de todas las improvisaciones en problemas complejos. Aquellas relativas a la traza de calles de los nuevos barrios se hicieron notar, con una crítica severa, por el ilustre Stübben en su conferencia sobre los planos reguladores de las ciudades en el Congreso internacional de Arquitectos de 1911<sup>48</sup> y en sus recientes estudios publicados en varios periódicos alemanes.<sup>49</sup> Allí él destacó la adaptación, a menudo infeliz, de las condiciones altimétricas, los encuentros y la confluencia de calles mal combinados, las manzanas exageradamente grandes, el abuso de *ronds points*<sup>50</sup> que representan uno de los lugares comunes en las soluciones edilicias, ahora prohibidos, después de que la práctica demostró (especialmente en París que fue quizá su patria) los graves inconvenientes para la circulación que se unen a la vulgaridad de la disposición. “Todo el progreso, dice Stübben, que en todas las naciones se manifiesta hacia una nueva era edificatoria, permaneció sin influencia sobre el nuevo plan regulador de Roma, ... en el cual en vano se buscaría la idea arquitectónica del espacio, en vano una nota artística que recuerde las grandes creaciones del barroco romano”.



Figura 6. Roma – El barrio de San Pietro según el plano municipal (Proyecto Sanjust).

<sup>48</sup> Cfr. *Atti del IX Congr. int. degli Arch.*, citados.

<sup>49</sup> Cfr. *Deutsche Bauzeitung*, 1909, n. 29; *Centralblatt der Bauverwaltung*, 1913, n. 27.

<sup>50</sup> Rotondas.

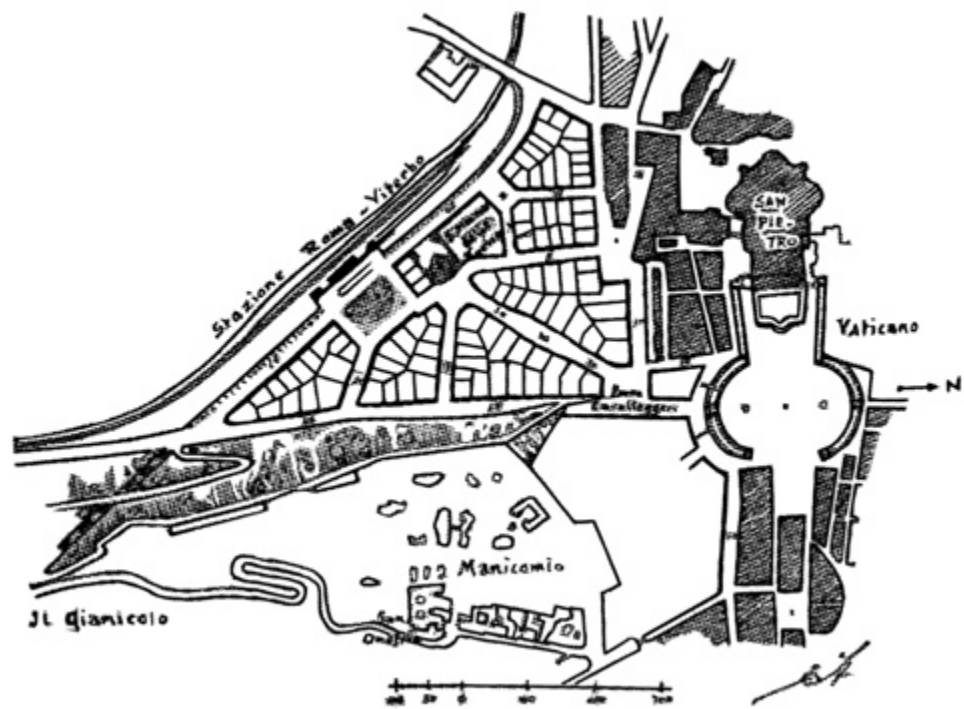


Figura 7. El barrio de San Pietro según la propuesta de Stübgen.



Figura 8. Roma – El barrio de Porta San Pancrazio según el plano municipal.



Figura 9. El barrio de Porta San Pancrazio según la propuesta de Stübben.

Y a esta crítica negativa, el notable estudioso de cuestiones urbanísticas quiso, en el último de los trabajos ya citados, publicados en el *Zentralblatt<sup>51</sup> der Bauverwaltung* de abril de 1913, unió la obra positiva con propuestas concretas, contraponiendo a las soluciones del plan oficial para varios barrios nuevos, algunos esquemas de soluciones que estudió por mucho tiempo: aún advirtiendo que él no pretende con ello proponer nada definitivo, lo cual bien requeriría otro estudio analítico, sino solamente ejemplificar y señalar el camino que podría ser recorrido. "El objetivo podría, tal y como él concluye, alcanzarse a través de un concurso internacional, único medio adecuado para obtener "lo mejor"; ¡que sólo lo mejor es digno de Roma!".

Algunas de estas geniales propuestas de Stübben se reproducen (gracias a su cortesía que me lo ha permitido) en las figuras 7, 9, 11 junto a los trazos correspondientes del plan Municipal (figuras 6, 8, 10); son precisamente aquellas las relativas a los barrios de San Pedro, San Pancrazio y la Piazza d'Armi. La comparación, me parece, no tiene necesidad de comentarios.

Regresando de estas observaciones especiales al examen integral del plano adoptado por el Municipio de Roma, en lo que toca a la agrupación de los barrios mismos y su coordinación con el centro, el juicio puede ser diverso para las propuestas de distinto orden: si aparece útil y racional la repartición del sistema constructivo en las varias zonas, si tiene mérito (pero incompleto) el intento de poner un plan de acondicionamiento tranviario y ferroviario paralelamente al de la red vial, no parecen por el contrario resueltas las cuestiones que se refieren a la posición topográfica de los nuevos centros de construcción, cada uno de los cuales es la ampliación de un barrio ya existente; por lo tanto, de nuevo el desarrollo edilicio circunda cada lado de la ciudad, cuyas condiciones de viabilidad interior ciertamente no podrán resultar mejoradas, a pesar de haberse unido al anillo insuficiente e incompleto, entre el Lungotevere y los viali delle Mura, y a pesar de la inmensa línea exterior.

<sup>51</sup> En el texto original, *Centralblatt*. Nota de la traducción.

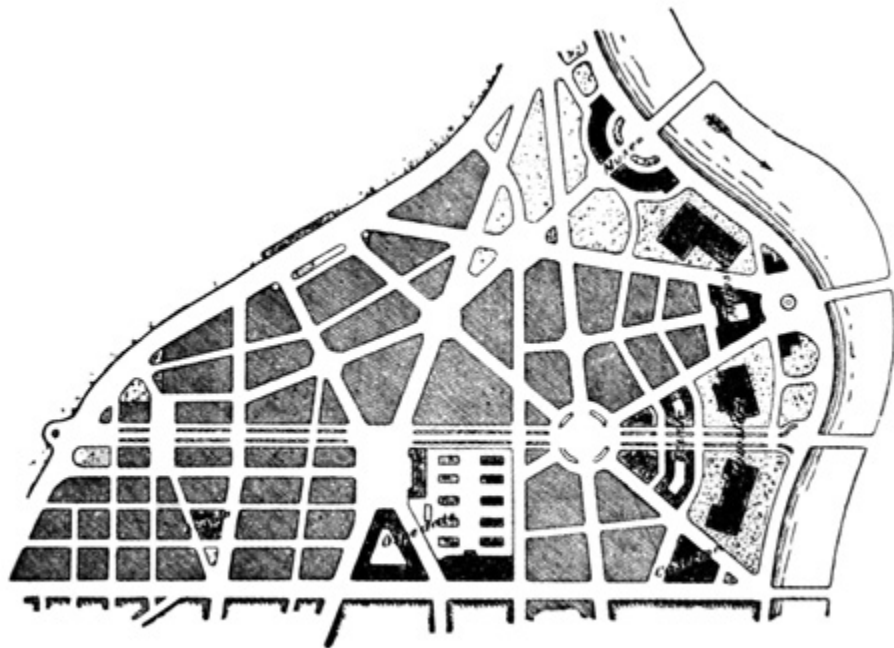


Figura 10. El barrio de Piazza d'Armi según el plano del Municipio.

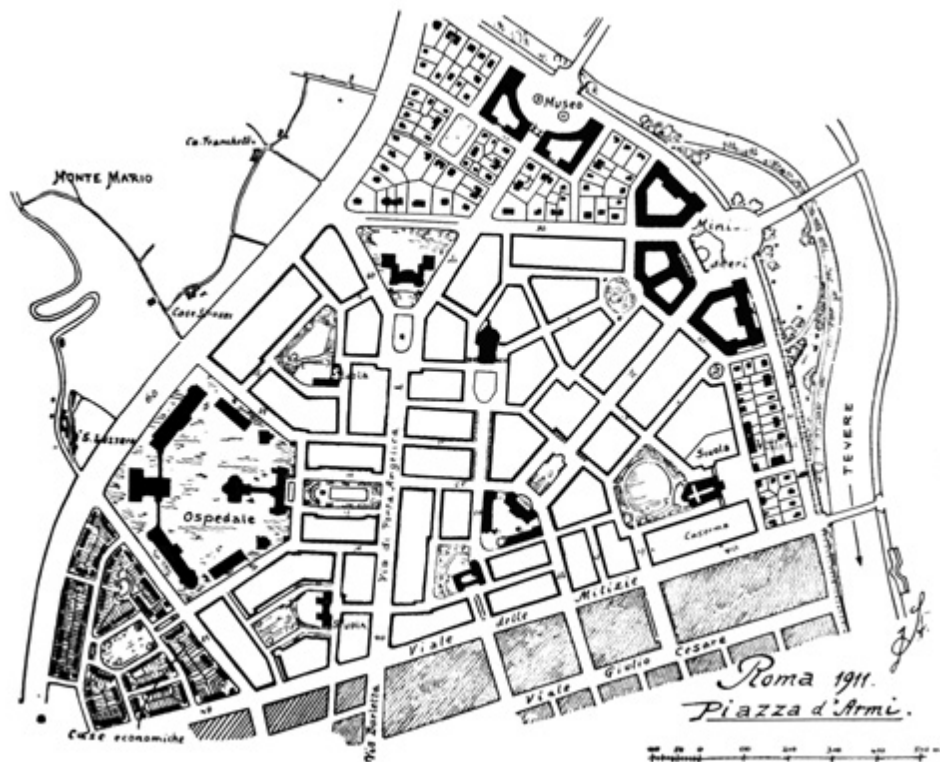


Figura 11. El barrio de Piazza d'Armi según la propuesta de Stübben.

Incluso si el plano de Sanjust, no responde a la ciudad de nuestros sueños, es al menos una base concreta, y con oportunas modificaciones orgánicas y expeditas, puede también ser un punto de partida útil; considerando que no es para ilusionarse que la noble idea de Stübben sea acogida por ahora, es mejor aceptarlo provisionalmente como el mal menor.

El modo de ponerlo en marcha tiene actualmente mucha importancia, la "acción táctica" edificatoria representa el problema actual. Y el inicio no es ciertamente promisorio. Se han creado nuevas líneas tranviarias muy útiles, pero ninguna que pueda ejercer la función de pionera hacia nuevas zonas excéntricas<sup>52</sup>: no se hizo preparación alguna para la aplicación edilicia de aquello que es el grandioso experimento en el campo de la Economía política, es decir los impuestos prediales, los cuales pueden tener una base lógica sólo en una acción activa por parte del Municipio: cuestiones vitales de arte y de viabilidad, como aquella de piazza Colona se resolvieron con los más avaros criterios de especulación. Mientras tanto, el gobierno, al proveer de nuevas sedes a los ministerios, que hasta hoy estaban provisionalmente colocados, más que pensar en reagruparlos en un nuevo barrio, como racionalmente había sido propuesto para la piazza d'Armi,<sup>53</sup> los diseminó en todos los puntos de la periferia, continuando en el primer error,<sup>54</sup> desde el Viale del Re a Parioli de la Vía Flaminia a Porta Pia. Por lo tanto, no hubo un solo paso hacia la solución del más grave de los problemas romanos.

Pero en los planos reguladores de las ciudades antiguas, las cuestiones relativas a los barrios periféricos y al modo con el cual éstos contribuyen a la descentralización, se integran con mil interrogantes que tienen por objeto el núcleo mismo de la ciudad, en el cual deben venir pactadas las condiciones de desarrollo presente con aquellas del pasado. Y es éste un capítulo aparte, del cual tratará mi próximo estudio.

---

<sup>52</sup> Un paso notable puede ser dado con el proyecto de la ferrocarril Roma-Ostia ideada con amplio criterios aunque estudiada técnicamente ligeramente y dirigida hacia la región menos apta para la formación de suburbios.

<sup>53</sup> Cfr. M. Ferraris, *op. cit.*

<sup>54</sup> Las distintas relaciones sobre el Plano regulador publicadas por el Municipio de Roma entre 1880 y 1890 destacan esta falta de coordinación entre el plano mismo y las iniciativas del Gobierno, que fijaba por cuenta suya nuevos centros principales, como el Palacio de Justicia o el Policlínico o por su cuenta proseguía obras importantes como la de los arreglos del Tíber.