

PLAZAS

Si los proyectos de las ciudades capitales se caracterizaron por cierta falta de variedad en lo que respecta al diseño de calles y manzanas, lo opuesto parece ser cierto en el diseño de las plazas. Entre los proyectos y realizaciones se van a encontrar distintos tipos de plazas, que varían tanto en formas como en funciones. De todas maneras, debe destacarse que en la totalidad de los proyectos que aquí se discuten, sólo se indica el boceto de las plazas y, por lo tanto, su diseño debe entenderse como preliminar, como un tipo de ejemplo más que como una propuesta definitiva.

“El diseño de las plazas públicas fue considerado como la cuestión estética más importante en el proceso de construcción de la ciudad”, afirmó Stübgen. Aquí también parece que hizo falta la inspiración en antiguos modelos. Por ello, resulta apropiado un breve repaso sobre los diseños de las plazas anteriores. En primer lugar, debe recordarse que la plaza creada arquitectónicamente fue, en tiempos pasados, una excepción y que tuvo lugar sólo en ciudades o distritos particularmente importantes. En las primeras ciudades medievales, las plazas se desarrollaron orgánicamente como el producto de la continuidad histórica, que a veces resultaba en agradables proporciones y efectos espaciales satisfactorios. En ese entonces las formas irregulares eran más una ventaja que un inconveniente, al menos tal como hoy se ven las cosas. La mayoría de las ciudades planificadas que se establecieron en la Alta Edad Media tuvo una única gran plaza, creada a partir de dejar una o más manzanas sin edificar. Ahí se ubicaba la sede del gobierno municipal y las viviendas que la rodeaba estaban, en general, entre las más distinguidas de la ciudad. La iglesia podía estar ubicada cerca de la plaza, pero en general nunca dentro de ella. La plaza era también el centro de la ciudad, un lugar para el comercio y otras actividades. Pero no había aún una concepción de la plaza como una unidad percibida arquitectónicamente.

Los proyectos de ciudades ideales de los siglos XV y XVI incluían generalmente varias plazas, algunas de ellas motivadas más por principios arquitectónicos que funcionales. Más aún, esas plazas, en general, se diseñaron como espacios autónomos más que para representar una versión vacía de la manzana construida. No era inusual que los lados de tales plazas se encontraran en una esquina, resaltando la impresión de un espacio

encerrado. Con la importancia que adquirieron las ciudades durante el Renacimiento como la residencia de los príncipes –y con el diseño del plano de la ciudad que esto supone– cambió la percepción acerca de las plazas. Se entendía que todas las partes y detalles debían colaborar para producir un todo integral, completo e inmodificable: las fachadas se diseñaban para ajustarse o complementarse unas a otras y la relación entre el tamaño y la forma de la plaza y del “muro” creado por las edificaciones que la rodeaban estaba sujeta a regularidades fijas. Un ejemplo que no tiene rival de esto que se afirma es la Piazza del Campidoglio en Roma, donde la forma del plano, las diferencias de alturas, la arquitectura de los edificios que encerraban el lugar, la decoración del “piso” de la plaza y la ubicación central de la estatua ecuestre, se combinan para crear una sola unidad, en la cual nada puede alterarse sin destruir el equilibrio entre ellas. Tal como la mayoría de las plazas romanas más conocidas, el Campidoglio representa una solución extraordinaria basada en condiciones extraordinarias. Podía ser una fuente de inspiración, pero difícilmente podría ser repetido.¹ Las respuestas a los problemas del desarrollo urbano que ofrecieron las plazas de París, como ya se ha visto, fueron aplicables más genéricamente y, por lo tanto, resultaron de mayor impacto como prototipos. La Place des Vosges es probablemente el modelo más importante de plaza cerrada dentro de una estructura urbana y la Place des Victoires el primer ejemplo –si bien rudimentario– del tipo de plaza con forma de estrella.²

Ya en los planos de ciudades de los siglos XVII y XVIII, por ejemplo en el abundante material de los países nórdicos durante el siglo XVII, se encuentran plazas que, frecuentemente, poco difieren de la práctica medieval; por ejemplo la plaza central que se crea dejando sin construir una manzana o parte de una manzana. En otros casos, las soluciones y diseños eran más avanzados y, a veces, hay en ellos un deseo explícito de diferenciar las plazas de acuerdo con su función.

Los artífices de los planos del siglo XIX tuvieron que considerar las funciones tradicionales de las plazas junto con otros aspectos que eran nuevos o, en cierta medida,

modificados. La función del mercado era aún esencial en el aprovisionamiento de la ciudad, si bien durante la segunda mitad del siglo los mercados cubiertos ya eran una alternativa corriente frente al comercio a cielo abierto. Muchas plazas habían sido intersecciones de vías de circulación y, en la medida en que se incrementaron los volúmenes del tránsito, su rol como filtros del mismo comenzó a ser significativo de modo tal de merecer una descripción como una nueva función. Las plazas localizadas centralmente podían ayudar también a resaltar la imagen de la ciudad –y en algunos casos la del gobierno–. Esto no era nada nuevo, pero se requerían más, y más grandes, plazas como parte de la disponibilidad de espacios públicos que sirvieran de sitio para muchos de los nuevos edificios públicos –oficinas gubernamentales y municipalidades, museos y teatros, entre otros–. En la medida en que crecían las ciudades y sus poblaciones, también crecían las demandas por un ambiente urbano mejor y las plazas se necesitaron también para ofrecer espacios como oasis del vecindario del entorno donde airearse. Estas plazas podían tener arreglos florales o árboles y a veces resultaban poco distinguibles de un pequeño parque. Fue precisamente para designar esta forma intermedia que el vocablo inglés “square” comenzó a usarse por primera vez fuera de Inglaterra.^{3 4}

En las próximas páginas se prestará especial atención a las plazas como intersecciones del tránsito y como parte de todo el sistema de circulación, en la medida en que este fue un aspecto al que los urbanistas, en general, prestaron particular atención. Las plazas más grandes, junto con las principales avenidas, proveían la estructura básica para el sistema de comunicaciones urbanas y, por lo tanto, eran un elemento muy importante en la planificación general de la ciudad. Las plazas más pequeñas y las propias del tipo “arquitectónico” resolvían su diseño definitivo

³ El vocablo *square* alude, en el Reino Unido, a los espacios abiertos ajardinados y rodeados de viviendas construidos principalmente durante los siglos XVIII y XIX, pensados como parte central del proyecto de un nuevo emprendimiento inmobiliario (construcción de viviendas de alquiler mediante el sistema de *leasing*). El uso de esos espacios abiertos era exclusivo de los residentes de las viviendas que los circundaban. En muchos casos, en la actualidad estos jardines centrales se encuentran abiertos a todo el público. (N. del T.)

⁴ Stübgen identifica cuatro categorías de plazas: “plazas de intersección de circulaciones, plazas públicas (incluyendo las plazas del mercado y las *Volkplätze*), plazas decorativas (plazas con vegetación, las plazas de estilo inglés) y las plazas arquitectónicas (monumentales)”. Pero, continúa diciendo que es posible “distinguir dos o más de estas finalidades en una simple plaza”.

¹ Una excepción se encuentra en la Piazza del Popolo, si bien de ella sólo se imitó la matriz de tres calles que irradian de la plaza más que el diseño de la plaza como un todo.

² Enrique IV había proyectado una plaza con forma de una mitad de estrella, pero nunca llegó a realizarse.

en la escala distrital de los niveles de la planificación, mientras que las plazas más utilitarias recibían, casi siempre, un tratamiento muy simple.

Una rápida mirada sobre los tipos de soluciones que caracterizan los proyectos para las ciudades capitales indica que se desviaron muy poco de los modelos básicos previos. Hay plazas que son simplemente una manzana vacía y plazas que tuvieron una forma arquitectónica más independiente. La primera categoría incluye a la mayoría de las plazas del mercado y algunas de las plazas pequeñas, con arbolado o algo parecido. La mayoría de ellas era rectangular. En la segunda categoría, el tipo más favorecido parece ser la versión circular o semicircular, a menudo con calles que irradian de ella. Se entendía que este tipo de plaza podía responder satisfactoriamente a los requerimientos del tránsito como así también proporcionaría un emplazamiento atractivo. Stübgen afirmó que “Una de las características atractivas de la plaza en forma de estrella es que, desde centro de la plaza, es posible disfrutar de visuales a lo largo de las calles radiales, como un panorama de las perspectivas de la ciudad que se ofrecen ante la mirada del espectador.” Muchas otras formas aparecen en los proyectos pertenecientes a la segunda categoría, de los cuales las plazas con las esquinas cerradas no eran más que un ejemplo.

El plan de Hobrecht para Berlín es un verdadero catálogo de plazas, circulares algunas y polígonos regulares otras, pero la mayoría consistía en manzanas o sectores de manzanas sin construir y sin un diseño arquitectónico en particular. Ciertamente, no se las entendía con un fin determinado. El proyecto del Comité Lindhagen para Estocolmo también incluía los dos tipos principales, en su mayoría plazas de mercado que consistían en manzanas sin construir y plazas centrales con forma de estrellas en los nuevos distritos. El plan para Barcelona de Rovira i Trías es un ejemplo de la creación sistemática de plazas pensadas arquitectónicamente, con muchas de sus formas repetidas simétricamente. En la propuesta alternativa de Cerdà, cada encuentro de calles se califica como una plaza, uno o dos de ellos como grandes plazas. Pero la enorme plaza rectangular central parecía sobredimensionada y no encajaba, ni estética ni funcionalmente, dentro del plano de la ciudad. El plan de Castro para Madrid incluye muchas plazas bastante pequeñas, algunas de ellas manzanas sin construir y algunas semicirculares. No hay

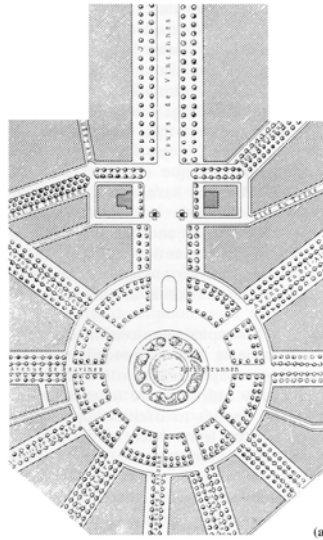
verdaderas plazas de tránsito. El plan de Van Niftrik para Amsterdam también incluía un número de plazas que se proponían más para crear emplazamientos magníficos que para ofrecer buenas condiciones para el tránsito. Pero estas fantasías se quedaron en los tableros de dibujo.

Desde entonces hay cierto desajuste entre la primera propuesta para una plaza en un plan general de la ciudad y su efectiva realización. No es de extrañar que las soluciones más consistentes al problema de la plaza se encuentren en París, donde la planificación y la ejecución progresaron simultáneamente, y donde no fue necesario buscar compromisos en distintos comités. Al respecto, un ejemplo insuperable de esto es la Place Charles de Gaulle (Place de l'Étoile), que domina la totalidad del sector noroeste de París, coronada por el Arco del Triunfo de Napoleón en el centro de doce grandes avenidas radiales. La altura del sitio y las enormes dimensiones de la propia plaza con un diámetro de más de 350 metros, contribuyen a ese efecto. Los edificios que la rodean tienen una escala menor a la deseada por Haussmann y se encuentran protegidos del espacio abierto por árboles que cumplen con la función visual de una pared envolvente, aunque sólo en una vista a vuelo de pájaro es posible percibir todas las partes como un todo integral. La Place Charles de Gaulle parece haber sido considerada en su propio tiempo como una solución ideal al problema de combinar monumentalidad con eficiencia en aquello que hoy podríamos llamar manejo del tránsito.

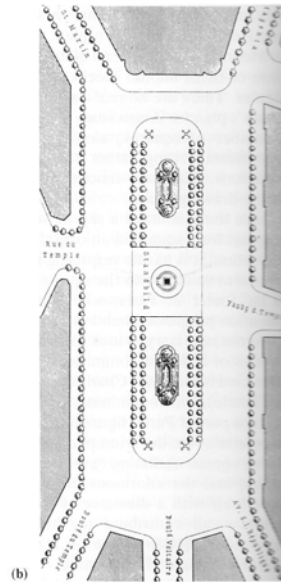
Casi tan extensa como la Place Charles de Gaulle fue su contrapartida en la mitad este de la ciudad, la Place de la Nation, aunque aquí la topografía y el entorno no permitieron el mismo diseño uniforme y monumental, y algunas de las calles radiales sólo eran cortos callejones sin salida. La Place d'Italie, en el sector sur de la ciudad –otra de las plazas grandes con forma de estrella– también tuvo su forma definitiva con Haussmann. De las plazas pequeñas con forma de estrella, la Place de Wagram y, en particular, la Plaza du Mal Juin (antes Place Péreire) merecen una mención; lo mismo para la Place du Trocadéro con su diseño semicircular. Por otro lado, las grandes y rectangulares plazas de tránsito que tuvieron su forma definitiva bajo el Segundo Imperio, en particular la actual Place de la République (**Figura 6**) y la Place de la Bastille, tienen una imagen más fragmentada, a pesar de los monumentos ubicados en sus centros; las enormes áreas abiertas y las grandes

avenidas que llevan a ellas realmente no encajan en ningún modelo que podamos tener.

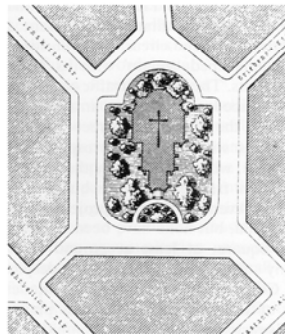
Lo mismo ocurre con la Place d'Alma, si bien en menor medida.



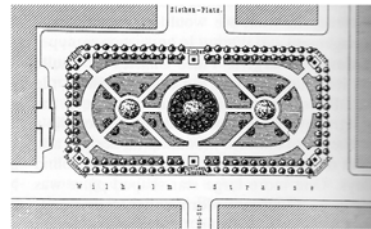
(a)



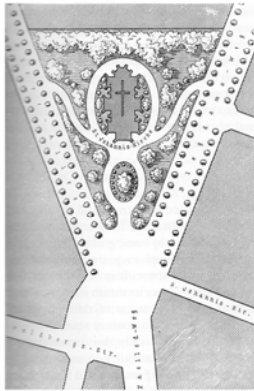
(b)



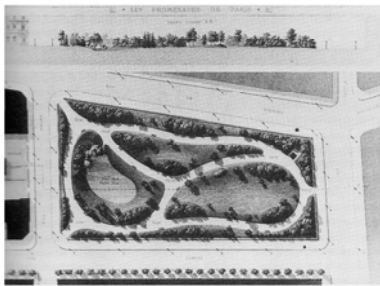
(c)



(d)



(e)



(f)

Figura 6: Plazas, parques y jardines. Place de la Nation (a) y Place de la République (b) en París son dos ejemplos de la plaza de intersección del tránsito que dan muy poca sensación de espacio encerrado debido a sus dimensiones y a las varias y anchas avenidas que llegan a ellas. El entorno con vegetación de la Iglesia St. Johannis en Copenhague (c) y la Iglesia de Sión en Berlín (d) son ejemplo de las plazas cuya finalidad era la de incorporar edificios monumentales a la estructura urbana. Un rasgo distintivo del siglo XIX es que las plazas y los espacios públicos tienen a menudo una gran distribución de vegetación; esto rompe con el concepto de plaza tradicional desde la época del Renacimiento, no sólo porque la parquización introduce una nueva forma dinámica de expresión, sino también porque las masas de árboles, arbustos y flores cambiaron la concepción de la plaza como una "habitación". La vegetación podía tener un diseño estricto, como en la Wilhelmplatz en Berlín con edificios públicos en sus bordes (e), o un diseño más libre como por ejemplo en la Square du Temple en París (f). *Las escalas no son uniformes*

Muchas otras ciudades capitales confirman la dificultad para combinar los requerimientos de espacio y de enfoques más amplios en cuanto al tránsito con el deseo de monumentalidad y la sensación de una "habitación" encerrada. Esto se aplica a la Breitscheidplatz, por ejemplo, y en menor medida a la Wittenbergplatz y a la Nollendorfplatz en Berlín, que fueron realizadas principalmente de acuerdo con las intenciones del Plan de Hobrecht. Sus estructuras aparecen borrosas, se parecen a intersecciones del tránsito casuales más que a verdaderas plazas. En Londres, el proyecto de Nash para la Regent Street precipitó la aparición de tres de las intersecciones del tránsito más importantes de la capital: Oxford Circus, Piccadilly Circus y Trafalgar Square. Las dos primeras representan una forma espacial, el circo circular, más cerrado que la plaza con forma de estrella con sus distintas calles radiales. Los *circus* del tránsito en Londres pueden describirse como el ordenamiento circular forjados por las manzanas en un cruce de calles. El Oxford Circus todavía ofrece la perspectiva de un espacio planificado, mientras que en Piccadilly tal impresión se ha visto fracturada por las construcciones de la Avenida Shaftesbury.

Muchos proyectos fueron sugeridos, pero ninguno se realizó. Trafalgar Square, al menos en el nivel del suelo, carece de una estructura discernible, a pesar de la Columna de Nelson y de las fachadas con columnatas de algunas de las edificaciones (en fotografías aéreas es más fácil percibir cierta ambición por crear un ordenamiento simétrico a cada lado del eje formado por el Whitehall, la columna y el pórtico de la Galería Nacional. Las condiciones eran complicadas: algunas calles llegaban descuidadamente a la plaza y los monumentos que se encuentran en ella y en el entorno no tienen una escala uniforme. Crear aquí una solución uniforme habría requerido de una regulación edilicia con mayores poderes que los que entonces existían en Londres. El plan de Seidelin para Copenhague incluía varios *circus* del mismo tipo que los de Londres, pero desaparecieron en las propuestas posteriores.

Aparte de París, uno de los relativamente pocos ejemplos de plazas con forma de estrella en ser realizados a la perfección en una capital europea, está Karlaplan en Estocolmo, aunque su importancia como una intersección del tránsito no puede rivalizar con las grandes plazas con forma de estrella de París. La forma de estrella para Karlaplan fue propuesta en primera

instancia en el proyecto del Comité Lindhagen. Durante los extensos viajes del proyecto a través de la maquinaria administrativa municipal, se discutieron diseños alternativos, pero en el voto decisivo ganó la plaza con forma de estrella. Las condiciones eran favorables, en la medida en que el sitio para la plaza propuesta se encontraba en gran medida sin construir. Pero la contraparte de Karlaplan que el Comité Lindhagen había proyectado al oeste en Kungsholmen nunca se realizó.

En Viena los problemas eran diferentes. Aparentemente no se sintió ninguna necesidad de grandes plazas como intersecciones del tránsito: el tránsito se resolvería con la Ringstrasse. Pero un objetivo mayor concernía a la creación de plazas y jardines o parques que debían realzar el entorno de los edificios monumentales. Ellos recibieron sus formas definitivas en los planes del sector, generalmente después de la discusión de propuestas alternativas.

Así, si tratamos de sintetizar el enfoque del siglo XIX para el diseño de las plazas tal como emerge de los proyectos aquí discutidos, encontramos que, en gran medida, el diseño de las plazas retorna a formas anteriores, racionalizándolas y, a menudo, aplicadas en una escala mayor. Se trata de variaciones de ciertos temas arquetípicos más que de imitación directa de prototipos específicos. Un tipo de plaza que debe considerarse como una plaza típica del siglo XIX es la intersección del tránsito pura, una plaza que no se mira a sí misma sino que se abre hacia afuera en varias direcciones para facilitar una circulación óptima. Podían ser estrictamente regulares como la Place Charles de Gaulle o sin forma como la Trafalgar Square. Otro tipo propio del siglo XIX, que sólo se ha considerado rápidamente, son las plazas pequeñas, a menudo ajardinadas o con árboles y arbustos, entendidas como espacios abiertos para un vecindario o como explanadas de algunos edificios públicos.

En cuanto a las plazas creadas con sentido arquitectónico, no es suficiente con superficies de ciertas dimensiones o extensión; también debe haber un sentido de espacio definido. Algunas de las plazas del siglo XIX son tan extensas que sólo pueden percibirse como vastas superficies pero no definiendo un espacio. La Piazza Vittorio Emanuele en Roma es un ejemplo de ello, como lo son las grandes plazas en París y la gran plaza central en el plan de Cerdà para Barcelona. La sensación de un sitio encerrado se reducía donde las calles de acceso a la plaza eran muy anchas, como a menudo lo

eran. Además, los edificios del entorno se diseñaron generalmente para satisfacer los intereses de los propietarios más que para servir como componentes de una entidad arquitectónica uniforme. Y estos fueron precisamente estos atributos de la planificación del siglo XIX. Y estos atributos – el diseño estereotipado de las plazas y su falta de calidad estética– fueron los que dieron lugar a severas críticas. La solución al diseño de las plazas es uno de los temas principales en “La construcción de las ciudades según principios artísticos” de Camilo Sitte (1889), donde el autor ataca la ausencia de efectos espaciales o de diseño arquitectónico en las plazas contemporáneas, comparadas con la variedad de las plazas anteriores y el sentido que tenían como un sitio encerrado. Un número de factores contribuyó a la crítica desarrollada por Sitte. El crecimiento de la población urbana y el incremento del tránsito intenso demandaron plazas más grandes y calles más anchas. Los nuevos edificios institucionales y administrativos a menudo probaron ser demasiado grandes y pretenciosos para ser componentes de un espacio organizado. El principal objetivo de los propietarios era obtener un óptimo retorno del capital y había pocas oportunidades para controlar la construcción privada. Un gran número de decisores estaba involucrado en la génesis de las plazas en los roles de desarrolladores, arquitectos o empleados públicos. Ya se había terminado el tiempo en el cual un único patrón y su arquitecto creaban una plaza central de acuerdo con sus propias ideas. Pero las grandes plazas rectangulares o circulares con muchas calles de acceso reflejaron indudablemente el enfoque tecnológico en el desarrollo urbano que caracterizó ese momento.