

Capítulo 22

ELEMENTOS DE LOS PLANES

En los capítulos previos fue citado un pasaje de las ordenanzas que regulaban la edificación de las ciudades suecas de 1874, indicando los objetivos que la planificación esperaba alcanzar. El pasaje es seguido en el original por una lista de medidas para completar estos objetivos, los que pueden ser sintetizados como sigue: amplias calles, las que deberían tener hileras de árboles; manzanas funcionales, no demasiado grandes; plazas espaciosas; y áreas públicas arboladas de distintos tipos y medidas. Observaremos el modo en que las calles, manzanas, plazas y parques han sido diseñados.

CALLES

Las ordenanzas de construcción suecas distinguen entre dos tipos de calles: las calles residenciales ordinarias de una mano, que eran de al menos 18 metros de ancho, y las *esplanades*¹, que eran de dos carriles o calzadas con árboles entre ellos. Esta distinción entre caminos residenciales o locales y caminos anchos arbolados para el tráfico y destinados al realce del paisaje urbano, es una característica fundamental de la planificación del siglo XIX.

El conjunto de calles residenciales no parecen haber atraído mucho la atención de la planificación. Es posible que sólo se considerara el hecho de que fuesen derechas y niveladas. El ancho mínimo de 18 metros de las ordenanzas suecas, fue probablemente poco normal para los distritos residenciales en la segunda mitad del siglo XIX; en el comentario del proyecto para Barcelona, por ejemplo, Cerdá recomendaba como ancho adecuado 20 metros, mientras en el área de la Ringstrasse vienesa, el ancho variaba entre los 16 y los 23 metros. Probablemente, la mayoría de las calles residenciales, para las manzanas de departamentos, intentaban mantenerse dentro de ese intervalo. El ancho de los carriles para el tráfico era, generalmente, de 10 metros o algo menos, de manera que dos carruajes tirados a caballo pudieran pasar de uno a otro lado entre dos paradas. El ancho del pavimento, una rareza anteriormente, entonces, ya era una parte evidente y fue determinado para estas calles; si éstas eran de 20 metros, los pavimentos

¹ La traducción del término inglés "esplanade" más próxima podría ser, en español, "explanada", pero su significado no se ajusta lo suficiente (N. del T.).

generalmente eran de menos de 5 metros de ancho; de otra manera el ancho preferido era de 5 metros o más. Si una calle era de 20 metros o más, las filas de árboles podían ser ubicadas; en Barcelona todos los pavimentos tenían líneas de árboles. En otras ciudades los árboles eran excepcionales en las calles puramente residenciales y eran raros en cualquier calle menor de 25 metros de ancho. Los pavimentos debían tener cordón de piedra levantado cerca de 10 cm. del nivel de las calzadas, para separar el tráfico de los peatones, y las calzadas debían ser convexas, de manera que el agua pudiera correr hacia las alcantarillas.

La calle principal o camino para el tráfico público, rectos y arbolados, a lo largo de los que se alineaban, con frecuencia, los comercios, restaurantes y otros edificios públicos, fue la característica más valorada del siglo XIX. Comenzaremos a examinar la terminología. En varios países, son usadas dos designaciones para estas calles principales, aparte de la palabra ordinaria de calle: "avenue" o "boulevard". A éstas podemos añadir el término "esplanade", aún cuando esta designación para las calles ocurre casi exclusivamente en Finlandia y Suecia. En muchos lugares hay también, denominaciones como *allée* para las calles principales arboladas. "Promenade"², también, puede ser utilizada con esta connotación. Todos estos términos tienen origen francés, y lo común a todos ellos, es el hecho de que carezcan de una clara definición de su significado.

Boulevard (del holandés *bolwerx*, *bulwark*) originalmente significaba, según la *Grande Encyclopédie*, "trabajos de defensa fuera de la muralla y reemplazantes de la barbacana de la Edad Media". Gradualmente, la palabra cambió para designar a los paseos arbolados ubicados en el sitio de las ex fortificaciones. El modelo fue establecido durante el reinado de Luis XIV cuando se trazó el boulevard que rodeaba la parte norte de París. El término "boulevard" se utilizó en Viena ya en el siglo XVIII, para referirse a las calles propuestas para el área de las fortificaciones. Hacia la mitad del siglo XIX, "boulevard" fue utilizado comúnmente en el sentido de "camino que rodea a una ciudad", independientemente de que hubiese habido fortificaciones o no allí. Un temprano ejemplo aparece en el proyecto para Atenas de Schaubert y Kleanthes ratificado en 1833, donde las anchas calles arboladas que rodeaban el centro de la nueva ciudad en

² La traducción del término francés "promenade", de acuerdo al diccionario, sería "paseo o rambla". En inglés se utiliza el vocablo francés (N. del T.).

forma de rectángulo eran llamadas el "boulevard", aún cuando éste no continuara en la periferia de la ciudad y estuviera fuera del área construida existente. En Bruselas, la palabra fue utilizada para el anillo interior, que reemplazaba las anteriores fortificaciones, y no para el anillo exterior. En Barcelona, la designación fue usada en su sentido original, aplicándola a la circunvalación monumental propuesta por Rovira i Trias. Las calles que fueron realmente construidas, se denominaron *rondas*. En Berlín y Estocolmo, el término "boulevard" emergió durante la fase de discusión y planificación, para referirse a las circunvalaciones de la periferia, aunque nunca había habido fortificaciones donde fueron construidas. Pero la palabra "boulevard" no existe en Estocolmo como parte del nombre de una calle, ni que yo sepa, en Berlín. En Copenhague, por otro lado, parte del camino construido sobre el área de la ex fortificación fue bautizado Boulevard H.C. Andersen; aquí la palabra fue utilizada con su sentido original.

En París, el término "boulevard" adquirió un nuevo significado que provenía de los tiempos de Hausmann, nombrando a las calles principales arboladas. El eje norte-sur en la *grande croisée*³, fue llamado Boulevard de Strasbourg, Boulevard de Sébastopol y Boulevard de St. Michel, probablemente porque era visto como la extensión de una vieja red de boulevards. Luego, la denominación Boulevard, con este nuevo significado ampliado, fue común en París y fue utilizado en la misma forma en Bruselas, donde las nuevas calles que atraviesan el centro de la ciudad son llamadas "boulevards". Fuera de Francia y Bélgica, por otra parte, esta connotación no parece haberse extendido, salvo en una o dos instancias aisladas⁴.

Una *avenue*, de acuerdo con la *Grande Encyclopédie*, es "un acceso impresionante y decorativo a un palacio, a un castillo, a un gran edificio público o religioso, a un monumento conmemorativo triunfal, a una entrada ceremonial a la ciudad", preferiblemente amplio, "con árboles, pavimentos y bancos alineados". Las avenidas anteriores incluían calles dirigidas hacia la

³ La expresión francesa utilizada por el autor podría traducirse como "gran encrucijada" (N. del T.).

⁴ En Helsinki la extensión de la Esplanaden fue sorprendentemente llamada Bulevarden desde sus comienzos en los años 1810, aunque estuviera destinada a ser la calle principal del distrito. Esta fue una anticipación de un uso más heterodoxo de la palabra en el París posterior. En discusiones del plan de Budapest, el término "boulevard" no fue usado para el anillo de circunvalación sino para el camino vehicular público diagonal.

cúpula de Les Invalides. De acuerdo con la definición de arriba, un número de calles dirigidas al Arco de Triunfo fueron llamadas avenidas, así como las dirigidas a la Ópera. Pero el término no fue usado consistentemente: una de las dos calles dirigidas a la ciudad desde el sudeste, por ejemplo, fueron también llamadas avenidas, aún cuando ellas carecían de puntos focales. Algunas avenidas eran bastante modestas, mientras que otras eran amplias y casi parques, como eran algunos bulevares como el Boulevard Richard Lenoir. Fue la dirección y el foco de la calle, más que su apariencia, la que decidía si era llamada boulevard o avenida. "Avenue" fue usada similarmente en Bruselas.

El término "avenue" nunca fue tan común en los países nórdicos como en Europa continental⁵. El nuevo gran acceso de la entrada ceremonial del área de la ciudad vieja, creada de acuerdo al plan de 1886 para Gothenburg⁶, fue llamado Kungsporsavenyn, un uso correcto del término⁷. En España, al menos en Madrid y Barcelona, algunas de las calles principales más importantes fueron llamadas *avenidas*, aún cuando ellas no condujeran a monumentos o edificios públicos. En Londres, el término aparece sólo esporádicamente, por ejemplo, Shaftesbury Avenue, que conduce a Piccadilly Circus y la estatua de Eros, el monumento en conmemoración a Lord Shaftesbury, pero ésta serpentea y dobla y no tiene el ancho de una calle monumental. En los Estados Unidos, la palabra "avenue" es ampliamente utilizada, pero en el sentido de calle principal o amplia.

La palabra *esplanade*, también, viene de la terminología original de las fortificaciones, y es usada, según la *Grande Encyclopédie*, para designar "la parte extendida de la ciudad desde los trabajos de defensa hasta las primeras casas ubicadas en el límite del área construida o de las áreas ubicadas entre el pueblo y su fortaleza". Según la misma fuente, el uso moderno de la palabra es, generalmente, "una vasta plaza con senderos bordeados de árboles ampliamente espaciados y dispuestos frente a un castillo o palacio". En París, el término nunca se aplicó a

la calle, sólo a los espacios abiertos entre el Hôtel des Invalides y el Sena.

En Suecia y Finlandia, por otra parte, "esplanade" ha significado una calle amplia con calzadas y árboles plantados entre ellas. La palabra fue primero utilizada para describir los estacionamientos de 450 m. de largo y de 100 m. de ancho que comenzaron a aparecer en Helsinki durante la segunda década del siglo XIX, para separar el área central con las saludables casas de ladrillo, de la ciudad de madera de los pobres, y el término "esplanade" aparece en la primera propuesta de Ehrenström de 1812. Las amplias áreas taladas para prevenir incendios forestales, luego se transformaron en un elemento constante de la planificación finlandesa, y son denominadas como "esplanades" en las ordenanzas de edificación de 1856. Las ordenanzas de edificación suecas, creadas por Albert Lindhagen, estuvieron fuertemente influenciadas por la planificación finlandesa y, entre otras cosas, adoptaron el concepto finlandés de *esplanad*. Fue dispuesto "que las amplias *esplanades* con árboles en el medio y calzadas a cada lado" deberían "ser construidas en la ciudad, preferiblemente en muchos lugares, con diferentes orientaciones". Los carriles comprendidos en la *esplanade* deberían tener al menos 12 metros de ancho, pero no era indicado un ancho total. Este decreto dio como resultado la construcción de un gran número de *esplanades* en las ciudades suecas⁸. En Estocolmo, sólo Karlavägen y Narvavägen continuaron con el criterio de la *esplanade*, y al principio, este camino fue llamado Esplanaden; hoy la palabra no está incluida en ninguno de los nombre de calles de Estocolmo, pero todavía pueden encontrarse en algunas otras ciudades suecas de provincia⁹.

⁸Sin embargo, las esplanades habían sido planificadas antes de 1874 en Suecia. La calle, ancha como la manzana, que atraviesa el oeste de la ciudad sueca de Vänersborg después de un incendio ocurrido en 1834, es similar a la esplanade de Helsinki y está ciertamente inspirada en el ejemplo finlandés, aunque la función del prototipo que es actuar como una barrera social, está ausente. Las esplanades con el ancho de una manzana se proponían para Gävle en 1869; una de las tantas que fueron realizadas posteriormente. La propuesta de la Comisión Lindhagen para Estocolmo, por otro lado, no incluía esplanades, a menos que la futura Sveavägen cuente como tal. La designación "avenue" parece más relevante, y también fue utilizada por la Comisión. Después de la aprobación de las ordenanzas de 1874, a las esplanades se les asignó un diseño simple, semejándose más a los amplios caminos públicos vehiculares que a los cinturones verdes.

⁹Tanto en Copenhague como en Hamburgo tienen calles conocidas como "Esplanade"; allí esplanade es usada como un nombre más que como la designación de un particular tipo de calle. Ambos nombres parecen ser únicos en sus respectivas ciudades y, por lo que sé, no

⁵ Por ejemplo, en Estocolmo, ninguna de las calles fue denominada avenida.

⁶ Segunda ciudad de Suecia en jerarquía, luego de Estocolmo (N. del T.).

⁷ Por otra parte, el nombre "Nya allén" fue dado a las calles construidas durante los años 1820 en el área de la vieja fortaleza del Gotenburgo, de acuerdo a un plan hecho por el arquitecto de la ciudad Carl Wilhelm Carlberg –aunque esto es, en sueco, "boulevard" en el sentido tradicional de la palabra.

Finalmente, debería hacerse una mención respecto del término *allée*, que en francés tiene un uso amplio y variado, abarcando desde los paseos o ramblas arbolados hasta los accesos ceremoniales arbolados. En el norte de Europa y Alemania, el término puede ser utilizado a veces, como calles arboladas. En el inglés americano, un "alley" es una simple calle, a veces un mero pasaje o callejón, o bien, un sendero peatonal bordeado de árboles o flores que atraviesan jardines o parques.

Aunque los límites entre los diferentes términos son muy claros, no hay designaciones aplicables a toda Europa. Esplanade, boulevard y avenida, dependiendo de la tradición terminológica de los diferentes países, pueden ser aplicadas a calles muy similares. Aún puede variar dentro de un mismo país y no hay definiciones fuertes y duras. Los amplios caminos vehiculares pueden, a veces, ser descritos con la palabra ordinaria calle. Este es el caso en general de Alemania e Italia, donde no existe diferencia entre calles ordinarias y calles principales; en ambos casos, el término es *strasse* y *via*. En España, ambos términos son utilizados: *vía* y *gran vía*.

Por tanto, hay puntos de discusión en cuanto a las designaciones contemporáneas de las calles principales decimonónicas. Es también difícil seleccionar una característica general para este tipo de calles. Mientras las calles residenciales van hacia un patrón estandarizado general, las calles principales, usualmente, revelan gran variedad en sus diseños individuales.

Una simple mirada a algunos de los anchos de estas calles, que pueden ir de menos de 30 metros a casi tres veces esto, demuestra suficientemente su diversidad. Los 100 metros de ancho de la Esplanade en Helsinki hace que no parezca tan larga, y en efecto, no es considerada como tal. La Ringstrasse en Viena es de 57 metros de ancho y la Lastenstrasse es de 23 metros.

hay esplanades en Dinamarca. En Alemania, el término parece ser inusual. La esplanade de Copenhague se colocó entre 1781 y 1785 a lo largo de un extenso camino existente, así como una "promenade arbolado para el público general, entre la ciudadela y la ciudad"; el nombre es contingente en el sitio y es utilizado correctamente aquí. Este camino era una importante arteria vehicular, dirigida al puerto y los galpones aduaneros, pasada la ciudadela al bastión sur, continuando den un ángulo obtuso a Osterport. Hoy, sólo la pata norte lleva el nombre de Esplanaden. Sus tocayos en Hamburgo son parte del camino de circunvalación que fue construido en la ex zona de las fortificaciones. Puede mencionarse como detalle que, New Orleans, también tiene su esplanade, colocada a lo largo de la línea de la ex fortificación. Este camino con árboles en el medio, recuerda las esplanades suecas y finlandesas.

Vester, Norre y Oster Voldgade en Copenhague son todas de 50 metros de ancho. En las partes centrales de París, los anchos son bastante moderados, debido al precio de la tierra; el boulevard que lleva el nombre de Hausmann es sólo de 30 metros de ancho, y muchos otros, no son amplios. En otros sitios, fue posible construir en una mayor escala: la Avenida de Wagram mide 40 metros, la Avenida de Clichy 46 metros y el Boulevard Auguste Blanqui, 70 metros. Esto puede ser comparado con el anterior Boulevard de la Madeleine el cual tiene 50 metros de ancho y la Avenida de las Campos Elíseos, 80 metros. En Bruselas, también, las nuevas calles que atraviesan el centro son bastante modestas; el Boulevard Anspach es sólo de 32 metros de ancho, mientras en la periferia las dimensiones eran mucho más generosas, con el Boulevard du Midi por ejemplo, midiendo 60 metros y el Boulevard du Régent 80 metros. La Via Nazionale en Roma tiene sólo 22 metros de ancho, aunque hubiera sido perfectamente posible dar un mayor ancho. La Avenida Shaftesbury en Londres, es aún más angosta, 19,5 metros. En ambos casos, el fervor por la reducción de costos, más que eficiencia, fue probablemente el factor guía de lo que habría sido típico de la planificación indecisa en esas dos ciudades. En Budapest, la circunvalación era de 33 metros de ancho y la calle radial (Andrássy út), por ejemplo, 45,5 metros. En Barcelona, las calles principales fueron construidas según las prescripciones de Cerdá, con un ancho de 50 metros. Y, finalmente, las calles periféricas en Estocolmo, tales como Ringvägen y Valhallavägen fueron construidas en una escala sustancial (48 y 65 metros, respectivamente). Las dos "esplanades" Karlavägen y Narvavägen, eran de 48 y 44 metros de ancho, respectivamente, mientras las principales calles del centro, algunas de las cuales eran, en parte, el resultado de calles reducidas, podrían ser de 30 metros de ancho como Odengatan y Birger Jarlsgatan, o en algunos casos aún más angostas como Hornsgatan. Sveavägen, la gran calle principal del plan de Lindhagen, varía en la versión como construida entre 32 y 36 metros. El patrón más obvio parece haber sido que las calles más alejadas del centro de la ciudad eran más anchas.

Las variaciones son considerables, también, cuando aparece la intersección de estas calles. La principal alternativa plantea crear dos carriles entre los árboles colocados a ambos lados y en el medio (esto es lo que las ordenanzas de edificación finlandesas y suecas llaman un *esplanade*). Una

combinación de estos dos sistemas era también posible, pero sólo si la calle era extremadamente amplia. De acuerdo con Stübben, las calzadas flanqueadas de árboles representan la solución más común en Francia, mientras que en Alemania y en Bélgica los árboles se colocaban generalmente en el medio. La ventaja de la primera alternativa era que el camino vehicular público adquiría una perspectiva o vista unitaria y las calles parecían espléndidas; las principales desventajas eran que la fronda de los árboles ocultaba las fachadas y los árboles podían obstruir el paso entre la calle y las viviendas. La alternativa de plantar filas de árboles en el medio, generaba una buena vista de las viviendas y resultaba más adecuado para los peatones y residentes, según Stübben, pero la escena de la calle en su conjunto era menos atractiva. En nuestros ejemplos, sin embargo, esta alternativa parece haber sido rara.

En calles con ancho máximo de 30 metros había, generalmente, sólo dos filas de árboles, sea en el límite del pavimento o en el medio de la calle, donde podía haber también, una senda para caballos o una senda para peatones. Si una calle era más amplia que esa, era posible plantar árboles o más sendas

para montar a caballo o caminar. Podían ser plantados también, árboles en doble fila para formar un *allée* y, a veces, a lo largo de la Ringstrasse por ejemplo, podía hacerse una senda especial para el tráfico local, entre estos árboles y el pavimento. Si una calle corría a lo largo del límite de un parque, los árboles eran a veces plantados de un solo lado. A veces, también, los patios podían generarse en el frente de las casas, pero esto era menos común. En otras palabras, había muchas buenas opciones, particularmente cuando las calles eran tan anchas que los árboles del medio deberían ser combinados con árboles a los lados (**Figura 3**), que ilustra unas pocas de las posibles variantes. Factores decisivos eran el espacio aprovechable, los requerimientos de tráfico, las restricciones financieras, el carácter social del distrito, etc. Muchas calles compartían la misma suerte: a los efectos de realizarlas, sus anchos eran reducidos y su apariencia simplificada. Sveavägen en Estocolmo, por ejemplo, era originalmente proyectada con unos 70 metros de ancho, pero posteriormente, fue reducida a 48 metros; fue angostada cuando, finalmente, se construyó

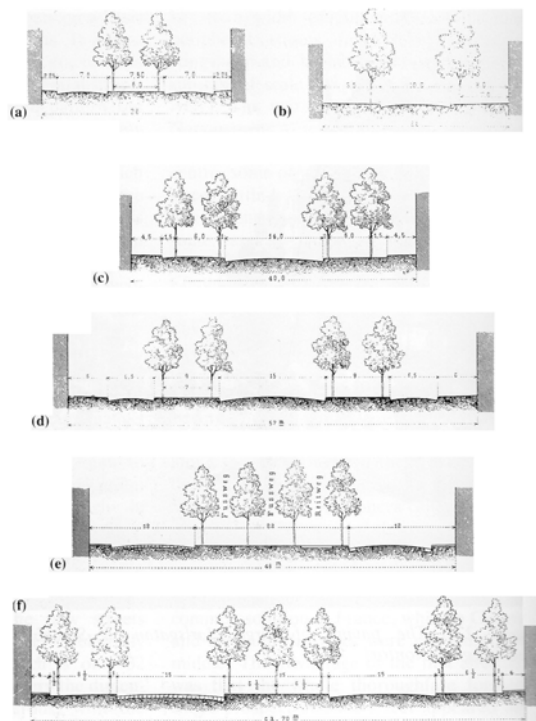


Figura 3 Calles principales. Pueden distinguirse dos tipos básicos de calle arboladas, una con doble fila de árboles en el medio (a), y una segunda con filas de árboles a lo largo de los cordones o aceras (b). Estos dos tipos pueden variar y combinarse en muy diferentes modos. Puede haber doble fila de árboles a ambos lados de la calle; aquí se ve el ejemplo de la Avenue de Wagram en París (c), y algo más lejos puede construirse carriles, como en el caso de la Ringstrasse en Viena (d). Puede destacarse otra alternativa para la sección del medio, con sendas para caballos y para peatones entre filas de árboles, como en la Avenue de Clichy (e), o allées a los lados del camino que puede combinarse con filas de árboles en el medio, como sucede en el Boulevard Auguste Blanqui (el ex Boulevard d'Italie) (f), ambas en París.

Lo ideal era que una calle principal fuera absolutamente recta. Como Lameyre dijo, "una calle haussmanniana no sabe cómo doblar". Probablemente, la mayoría de los hacedores de planes del siglo XIX compartían

esta ambición, pero como hemos visto, con frecuencia tuvieron que comprometerse. En Viena, un prerrequisito básico era que la Ringstrasse sea un polígono, y en Roma, el Corso Vittorio Emanuele tenía que

desplazarse suavemente entre iglesias y palacios. En otros lugares, por ejemplo en Estocolmo, las calles originalmente planeadas como rectas se transformaron en serpenteantes o se acercaron a esta decisión o se ejecutaron por etapas. A veces, también, las ventajas de la rectitud inflexible fueron cuestionadas.

Otra cuestión urgente tiene que ver con el gradiente de la calle. En las regulaciones anexas al acta de construcción prusiana de 1876, la *Fluchtlinien-Gesetz*, fue decretado que el gradiente de los principales caminos públicos no podían exceder la proporción de 1:50, y aún éste, debería ocurrir sólo excepcionalmente en las principales calles decimonónicas. Stüben recomendaba para un perfil longitudinal un “nivelado cóncavo” y menciona como ejemplo los Campos Elíseos y la calle Lafayette en París, el Boulevard du Midi en Bruselas y la Via Nazionale en Roma. Al “nivelado convexo”, por otra parte, lo describe como “penoso y feo”.

Estas amplias calles arboladas, frecuentemente flanqueadas por comercios, cafés y lugares de entretenimiento, donde a veces la gente era servida sobre el pavimento, introdujo un nuevo tipo de entorno en las ciudades, un lugar donde era posible pasear sin riesgo de ensuciarse o salpicarse, donde no era molestado por los miembros pobres de la sociedad o por actividades vulgares de ninguna clase; un entorno percibido como una atractiva demostración de la vida moderna. Por pocas décadas, las nuevas calles y sus parques vecinos generaban una situación en la cual podría ser jugada la parte esencial de la vida burguesa, proveyendo espacio no sólo para el tráfico sino también, para caminar, encontrarse y recrearse, hasta que la plaga de la era posterior, el automóvil, comenzara a exhalar su humo al aire¹⁰.

¹⁰ Esto parece justificar la cita de la descripción de Alphand sobre los Champs Élysées, aunque este es un parque lineal más que una calle, como la Esplanaden en Helsinki: “Ellos proveen, al mismo tiempo, un lugar para pasear y árboles frondosos para dar sombra, setos regulares para ribetear canchales o formar amplias avenidas, flores, elegantes arbustos, ondulantes prados adornados con raras plantas para solaz de la mirada, cafés y música oculta entre la vegetación, juegos y fuentes, etc. Todo eso, provee una armoniosa escena. Por la noche casi todo es iluminado. Las multitudes empujando uno contra otro entre los árboles, la música, las voces de los cantantes y el murmullo de las fuentes, todos juntos, evocando algo mágico”.

MANZANAS URBANAS

Genéricamente hablando, durante este período, los planificadores pusieron poca atención en el diseño de las manzanas. Por un lado, el número posible de variaciones era limitado, y por otro, la estructura de referencia para la planificación, generalmente sólo incluía la forma de las manzanas y la subdivisión entre espacio público y privado. El diseño interno tenía que ver con el negocio de los propietarios de tierra. El ideal era la red de bloques rectilíneos similares, con un ancho de dos lotes y un largo que, con frecuencia, era dos veces ese ancho. Cualquier divergencia del patrón uniforme rectangular, generalmente, podría deberse a limitaciones de la planificación como pueden ser las características de la topografía, las calles existentes, los límites de propiedades, etc. Durante la segunda mitad del siglo, el nivel de demolición y el tamaño de los edificios se incrementaron, lo que pareció ser una tendencia general en muchas de las grandes ciudades europeas. Los lotes y los bloques urbanos, también se hicieron mayores. Las calles amplias, que estaban siendo estipuladas en muchas ordenanzas de edificación, también afectaban la imagen: si las calles estaban utilizando gran cantidad de espacio, los bloques tenían que agrandarse también. Esto probablemente explica las enormes manzanas de Berlín, con innumerables pequeños patios y muchos edificios con patios traseros. Las esquinas de las manzanas eran, con frecuencia, cortadas oblicuamente o, más raramente, en forma redondeada, para facilitar a los peatones y al tráfico de la calle. En Suecia, para las ordenanzas de edificación esto era obligatorio; en Barcelona, la solución era tan ubicua que cada cruce de calles era definido como una “plaza” octogonal, con 20 metros de largo por lado (una gran ventaja para los peatones en cada cruce de calles).

Cuando las nuevas calles se abrieron camino entre las manzanas existentes, surgieron formas extrañas, frecuentemente con esquinas pronunciadas, que podrían crear un paisaje urbano excitante pero, con una difícil solución en cuanto a los lotes a edificar que surgían. París tiene cuantiosos ejemplos de esto. Era difícil y caro explotar tales lotes. Una de las primeras objeciones a las calles diagonales del Comité de Lindhagen tenía que ver con este punto, esto es, con que estas calles disolvieron “los bloques intermedios generando formas imposibles de construir, con ángulos obtusos y agudos”. En respuesta a esto Lindhagen recordó la existencia de tales

soluciones en otras ciudades capitales, particularmente en París.

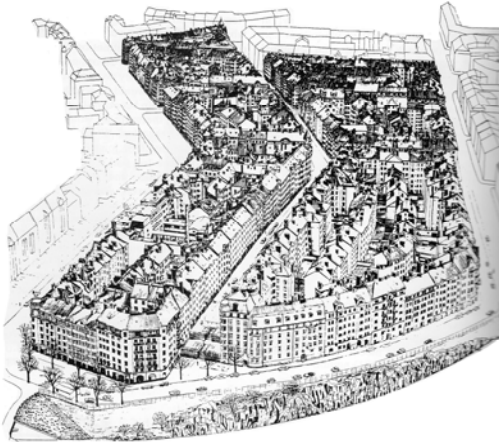


Figura 4: Estocolmo. Birkastadem desde el oeste (en el medio Tomtebogatan, a la izquierda Karlbergsvägen). El plan urbano para este distrito tiene sus bases en la propuesta de 1866 del comité de Lindhagen, aún cuando la expansión no se concretó hasta el comienzo del siglo XX. Este proyecto, que fue hecho por la Oficina de Obras Públicas de Estocolmo, puede servir como un ejemplo del modo en que era edificado el interior de la manzana.

jardines o similares áreas arboladas, para proveer una ventilación perfecta para las viviendas. Esta idea era impracticable, pero el bloque de forma cuadrada sería una característica típica de Barcelona. Aberturas en los bloques eran también prescriptas en las ordenanza suecas de 1814, las que establecían que “donde fuesen convenientes, los jardines deberían aparecer en el medio de las manzanas, de manera que estos espacios eran localizados en algunos de los lados de ellas”. Esta recomendación se encontró con poca respuesta práctica, por supuesto, no más que la sugerencia del Comité de Lindhagen sobre que “pequeños parques, en correspondencia con las plazas inglesas” deberían aparecer “en gran número” como parte de las manzanas y, a veces, en su centro. Patios abiertos con vegetación, también fueron sugeridos en el plan de Castro para Madrid y en el plan de van Niftrik para Amsterdam; en Madrid, dos bloques de este tipo fueron construidos y sobrevivieron.



Figura 5: Estocolmo. Sección de un bloque de manzana al final del siglo XIX. El Plan para la ciudad aprobado sólo indica la localización de las calles y la forma de las manzanas; la altura y el diseño básico de las viviendas, la medida de los patios, etc., eran reguladas por las ordenanzas de edificación de 1874.

Sin embargo, había una excepción a la carencia de interés por parte de los planificadores en el bloque urbano. Para Cerdá, las manzanas no eran simplemente espacios entre las calles, sino los elementos vitales que debían determinar el tejido urbano. La *Teoría General de la urbanización* planteó un buen acuerdo respecto del diseño de las manzanas. Estas, de acuerdo a Cerdá, deberían ser plazas. Y todos deberían tener igual valor, lo que haría posible crear una mejor relación entre las calles, edificios y tráfico. Además, sería siempre fácil extender el plan. Donde fuera necesario, los módulos de las manzanas podían ser reunidas formando macro manzanas, para evitar parques, zonas industriales, zonas comerciales, etc. La idea más radical, sin embargo, era que las manzanas deberían construirse en dos lados solamente y deberían, además, ser abiertas a