

Traducción:
Arq. Oscar Bragos
Arq. María Laura Fernández
Arq. Silvana Pontoni

Capítulo 21

CONTENIDOS Y PROPÓSITO DE LOS PLANES

Cierto número de problemas eran comunes a todas las ciudades capitales del siglo XIX, por ejemplo el rápido crecimiento de la población, los bajos estándares de higiene y las deficientes condiciones del tráfico. Al mismo tiempo, no obstante, las diferencias entre las ciudades eran también considerables. Sólo cabe mencionar tamaño, topografía, procedimientos administrativos, el estándar de la red vial, etc. Las demandas que enfrentan los planificadores variaban mucho de una ciudad a otra. En consecuencia, los propios planes también difieren en muchos aspectos, así como contienen varias características en común.

En la introducción de su escrito en el caso del área de la fortificación vienesa, el Emperador Franz Joseph habló de la *Erweiterung* (expansión), *Regulierung* (mejora) y *Verschönerung* (embellecimiento) de la ciudad. Estas características sólo podrían ser definidas como los inexcusables objetivos de la planificación urbana en el momento. Algunos proyectos como el plan de Hobrecht para Berlín, el de Castro para Madrid y el de van Niftrik para Amsterdam se preocuparon exclusivamente a la expansión, mientras la contribución de Haussmann a la planificación de París se interesó mayormente en la mejora y el embellecimiento, aunque un objetivo principal de la intervención fue hacer posible una mayor expansión en la periferia. Sin embargo, el siglo XIX no define claramente la frontera entre "expansión" y "mejora"; fue un punto como los dos lados de una misma moneda, y el objetivo fue crear entornos urbanos bien organizados y eficientes. En muchos proyectos fueron incluidas ambas componentes, como en el plan de Viviani para Roma y el de Lindhagen para Estocolmo, así como el plan de Ildefonso Cerdá para Barcelona. Los planes para Roma y Barcelona abarcan toda la ciudad, tanto las áreas existentes y las planificadas, mientras el plan de Estocolmo abarca todo menos el núcleo urbano, la "Ciudad entre los Puentes".

Pero los términos "expansión" y "mejora" poco nos indican acerca del tipo de ciudad que se desea o acerca de los problemas que se han de resolver. Hacia mediados del siglo XIX la teoría de la planificación científica se encontraba todavía "en pañales", y había poco debate real sobre cuestiones de desarrollo urbano. La creación de un plan urbano era considerado un asunto de práctica: el objetivo era prever que los terrenos edificables fueran eficientemente organizados, las calles tuvieran el ancho adecuado, y así sucesivamente. Las actitudes son esencialmente las mismas que habían sido en siglos anteriores.

También podemos aprender mucho acerca de las ideas de planificación hacia mediados del siglo XIX de las ordenanzas de construcción suecas de 1874, desarrolladas por Albert Lindhagen quien estuvo íntimamente involucrado en la planificación de Estocolmo. De acuerdo con esas ordenanzas era obligatorio, para las ciudades suecas, la confección de planes urbanos, y el propósito de los planes estipulaba lo siguiente:

El plan urbano debe ser realizado de tal forma que considere simultáneamente el espacio y la comodidad necesarias para el desplazamiento y la luz y el aire fresco que se requiere para la salud; debería proporcionar la máxima seguridad frente a incendios de gran magnitud, y los espacios abiertos, la variedad y la pulcritud tan necesaria para el sentido de la belleza.

Tráfico fluido, buen estándar de higiene, seguridad contra incendios y un "distinguido" paisaje urbano fueron, de acuerdo con estas ordenanzas, los objetivos a los cuales se les prestó particular atención. Dichos objetivos pueden ser considerados como fundamentales para la mayoría de los planes del siglo XIX. Tal vez debemos agregar la necesidad de el "clearance"¹ de las edificaciones de bajo estándar, que se encuentra presumiblemente implícito en los cuatro objetivos declarados, y los requerimientos de la "seguridad interior". Este último, sin embargo, parece no haber figurado en la planificación nórdica, y en cualquier caso no fue un componente del documento legal.

Obviamente, el autor de las ordenanzas suecas no contaba con el zoning, ej. la localización de las diversas actividades como residencia o establecimientos industriales. Estas consideraciones han desempeñado, aparentemente, una parte insignificante en los proyectos aquí planteados

¹ El término inglés clearance (cuya traducción es "acto de limpieza") refiere a la remoción o despeje de las edificaciones de bajo nivel de construcción (N. del T.)

y por lo tanto no han sido tratados en una sección separada, si bien es cierto que algunos planes como las propuestas de Castro para Madrid y de Schaubert y Kleantes para Atenas, ponen de manifiesto una evidente ambición de dividir la ciudad en zonas para diferentes actividades. En pocos casos, particularmente en Helsinki y Madrid, podemos hablar de una intencionada zonificación social.

Tampoco hay una sección específica destinada a la seguridad contra el fuego, la que fue una consideración importante en la ordenanza sueca de 1874. Estas se aplicarían no sólo al área central de Estocolmo donde la mayoría de los edificios eran de ladrillo, sino también a otras ciudades de Suecia donde las edificaciones eran casi exclusivamente de madera y los incendios eran una seria amenaza, y de hecho también, en las ciudades finlandesas y noruegas. Las anchas calles arboladas estaban destinadas a detener la propagación del fuego y, por tanto, evitar grandes catástrofes. El riesgo de propagación del fuego no era tan importante entre los edificios de ladrillo, pero incluso en el centro de las grandes ciudades las anchas calles estaban todavía consideradas como una forma de evitar un posible riesgo. La seguridad contra el fuego fue raramente mencionada en los debates sobre planificación, pero estuvo ciertamente implícita.

Examinemos ahora los principales objetivos de la planificación de las capitales del siglo XIX.

TRÁNSITO

“La esencia del plan de una ciudad”, de acuerdo con el Comité Lindhagen en Estocolmo, debe ser “el movimiento dentro de ella y las rutas naturales de esta”. Hoy día esta declaración parecería ser una perogrullada, pero es probablemente difícil para nosotros imaginar el caos que reinó en las estrechas calles de las más grandes ciudades europeas en el siglo XIX, y cuanto se tardaba en atravesar incluso las distancias cortas. El tráfico fue un aspecto de vital importancia en muchos de los proyectos aquí planteados, pero por supuesto en aquellos cuya preocupación principal fue la mejora vial. En París el objetivo básico de la intervención fue crear comunicaciones de gran capacidad en el centro de la ciudad y entre ésta y las áreas periféricas. En Bruselas uno de los mayores problemas fue vincular las dos estaciones ferroviarias que estaban ubicadas en lados opuestos de la ciudad antigua, norte y sur. En Londres también, las consideraciones del

tráfico jugaron un rol decisivo en el proyecto de mejoras.

En los proyectos orientados principalmente a la expansión las consideraciones del tráfico fueron menos cruciales, aunque incluso en estos casos, tuvieron que organizarse adecuadas comunicaciones en los nuevos distritos y entre estos y las antiguas partes de la ciudad. La propuesta del Comité Lindhagen para Estocolmo resolvió estos problemas extendiendo las calles en las áreas antiguas a través de los nuevos distritos, y – lo que es más importante – creando nuevas arterias principales que atraviesan tanto áreas existentes como áreas propuestas. Durante los debates que precedieron a la aceptación final de los planes, sin embargo, muchas de estas arterias fueron ignoradas o reducidas de tamaño. Soluciones similares fueron intentadas en Roma; allí, sin embargo, la planificación se vio complicada por las difíciles condiciones topográficas y las concesiones que tuvieron que realizarse en pos de los edificios de interés cultural, histórico y arqueológico. El plan de Cerdá para Barcelona, por otro lado, incluyó algunas calles en su “ensanche”, que atravesaron “sin piedad” a través de la ciudad antigua. De estas, sólo se ejecutó la Vía Layetana. En Budapest fue posible comenzar a partir de las calles existentes y construir un sistema de comunicaciones radio-concéntrico en sector de Pest; había menos interés en el lado de Buda. En Viena se trata de una explotación del área más allá de las murallas – el *glacis* – para crear una buena comunicación entre el núcleo central de la ciudad y los suburbios. Este problema fue resuelto por el *Ringstrasse*, y por el hecho de que los antiguos caminos de salida se habían extendido a través del área; enlaces a través de la parte antigua de la ciudad hubiera requerido una remodelación radical y no se hizo ningún intento de aplicar una solución coherente a este problema en el *Grundplan*. En Copenhague tampoco se hizo ningún intento serio para permitir que las calles sigan desde los nuevos distritos a través de las áreas más antiguas; en Madrid la situación fue similar.

Cabe mencionar que en varias de las ciudades, donde los “grandes proyectos” no involucraban nuevas calles atravesando los antiguos distritos, de hecho, se produce posteriormente, para establecer vínculos con y entre el centro de la ciudad. Ejemplos como la Kärtnerstrasse en Viena, Kaiser-Wilhelm-Strasse en Berlín, Gran Vía en Madrid y Kristen Bernikows Grade, y su extensión, en Copenhague.

Las avenidas de circunvalación fueron materia de debate en varias de las ciudades capitales; fueron mayormente planteadas en la periferia, donde abarcarían todo o al menos la mayor parte del área construida (ejemplos como Berlín, Bruselas, Budapest, Copenhague, Madrid y Estocolmo). Esto reflejaba la todavía persistente percepción de la ciudad como una unidad física cerrada, con un límite definido entre ella y el campo circundante. Las consideraciones fiscales también desempeñaron su papel, al menos en Madrid el “boulevard de borde” haría más fácil el cobro de peaje y el resguardo del contrabando. Estos proyectos rara vez fueron más allá de la etapa de debate o fueron realizados parcialmente; otra vez el ejemplo es Madrid. Mientras que las avenidas de circunvalación periféricas surgen por motivos diferentes al del tráfico, las avenidas de circunvalación internas, que se construyeron en Barcelona, Budapest, Copenhague, Viena y en alguna extensión de Ámsterdam, como la que se completa en París, tuvieron mucha importancia en el tema del tráfico. Estas podrían combinarse con calles radiales, a menudo siguiendo las rutas de los antiguos caminos de salida. La combinación de arterias radiales y concéntricas parece haber sido considerada como una solución particularmente satisfactoria; fue en Budapest donde este ideal se realizó, tal vez de la mejor manera, con las tres circunvalaciones y muchas rutas de salida. Viena, también adquirió un sistema similar en el anillo exterior en el lugar del *Linienwall*. El intento de combinar arterias radiales y concéntricas podría parecer un producto típico del pensamiento racional del siglo XIX, pero es en realidad un recurrente artilugio de los planificadores. Los primeros teóricos de la ciudad ideal recurrieron a esa solución y han re aparecido en muchos proyectos del siglo XX.

Entonces cual fue el criterio para una buena ruta? Los detalles del diseño de calles serán desarrollados más adelante (ver página 9) pero deben ser mencionados algunos de los requisitos fundamentales. Por ejemplo, las rutas deben ser lo suficientemente anchas para permitir el avance del tráfico rápido sin ser obstaculizado por los vehículos lentos o estacionados. Las aceras para peatones, las que anteriormente eran una excepción, ahora se convirtieron en regla, y el primer paso para la segregación del tráfico puede describirse como una de las grandes contribuciones del siglo XIX al ambiente urbano. Tiras arboladas en el medio de las avenidas o a lo largo de sus lados fueron consideradas deseables. Otro

punto importante fue que las rutas debían ser rectas, llanas y tan largas como fuera posible, para acelerar el flujo del tráfico. Todavía no se había encontrado soluciones al problema del cruce de rutas; en los cruces más importantes se crearon plazas, pero ni siquiera en los lugares en forma de estrella se aplicó el principio de circulación. Eugène Hénard lanzó su “huevo de Colón” algunas décadas más tarde con su “*Carrefour à giration*” (Figura 1) Uno de las mayores ventajas de la rotonda? en el medio de las rutas fue probablemente lo que redujo el incómodo problema del cruce del tráfico.



Figura 1. La propuesta pionera de Eugène Hénard para el “*Carrefour à giration*” de 1906 utilizada en la Place de l’Etoile desde 1907. Hasta entonces no había habido reglas de cómo debían funcionar los cruces de rutas, lo que significaba que las condiciones de los cruces más importantes eran caóticas. Debe destacarse que Hénard también intentó un nivel inferior para los peatones con diversas instalaciones; como sabemos tales arreglos se convirtieron en elementos del diseño de calles en el siglo XX, aunque rara vez los peatones utilizan el espacio del centro de la plaza, como Hénard había previsto. Entre otras ideas propuso dividir los pasos a nivel [de Evenson (1979)]

ESTANDARES DE HIGIENE

Durante la segunda mitad del siglo XIX creció la necesidad de mejorar los estándares de higiene en las ciudades. El acelerado crecimiento y el incremento de densidad de la población urbana habían agravado los ya muy deficitarios estándares de higiene en las ciudades pre-industriales. En Estocolmo, por ejemplo, el promedio de esperanza de vida de los hombres en 1850 era de 20 años; para mujeres era de 26. Uno de cada tres niños que nacían, moría durante el primer año de vida. En 1870 un hombre de 15 años de edad tenía el 20 por ciento de chances de alcanzar los 65. En las áreas rurales la mortalidad era más baja y en promedio las esperanza de vida considerablemente superior. Las condiciones de Estocolmo no eran únicas; las condiciones eran similares en las grandes ciudades de otros países.

A mediados del siglo la población era cada vez más consciente que la frecuencia de enfermedades y la corta esperanza de vida no eran ni naturales ni inevitables; dependían de los estándares de higiene y saneamiento. Este conocimiento surgió, en parte, como resultado de las nuevas compilaciones estadísticas realizadas, las que revelaban las condiciones de higiene y la mortalidad de los habitantes de las ciudades. Por otra parte, ahora resultaba más fácil la comunicación entre distintos países y ciudades y era creciente la cantidad de información que se disponía. Era evidente que los problemas eran similares en todas las grandes ciudades. Cualquier logro positivo podía ahora ser comunicado rápidamente a otros países de Europa, y en consecuencia ayudar a romper la oposición conservadora que habían suscitado generalmente los modernos avances como los sistemas de drenaje de agua. La experiencia inglesa probablemente contribuyó en modificar las actitudes, tal vez a través de los escritos de Sir Edwin Chadwick y otros representantes del movimiento de salud pública, pero fue, indudablemente, por sus efectos. Inglaterra logró el Public Health Act en 1848 en gran medida gracias a los esfuerzos de Chadwick. En muchos lugares, como en Estocolmo, las asociaciones médicas cumplieron una importante función en la difusión de información; en Copenhague la asociación médica estuvo involucrada en el mayor proyecto para la construcción de residencias saludables. “De hecho puede ser cierto” escribió Fraser, “que la profesión médica ha hecho más por mejorar la salud nacional, identificando los problemas de salud pública y generando interés, que a través de mejorar las técnicas del tratamiento de los pacientes”. Los efectos de las epidemias del cólera en la opinión pública fueron ya mencionados. Había dos teorías sobre la manera en la que se propagaba la enfermedad: los partidarios del contagio que sostenían que era transmitida por contacto, los partidarios de la teoría miasmática de la enfermedad que creían que el miasma originaba los cambios en la calidad del aire, por ejemplo partículas del espacio o del interior de la tierra, creaba la predisposición a la infección. Esta segunda escuela enfatizaba particularmente la importancia de las condiciones sanitarias y de higiene en combatir la enfermedad.

El programa de salud pública – “programa” referido aquí no al manifiesto sino a las medidas recomendadas por políticos y tecnólogos progresistas – encaminadas a una transformación radical de la totalidad del ambiente urbano; incluir mejores viviendas,

parques y otros espacios abiertos, sistemas de suministro de gas y agua, desagües adecuados, organizada recolección de residuos, mejor distribución de los alimentos mediante la construcción de mercados y el traslado a las afueras de las ciudades de los establecimientos y actividades inadecuadas para el ambiente urbano. Todas estas medidas requirieron planificación y todas estaban interrelacionadas. El plan de Haussmann para París incluyó prácticamente todas, excepto las medidas directas de mejora de los estándares de las viviendas de la clase obrera (a menos que consideremos la extensa demolición de las viviendas subestandar). Los objetivos sanitarios fueron de fundamental importancia en la mayoría de los otros esquemas de intervención, particularmente a partir de 1850.

Cual fue, entonces, la contribución específica de la planificación urbana a la mejora del medio ambiente urbano, tomando el término “planificación urbana” en un sentido bastante limitado? La respuesta es probablemente: proporcionar de luz y aire fresco a cada distrito de la ciudad. Adolphe Alphand, colaborador de Haussmann, en 1868 escribió “Los jardines públicos, las anchas calles arboladas donde el aire puede circular libremente, son absolutamente necesarias en el interior de las grandes ciudades, por razones sanitarias.” Declaraciones similares podrían ser citas de otros reportes y documentos de planificación urbana en distintos países. El parque y los anchos caminos arbolados pueden ser considerados la contribución más importante a la planificación urbana en el período que aquí se estudia. Ciertamente tanto parques como calles arboladas han existido anteriormente, pero solo como características ocasionales y no como elementos comunes en la escena urbana.

CLEARANCES

Buenos estándares de higiene, *clearance* de los barrios marginales y “seguridad interna”, ej. la creación de condiciones para suprimir los disturbios sociales, estuvieron íntimamente relacionados a las intervenciones del siglo XIX. Vinculados a estos la actitud de segregación social. Primero examinemos el problema del *clearances*. El mayor propósito de muchas de las intervenciones que tuvieron lugar desde el siglo XVII, estuvieron generalmente basadas en reemplazar las consideradas inadecuadas edificaciones con otras que fueran más dignas de las ciudades en cuestión. Como resultado de la rápida urbanización durante el siglo XIX,

la renovación urbana adquirió una nueva urgencia; se incrementó la densidad de población en los distritos centrales, como también la presión del tráfico. Al mismo tiempo los estándares de los edificios fue disminuyendo como resultado de un aprovechamiento más intensivo; se incorporaron muchos edificios, mientras muchos otros se ampliaron sobre los patios abiertos. En el curso del siglo las clases económicamente privilegiadas abandonaron las áreas más deterioradas y más densamente pobladas, para establecerse en distritos nuevos y más espaciosos. Por lo tanto surgían áreas tugurizadas: sus habitantes pertenecían a los grupos menos prósperos, viviendo en áreas súper pobladas, edificaciones de bajos estándares, e inadecuadas calles, sistema de alcantarillado, etc.

Estas áreas tugurizadas estaban, a menudo, en el centro de las ciudades; a fines de 1850 una de las peores zonas de París se extendía entre el Louvre y el Arco du Carrousel, y en Londres, una de las más notorias, se encontraba cerca de Trafalgar Square, a lo largo de St. Martin's Lane, la que era, en ese entonces, la ruta principal desde Charing Cross en dirección norte. Muchos elementos en la escena urbana fueron naturalmente difíciles de combinar con el anhelo de una imagen limpia, ordenada y distinguida. Las áreas marginales eran también consideradas por las clases privilegiadas como una amenaza a la "ley y orden", y como un peligro para el sistema económico y social establecido. Frecuentemente se convirtieron en focos del delito y la prostitución. Los distritos con condiciones más miserables también permitían fácilmente la penetración de enfermedades epidémicas, desde donde podrían propagarse a las áreas más privilegiadas. Por otra parte crecía la convicción que la sociedad debía asumir la responsabilidad de la creación de condiciones aceptable para todos sus miembros, incluso de aquellos en peor situación. Y entonces la eliminación de las áreas marginales se convirtió en el principal tema en el debate sobre desarrollo urbano. Pero emprender tales acciones bajo el auspicio público no era un asunto fácil, sobre todo por razones económicas y legales, y de todas maneras era escasamente compatible con el espíritu de *laissez-faire* que influían muchos aspectos de la sociedad contemporánea. La firme expectativa era que, en última instancia, el libre juego de las fuerzas económicas organizaría todo para bien. Cuando se trataba de renovar distritos enteros las dificultades eran particularmente

abrumadoras y la oposición particularmente fuerte; las reformas viales eran, obviamente, de interés a la comunidad en su conjunto y por lo tanto obtuvieron consenso más fácilmente. Y como creaban parcelas atractivas eran también más fáciles de ser financiadas. Las reformas viales eran así consideradas una especie de solución universal para los problemas de las ciudades. La combinación de *clearance* y la apertura de nuevas calles son la característica básica del planeamiento del siglo XIX.

El problema de las miserables condiciones de vivienda se percibieron primero, naturalmente, en Inglaterra, la cuna de la industrialización. Fue allí donde se acuñó el término "*slum*"²; y probablemente los términos "*slum*" y "*slum clearance*" fueron más debatidos en Inglaterra durante los últimos 150 años que en cualquier otro país europeo. Allan escribió "El intento de contener la brecha entre un estándar de viviendas aceptable y el *status quo* fue una de las principales preocupaciones de los "Padres de las ciudades británicas" desde que el problema fue reconocido en la primer mitad del siglo XIX".

En consecuencia el factor de *clearance* fue un elemento importante en los esquemas de reordenamiento vial en Londres durante el siglo XIX. Por ejemplo, en 1838 un comité selecto enfatizó que las calles no sólo tenían "el único propósito de facilitar la comunicación" sino que también de "solucionar problemas respecto a la salud y la moral.... a través de la remoción de las congregaciones de vicio y miseria". Al mismo tiempo se reivindicaba que los planes de reurbanización deberían ser juzgados de acuerdo a los siguientes tres criterios: "1. La apertura o ampliación de las comunicaciones para la conveniencia general de las relaciones sociales; 2. La mejora de ciertos distritos, cuyo estado presente es perjudicial para la salud de los habitantes; 3. El aumento de las condiciones morales de las clases trabajadoras congregadas en dichos distritos. Estas consideraciones, en consecuencia determinan no solo cuales proyectos tendrían el apoyo, sino también la localización de las calles. Farringdon Road, New Oxford Street, Charing Cross Road y Victoria Street son de esas calles que atraviesan áreas consideradas como con gran necesidad de mejoras.

Si la renovación urbana en Londres y París tienen algo en común, es su actitud de *clearance*, que fuera de tanta importancia en el París de Haussmann como en Londres. Allí, también, el recorrido de una calle fue a

² Barrios marginales (N. del T.)

menudo determinado por el deseo de conseguir el máximo efecto en términos de la demolición de viviendas sub estándar. Por qué justamente París y Londres, cuyos sistemas administrativos y políticos de planificación eran diametralmente opuestos, experimentaron extensos planes combinando *clearance* y apertura de calles? La respuesta, obviamente se basa en el tamaño de ambas ciudades, ambas en términos de población y superficie. Simplemente había tantos barrios marginales que era más difícil ignorarlos; sumado a que al menos Londres buscaba proyectar una espléndida imagen de "Metrópolis mundial". Por otra parte, teniendo en cuenta las grandes distancias involucradas, era más necesario aquí que en cualquier otra ciudad, contar con buenas comunicaciones entre el centro y las áreas periféricas.

Pero en París – en contraste con Londres- vastas áreas en el centro fueron casi

totalmente demolidas, a saber la Ile de la Cité (Figura 2) y el distrito de los mercados. Haussmann habría extendido aún más el área de renovación de haber sido posible. En Atenas fue planeada una intervención radical y un esquema de ensanche en combinación con una total *clearance*; todos los edificios viejos que no fueran considerados de valor arqueológico o histórico debían ser demolidos – objetivo que nunca fue alcanzado; fueron preservadas partes del área construida del período turco, y el patrón de las antiguas calles y del parcelamiento se mantuvieron igual. En Helsinki, también se planeó la renovación radical de las áreas construidas; las condiciones eran buenas, ya que extensas partes del área urbana habían sido destruidas por el fuego y las intenciones del esquema pudieron ser en mayor parte realizadas.

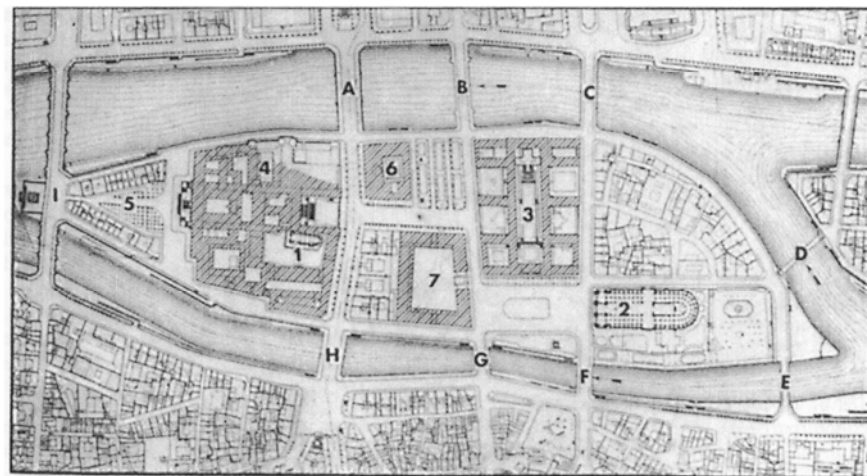
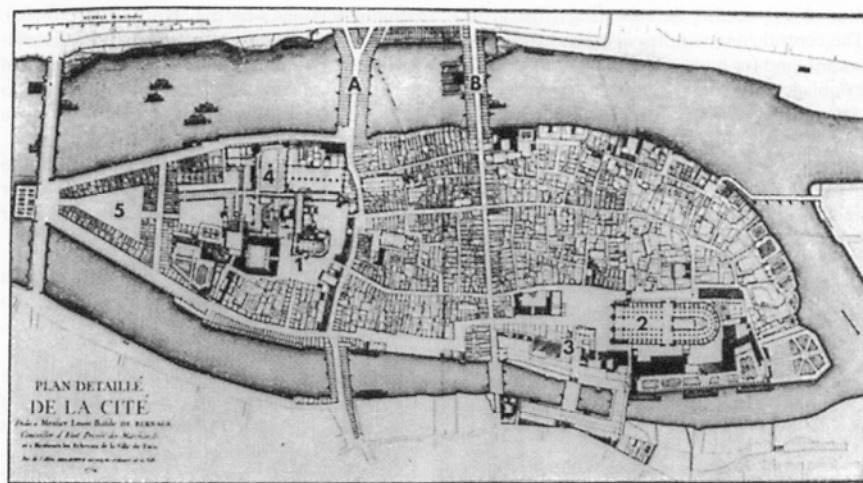


Figura 2: Paris. Arriba: Isla de la Cité 1754. Abajo: Después de las intervenciones de Haussmann

En los otros proyectos aquí considerados el factor de *clearance* parece haber jugado un rol secundario, lo que no significa que los problemas pasaran inadvertidos. En Estocolmo, por ejemplo, los debates comenzaron por la necesidad de hacer algo por las pobres condiciones del núcleo urbano, la parte central de la ciudad antigua, y el primer proyecto fue dirigido a la renovación completa de las calles y edificaciones en Stadsholmen (figure 13.2). Sin embargo, pronto quedó claro que semejante operación sería muy complicada y costosa; los esfuerzos fueron, posteriormente redirigidos a la planificación del ensanche urbano, combinado con la mejora de algunas calles de la estructura vial existente. La misma propuesta fue aplicada en Roma y Barcelona. En Berlín y en Viena, entre otras, fueron puestos en práctica los esquemas combinados de *clearance* e intervenciones viales, pero no como parte de los planes aquí tratados.

Todas estas ciudades, y en distintos grados en otras ciudades capitales, contaban con áreas centrales caracterizadas por una alta densidad poblacional, viviendas extremadamente pobres y miserables condiciones sanitarias. Sin embargo, la gente prefería posponer el tratamiento de esos problemas – excepto indirectamente a través de los efectos que pudieran resultar de las intervenciones viales- aunque todos ellos habían sido objeto de numerosos reportes y debates. Como alternativa la tendencia parecía ser promover el ensanche urbano, que principalmente significaba la explotación de tierra sin edificar. Una excepción fue la renovación del distrito Notre-Dame-aux-Neiges de Bruselas, que no tuvo conexión con ninguna mejora del sistema vial. El boulevard central en esta ciudad, por otro lado, proporciona un típico ejemplo de “*slum clearance*” en combinación con un proyecto vial.

Finalmente debe ser enfatizado que “*clearance*” en el siglo XIX existió solo en el sentido de demolición de viviendas indeseadas; por otro lado, fue poco lo que se hizo para proveer mejores alternativas para la gente que fue obligada a trasladarse. El resultado fue generalmente que las víctimas de las demoliciones fueron forzadas a trasladarse dondequiera que los alquileres sean bajos, ej. a un distrito de similares características, los que se convirtieron más hacinados y miserables de lo que eran. En Bruselas la compañía que tenía a su cargo la construcción del boulevard central, de hecho se comprometió a encontrar viviendas para la población evacuada, pero se logró ningún

resultado. Pero el problema había sido, al menos, debatido varias veces en el *Conseil communal*.

SEGURIDAD INTERNA COMO OBJETIVO DE PLANIFICACIÓN

Como hemos visto, la neutralización de los distritos que pudieran ser focos de potenciales disturbios fue una idea importante detrás del *clearances* que fueron realizados principalmente en Londres y París. Pero cuán importante fue el aspecto de la seguridad en la planificación, en el sentido más limitado de la búsqueda de facilitar el accionar militar y de la policía en vistas de mantener la ley y el orden? En numerosos escritos, el plan vial en Paris es asociado principalmente con cuestiones de seguridad, ej. las calles deberían ser lo suficientemente anchas para evitar la instalación de barricadas, y suficientemente largas y rectas para ser fácilmente cubiertas por el fuego de la artillería.

La vida de la población trabajadora de París era miserable: sus salarios eran bajos, vivían en condiciones lastimosas y a veces el trabajo era escaso. En varias ocasiones entre 1827 y 1849 se instalaron barricadas. Cualquier régimen, independientemente de sus principios políticos, debe haber considerado la prevención de cualquier otro disturbio que pudiera suscitar el estallido de un golpe de estado, como condición de supervivencia. Napoleón III y Haussmann lanzaron un amplio plan de mejoras del medio urbano. Sus obras públicas, y los emprendimientos inmobiliarios privados asociados a ellas, también crearon numerosos puestos de trabajo. De esta manera se estaba intentando eliminar las causas de descontento. Pero Haussmann y Napoleón obviamente también deben haber estado preocupados por disuadir la construcción de barricadas y reprimir las revueltas más fácilmente. Los aspectos de seguridad tal vez motivaron varios de los proyectos viales, por ejemplo en la Rue de Rivoli y el Boulevard Sébastopol, donde era posible movilizar rápidamente las tropas al centro de la ciudad, y en el Boulevard Voltaire que atraviesa el distrito de la clase trabajadora hasta el este del interior de la ciudad. Las barracas también fueron localizadas en puntos estratégicos; la más importante fue la Caserne Vérine con lugar para 2.000 soldados en la Place de la République.

Pero sería incorrecto afirmar que los aspectos de seguridad fueran el objetivo dominante, o particularmente importante, de las grandes transformaciones urbanas. La

mención hecha por el mismo Haussmann a la seguridad nacional pudo haber sido, en gran medida, táctica, para obtener la aprobación del *Conseil municipal* y del *Corps legislatif* del costo de las intervenciones.

También en algunas otras ciudades la seguridad fue motivo de debate, particularmente en Viena cuando el año de la revolución, 1848, se mantenía fresco en la memoria colectiva, y el ejército exhortaba el riesgo de revueltas en los suburbios. Ellos se opusieron lo más que pudieron, a la demolición de las fortificaciones vienesas basándose en que eran necesarias para la seguridad interna, y finalmente establecieron una serie de condiciones que en parte fueron cumplidas, antes de acordar retirarse del área de la fortificación. Según la misiva del Emperador de diciembre de 1858, se construirían grandes barracas fortificadas y conectadas con el campo de entrenamiento existente a través de un área abierta. También se cumplieron otros requerimientos de seguridad militar. No obstante a medida que el proyecto del *Ringstraze* avanzaba fueron considerados cada vez menos importantes: a fines de 1860 el campo de entrenamiento se dispuso para edificaciones; posteriormente, hacia fines del siglo las barracas propuestas por Franz Joseph, construidas tan solo en 1850 fueron demolidas para dar lugar al *Postsparkasse* de Otto Wagner. El plan de Castro para Madrid también tuvo en cuenta la seguridad interna, no a través de anchas calles sino distribuyendo instalaciones militares en toda el área urbana. Sin embargo algunas pocas fueron construidas.

A juzgar por las crónicas disponibles, los aspectos de seguridad no parecen haber sido de mucha importancia en otras ciudades, o, si lo fueron, no por mucho tiempo. En Estocolmo, por ejemplo, la seguridad interna no parece haber estado de ninguna manera relacionada a los temas de planeamiento, aunque Stranvägen estableció un privilegiado vínculo entre las barracas en Djurgarden y el centro de la ciudad. En Helsinki numerosas barracas fueron distribuidas alrededor de la ciudad, pero difícilmente fuera por razones de seguridad; nadie hubiera temido revueltas entre granjeros y empleadas domésticas que recientemente se habían asentado desde el área rural.