

ganado, de trigo y maíz—.

Hacia adentro, la cuadrícula de avenidas-bulevares se intersectan en una plaza, o en un sistema de plazas principales, haciendo en el entramado de avenidas y plazas el sistema verde y social de la sociedad ideal deseada.

Esta particular voluntad «verde» —antimonumental, pues las visuales y recorridos, siendo ciudades para vivir simétricamente, no llevan a monumentos sino a jardines públicos— responde al enunciado programático esencial: la higiene.

Es quizás en esta búsqueda de vanguardia para la época, en que Occidente trata de librarse de las pestes y malaria que lo torturan e hieren su orgullo de progreso, que Argentina se pone a la zaga de casi todos los países.

Desde 1852 en adelante (año en que triunfan ideologías europeizantes en el país) gobernantes ilustrados se rodearán de sabios y es uno el universo del gobierno de la salud, mediante el higienismo, junto con la educación, que el progreso se encarna.

El Dr. Rawson, el Dr. Wilde —argentinos— y el Dr. Coni —italiano— dieron pautas básicas para trazar higiénicamente las nuevas ciudades, que ingenieros como Pedro Benoit (el autor del plano final para La Plata) concretaban con disciplina maestría de trazado vial y sutil creatividad de arte urbano.

Para algunos estudiosos de esa época de nuestra historia, en que hicimos hazañas sureñas a las que contemporáneamente hacían los Estados Unidos en Norteamérica, esas ideas antecedieron las visiones futuristas del mismo Julio Verne. Cuándo éste publica en 1876 «Los 40 millones de la Begún», y propone a través del personaje central (Dr. Sarrasin, médico, higienista) construir una nueva ciudad, modelo de sociedad, los médicos argentinos ya lo estaban practicando. Y cuando se idea La Plata como modelo teórico maduro, estimulado entonces nada menos que por los vaticinios de Julio Verne, se construye en la realidad la utopía social y estética de mayor avanzada en la época.

El urbanismo del pasado fin de siglo en Argentina fue una etapa fecunda en nuestra historia, que debiera además ser conocida y divulgada internacionalmente. Paralela a los «ensanches» españoles, va adelante de éstos en transporte, saneamiento y sistemas verdes. Paralela a las fundaciones «yankees» en todo el medio oeste norteamericano, va más allá de su simple retícula y su Main Street, creando ciudades completas, intencionadas, equipadas, escénicas...

En cambio, en este fin de siglo sólo podríamos mostrar un gran empuje para hacer barrios cerrados y disgregar nuestras bellas ciudades, fruto de aquella epopeya grandiosa ¿Qué le pasará entonces a nuestra cultura?.

Francia

Claude LELONG

CNRS, Paris

LAS EXPERIENCIAS DEL URBANISMO COLONIAL DE FRANCIA EN EL CAMBIO DE SIGLO

La gran expansión colonial francesa de la segunda mitad del XIX coincide con la llegada de nuevos profesionales: los

arquitectos-urbanistas. Figuras como Agache, Hebrard, Prost o Jaussely, elaboraron por entonces numerosos planes para ciudades de África, Asia y Sudamérica. Estos nuevos profesionales realizaron planes urbanísticos y reglamentaciones para la construcción de edificios institucionales y viviendas y

formalizaron las reglas universales para la nueva ciencia de la planificación urbana, concibiendo y aplicando instrumentos de un urbanismo físico que va influir profundamente sobre la forma de las ciudades de comienzos del siglo XX. Henri Prost tuvo la oportunidad de mejorar su estrategia para el urbanismo moderno en el Protectorado de Marruecos, bajo las condiciones políticas de una autoridad centralizada. Eugene Hebrard, después de diversas intervenciones en Salónica y Atenas, fue el responsable del servicio de urbanismo de la colonia de Vietnam. Este cargo indica el reconocimiento al nivel más alto de la administración colonial, tanto en Indochina como en París, de la necesidad de planificar las ciudades con principios nuevos. El control del pueblo vietnamita suponía, más que adoptar simples medidas militares, adoptar la forma de una concepción más sofisticada del bienestar y de los programas de educación.

Ciudades francesas en Argelia

A pesar de la incertidumbre existente, franceses y europeos acudieron a Argel a partir de 1830. Durante los primeros años de la colonización, la acción militar se limita a cuatro ciudades: Argel, Bône, Oran y Bougie. La ordenación del país y de las ciudades para acoger a las tropas y a los primeros colonizadores era indispensable. Veinte centros urbanos nuevos y unos quince proyectos de alineaciones o de extensión urbana fueron realizados por entonces en Argelia. Estas ciudades constituyen hoy todavía la armadura urbana del país. La colonización oficial controlada por el Estado quedó establecida al completar la red de ciudades mediante varios centenares de pueblos y pequeñas concesiones a empresas. El proyecto territorial que se extendió sobre la totalidad del país incluía —además de los centros urbanos, los nuevos pueblos y las carreteras que los unían— edificios militares, fuertes aislados, posadas y sitios de caravanas.

La revalorización del suelo y la construcción ocuparon el segundo lugar entre las industrias más rentables de la economía colonial. Ante todo, era necesario facilitar vivienda a los europeos que afluían allí, así como la instalación de instituciones públicas

y equipamientos (tribunales de justicia, correos, prisiones, escuelas, hospitales, ...) y asegurar la inversión a corto plazo y con altos rendimientos con la urbanización de nuevo suelo.

Dos condiciones eran necesarias para el desarrollo de la colonización: la pacificación del país y la apropiación particular de las tierras por los colonos europeos. En 1851 una ley introdujo la noción de la propiedad privada del código napoleónico frente a la cultura islámica. El Estado tenía la exclusiva de apoderarse de las tierras colectivas de los pueblos nativos, reservándose la posibilidad de venderlas luego a los colonizadores. La administración aprovecha la reorganización de la propiedad del suelo para fijar a la población indígena edificando casas en los pueblos.

Una Comisión de Construcciones Civiles elabora una reglamentación para toda edificación en Argelia: se limita la altura máxima a 12 metros y medio en toda Argelia; en la capital, Argel, las alturas máximas de las edificaciones se establecen en relación con la anchura de la calle a que dan frente. La obligación de retirarse en planta baja y dejar soportales públicos en las parcelas que lindan con ciertas calles importantes será muy discutida. Al igual que en Francia, para levantar las construcciones debía obtenerse una licencia o autorización administrativa. En 1873 la ley instaurará un estatuto del derecho de propiedad idéntico al de la metrópoli. Frente a la creciente demanda de concesiones de construcción y a la necesidad de nuevas vías de comunicación las autoridades van a recurrir a la expropiación. Nuevas calles serán abiertas atravesando los apretados barrios existentes, mucho antes de la llegada de Haussmann a París. En Argelia se realizaron operaciones urbanas que todavía parecerían imposibles en la metrópoli: superponer una cuadrícula encima de la antigua red de calles. En este contexto de masivas renovaciones urbanas van a experimentarse las técnicas de conexión de las antiguas calles con las nuevas, así como de las casas nuevas con las antiguas.

Ciudades coloniales francesas en Marruecos

Marruecos ofrece a partir de 1913 un testimonio de las modernas prácticas de

planificación urbana más claro que el de las ciudades francesas de la vieja Europa: los arquitectos-urbanistas ensayaron sus propuestas en un marco de procesos de decisión y prácticas de explotación de los recursos naturales y sociales. Marruecos al inicio del siglo dispone de una trama urbana tradicional de comunicaciones muy compleja que es radicalmente transformada con la llegada de los intereses franceses, tanto militares como económicos. Cuando llega el Mariscal Lyautey en 1912, existían sólo cuatro centros urbanos principales, tres en el interior (Marrakech, Fez y Meknes) y uno en la costa con Rabat-Salé. Eran ciudades de un crecimiento de ritmo regular y armonioso, con la residencia del Sultán un año en cada una de ellas, que conservaban su papel de mercado central provincial, pero con carreteras poco adaptadas al nuevo tráfico rodado (el tráfico a lomos de camello era un veinte por ciento más barato). En su interior existía una organización socio-económica basada en las relaciones de parentesco y etnia, donde la ley islámica era la que regía el uso del suelo, muy distinta del código Napoleónico implantado por los franceses. Lyautey añadió un nuevo departamento a su administración, un servicio de arquitectura y urbanismo encabezado por Henri Prost. Rabat es escogida como capital administrativa y Casablanca como puerto comercial, proyectándose nuevas ciudades costeras como Kenitra y Agadir.

Ciudades coloniales en el África francófona

Los franceses, como los demás colonizadores, se han apoyado sobre las redes urbanas existentes: Dakar, Abidjan, Port-Gentil, Brazzaville, Fort-Lamy, Bamako, Pointe-Noire, Bangui, etc. Todas estas ciudades tienen funciones político-económicas y estructuras internas similares. En las factorías coloniales costeras, la legislación y los reglamentos específicos que se dictaron para las ciudades reflejaban las posturas enfrentadas de los comerciantes y administradores locales contra la lejana administración metropolitana. Para esta última el urbanismo era un buen medio de controlar a distancia y reducir las iniciativas

locales. La metrópolis introducía igualdad en las reglamentaciones urbanas. Por el contrario, los administradores locales desarrollaron prácticas discriminatorias y segregacionistas, ahondando el desnivel entre africanos nacidos en la ciudad y los inmigrantes recientes. La reglamentación urbanística colonial impedía las formas tradicionales y bloqueaba el acceso a la ciudad de las poblaciones indígenas sin recursos, al establecer un orden geométrico espacial mediante la obligada alineación de los muros y fachadas. Al comienzo, los asentamientos urbanos estuvieron guiados por razones militares antes que comerciales, como centros de difusión del colonialismo, enmarcando y reglamentando el espacio. Por razones de higiene, entre otras, las poblaciones blancas y negras quedaron asignadas en barrios separados. Las ciudades blancas, fueron el símbolo de la civilización francesa, reproduciendo el marco de las pequeñas ciudades metropolitanas, con su iglesia, edificios públicos, jardines, alineaciones rectas, etc., con la prioridad que se otorgaba a las construcciones ferroviarias y portuarias.

Las ciudades precoloniales del interior se habían establecido como verdaderos puertos del Sahara (ciudades del Sahel) controlando sus vías comerciales históricas. Estas ciudades van a decaer bajo el dominio colonial, por el hecho de que los colonizadores no se apoyaron en ellas para establecer su autoridad o sus líneas comerciales. La red urbana que seleccionara el poder colonial modificó profundamente el tejido de ciudades anterior implantando una organización periférica basada en los establecimientos costeros, dejando algunas capitales políticas y guarniciones en el interior. Estos territorios aparecen como amplios laboratorios de ensayo de las nuevas disposiciones urbanísticas que serían adoptadas luego en la propia metrópolis.

Por otra parte, la política urbana es reveladora de los objetivos generales de las relaciones de Francia con estos territorios, materializando las opciones a menudo abstractas y puestas en evidencia en las orientaciones dadas en los planos de desarrollo. La ciudad colonial, lugar de segregación espacial, traduce en el espacio urbano su dependencia con Francia.