

Inserción de La Plata en el contexto urbanístico mundial

Julio Angel Morosi

Si analizamos la ciudad de La Plata como obra urbanística, el escorzo que nos otorga la centuria transcurrida nos permite descubrir su importancia excepcional desde diferentes puntos de vista.

La Plata, que nació como ciudad nueva, es decir, como resultado de una idea preconcebida y ejecutada como un todo en un momento histórico determinado, merece ese análisis que clarifique su ubicación en el contexto urbanístico mundial.

El decreto del 7 de mayo de 1881, que encomendaba al Departamento de Ingenieros de la Provincia¹ proyectar su traza, indica que sus planos "serán conformes a los trazados de las ciudades más modernas" y que "se consultará al mismo tiempo que la mayor comodidad de los habitantes, la posibilidad de mantener la higiene, en cuanto lo permitan los últimos adelantos científicos y la belleza de sus calles y plazas".

Así, el grupo encabezado por Dardo Rocha procuraba, en el mejor espíritu optimista del siglo XIX, una capital que fuese ciudad modelo con mucho de realidad y algo de utopía. Utopía en sentido de "no hay tal lugar", con que, de acuerdo con la raíz griega del vocablo acuñado en el siglo XVI por Tomás Moro, don Francisco de Quevedo lo había vertido al español. O más aún de eutopía, "lugar mejor que los existentes", según la expresión atribuida a Pedro Henríquez Ureña.²

Como hemos señalado al comienzo, hoy podemos dar fe de que lograron su propósito. Bastará para ello con pasar revista a algunos de los aspectos destacados de La Plata como ciudad.

La profunda raigambre urbanística del trazado de La Plata

La Plata fue concebida por un grupo de técnicos del Departamento de Ingenieros que encabezaba Pedro S. Benoit, como una ciudad modelo cuyas raíces se nutren en una sólida tradición urbanística, fecundada por las novísimas ideas de su época.

A pesar de ello, la traza platense ha sido calificada, con cierta ligereza, como un puro producto postbarroco o neoclásico. Si bien su ejecución requería el conocimiento del repertorio formal barroco y clásico, es demostrable, como intentaremos hacerlo más adelante, que se trata, sin embargo, de una nueva concepción fundamentada en un profundo conocimiento de la evolución del urbanismo y, a un tiempo, de las ideas más avanzadas de su época.

En efecto, el Departamento de Ingenieros, creado en tiempos del Presidente Rivadavia, atesoraba una larga y amplia tradición urbanística. Su base la constituía la activísima experiencia colonial, regida por las leyes de Indias, que preconizaban el damero, cuyos antecedentes son bien identificables en el mundo clásico y, en especial, en la *civitas* romana.

Este substrato clásico había sido enriquecido, durante el propio período hispánico, a través del conocimiento de

¹ Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires: **Fundación de la ciudad de La Plata** (documentos éditos e inéditos). Con una introd. sobre "La federalización de Buenos Aires y fundación de La Plata", por Antonino Salvadores. La Plata, 1932. (Publ. del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. Documentos del Archivo) pág. 100.

las ciudades ideales planteadas por los urbanistas del Renacimiento, de Filarete a Vasari el Joven y Scamozzi y de Jaques Perret y Jean Errard a Johann Andreae, sin olvidar trazados ideales como el de Henrichemont por Salomón de Brosse, para citar sólo algunos de los que poseen un lenguaje formal afín con el utilizado en La Plata.

Pero, además, es interesante recordar que los profesionales del Departamento de Ingenieros habían tomado contacto tempranamente con las creaciones urbanísticas barrocas y postbarrocas. Ello había ocurrido a través de la incorporación de prestigiosos técnicos, como el ingeniero inglés Santiago Bevans, autor de un interesante proyecto con diagonales,³ de gran parentesco formal con la propuesta, algunos años más temprana, de Jean Jacques Huvé para La Roche sur Yon.⁴ O la del francés Pierre Benoit, interesantísima y enigmática personalidad, que junto a la de su hijo Pedro S. Benoit, brillarían por más de medio siglo en el panorama de la arquitectura argentina.⁵

Se había alcanzado, así, un buen conocimiento de obras como Versalles, Karlsruhe, el proyecto de Christopher Wren para Londres y aún de las propuestas del Barón Haussmann para París. Tampoco se desconocían las adaptaciones norteamericanas de los modelos europeos: Williamsburg, Washington, Buffalo (de Ellicot), Detroit, Indianápolis, etc.

Transcurrida la primera mitad del siglo pasado, tampoco les eran extrañas las teorías y utopías que daban apoyo al urbanismo que Françoise Choay ha denominado **progresista**.⁶ Como hemos aclarado en otros contextos,^{7,8} merced a la actuación de los grandes sanitaris-

tas argentinos como Guillermo Rawson, Pedro Mallo, Eduardo Wilde, quienes escribieron los primeros textos urbanísticos en el país, no ignoraban la obra de los pioneros de la ciudad **progresista**, en lo que nosotros hemos llamado su variante **higienicista**.

Nos referimos, por ejemplo, a las ideas de Edwin Chadwick, Benjamin Ward Richardson o James Silk Buckingham, entre los ingleses, o de franceses como Etienne Cabet, Charles Fourier, Victor Considérant o aún a las del catalán Ildefonso Cerdá, quien acababa de acuñar el vocablo **urbanismo**, que más tarde adquiriría difusión universal.

En todos ellos, trátase de utopistas o de reformadores, se advierten dos aspectos comunes en lo que se refiere a su concepción de la nueva ciudad que reclamaban o que propugnaban, según el caso.

Una primera faceta común es la representada por el deseo de orden, limpieza y regularidad. Ello no debe sorprendernos puesto que el nuevo modelo de ciudad nace como reacción ante las condiciones de vida deplorables de buena parte de la población de las ciudades, que habían experimentado el fuerte impacto del crecimiento caótico generado por la industrialización.

Gaston Bardet⁹ es uno de los primeros en destacar esta faceta que, formal y simbólicamente, se manifiesta a través de la calle recta: "La línea recta pone su acento triunfal, dominador a la manera antigua; expresará a un tiempo la necesidad de orden y clarificación que Descartes sistematizará, a la par de un deseo de lejanas perspectivas y de evasión que, en el siglo siguiente, producirá las composiciones de Le Nôtre". . . Agrega Bardet

que es entonces que "por primera vez lo rectilíneo se vincula con una idea estética". . . "Finalmente será la técnica del punto de mira y de su alcance —domi-

² Enrique Anderson Imbert, "De la estirpe americana de los patriarcas". En: **La Nación**, Buenos Aires, 31 mayo 1981, secc. 4a., pág. 3, col. 1.

³ Alberto De Paula y Ramón Gutiérrez, **La encrucijada de la arquitectura argentina. 1882-1875**. Departamento de Historia de la arquitectura, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia, 1974, pág. 55.

⁴ A. E. Brinkmann, "Baukunst des 17 und 18 Jahrhunderts in den romanischen Ländern". Zweiter Teil: **Die Baukunst des 17 und 18 Jahrhunderts. Handbuch der Kunstwissenschaft** Vierte berichtigte Auflage. Berlin, Neubabelsberg, 1922, pág. 311.

⁵ Horacio J. Pando, "Los Benoit: dos generaciones de arquitectos". En: **Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas**, num. 18. Buenos Aires, 1965, pág. 125-132.

⁶ Françoise Choay, **The modern city planning in the 19th. century**. New York, G. Braziller, 1969.

⁷ Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. Cátedra de Planeamiento Físico II: **La Plata como ciudad nueva. Historia, forma, estructura**. Parte 1a.: Morfología urbana platense. Documento de avance num. 1: Macromorfología urbana platense. La Plata, Ramos Americana, 1980, pág. 38-44.

⁸ Julio A. Morosi, "Los médicos higienistas en la génesis de la traza de La Plata". En: **Quirón**, Órgano de la Fundación Dr. José María Mainetti para el Progreso de la Medicina, vol. 12, num. 1 y 2. Enero-Junio 1981. La Plata, pág. 153-157.

⁹ Gastón Bardet, **Naissance et méconnaissance de l'urbanisme**. Paris, S.A.B.R.I. 1951.

nio de geómetras y artilleros— la que se impondrá en el arte urbano hasta el siglo XX”...

La segunda faceta se vincula con la necesidad de incorporar al elemento vegetal como parte inseparable de la ciudad y, tal vez, como compensación frente a la tendencia que la primera faceta representa. Este aspecto es desatacado, entre otros, por Cabet, Sue, Buckingham, Chadwick, Richardson, Verne y Haussmann.

En este sentido, la necesidad de la presencia del verde pareciera corresponder a una circunstancia que Raymond Ruyer¹⁰ destaca sagazmente: “Cournot nota con mucha justicia que al superponerse el reino humano al reino vital, aquél se caracteriza por la línea recta, el ángulo recto, la simetría y la regularidad. No existe todavía gran diferencia entre las cabañas de un poblado negro y un conjunto de nidos de golondrina. No hemos salido todavía del reino de la naturaleza viviente. Pero cuando vemos una gran ciudad con sus calles regulares y sus encrucijadas de ángulos rectos, notamos que hemos entrado en un reino muy diferente al de la naturaleza, en el reino humano que vuelve curiosamente a la regularidad del cristal y del mineral, más allá de las formas flexibles de la vida”...

Para decirlo en otras palabras, la ciudad, como toda creación humana, posee una faceta en que se manifiesta lo apolíneo y otra en que se trasluce lo dionisiaco. El trazado y la ejecución de La Plata, por lo menos durante algo más de medio siglo, mostraron un equilibrio singular entre ambos aspectos, que desafortunadamente se ha quebrado en nuestros días.

Todos aquellos ricos antecedentes fueron, pues, fecundados por las nuevas ideas sobre la ciudad progresista, en sus dos facetas, ideas que fueron recogidas por los proyectistas de La Plata a través de la acción de difusión cumplida, como en otras latitudes, por los médicos sanitarios. Ya llevamos dicho que éstos escribieron en nuestro país, a partir de la década de 1870, los primeros tratados de urbanismo^{11,12,13} que conocemos. Es fácil observar en ellos la relación con las ideas ligadas a las dos facetas de la ciudad higiénica que hemos analizado.

A pesar de todo ello, ya hemos señalado que La Plata, en el contexto urbanístico, ha sido ubicada generalmente en el casillero de las creaciones postbarrocas. Tal calificación es superficial, ya que no atiende siquiera a los aspectos meramente formales del problema. Hallamos, por cierto, la simetría, la cuadrícula y las diagonales del repertorio formal clásico y barroco, pero aquí se las ha insuflado de un nuevo espíritu que surge de las ideas del siglo pasado acerca de la ciudad **progresista** en su variante higienicista. La cuadrícula y la rigurosa simetría se han ablandado por la introducción de ciertas licencias, justificadas mediante impecables argumentos racionales. El empleo de las diagonales ha perdido su valor perspectivístico, focal y centrípeto.

En un todo de acuerdo con el análisis que acabamos de realizar, el plano de La Plata en su trazado definitivo, si como tal consideramos al plano fundacional,¹⁴ encuentra su descripción más aproximada en la obra de uno de los literatos más representativos del espíritu del siglo XIX, Julio Verne. En efecto, éste imagina en su novela **Los 500 millones de la Begum** (1879) una ciudad ideal que

denomina **Franceville**,¹⁵ reconociendo abiertamente haberse inspirado en Benjamin Ward Richardson y su *Hygeia*.¹⁶

Verne describe así su imagen de la ciudad Franceville¹⁷: “Y en primer lugar el planteo de la ciudad es esencialmente simple y regular, de manera que pueda prestarse a todos los desarrollos. Las calles, cruzadas en ángulo recto, están trazadas a distancias iguales, tienen una anchura uniforme, están arboladas, y se las designa mediante números de orden”.

“Cada medio kilómetro, la calle, un tercio más ancha, toma el nombre de bu-

¹⁰ Raymond Ruyer, **L' Utopie et les utopies**. Paris, P.U.F., 1960.

¹¹ Guillermo Rawson, Conferencias sobre higiene pública dadas en la Facultad de Medicina de Buenos Aires. Extractadas, anotadas y seguidas de un apéndice por Luis G. Maglioni. París, Donnemette y Hattu, 1876.

¹² Pedro Mallo, **Lecciones de higiene privada y pública dadas en la Facultad de Medicina de Buenos Aires**. Buenos Aires, Impr. La Tribuna, 1878/1879. 2 vols.

¹³ Eduardo Wilde, **Curso de higiene pública**. Buenos Aires, C. Casavalle, 1885. 2a. ed.

¹⁴ Facultad de Arquitectura y Urbanismo, *op. cit.*; pág. 66.

¹⁵ Jules Verne, **Les cinq cents millions de la Begum**. Paris, P.J. Hetzel, 1879.

¹⁶ Benjamin Ward Richardson, **Hygeia. A city of health**. London, Macmillan, 1876.

¹⁷ Julio Verne, **Los quinientos millones de la Begum**. Buenos Aires, Rodolfo Alonso Editor, 1969. pág. 115 y 116.

levar o avenida, y presenta sobre uno de sus costados un espacio al descubierto para los tranvías y los ferrocarriles metropolitanos. En todos los cruces habrá un jardín público, ornamentado con hermosas copias de obras maestras de la escultura, en espera de que los artistas de Villa Francia produzcan creaciones originales dignas de reemplazarlas". . .

Los responsables de la creación de La Plata se hallaban perfectamente conscientes de que su esfuerzo se dirigía a crear una ciudad modelo incorporando los máximos avances de su época, fuesen éstos los ya probados, o los que se anunciaban en las visiones de una ciudad mejor y alcanzable.

El periódico *El Diario*,¹⁸ que apoyaba la gestión de Rocha, escribía, días antes de la fundación y refiriéndose a La Plata, "una ciudad a lo Julio Verne". Siete años más tarde, cuando la Provincia decide mostrar al mundo su capital ya realizada, exhibiéndola detalladamente en la Exposición Universal de París en el año 1889, se insiste en llamarla "la ciudad de Julio Verne".¹⁹

La traza de La Plata como ejemplo casi único en su género

Todo lo que acabamos de exponer justifica el hecho de que La Plata se distinga como un ejemplo urbanístico casi único del género que representa a su época, fecunda en ideas pero parca en realizaciones de ese tipo. Entre las creaciones de la última parte del siglo XIX y de los comienzos del XX, la nueva capital de la Provincia de Buenos Aires se destaca por su originalidad, magnitud y equilibrio entre ambas facetas de las teorías urbanísticas por entonces en boga, que he-

mos analizado más arriba. De tal modo se distingue fácilmente de las creaciones que, como bien lo señala Michel Ragon,²⁰ apuntan a ofrendarlo todo al "mito de la calle recta, es decir, la ciudad sacrificada a la circulación".

Lo que en primer término contribuye a poner de relieve esa originalidad y, al mismo tiempo, constituye el signo característico que perciben claramente, tanto habitantes como visitantes de La Plata, y que ha inducido a llamarla "la ciudad del Bosque", o "la ciudad de los eucaliptos", o también "la ciudad de los tilos", es que el empleo de la línea recta, como elemento básico del trazado y como factor estético rector, fue equilibrado y ablandado mediante la introducción del otro aspecto, el uso del elemento verde, con toda su riqueza de alternativas.

De tal modo, "la ciudad de las calles paralelas", como acertadamente fuera denominada una vez La Plata,²¹ se opuso en un contrapunto feliz a "la ciudad verde". Para ello no sólo se recurrió a los variados elementos bajo los que suele presentarse el material vegetal en el urbanismo clásico, sino que se adoptó el nuevo lenguaje formal creado, ajustado y ensayado repetidamente por Jean Charles Adolphe Alphand y sus seguidores. Al mismo se había podido acceder a través de la espléndida publicación del gran paisajista francés, "*Les Promenades de Paris*",²² que había adquirido difusión universal.

Baste echar una ojeada, por ejemplo, al plano del Bosque de La Plata, tal cual se lo presenta en el plano funcional de la ciudad y, entre otros, al del Parc Monceau de París diseñado por Alphand, para comprobar lo que se ha afirmado. (Fig. I y II).

Se buscaron, asimismo, las más variadas formas para las plazas y parques y las mejores proporciones para los bulevares, como el propio Benoit llama a las avenidas en su descripción de la ciudad, utilizando la terminología de sus fuentes.

También es sensible la influencia que el movimiento de recuperación del verde para la ciudad, iniciado en Gran Bretaña y Francia, posee para el caso de La Plata. No sólo se manifiesta la misma a través de los impulsos provenientes de esos países en forma directa, sino también por los llegados por la vía indirecta norteamericana, personificada, por sobre todo, en la destacada figura de Frederick Law Olmsted y su valiosa obra.²³

De tal modo, La Plata constituye un típico producto de las ideas reinantes en la segunda mitad del siglo XIX y, al

¹⁸ *El Diario*. Buenos Aires, 14 noviembre 1882, pág. 1, col. 3.

¹⁹ *La República Argentina en la Exposición universal de París de 1889*. Colecc. de informes reunidos por el Delegado del Gobierno Don Santiago Alcorta. Sociedad anónima de publicaciones periódicas. Paris, Imp. P. Mouillot, 1889/1890. vol. 1, pág. 15.

²⁰ Michel Ragon, *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos*, t. I: Ideologías y pioneros (1800-1910). Barcelona, Ed. Destino. 1979, pág. 74.

²¹ Carlos Albarracín Sarmiento y Roberto De Souza, *La ciudad de las calles paralelas*. Inédito.

²² Jean Charles Adolphe Alphand, *Les promenades de Paris*. J. Rothschild, 1867-1873. 2 vols.

²³ Albert Fein, *Frederick Law Olmsted and the American environmental tradition*. New York, G. Braziller, 1972.

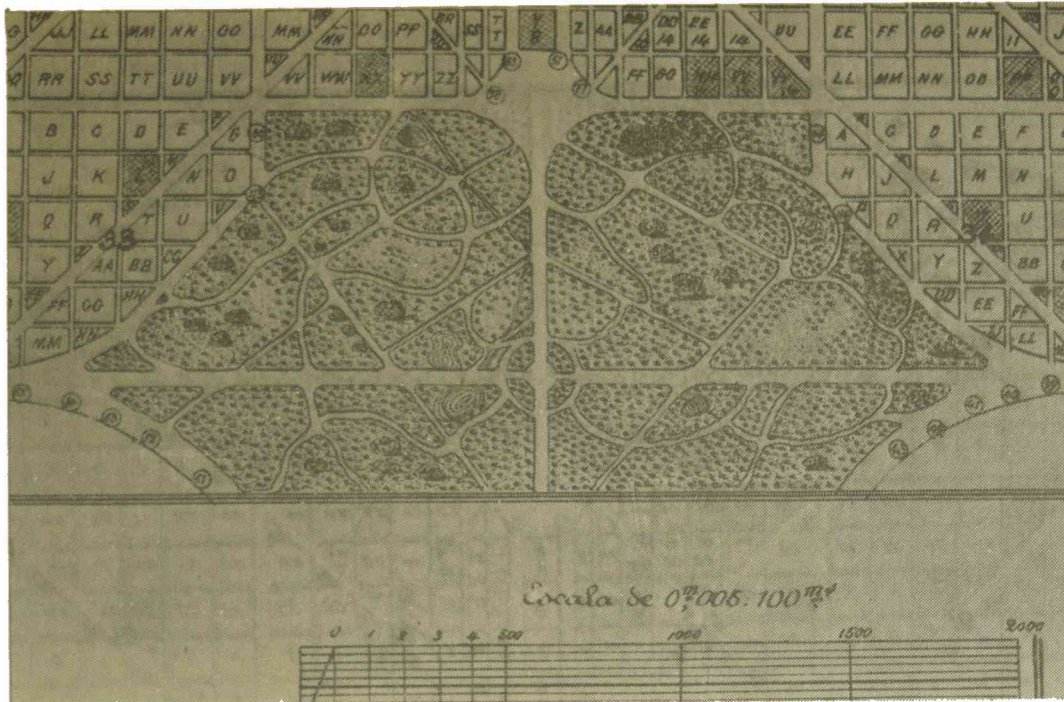


Fig. I
El Bosque de La Plata, según detalle del plano fundacional. 1882.

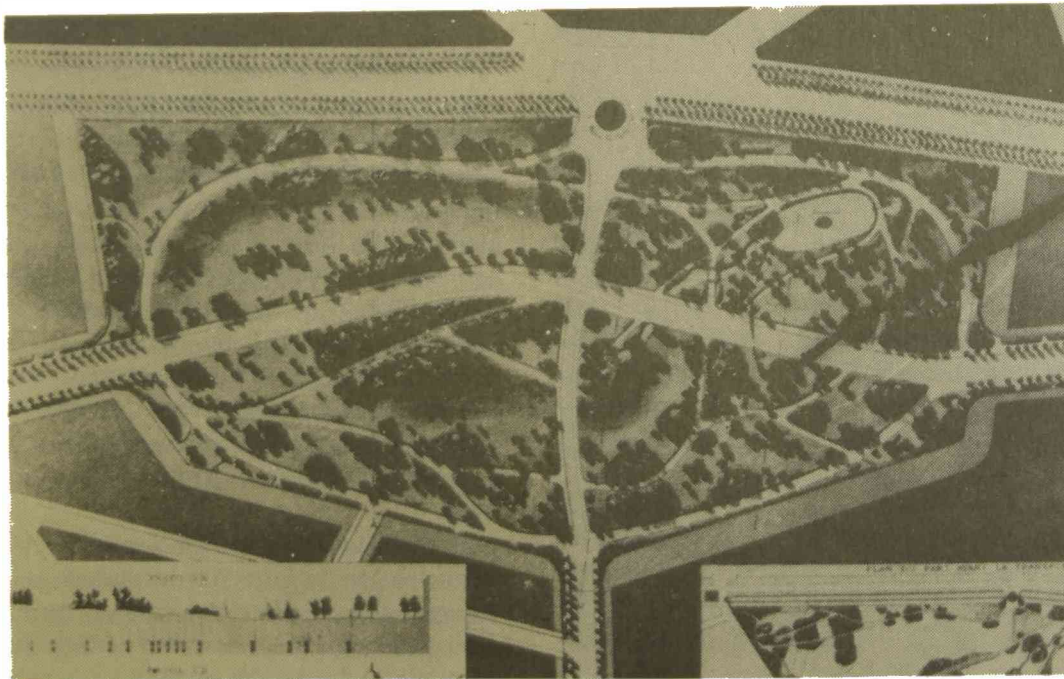


Fig. II
El Parc Monceau de Paris, proyecto de Jean Charles Adolphe Alphand.

mismo tiempo, un interesante fenómeno de transculturación, en el que la influencia europea directa o por la vía americana es la dominante. En la introducción, asimilación y difusión de esas ideas colaboraron muchísimos intelectuales y científicos y en el caso concreto de su aplicación práctica a la fundación de La Plata se unieron los esfuerzos de más de cien técnicos argentinos y extranjeros.²⁴

La única descripción del producto así logrado, la traza de La Plata, que fuera escrita por el propio Benoit, es la arriba citada. Ella fue incluida en la **Reseña** editada por Coni²⁵ y es acompañada por dos planos. (Fig. III y IV).

“El perímetro de la ciudad es un cuadrado perfecto, limitado por un boulevard de circunvalación de 100 metros de ancho que encierra una superficie de una legua cuadrada (Véase el plano de la ciudad).

“La forma general de las manzanas está representada por cuadrados de 120 metros por costado, habiéndose dividido la ciudad en el centro por dos boulevares de 30 metros de ancho.

“Entre estos dos boulevares se hicieron manzanas de 120 metros por costado y de cada lado de estos se proyectaron otras que empezando por 60 metros de ancho por 120 de fondo, aumentaban

²⁴ Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Comisión designada por el P.E. de fecha 28 noviembre 1932, **Profesionales que intervinieron en la fundación de La Plata**. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1935.

²⁵ Emilio R. Coni (ed.), **Reseña estadística y descriptiva de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires**, 19 de noviembre de 1885. Buenos Aires, Est. tip. de la República, 1885. (Publ. del Min. de Gobierno, Oficina de Estadística General).

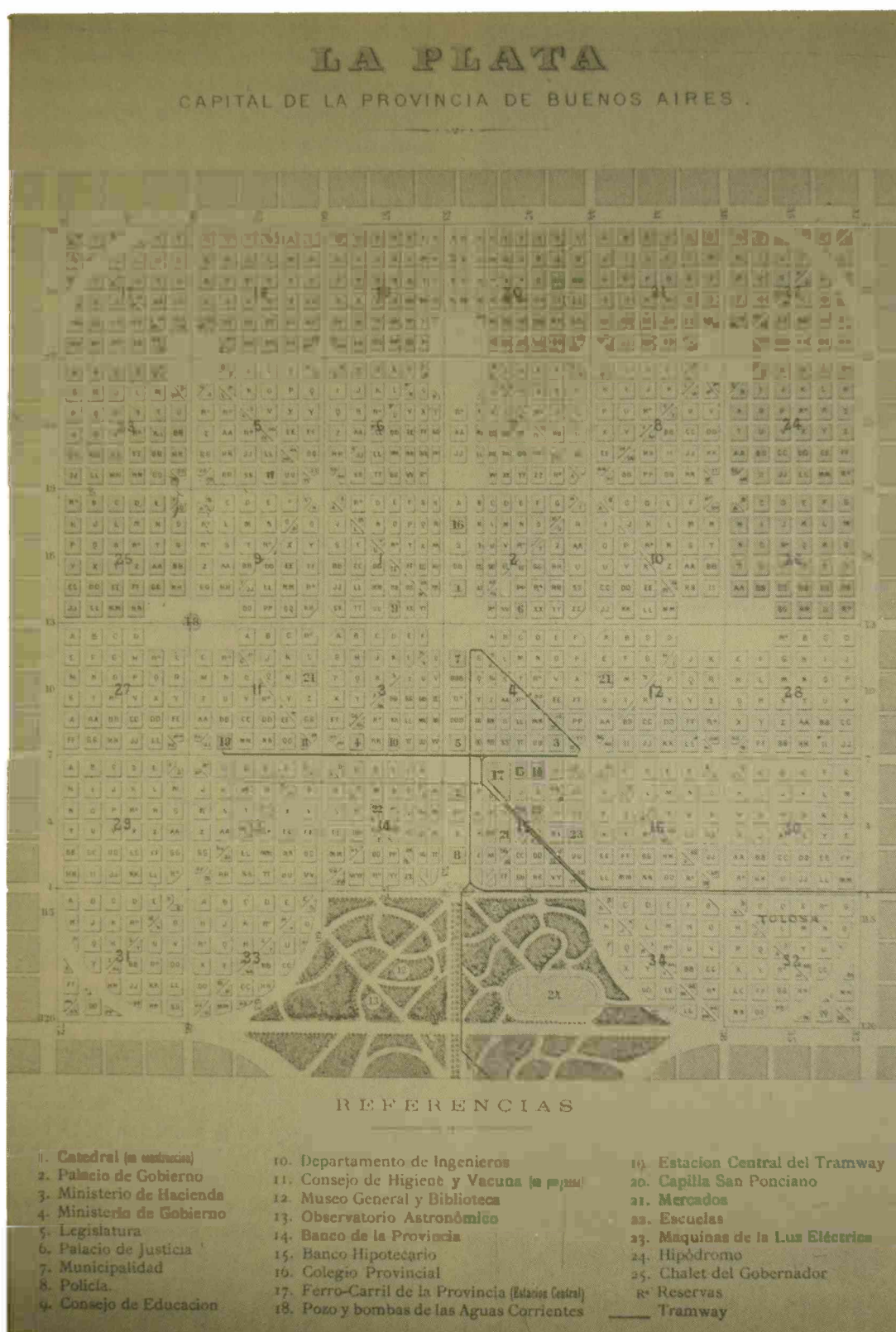


Fig. III

Litografía en color del plano de "La Plata. Capital de la Provincia de Buenos Aires". Incluido en el Anuario Estadístico de la Provincia de Buenos Aires. Año cuarto 1884 y en la Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata, publicadas ambas en 1885.

progresivamente de 10 metros hasta tener la forma general de 120 metros por costado. Esta división se hizo teniendo en vista la aglomeración de la población y el mayor movimiento que existiría en esa parte central.

"Diagonales. — Se proyectaron dos diagonales de 30 metros que cortan de un extremo á otro la ciudad y seis diagonales mas que unen entre si las plazas principales y los grandes parques.

"Plazas. — Se han proyectado veinte y tres plazas, inclusive los parques. Sus formas son diversas y sus superficies varian desde una hasta ocho manzanas.

"Edificios públicos. — En las manzanas comprendidas entre los dos boulevares del centro fueron reservados los terrenos para la construcción de varios edificios públicos, distribuidos sistemáticamente, para que al mismo tiempo que con los demás proyectados en los boulevares que cortan perpendicularmente á estos, se distribuyera la población en varias direcciones, evitando así la aglomeración de edificios en un mismo punto, lo que á no dudarlo habria perjudicado el adelanto de la capital.

"Consideraciones que presidieron á la confección del plano de la ciudad. — Teniendo en cuenta el resultado práctico de las calles de Buenos Aires y de todas las ciudades y pueblos de la Provincia, se fijó un ancho de 18 metros de muro á muro, calculando una vereda de 2½

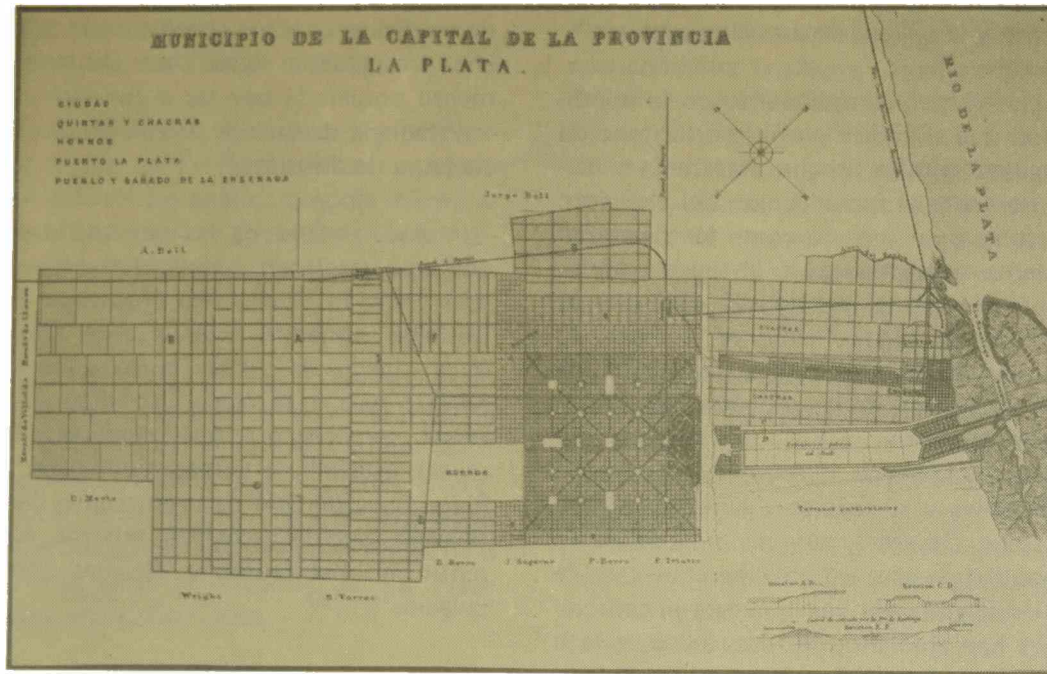


Fig. IV

Litografía en color del plano del "Municipio de la Capital de la Provincia. La Plata", incluido en las mismas obras que la figura anterior.

"Nomenclatura de calles. – Las calles y avenidas han sido designadas con números. (Véase el plano de la ciudad)".

En fin, de la lectura de esta descripción se desprende la conclusión de que se trata de un esquema ideal, con todos los ingredientes que el positivismo aportaba y que son expuestos con la fe de un racionalismo ingenuo. De tal modo se configura un singular y excelente ejemplo del modelo progresista urbano en su variante higienicista.

No podemos dejar de advertir que a todo ello se une una sincera preocupación por los valores del espíritu y, fundamentalmente, por los aspectos estéticos, que se traducen, en primer término, a través del deseo de introducir en la ciudad, como factor protagónico, al elemento vegetal y por la aspiración de hallar las mejores proporciones para la traza y para cada uno de sus elementos.

El cuadrado, elemento básico de muchos trazados ideales a través de la historia, es tratado en La Plata con extremo cuidado. Atendiendo a la distribución espacial de los habitantes y de sus actividades, se ha subdividido ese cuadrado simétricamente, a ambos lados de un doble eje principal, tendido entre los dos puntos esenciales de vinculación con el resto del mundo: el puerto y la estación terminal ferroviaria. Todo ello según la concepción del plano original, modificada luego en el plano fundacional.^{26,27}

metros y quedando por consiguiente 13 metros libres para la circulación de los rodados. En las calles centrales de la Capital de la República, los vehículos no disponen mas que de 6½ metros; por consiguiente en este sentido la Capital de la Provincia ofrece un ancho doble.

"Boulevares. – Se tomó en consideración el ancho de los boulevares de Buenos Aires decretados por el gobierno de Rivadavia el año de 1827, que determinaba el establecimiento de aquellos con 30 varas de ancho, cada cuatro cuadras, partiendo de las calles de Callao y Entre Rios hacia el Oeste.

"Habiéndose aceptado en la República el sistema métrico decimal, se creyó mas conveniente dar á los boulevares de esta ciudad un ancho de 30 metros de muro á muro con una vereda de 4 metros, quedando por lo tanto una superficie libre para rodados de 22 metros, dimensión que permitia hacer un plantio

de árboles en el centro. Debe advertirse tambien que dicha dimensión ha sido aceptada por las principales capitales europeas.

"Se establecieron boulevares á cada seis manzanas, quedando una superficie entre ellos de 36 de aquellas, que forman una sección divisible si se quiere, en cuatro cuarteles, de nueve cada uno.

"Orientación. – La orientación de la taza es á medio rumbo verdadero próximamente. Dicha orientación además de estar ordenada por decreto para la fundación de nuevos pueblos en la provincia, se ha adoptado igualmente para esta capital.

"Se ha observado en la práctica que es la que mas ventajas ofrece para nuestro clima. Sin embargo, hay calles y boulevares con el antiguo arrumbamiento que resultan cortar diagonalmente á la ciudad.

²⁶ Julio A. Morosi, con la colaboración de Ricardo P. Prati, "Algunos aspectos arquitectónicos y urbanísticos en los orígenes de La Pla-

En torno a dicho eje fundamental de simetría se ha organizado una grilla mayor constituida por las avenidas distanciadas seis cuadras entre sí, que envuelve otra menor que conforman las calles. Estas últimas se hallan más próximas junto y paralelamente al doble eje principal, adquiriendo en el resto de la traza su separación normal, fijada en un módulo de 120 metros.

Completan este esquema las amplísimas vías de circunvalación que poseen curvas de transición en sus ángulos, con generosidad suficiente para permitir el tránsito férreo y, asimismo, las diagonales mayores y menores que ligan diversos puntos del eje principal con la periferia.

Como en la creación ideal de Verne, en las intersecciones de todas las avenidas se han emplazado parques y plazas de diferentes formas y tamaños. De tal manera, en el plano fundacional, la traza platense contenía veinticuatro espacios verdes tratados según doce variantes distintas de diseño: el gran parque, es decir el Bosque, los tres parques menores con dos conformaciones típicas y las veinte plazas que respondían a nueve formas diferentes.

Además, cada rasgo formal del esquema urbanístico adoptado se fundamenta con gran simplicidad en la descripción de Benoit, que hemos incluido más arriba, mediante un argumento racional. O también a través del evidente deseo de dar satisfacción a la disposición, contenida en el decreto del Poder Ejecutivo que encomendaba al Departamento de Ingenieros el proyecto de la nueva ciudad,²⁸ por la que se establecía que "se consultará al mismo tiempo que la mayor comodidad de los habitantes, la posibilidad de mantener la higiene, en cuanto

lo permitan los últimos adelantos científicos, y la belleza de sus calles y plazas".

Para el cumplimiento de la condición que se indica en último término, la calidad estética urbana, se estudia cuidadosamente la introducción del elemento vegetal y su manejo como factor equilibrante y atenuante de la rigidez del esquema racional estricto al cual, por lo demás, se ajusta fielmente la traza. Al propio tiempo se agrega una elaborada consideración de las proporciones de todos los elementos que componen la ciudad, incluyendo relaciones entre ancho de calles y sus aceras y ramblas componentes. Desafortunadamente, la solidez y bondad de esos estudios han quedado de manifiesto cada vez que esas proporciones han sido modificadas, atendiendo a urgencias sectoriales pocas veces válidas.

Las diversas cualidades expuestas acerca de la traza condujeron a que ya sus contemporáneos apreciaran y distinguieran a la ciudad de La Plata como un ejemplo casi único en su género, según lo prueban muchas de las opiniones recogidas, por ejemplo, por Amaral Insiarte.²⁹

Este hecho, que por mucho tiempo quedara olvidado y especialmente en nuestro país, se pone hoy de relieve nuevamente, merced a los estudios actuales de historia urbanística y queda confirmado por dos circunstancias que conviene señalar.

En primer término debe considerarse que la traza de la ciudad de La Plata fue premiada con medalla de oro en la Exposición Universal de París de 1889,³⁰ a la que fuera presentada mediante planos y fotografías, así como complementada con las correspondientes estadísticas e información complementaria.

Por otra parte, esa traza fue admirada y aprobada, como consecuencia de dicha presentación que fuera cuidadosamente preparada por las autoridades de la Provincia de Buenos Aires y de una seria labor de difusión.^{31, 32}

Así, algunas de las personalidades del siglo pudieron tomar contacto con esta creación urbanística argentina. Entre ellas podemos citar a José Martí, quien luego de visitar el pabellón de nuestro país en la citada Exposición Universal, comentaba entusiastamente: "De relieve está allí la ciudad modelo de La Plata, que apareció de pronto en el llano silvestre, con ferrocarriles, puertos, cuarenta mil habitantes y escuelas como palacios". . . .³³

ta. I: La faceta urbanística". En: **Revista de la Universidad Nacional de La Plata**, num. 26. La Plata, 1979, pág.109-124.

²⁷ Facultad de Arquitectura y Urbanismo, *op. cit.*, pág. 54-68.

²⁸ Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, *op. cit.*, pág. 100.

²⁹ Alfredo Amaral Insiarte, **La Plata a través de los viajeros**. La Plata, Min. de Educ. de la Prov. de Buenos Aires, 1959.

³⁰ **La República Argentina en la Exposición universal de París**, *op. cit.*, vol. 1, pág. 30.

³¹ **Catalogue special officiel de l'Exposition de la République Argentine**. Exposition Universelle Internationale de 1889 à Paris. L. Danel. Lille, 1889.

³² Emilio R. Coni, **Progrès de l'hygiène dans la République Argentine**. Paris, J. B. Baillière et fils, 1887.

³³ José Martí, **La Edad de oro**. Buenos Aires, Raigal, 1953, pág. 168.

El proyecto de La Plata como expresión precursora de la teoría regional

Otro hecho destacable con referencia al plan de La Plata, que se ha pasado por alto en los análisis que del mismo se han practicado, es que dicho plan constituye una realización precursora de la teoría regional.

Ocurre que en casi todos esos análisis se ha omitido considerar a la traza de la nueva ciudad vinculada a su contexto regional, tal como la concibieran los creadores de la misma. Esta circunstancia debe destacarse, sin embargo, como otra característica interesante de La Plata como obra urbanística.

Mucho antes de que el escocés Patrick Geddes publicara sus estudios³⁴ llamado la atención acerca de la indisoluble relación entre la ciudad y su región, en la nueva capital de la Provincia se plantea claramente la existencia de un vínculo entre la misma y la comarca que la rodea.

Obviamente ese vínculo había sido considerado ya por los urbanistas de todas las épocas y su importancia se había acentuado a partir de la obra de los geógrafos y geopolíticos europeos en la segunda mitad del siglo pasado, pero lo realmente importante en La Plata es que allí se intentó una solución concreta en el aspecto espacial, que diese respuesta a esos planteos teóricos.

La solución que se preconiza se halla materializada en un verdadero plano director elemental contenido, por ejemplo, en la ya citada *Reseña* dirigida por el Dr. Emilio R. Coni.³⁵ (Fig. III).

En efecto, al referirse a La Plata casi siempre se hace referencia al cuadrado que compone la planta urbana original, delimitada por las avenidas de circunvalación, pero conviene recordar que en el plano que acabamos de citar se localizan quintas y chacras, terrenos para el emplazamiento de algunas industrias, el importante puerto de ultramar, las principales vías de comunicación, etc.

Debe observarse que esta consideración a la región que rodea la ciudad y a las razones geopolíticas que determinarían la elección de su emplazamiento se hacen ya en las instrucciones que el Poder Ejecutivo imparte precisamente a la Comisión especial que debía aconsejar ese emplazamiento de la nueva Capital.³⁶ En el artículo tercero del decreto que crea dicha Comisión se indica que la misma adquirirían singular relevancia sólo algunas décadas más tarde.

La realización de La Plata como proceso

Otro hecho que contribuye a que La Plata se constituya en un fenómeno destacable y precursor es la sincronización y velocidad de su proceso constructivo. Esto es, el esfuerzo de los gobiernos encabezados por Rocha y por D' Amico no se agotó en la mera especulación de forjar planes ambiciosos, sino que fue seguido por otro igualmente significativo como el representado por la concreción de esos planes.

Un primer parámetro indicador de la singularidad de este hecho está dado por la circunstancia que, en el siglo transcurrido desde entonces, el país no ha visto realizar ninguna otra ciudad de la importancia de la nueva capital de la Pro-

vincia en forma planificada y, además, ateniéndose a un esquema formal que fuera aceptablemente respetado por varias décadas.

Otro indicador del valor del proceso, aún considerado a escala internacional, es el que surge de la comparación con empresas como las encaradas por los ingleses en la última postguerra para erigir sus ya famosas *new towns*. Si tomamos en cuenta los recursos técnicos disponibles en las respectivas épocas, así como los correspondientes potenciales poblacionales y económicos, podemos afirmar que la ejecución de La Plata supera como proeza técnica a muchas de esas realizaciones consideradas individualmente.

Debe pensarse que, como bien expresaba Martí, "en el llano silvestre" se ma deberá considerar, entre otros factores, la "calidad de los terrenos en los que deba levantarse la ciudad, para la edificación, y de los circunvecinos para la agricultura"; las "facilidades de comunicación con el exterior" por una parte y "con la Capital de la Nación, con las demás provincias argentinas y con el resto de la Provincia", por otra.

De igual manera, el artículo tercero del decreto que encomendaba al Departamento de Ingenieros de la Provincia la ejecución de varios planos para una nue-

³⁴ Patrick Geddes, *City development. A study of parks, gardens and culture institutes*. 1903.

— — — *Cities in evolution*. London, William Norgate, 1915.

³⁵ Emilio R. Coni (ed.), *op. cit.*, pág. 12-13.

³⁶ Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, *op. cit.*, pág. 47.

va ciudad dispone que "se tendrá en cuenta que la ciudad pueda ensancharse, desarrollándose el plano que se adopte".³⁷

Pero es interesante tomar en cuenta que estas consideraciones generales que todo estadista debe realizar, naturalmente, al meditar sobre la creación de una nueva ciudad de envergadura, se tradujeron luego en un documento gráfico que indica con claridad la localización espacial de las actividades básicas para su época y fundamentalmente en lo referente a los predios que aseguran el aprovisionamiento de la futura población de la ciudad, así como el emplazamiento del puerto, elemento esencial para las comunicaciones en ese momento histórico y factor decisivo para la elección del lugar que se convertiría en capital de la Provincia. De igual modo se detallan las comunicaciones férreas que, como una de las innovaciones más promisorias aportadas por la nueva tecnología, se consideraban un factor incomparable.

El citado documento gráfico es sorprendentemente preciso, completo y lógico, si se lo mide a la luz de lo que se realizaba en la época. Como tal constituye un antecedente muy valioso de las teorías regionales que serían investigadas construyó no sólo una ciudad que en siete años superó los 60.000 habitantes,³⁸ sino también el que por entonces era el puerto más importante del país y la red ferroviaria que servía a ambos. Si analizamos el proceso cumplido en algunas de las nuevas ciudades inglesas observamos que en Crawley toma doce años alcanzar los 56.000 habitantes; en Harlow, ocho en superar los 60.000; en Stevenage, trece completar los 50.000 habitantes, para citar sólo algunos ejemplos.³⁹

Ese hecho que demuestra la capacidad de realización de la generación del 80 es más sorprendente aún si se considera la manera ordenada en que se llevó a cabo la radicación, a pesar del proceso expeculativo que toda empresa de este tipo y magnitud implica y del que La Plata no estuvo ausente.

Contrariamente a lo ocurrido en algunas realizaciones de nuestro tiempo, como Brasilia, la radicación de toda la población en sus diferentes grupos sociales se cumplió en forma aceptablemente ordenada y sin la aparición de fenómenos de urbanificación que implicaran desarrollos espontáneos de vivienda precaria. En La Plata, las primeras viviendas del tipo villa de emergencia son producto de la masiva y desordenada migración hacia los centros poblados que se produjeron a partir del comienzo de la década del 50.

Por último, debe señalarse que el crecimiento ordenado y ajustado a los lineamientos generales trazados de acuerdo con las ideas urbanísticas que inspiraron la concepción primigenia de la ciudad perduró, fenómeno no corriente en nuestra historia urbana, durante cinco décadas.

Conclusión

Lo expuesto nos habilita para sostener que, en el marco del contexto urbanístico mundial, el trazado de La Plata se caracteriza por la profundidad de su rai-gambre; por la singularidad del modelo urbano, de muy escasos ejemplos, que representa; por la intensidad del esfuerzo consciente por ligarla al ámbito regional en que se la implantaba y, finalmente, por lo indeclinable del vigor y consecuencia aplicados a su ejecución material.

³⁷ *Ibid.*, pág. 100.

³⁸ C. P. Salas y A. Condomi Alcorta, **Censo general de la ciudad de La Plata, capital de la Provincia**. La Plata, Talleres La Popular, 1910, pág. LIV.

³⁹ Frederic Osborn and Arnold Whittick, **The new towns, the answer to megalopolis**. London, Leonard Hill, 1963, pág. 342.

