


THE  
**METROPOLIS**  
IN **LATIN AMERICA**  
1830-1930

Durante un siglo de rápido crecimiento urbano, las revoluciones sociopolíticas y las transiciones culturales rediseñaron los paisajes arquitectónicos de las principales ciudades de Latinoamérica. Los quiebres radicales con respecto al pasado colonial, los intercambios arquitectónicos transformadores con Europa y el resto del mundo y la posterior reinterpretación de los motivos prehispánicos, españoles y portugueses influyeron en el surgimiento de una cultura y un lenguaje moderno.

Esta exposición identifica la ciudad colonial como el modelo urbano impuesto por el poder imperial de la península ibérica y la nueva ciudad republicana como una transferencia negociada de recursos y conocimiento, que fueron apropiadas, interpretadas y luego transformadas a lo largo de una oleada de resurgimientos. En consonancia con este relato, *La metrópolis en Latinoamérica, 1830 a 1930*, examina la manera en que seis capitales (Buenos Aires, La Habana, Lima, México, Río de Janeiro y Santiago de Chile) pasaron de ser centros coloniales a convertirse en monumentales metrópolis republicanas. Un conjunto de fotografías, grabados, planos y mapas retratan el impacto urbano de los cambios sociológicos clave de la época, incluyendo el surgimiento de las élites burguesas, los proyectos de infraestructura de gran extensión y la rápida industrialización y comercialización.

 Tome el tour móvil—15 piezas destacadas  
[www.getty.edu/metro](http://www.getty.edu/metro)

# LA CIUDAD COLONIAL

En 1502, el Imperio Español fundó Santo Domingo, el primer asentamiento urbano del continente americano, en la isla La Española (hoy República Dominicana y Haití). Su diseño se basó en una cuadrícula de manzanas organizadas alrededor de una plaza principal. La catedral, junto con la sede municipal (*el cabildo*), presidía la plaza, de modo tal que se centralizaba la actividad comercial, religiosa y política. Conocida con el nombre de cuadrícula española, esta disposición urbana fue codificada en las ordenanzas de los reyes españoles Carlos V, en 1526, y Felipe II, en 1573, como parte de las Leyes de Indias.

Dichas ordenanzas constituyeron las primeras reglamentaciones por escrito sobre planificación urbana del continente americano. Los códigos no solamente guiaron el desarrollo de ciudades comercialmente funcionales y militarmente estratégicas, sino que además proyectaban imágenes de poder sobre los pueblos recientemente dominados. De esta manera, la planificación de las ciudades se transformó en una herramienta clave de la empresa colonial y este modelo urbano colonial fue aplicado, con algunas modificaciones, en el diseño de gran cantidad de pueblos y ciudades de toda Latinoamérica durante los siguientes dos siglos.

# LA CIUDAD REPUBLICANA

Tras declarar su independencia, los países latinoamericanos sintieron la importante necesidad de romper con su pasado colonial. Este deseo se expresó a través de la arquitectura y la planificación urbana. Muchos símbolos de la época colonial fueron eliminados o perdieron su poder gracias a la construcción de nuevos edificios cívicos como parlamentos, ministerios, bancos, teatros y universidades, entre otros. A través de enormes transformaciones sociales, demográficas y económicas, que incluyeron la migración a gran escala hacia las ciudades, la industrialización y las reformas de la economía de mercado, las ciudades se reconfiguraron profundamente.

En capitales como Buenos Aires, México y Río de Janeiro, la fascinación por *las grands travaux* (grandes obras) parisinas del Segundo Imperio Francés (1852–1870) dio lugar a la adopción de modelos de planificación europeos. Las redes radiales de avenidas, así como también los nuevos paseos arbolados, los parques públicos y los jardines botánicos, transformaron el paisaje de las ciudades. A pesar de estos cambios, el legado de la ciudad colonial no se destruyó por completo durante este período. La plaza, por ejemplo, continuó siendo el centro social y cultural clave de muchas ciudades.

# ESPACIOS PARA EL ESPARCIMIENTO Y LA CULTURA

El surgimiento de una burguesía urbana impulsó el crecimiento de espacios al aire libre destinados al esparcimiento, como los paseos, los parques públicos y los jardines botánicos. Delineados por árboles y adornados con bancos, fuentes y farolas, los bulevares se convirtieron en escenarios de nuevos rituales urbanos. Los ciudadanos adinerados se paseaban por las avenidas no sólo para acceder a los nuevos espacios culturales, como los teatros, cines y museos, sino también para ver y ser vistos. El tendido de las líneas de tranvías eléctricos atravesó las calles recientemente pavimentadas, permitiendo el acceso a nuevos servicios modernos. Los fuertes y los embarcaderos de la era colonial fueron rediseñados como áreas residenciales y paseos. Con la idea de incorporar en las ciudades una versión “salvaje” de la naturaleza, los planificadores urbanos desarrollaron proyectos a gran escala que transformaron los espacios naturales adyacentes como el Cerro del Corcovado en Río de Janeiro, el Cerro Santa Lucía en Santiago de Chile y el bosque de Chapultepec en Ciudad de México.

Muchos de estos proyectos de renovación urbana y embellecimiento de las ciudades llevaban la firma de profesionales europeos. Quizás el más notable haya sido el arquitecto y paisajista francés Jean-Claude Nicolas Forestier (1861–1930). En 1924, Forestier diseñó para el plan maestro de Buenos Aires varios parques y otras áreas de esparcimiento, que reflejaban el París de la época del Segundo Imperio.

# INFRAESTRUCTURA MODERNA

Hacia el último cuarto del siglo XIX, a raíz de la explosión demográfica de los centros urbanos en Latinoamérica, pasaron a primer plano cuestiones como el saneamiento, la recolección de residuos y el transporte. Así, varios movimientos sociales reformistas se enfocaron en fomentar grandes proyectos de infraestructura como puentes, ferrocarriles, acueductos y sistemas de alcantarillado, ideados para resolver los problemas urbanos y promover el movimiento de personas, mercaderías y residuos a lo largo de regiones más amplias.

De esta manera, las economías regionales se beneficiaron de la atención dedicada a la infraestructura: el intercambio más fluido de bienes y servicios generó una serie de florecimientos económicos, dando lugar a que las ciudades se volcaran progresivamente en el comercio, la industria y la producción orientadas a la exportación. El gran intercambio comercial impulsó la expansión de los puertos existentes y la creación de otros. Estas transformaciones mejoraron la calidad de vida de muchos y brindaron los medios para el surgimiento de una nueva economía basada en modelos industrializados y capitalistas.



# LA ARQUITECTURA NACIONAL EN CONTEXTO

En la década de 1910, se realizaron en toda Latinoamérica celebraciones que marcaban cien años de la independencia. Estas conmemoraciones provocaron reconsideraciones sobre la identidad nacional. Arquitectos, planificadores y políticos impulsaron un regreso a las tradiciones arquitectónicas locales, rechazando modelos europeos y volcándose en modelos precolombinos y coloniales. Los pabellones nacionales diseñados para las exposiciones universales de París (1889), San Diego (1915) y Sevilla (1929) mostraban cómo los países latinoamericanos utilizaban expresiones arquitectónicas locales con el propósito de promover sus identidades.

Al mismo tiempo, en el sur de California, surgió una tendencia cultural basada en un pasado histórico idealizado que creaba una nueva identidad arquitectónica de características híbridas (estilos misión y revival español) y que se diseminó rápidamente por Latinoamérica. La creciente popularidad de las exposiciones prehispánicas en las ferias mundiales y el estudio moderno de la arqueología que se enfocaba cada vez más en las culturas precolombinas, dieron lugar al surgimiento de un estilo arquitectónico neo-maya. Este estilo se puede apreciar en el influyente trabajo de arquitectos como Frank Lloyd Wright (1867–1959), su hijo Lloyd Wright (1890–1978) y Robert Stacy-Judd (1884–1975).

# HACIA LA MODERNIDAD

En las primeras décadas del siglo XX, una nueva generación de arquitectos latinoamericanos comenzó a enfocarse en la metrópolis como un lugar donde generar utopías para todos. Estos arquitectos, educados en Europa o en las nuevas facultades de arquitectura e ingeniería civil de Latinoamérica, trabajaron codo a codo con los paladines europeos del urbanismo moderno. El arquitecto franco-suizo Le Corbusier (1887–1965) y el planificador urbano alemán Werner Hegemann (1881–1936) estuvieron entre las figuras que más notablemente contribuyeron a los debates sobre planificación. Mientras que Le Corbusier criticaba enfáticamente la cuadrícula colonial y brindaba un mensaje visionario de modernidad, Hegemann abogaba por un plan más pragmático basado en las diferentes zonas de la ciudad y sus diversas funciones.

A través de posturas experimentales opuestas, las metrópolis en Latinoamérica se transformaron en un laboratorio donde la planificación científica se mezclaba con el apego romántico a los entornos naturales. La obra del urbanista francés Alfred Agache (1875–1959), quien llegó a Brasil para coordinar un plan maestro (1926–1930) para Río de Janeiro, y la propuesta de una *ville radieuse* (ciudad radial) argentina del emigrante ruso Wladimiro Acosta (1900–1967), representaron algunas de las aproximaciones progresistas de una región al filo de importantes cambios.

---

This material was published in 2017 to coincide with The Getty Research Institute exhibition *The Metropolis in Latin America: 1830–1930*, at the Getty Center.

To cite this essay we suggest using: *The Metropolis in Latin America: 1830–1930*, published online 2017, The Getty Research Institute, Los Angeles  
[www.getty.edu/metropolis](http://www.getty.edu/metropolis)

Written by Idurre Alonso and Maristella Casciato,  
Exhibition Curators.

