



**LAS IDEAS Y LAS ACCIONES  
DEL PROYECTO MODERNO DE  
CIUDAD EN AMÉRICA LATINA  
- AÑOS 50 -**

**Los casos Lima, Caracas, Bogotá**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA  
FACULTAD DE ARTES  
MAESTRÍA EN URBANISMO  
BOGOTA D.C.**

**JIMMY GUZMÁN B.  
Arquitecto**

**DIRECTOR: ARQ. JOSÉ SALAZAR F.**



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

**LAS IDEAS Y LAS ACCIONES DEL PROYECTO MODERNO DE  
CIUDAD EN AMÉRICA LATINA  
- AÑOS 50-**

**Los casos Lima, Caracas, Bogotá**

**ARQ. JIMMY GUZMÁN BENITO  
CÓDIGO: 393247**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA  
FACULTAD DE ARTES  
MAESTRÍA EN URBANISMO  
BOGOTA D.C. - COLOMBIA  
2011**

**LAS IDEAS Y LAS ACCIONES DEL PROYECTO MODERNO DE  
CIUDAD EN AMÉRICA LATINA  
- AÑOS 50-**

**Los casos Lima, Caracas, Bogotá**

**ARQ. JIMMY GUZMÁN BENITO  
CÓDIGO: 393247**

Trabajo de Investigación presentado como requisito parcial para optar por el título  
de:

**MAGÍSTER EN URBANISMO**

Director:

**ARQ. JOSÉ ALFONSO SALAZAR FERRO**

Línea de investigación:

**Ciudad Modernizada: Bogotá Años 50**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA  
FACULTAD DE ARTES  
MAESTRÍA EN URBANISMO  
BOGOTA D.C. - COLOMBIA  
2011**

*Antes pensaba en cambiar el mundo y  
luego me di cuenta que quien debía  
cambiar era yo....*

*Anthony de Mello*

*A María Elisa<sup>†</sup> y Víctor Julio,  
mis padres, pero antes que nada mis  
mejores amigos, aquellos que todo  
ser humano desearía tener...*

## **Agradecimientos**

*Son tantas las personas a quienes debería agradecer por hacer posible este trabajo. Por lo corto del espacio referiré sólo algunas, en la espera de que quienes aquí no aparezcan sientan que son igualmente valorados.*

*En lo académico, a mi director, el profesor José Salazar, sobre todo porque en sus orientaciones y debates, resulta siempre una motivación personal el alcanzar algún día su grado de conocimiento y profundidad en los temas urbanos.*

*A los profesores de la maestría, quienes con sus comentarios y experiencia, aportaron luces al camino que debía seguir este trabajo.*

*A todos los profesores de las universidades visitadas en Lima y Caracas, por las contribuciones intelectuales y ayuda siempre desinteresada, en especial a los profesores Arturo Almandoz, Lorenzo González y Wiley Ludeña.*

*A los bibliotecarios César Moyoli en Lima y Adriana Mendoza en Caracas.*

*En lo personal, a mis compañeros de la maestría, en especial a Jorge, Leo, Lili y Catica.*

*A mi padre, Víctor Julio, a mi hermana, Luz Mery, por ser siempre tan incondicionales.*

*Y en especial a mi esposa, María del Pilar, por ser mi otro intelectual, por sus sugerencias y comentarios siempre tan asertivos respecto al trabajo, pero sobre todo por ser siempre la compañera perfecta en este baile de la vida. Gracias amor y gracias a todos los que de manera directa e indirecta hicieron posible este proyecto.*

*Para ellos, las modestas reflexiones aquí consignadas*

## **RESUMEN**

Los procesos urbanos vividos por algunas ciudades latinoamericanas luego del fin de la segunda guerra mundial, presentan notables similitudes que permiten acercarse a entender una manera propia y característica de asumir los retos que imponían en las ciudades los nuevos tiempos. Entrar a conocer ese destino trazado en tres casos de estudio específicos de la ciudad latinoamericana -Bogotá, Lima y Caracas- y establecer un paralelo comparativo de sus patrones de coincidencia lo mismo que sus particularidades en su transición de ciudades tradicionales a unas con visos de metrópolis, es uno de los principales fines de esta investigación, entendido que los contextos político, económico, socio-cultural y físico, son piezas determinantes en el andamiaje de la transformación, sustentado en los ideales de orden y progreso que proclamaba la búsqueda por la modernidad. La génesis de estas tres metrópolis, durante la década de los 50 del siglo XX, se dará dentro de las particularidades de un ambiente condicionado en cada una de las dimensiones, pero se parte de la premisa que es precisamente ese ambiente aparentemente contradictorio y paradójico, lo que permite acercarse a las condiciones propias de un proyecto con carices modernas. Proyecto que aún sigue su búsqueda.

**PALABRAS CLAVE:** Latinoamérica, Modernidad, Metrópoli, Década de 1950, Historia Urbana en Latinoamérica, Pensamiento Latinoamericano, Dinámicas urbanas

## **ABSTRACT**

Urban processes experienced by some Latin American cities after the end of World War II, have striking similarities that allow approach to understand a own way and property to assume the challenges in the cities that imposing new times. Get to know the destination path in three specific case studies of Latin American cities -Bogota, Lima and Caracas-, and establish a parallel comparison of pattern matching as well as their peculiarities in their transition from a traditional city to a with appearance of metropolis, is one of the main purposes of this research, provided that the political, economic, socio-cultural and physical contexts are determinants pieces in the scaffolding of the transformation, based on the ideals of progress and order that proclaiming the quest for modernity. The genesis of these three cities during the 50's of XX century, shall be given within the particularities of a conditioned environment in each of the dimensions, but it starts from the premise that it is precisely this environment seemingly contradictory and paradoxical, that allowing to approach the conditions of a project with semblance modern. Project that still continues her quest.

**KEY WORDS:** Latin America, Modernity, Metropolis, 1950's, Latin American Urban History, Latin American Thought, Urban Dynamics

## **TABLA DE CONTENIDO**

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
Hipótesis.....	7
Metodología.....	8
<b>1. CAPÍTULO 1 – AMÉRICA LATINA: SURGIMIENTO DE SUS METRÓPOLIS. Años 50.....</b>	<b>14</b>
1.1 EL SIGNIFICADO DE LA METRÓPOLI Y LO MODERNO EN LATINOAMERICANA.....	15
1.1.1 Una triple tensión reformista.....	16
1.1.2 Lo característico en lo moderno y la metrópoli que surge.....	17
1.1.3 Desde su nacimiento, un ambiente condicionado.....	20
1.2 HETERONOMÍA Y PLANIFICACIÓN: LA INFLUENCIA DE LOS MODELOS INTERNACIONALES.....	22
1.2.1 Planeación económica: Al amparo del bloque capitalista.....	22
1.2.2 Planificación urbana importada: entre una idea de ciudad y la ciudad.....	32
1.3 AUTONOMÍA Y PLANIFICACIÓN: LA INFLUENCIA DESDE LA PROPIA LATINOAMÉRICA.....	38
1.3.1 La expansión económica y su quimera de bonanza.....	38
1.3.2 A la búsqueda de un crecimiento urbano planificado.....	41
<b>LOS TRES CASOS DE ESTUDIO. LIMA - CARACAS - BOGOTÁ....</b>	<b>47</b>
<b>2. CAPITULO II: LA CIUDAD TRADICIONAL – PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX.....</b>	<b>48</b>
2.1 ASPECTOS URBANOS DE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. 1900-1945.....	49
2.1.1 LIMA: De lo “beaux arts” a las barriadas.....	49
2.1.2 CARACAS: De sembrar café a cosechar petróleo.....	55
2.1.3 BOGOTÁ: Santafé va dando paso a Bogotá.....	62
2.2 CRECIMIENTO URBANO. 1900-1945.....	69
2.2.1 LIMA: Del Centro a los Balnearios . . . . .	
2.2.2 CARACAS: En dirección al Este.....	73
2.2.3 BOGOTÁ: Una tensión norte-sur.....	77

<b>3. CAPÍTULO III: EL CONTEXTO DE LAS NACIENTES METRÓPOLIS. AÑOS 50.....</b>	<b>88</b>
3.1 DATOS BÁSICOS PRELIMINARES.....	89
3.1.1 LAS ESCALAS. Áreas regional y metropolitana. Una contextualización primigenia.....	89
3.1.2 AREAS Y DENSIDADES.....	97
3.1.3 DEMOGRAFÍA.....	103
3.2 EL CONTEXTO EN LAS DIMENSIONES DE LO POLÍTICO, ECONÓMICO Y SOCIAL DE LAS TRES CIUDADES.....	107
3.2.1 DIMENSIÓN POLÍTICA: LA ESTRATEGIA DEL CONCRETO ARMADO .....	108
3.2.2 LO ECONÓMICO: ENTRE LA PLANEACIÓN Y LA INCIPIENTE INDUSTRIA .....	118
3.2.3 DIMENSIÓN SOCIAL: LO COEXISTENTE Y LO YUXTAPUESTO.....	131
<b>4. CAPITULO IV: LO FÍSICO URBANO DE LAS 3 METRÓPOLIS: IDEAS Y ACCIONES ESPACIALES. AÑOS 50.....</b>	<b>141</b>
4.1. DESDE LAS IDEAS: el mito planificador de lo urbano.....	142
4.1.1. Antecedentes.....	143
4.1.2. Los temas afines .....	145
4.1.3. Consideraciones finales respecto a los planes.....	166
4.2. DESDE LAS ACCIONES: La metrópoli como producto urbano tangible...	169
4.2.1. LAS GRANDES AVENIDAS: El automóvil como elemento central de diseño.....	171
4.2.2. ARQUITECTURA Y MONUMENTALIDAD: la táctica de los dispositivos modernos.....	184
4.2.3. LA VIVIENDA: el mercado urbano moderno. El sueño eterno de la casa propia .....	199
4.2.4. CARTOGRAFÍA ANTES Y DESPUÉS – AÑOS 50.....	212
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>221</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	



## ÍNDICE DE PLANOS

Plano 2- 1. Principales avenidas construidas durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX en Lima.....	50
Plano 2- 2. Vías arteriales primera mitad de siglo XX en Caracas. Ubicación barrios perimetrales. ....	60
Plano 2- 3. Cartografía que muestra el crecimiento urbano de Lima en la primera mitad de siglo XX.....	71
Plano 2- 4. Cartografía digital que muestra el crecimiento urbano de Caracas en la primera mitad de siglo XX.....	76
Plano 2- 5. Cartografía digital que muestra el crecimiento urbano de Bogotá en la primera mitad de siglo XX.....	79
Plano 3- 1. Región de influencia en Lima – 1950.....	90
Plano 3- 2. Delimitación de la Región de Caracas para la década de los cincuenta, hoy Región Metropolitana.....	91
Plano 3- 3. Escala regional Plan Piloto Bogotá – 1950.....	92
Plano 3- 4. Distritos de Lima Metropolitana – década de los 50.....	93
Plano 3- 5. Área Metropolitana de Caracas – 1950.....	94
Plano 3- 6. Plano metropolitano-Plan Piloto 1950, que destaca los límites naturales.....	95
Plano 3- 7. Bogotá Distrito Especial-1958. Se resaltan algunos de los municipios anexados..	95
Plano 3- 8. “Esquema del nuevo perímetro capitalino”.....	95
Plano 3- 9. Planos de Lima – Caracas – Bogotá en 1950. Comparación de áreas.....	99
Plano 3- 10. Plan general de zonificación para el área Metropolitana de Lima – 1954.....	100
Plano 3- 11. Usos propuestos al suelo - Plan Regulador de Caracas 1951.....	101
Plano 3- 12. Zonificación de Bogotá. Decreto 185 de 1951- Plan Piloto.....	102
Plano 3- 13. Plan distrital de Bogotá - 1957.....	112
Plano 3- 14. Algunas parcelaciones clandestinas identificadas en Bogotá. 1950.....	133
Plano 3- 15. Ubicación de barriadas en Lima. 1949-1959.....	135
Plano 4- 1. Planes generales de zonificación para el área metropolitana de las tres ciudades.	156
Plano 4- 2. Bogotá. Centro Cívico propuesto por el Plan Piloto. Le Corbusier.....	163
Plano 4- 3. Bogotá. Centro Cívico propuesto por el Plan Regulador. Wiener y Sert.....	163
Plano 4- 4. Lima. Centro Cívico propuesto por el Plan Piloto. Wiener y Sert.....	164
Plano 4- 5. Lima. Centro Cívico propuesto por el grupo ONPU.....	164
Plano 4- 6. Caracas. Centro Cívico propuesto por Rotival.....	165
Plano 4- 7. En amarillo los nuevos puentes en Lima a principios de la década de los 60.....	176
Plano 4- 8. Prolongación de la Av. Nicolás de Piérola, en el centro de Lima.....	177
Plano 4- 9. Ampliación de los jirones Cuzco y Arequipa Lampa y Camaná.....	177
Plano 4- 10. Ubicación de las avenidas construidas en Caracas en el período de estudio, mencionadas en este capítulo.....	182

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1-1. Esquema de la triple tensión reformista.....	16
Imagen 1-2 Anuncio de la instalación de la IX conferencia Interamericana celebrada en Bogotá.....	27
Imagen 1-3. Celebración de la X conferencia Interamericana en Caracas, en la recién inaugurada Aula Magna de la UCV. 1954.....	29
Imagen 1-4. Nixon durante la visita a la Universidad de San Marcos, en Lima. 1958.....	30
Imagen 1-5. Jóvenes en Caracas, golpean el carro del vicepresidente Nixon. 1958.	30
Imagen 1-6. Presidente Kennedy en Bogotá, junto al presidente Lleras.....	30
Imagen 1-7. Gropius y Sert en Lima.....	36
Imagen 2- 1. Aerofotografía Lima Años 20.....	51
Imagen 2- 2. Av. Brasil. Años 20.....	51
Imagen 2- 3. Av. Arequipa. 1921.....	51
Imagen 2- 4. Plan Monumental Caracas. Se señalan las zonas que debían ser expropiadas, para la construcción de la Avenida Central.....	58
Imagen 2- 5. Perspectiva de la Avenida Central, tal como la proponía el plan. Hoy Avenida Bolívar.....	59
Imagen 2- 6. Primer ensayo aerofotográfico sobre Bogotá- 1935.....	66
Imagen 2- 7. Aerofotografía-Dic. 22 de 1936 Vuelo N-46.....	66
Imagen 2- 8. Croquis de Santafé de Bogotá y sus inmediaciones - 1797.....	77
Imagen 2- 9. Esquema del crecimiento urbano de las tres ciudades en la primera mitad del siglo XX.....	85
Imagen 3- 1. Aerofotografía de la zona central limeña Años 40.....	89
Imagen 3- 2. Panorámica de Caracas. 1950. De fondo el cerro de El Ávila.....	91
Imagen 3- 3. Cerros de Bogotá hacia el norte. 1963.....	92
Imagen 3- 4. Artículos de prensa referentes a áreas y habitantes- Bogotá y Lima.....	98
Imagen 3- 5. Placa conmemorativa en ocasión al millón de habitantes alcanzado por la ciudad de Caracas, en 1955.....	104
Imagen 3- 6. Gr. Gustavo Rojas Pinilla.....	109
Imagen 3- 7. Gr. Manuel Odría.....	109
Imagen 3- 8. Gr. Marco Pérez Jiménez.....	109
Imagen 3- 9. Imágenes del Presidente Gustavo Rojas Pinilla.....	110
Imagen 3- 10. Maqueta propuesta CAO.....	110
Imagen 3- 11. Perspectiva propuesta CAO.....	111
Imagen 3- 12. Rojas Pinilla en Corferias.....	111
Imagen 3- 13. CAN y Av. 26. 1964.....	111
Imagen 3- 14. Desfile militar Bogotá.- Cr. 13 con calle 43. 1955.....	112
Imagen 3- 15. Obras de la “Revolución Restauradora”.....	113
Imagen 3- 16. Ministerios de Hacienda y Trabajo del Perú 1960.....	114
Imagen 3- 17. Obras perezjimenistas.....	115
Imagen 3- 18. Odría y Pérez Jiménez en el Perú.....	117
Imagen 3- 19. Lauchlin Currie.....	120

Imagen 3- 20. Julius Klein. 1949.....	123
Imagen 3- 21. N. Rockefeller departiendo en la casa de un campesino venezolano.....	125
Imagen 3- 22. Típica familia de inmigrantes en Bogotá. 1953.....	134
Imagen 3- 23. Barriadas en el cerro de San Cristóbal. Lima-1955.....	134
Imagen 3- 24. Propuesta de barriadas como ciudades satélites.....	135
Imagen 3- 25. Familia típica campesina migrante cuyo rancho se ubicó en el área metropolitana de Caracas.....	136
Imagen 3- 26. Interior de un “rancho” en Ciudad Tablitas, asentamiento espontáneo de Caracas. 1955.....	136
Imagen 3- 27. Terraza del Hotel Tamanaco. Caracas. 1956.....	138
Imagen 3- 28. Partido entre Perú y Chile Estadio Nal. en Lima. 1953.....	138
Imagen 3- 29. Hipódromo La Rinconada. Caracas. 1957.....	138
Imagen 3- 30. Carrera de motos en la Universidad Nacional. 1951.....	138
Imagen 3- 31. Grandes almacenes años 50.....	139
Imagen 4- 1. Artículo en Proa No. 1. Propuesta promoción arquitectos de 1945.....	144
Imagen 4- 2. Portada Revista El Arquitecto Peruano y columna de la Agrupación Espacio..	144
Imagen 4- 4. Artículo de Rafael Bergamín en El Nacional de Caracas – Dic. de 1951.....	145
Imagen 4- 3. Copia del artículo original que anuncia el Plan Piloto de la capital peruana....	145
Imagen 4- 5. Definición para el perímetro de Bogotá. Plan Piloto, Decreto 185 de 1951.....	150
Imagen 4- 6. Vía de circunvalación propuesta como perímetro a la ciudad de Lima.....	150
Imagen 4- 7. Plan Regulador de Caracas 1951 que señala el límite propuesto para la ciudad.....	151
Imagen 4- 8. Plan Director de Bogotá. Plano del Centro Cívico. Circulación.....	12
Imagen 4- 9. Exposición de la malla vial propuesta por el Plan Piloto en el periódico El Siglo.....	152
Imagen 4- 10. Intersección By-Pass, propuesta por el Plan Piloto, a la altura del Puente del Ejército, al norte del río Rímac.....	153
Imagen 4- 11. Intersección By-Pass propuesta en la Av. Javier Prado.....	153
Imagen 4- 12. Esquema del conjunto de composiciones de la Av. Bolívar. A la izquierda el Centro Federal, hoy Centro Simón Bolívar.....	154
Imagen 4- 13. Maqueta Av. Bolívar. 1951.....	154
Imagen 4- 14. Plano de la circulación planteada para Caracas.....	154
Imagen 4- 15. Propuesta Centro Cívico de Lima, realizada por Sert y la TPA.....	159
Imagen 4- 16. Propuesta Centro Cívico de Lima, realizada por el grupo local ONPU.....	159
Imagen 4- 17. Maqueta Centro Cívico Plan Piloto de Lima. Propuesta ONPU.....	160
Imagen 4- 18. Avenida Bolívar en el Centro de Caracas.....	160
Imagen 4- 19. Aerofotografía del Centro Simón Bolívar. 1957.....	161
Imagen 4- 20. Planos que reflejan la visión macrocósmica de los planes para las tres ciudades.....	167
Imagen 4- 21. Av. Américas a la altura del CUAN. 1963.....	173
Imagen 4- 23. Viaductos de la calle 26. 1963.....	173
Imagen 4- 22. Calle 26 a la altura del CAN. 1964.....	173
Imagen 4- 24. Por la construcción de la Carrera 10, el municipio continúa con la compra de lotes.....	174
Imagen 4- 26. Carrera 10 al sur. 1958.....	174
Imagen 4- 25. Anuncio de construcción de edificios en altura sobre la Carrera. 10.....	174
Imagen 4- 27. Vistas de la autopista norte. Años 50.....	175

Imagen 4- 28. Puente Santa Rosa de Lima en la noche de su inauguración.....	176
Imagen 4- 29. Otra vista del puente Santa Rosa. A la derecha, la Iglesia del mismo nombre	176
Imagen 4- 30. Puente Ricardo Palma. 1962.....	177
Imagen 4- 32. Autopista del Este, paralela al río Guaire.....	180
Imagen 4- 31. Autopista del Este, a la altura de la Ciudad Universitaria.....	180
Imagen 4- 33. Av. Urdaneta. Años 50.....	180
Imagen 4- 34. Av. Francisco de Miranda. 1955.....	181
Imagen 4- 35. Av. Urdaneta antes (1952) y después (1955).....	181
Imagen 4- 36. Anuncio de la construcción autopista Caracas-La Guaira.....	181
Imagen 4- 37. Av. Bolívar. Caracas, 1953.....	182
Imagen 4- 40. Carrera 10 en Bogotá 1963.....	183
Imagen 4- 38. Av. Inca Garcilaso de la Vega en Lima. 1952 (Av. Wilson).....	183
Imagen 4- 39. Av. Urdaneta en Caracas. 1953.....	183
Imagen 4- 41. Lever House. NY. Años 50.....	186
Imagen 4- 42. Banco de Bogotá en construcción.....	186
Imagen 4- 43. Banco de Bogotá y su contexto.....	187
Imagen 4- 45. Seguros Bolívar 1955.....	187
Imagen 4- 45. Banco Francés e Italiano.....	187
Imagen 4- 46. Edificio Ángel. 1965.....	187
Imagen 4- 47. Ministerio de Educación del Perú. 1956.....	187
Imagen 4- 48. Hotel Crillón.....	187
Imagen 4- 51. Las torres a nivel de peatón. 1956.....	188
Imagen 4- 50. Centro Simón Bolívar. Maqueta de la propuesta y su contexto.....	188
Imagen 4- 49. Torres Centro Simón Bolívar.....	188
Imagen 4- 52. Torres en la actualidad.....	188
Imagen 4- 53. Torre Polar en construcción. 1954.....	188
Imagen 4- 54. Hospital San Carlos. Bogotá 1948.....	189
Imagen 4- 56. Hospital del Empleado. Lima. 1958.....	189
Imagen 4- 55. Hospital Universitario. Caracas. 1954.....	189
Imagen 4- 58. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima. 1964.....	190
Imagen 4- 60. Hotel Tequendama. 1954.....	190
Imagen 4- 59. Aeropuerto Simón Bolívar. Caracas. 1962.....	190
Imagen 4- 57. Aeropuerto El Dorado.....	190
Imagen 4- 62. Hotel Humboldt en Caracas. 1957.....	190
Imagen 4- 61. Hotel Riviera en Lima. 1960.....	190
Imagen 4- 67. Corredor del Aula Magna de la UCV, en la actualidad.....	191
Imagen 4- 66. Departamento de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería – UNI- en Lima. 1960.....	191
Imagen 4- 64. Facultad de Arquitectura UCV. 1954.....	191
Imagen 4- 65. Aula Magna recién inaugurada. 1954.....	191
Imagen 4- 63. Universidad Central de Venezuela –UCV- 1955.....	191
Imagen 4- 70. Edificio de oficinas El Municipal en Caracas. 1957.....	192
Imagen 4- 68. Centro Internacional. Bogotá. 1960.....	192

Imagen 4- 69. Edificio de oficinas Atlas. Lima. 1958.....	192
Imagen 4- 71. Edificio Sena. Bogotá. 1958.....	192
Imagen 4- 72. Supermarket de la Av. Pardo. Lima. 1965.....	193
Imagen 4- 73. Construcción del centro comercial Helicoide sobre la roca Tarpeya. Caracas. 1956.....	193
Imagen 4- 75. Barrio Quinta Mutis.....	201
Imagen 4- 74. Barrio Quiroga.....	201
Imagen 4- 76. Unidad Vecinal No.3. Lima. 1948.....	201
Imagen 4- 78. Agrupamiento vecinal Miraflores.....	202
Imagen 4- 77. Unidad vecinal Matute.....	202
Imagen 4- 79. Planta localización Agrupamiento Vecinal Angamos.....	202
Imagen 4- 80. La “Unidad de Habitación Cerro Grande” .....	204
Imagen 4- 81. Vista panorámica de las construcciones existentes antes de la construcción del Plan Cerro Piloto.....	204
Imagen 4- 82. Cincuenta y dos bloques en el paisaje que conformaron la Urbanización 23 de Enero. 1955.....	205
Imagen 4- 83. Los edificios policromados de la urbanización.1955.....	205
Imagen 4- 84. El hoy y el ayer. Barrios de la época. Bogotá.....	209
Imagen 4- 85. El hoy y el ayer en algunos agrupamientos vecinales de Lima.....	209

## **ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 2- 1. Cuadro resumen comparativo del crecimiento urbano de las tres ciudades en la primera mitad del siglo XX.....	83
Tabla 3- 1. Áreas y porcentajes de ocupación en los usos de la tierra. Lima- 1954.....	101
Tabla 3- 2. Áreas y porcentajes de ocupación propuestas por el Plan Regulador de.....	101
Tabla 3- 3. Áreas y porcentajes de ocupación propuestas por el Plan Piloto.....	103
Tabla 4- 1. Equipamientos de mayor importancia construidos durante la época en las tres ciudades.....	196
Tabla 4- 2. Principales proyectos de vivienda adelantados por iniciativa pública en cada ciudad.....	206

## **ÍNDICE DE GRÁFICAS**

Gráfica 1. Comparación Área urbanizada Lima-Caracas-Bogotá 1935-1966.....	97
Gráfica 2. Comparación de densidades.....	98
Gráfica 3. Comparación crecimiento demográfico Lima, Caracas y Bogotá 1876 – 1964....	103
Gráfica 4. Comparación evolución de la población 1900-1964. Caracas-Lima-Bogotá.....	105

*“La ciudad -más precisamente la metrópoli- ha sido el escenario escogido por la historia para poner en escena el drama del nacimiento del hombre moderno”*

*Llorens T. en “Manfredo Tafuri: Neo-Avant Garde and History”*

## **INTRODUCCIÓN**

Los procesos urbanos vividos por algunas ciudades latinoamericanas luego del fin de la Segunda Guerra Mundial, presentan notables similitudes que permiten acercarse a entender una manera propia y característica de asumir los retos que imponían en las ciudades los nuevos tiempos. Entrar a conocer ese destino trazado en tres casos de estudio específicos de la ciudad latinoamericana -Bogotá, Lima y Caracas- y establecer un paralelo comparativo de sus patrones de coincidencia lo mismo que sus particularidades en su transición de ciudades tradicionales a unas con visos de metrópolis, es uno de los principales fines de esta investigación, entendido que los contextos político, económico, social y físico, son piezas determinantes en el andamiaje de la transformación, sustentado en los ideales de orden y progreso que proclamaba la búsqueda por la modernidad. La génesis de estas tres metrópolis, durante la década de los 50 del siglo XX, se dará dentro de las particularidades de un ambiente condicionado en cada una de las dimensiones, pero se parte de la premisa que es precisamente ese ambiente aparentemente contradictorio y paradójico, lo que permite acercarse a las condiciones propias de un proyecto con carices modernas. Proyecto que aún sigue su búsqueda.

Se entenderá desde la posición de esta investigación, que es la ciudad el espacio ideado para producir la modernidad, pero al mismo tiempo, es la modernidad quien se convierte en la principal herramienta de reproducción de la metrópoli, en una relación simbiótica que es característica de la época que abarca este estudio. Será esta, una de las principales indagaciones que ostenta el presente trabajo, en la medida que busca demostrar cómo las características propias de las nacientes metrópolis, representadas en su plurifuncionalidad, forma difusa, cambios constantes, descentralización, heterogeneidad, expansión, movilidad y evolución a nodo central de un sistema de relaciones internacionales, entre otras, las convierten en un producto cuantitativa y cualitativamente distinto de la ciudad tradicional. Se demostrará cómo estas características además, vendrán asociadas a las particularidades que posee nuestro modo particular de estar en la modernidad, distinguido por la continuidad y el cambio, -o en otras palabras a lo eterno e inmóvil versus lo transitorio y fugaz-, a su condición inestable asociada a su naturaleza dinámica, lo mismo que a su heterogeneidad y fragmentación.

Bajo estas premisas, en el entendido de esta investigación, no existe objeto de indagación más claro para la definición moderna que el de la ciudad, por ser precisamente esta “el espacio donde combinar íntima y estructuralmente los procesos materiales y las representaciones culturales y a su vez, obligar a un entendimiento de sus lógicas recíprocas”,<sup>1</sup> lo que hace entender a la “metrópoli” como el sitio privilegiado para

---

<sup>1</sup> GORELIK, Adrián. “Ciudad, Modernidad, Modernización”. En: Revista Universitas Humanística. No. 56 Nov. Dic. 2003. Pág. 15

decodificar sistemas de pensamiento y organización característicamente modernos. En esa medida, este proyecto comparte la premisa donde el espacio debe ser considerado un calificador de la modernidad. En este punto, vale recordar lo que Lefebvre ha insistido cuando afirma que el espacio no es un elemento pasivo sino uno muy activo en la caracterización de la vida moderna. La modernidad no se expresa solamente en, sino mediante el espacio; es decir, que el medio físico no es sólo una arena (escenario) sino también un promotor de la modernidad.

No resulta entonces pretencioso sentenciar que “la metrópoli moderna se convierte en estructura axial de la modernidad”;<sup>2</sup> es decir, tanto en agente productor como en destinatario de las transformaciones de la modernidad. Por lo mismo, existe una conexión doble entre modernidad y ciudad, siendo la ciudad entendida como una demostración material de la civilización y, para muchos autores, del progreso de una sociedad, es decir, la ciudad como “promesa de la modernidad”.<sup>3</sup> De acuerdo a ello, esta investigación parte de la premisa de entender a “la ciudad como clave de lectura de la modernidad”,<sup>4</sup> en la medida que la ciudad es el principal nodo de transformaciones de la modernidad y se convierte en el receptáculo ideal donde producir hombres social, cultural y políticamente modernos. Como Irving Horowitz, sugería “quizá la ciudad es el pivote organizador de la experiencia contemporánea de la misma manera que la fábrica lo fue para la Europa occidental del siglo XIX”.<sup>5</sup> La metrópoli moderna es un ambiente sustancialmente diferente al de otras formas o estadios urbanos. La magnitud de los cambios físicos y espirituales que la revolución del “siglo de la metrópoli” supone, ha sido factor fundamental para potenciar los efectos de la modernidad, así como la crítica que muchos autores hacen a la gran ciudad.

En esa medida, la naciente metrópoli de mediados de siglo será asumida desde la orilla teórica de este trabajo, como el nuevo paradigma, el modelo a través del cual se podía pensar en arribar a una nueva sociedad. Las tres ciudades de este estudio, en su proceso de transformación de ciudades tradicionales a incipientes metrópolis, fueron tratadas como las inventoras de una sociedad que aspiraba a ser moderna. Nobles objetivos que debieron coexistir con un ambiente condicionado, propio de nuestro modo latinoamericano de estar y aceptar la modernidad, siendo el cruce de elementos premodernos y modernos una constante durante el proceso que llevara al surgimiento de las tres ciudades como metrópolis.

Pero estos procesos no serían unidimensionales. Contextos políticos, económicos, sociales y propiamente físico-espaciales, se vieron superpuestos y resultaron vinculantes a una manera de idear y actuar en la creación de una nueva sociedad, en el marco de la construcción de las ciudades. Los dinámicos procesos que en las distintas dimensiones

---

<sup>2</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Metrópolis: ambiente y cultura modernos”. En revista Urbana No. 24 1999. Pág. 63. El autor toma prestado el término acuñado por Daniel Bell en la década de los 70, respecto a principios y estructuras axiales, asociando los primeros con el campo teórico y los segundos con las instituciones como infraestructuras. De ahí su relación de la ciudad como estructura axial, como aquella que sostiene el principio, en este caso, la modernidad.

<sup>3</sup> Como señala Gonzales Casas, la conexión entre urbanismo y civilización es bastante común entre autores positivistas. Sin embargo, para autores de otras corrientes, la ciudad es el centro de enfermedades físicas y morales y representa la muerte de la civilización occidental. Por ejemplo, Oswald Spengler y Lewis Mumford, de posición crítica antiurbana, que consideran a la metrópoli el centro de las peores enfermedades físicas y morales.

<sup>4</sup> GORELIK, Adrián. Op. cit. Pág. 14

<sup>5</sup> Citado por González Casas. Modernidad y ciudad. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana. 1997. Pág. 48



fueron vividos, demostraron tener tantos puntos afines, como puntos distantes, pero coincidieron en ser mezclados en un mismo crisol: el del escenario urbano. La condición rural de la ciudad tradicional parecía poco a poco verse desvanecida ante las realidades que mostraban las nacientes metrópolis. Como se indicó, uno de los fundamentos principales de este proyecto consistirá entonces en demostrar que el papel asignado de manera directa o indirecta a la ciudad en la construcción de una modernidad, es un proyecto paralelo en varias ciudades latinoamericanas, aún con efectos y causas distintas.

De modo general y de forma sintética, al proporcionar un breve resumen de lo tratado en los cuatro capítulos de esta investigación, se ha de indicar que el primero de ellos ahonda sobre las características propias de la metrópoli latinoamericana en relación con los significados de lo moderno. Se verá cómo son distintas y múltiples las miradas que sobre el surgimiento de la “gran ciudad” se han tejido con el tiempo, y cómo su concordancia con características propias de lo moderno no resulta ser distante ni ajena a la experiencia urbana. Ello ha servido para comprobar las hipótesis planteadas en la relación modernidad-metrópoli, de modo que el énfasis dado al doble rol de la metrópoli como embrión y emblema de la modernidad, sea posible de caracterizar y definir, enfatizando en que la dilatación del vínculo entre idea y artefacto, así como el entendimiento de sus reciprocidades, coloca a la metrópoli en una situación de infraestructura y superestructura del mundo moderno. Se ha logrado justificar cómo la ciudad-metrópoli representa una unidad socio-territorial, capaz de soportar la creación, difusión y absorción de modernidad y, por consiguiente, de ser nudo socio-espacial de la modernidad.

En la segunda parte del primer capítulo se ha querido igualmente mostrar los procesos tanto extrínsecos, -procesos heterónomos- (los modelos internacionales), como intrínsecos -procesos autónomos- (los modelos surgidos desde la propia Latinoamérica), que llevaron a una manera de acercarse a las soluciones de la creciente problemática urbana, bajo la tutela de la considerada todopoderosa, planificación. Con ello se ha comprobado que la teoría de la planeación, propia de la época de estudio, hace una penetración efectiva en suelo latinoamericano en el modo de idear las condiciones que hicieran posible el arribo a una nueva sociedad. Tanto el pensamiento económico, como el propiamente urbanístico se verán nutridos de la influencia ejercida por las acciones tanto norteamericanas como europeas. Ello será punto clave para entender el contexto condicionado bajo el cual nacieron las nuevas metrópolis, en su intento por lograr la modernización de sus sociedades.

El segundo capítulo, aborda una identificación de las características distintivas de los aspectos urbanos más relevantes en las tres ciudades de estudio durante la primera mitad del siglo XX, de modo que ello permita obtener una imagen o por lo menos acercarse a una idea de su proceso de transformación en los primeros decenios. Complementario a ello, se ha querido mostrar el crecimiento urbano que orientó los sucesos expansionistas en cada ciudad por décadas, para así comprender la configuración de su desarrollo morfológico, que serviría de plataforma física para la transición de ciudades tradicionales a ciudades con cierto cariz de metrópolis. Con ello se ha comprobado cómo lo eterno e inmóvil (rasgos propios de la modernidad), representados en las formas de un pasado, empezaban a coexistir con señales dinámicas y fugaces (también características de lo moderno) de la

transformación de las ciudades. Lo eterno e inmóvil se verá realizado por las formas e ideas aún coloniales, incluso llegado el siglo XX, simbolizado principalmente en economías semif feudales con tendencia agroexportadora, élites ilustradas en comando del proyecto nacional y en lo urbano, con acciones parcializadas y puntuales de evocación decimonónica. En convivencia con estas formas del pasado, aparecerán las formas dinámicas, en fundamento representadas por la expansión del territorio, la aparición de nuevos barrios, la posibilidad de hacer una participación más incluyente y en general, la aún incipiente idea de la construcción de un proyecto moderno. Con el recorrido a realizar por el segundo capítulo, se ha querido conocer y comparar la plataforma principalmente física, que serviría de base para la conversión paulatina de la ciudad histórico-tradicional, a una con cierto aire de metrópoli para cada una de las tres capitales. Lo que se pudo desprender de lo analizado, deriva en que durante la primera mitad del siglo pasado, se rompe efectivamente con lo compacto de la ciudad tradicional, los límites comienzan a ser difusos y una precisión, antes claramente establecida, ahora resulta ser desdibujada. Aunque puede intuirse una tendencia de crecimiento de cada ciudad en las primeras décadas del siglo pasado, morfológicamente las tres ciudades empiezan a carecer de una configuración jerarquizada clara e inmediatamente perceptible. Su expansión comienza a estar asociada al desarrollo de sistemas de transporte y comunicaciones, de modo que la construcción de los nuevos barrios, no se hará de manera sistemática y compacta, sino de forma fragmentaria y generalmente desarticulada. En esa medida, fue posible constatar que en las tres ciudades, una vez terminada la primera mitad de siglo XX, grandes porciones de terreno vacío serán una constante de su territorio, en un proceso urbano que resulta más espontáneo que propiamente planificado.

El tercer capítulo, aborda los contextos de lo geográfico, lo demográfico, lo político, lo económico y lo social de las ciudades en cuestión, atendiendo específicamente la década de los años 50 del siglo XX, período en el cual se establece el surgimiento de las ciudades como metrópolis. La primera parte del capítulo incluye datos fundamentalmente cuantitativos que consideran las áreas, densidades, datos demográficos y usos del suelo, de modo que ello permitiera construir paralelos y deducir patrones de coincidencia, lo mismo que señalar particularidades. La segunda parte del capítulo aborda propiamente los contextos político, económico y social de los años 50, procurando siempre hacerlo bajo el criterio de un perfil comparativo, de modo que se lograra verificar cómo algunos procesos no resultan únicos a la realidad bogotana y cómo los caminos tan distintivos y únicos para cada ciudad, parecieran cruzarse y encontrar puntos de encuentro comunes y ciertamente no tan distantes.

En el campo político, será común para las tres ciudades el llamado “autoritarismo tecnocrático” con figuras castrenses de carácter populista, que acentuaron la idea del Estado como principal gestor de la edificación de una nueva sociedad. En ellos, la consigna del “Estado como vanguardia moderna y la ciudad, como su pica modernizadora”, se verá realizada por la intensidad en la construcción de variadas obras viales y edificaciones, ejecutadas en tiempos relativamente cortos. Con ello se demostrará que la búsqueda del ideal moderno en las ciudades, no sólo podía estar cimentado bajo las bases de un “ideario moderno”, sino también de un “accionar moderno”, basado en las ejecutorias, pasando de las reflexiones a los hechos, de la teoría a la práctica. Puede que el método seguido por los regímenes autocráticos deje dudas sobre su ortodoxo y transparente maniobrar, y en ese sentido resulte

hasta cierto punto discutible, pero al mismo tiempo se comprueba que es innegable su aporte en términos tangibles para el afianzamiento de las tres ciudades en su proceso de “llegar a ser”.

En el campo económico, se verá cómo para la década de los años 50, se producen períodos de auge, pero al mismo tiempo, de recesión. Al principio, la bonanza económica experimentada por las tres capitales y sus naciones, hará posible que los recursos hasta cierto punto abundantes, cristalicen proyectos por años rezagados. Para ello y bajo el ideal moderno, se pensó en contratar misiones internacionales que dieran luces y guiaran los procesos económicos en los tres países. Lo que pudo probarse en la comparación de este contexto en las tres ciudades, es que el desarrollo capitalista no se apoyó en una economía de origen urbano, sino que estuvo soportado principalmente en una economía cuya procedencia resulta externa a la ciudad -en el campo-, ligada al mercado mundial: (el café en Colombia, la minería en Perú y el petróleo en Venezuela). Por lo mismo, se llega a comprobar que en el momento de génesis de las metrópolis, es una economía que tiene su base principal en el papel económico de la región y no de la ciudad. Pero se aclara igualmente que si bien es cierto que en las tres ciudades el origen del capital provino básicamente de actividades vinculadas al sector primario (agricultura, minería y petróleo) -actividades ubicadas fuera de la ciudad-, su administración al contrario, fue fundamentalmente urbana. En ese sentido, las tres metrópolis no ejercieron como productoras, sino principalmente como administradoras, en un reforzamiento de su labor como centros financieros y comerciales prominentes, su papel más relevante dentro del proceso económico.

En el plano social, el capítulo muestra cómo para la época se refuerza la condición de sociedades colocadas en extremos, que empiezan a coexistir y yuxtaponerse, develando con mayor intensidad lo contradictorio y heterogéneo del ambiente característico de nuestro modo de estar en la modernidad. Para un grupo –el de las élites-, lo urbano ha de mostrarse como el perfecto aliado en aras de afirmar tanto su status social como económico. Para el otro grupo -el de los marginados-, lo urbano al contrario aparecerá en forma de drama y alienación. De esa manera, se demostrará cómo algunos elementos de lo premoderno y lo moderno sufrieron de traslapo y superposición, al tiempo que las distancias sociales se vieron realzadas, comprobando con ello lo fragmentario e híbrido del proyecto moderno.

Finalmente, en el cuarto y último capítulo, se realiza un reconocimiento para las nacientes metrópolis, que demostrara cómo desde las ideas sobre lo físico, -propiamente desde la planificación urbana- y cómo desde las acciones -lo que en términos materiales fue efectivamente construido-, se devela un acercamiento a la producción de un espacio en búsqueda de la modernidad. Desde la planificación urbana, se constatará cómo el caso bogotano no resulta exclusivo en el ámbito latinoamericano, cuando se afirma que dos posturas de pensamiento modernos en un mismo tiempo y territorio, pueden ser igualmente observados en las ciudades de Caracas y Lima. Con ello el plan piloto de Le Corbusier versus el plan regulador propuesto por Wiener y Sert en Bogotá, encuentran concepciones y varios puntos en común con sus paralelos de Rotival y Violich en la capital venezolana y el grupo ONPU y los mismos Wiener y Sert en la capital peruana.

Desde las ejecutorias, el capítulo se encargará de mostrar las expresiones físicas de la modernidad, en concreto las manifestaciones tangibles hechas ciudad. Con ello se ha querido demostrar que la construcción del proyecto moderno, se ve complementado con procesos de modernización representados en “prácticas materiales”, a manera de dispositivos que sirven en la producción de una imagen de ciudad. Elementos que comprueban la necesidad de un andamiaje capaz de producir modernidad, elementos que logran materializar su esencia fluida y efímera, pero que a su vez y con el tiempo, pueden convertirse en elementos estáticos y eternos.

De ese modo, durante los cuatro capítulos expuestos, las características propias de la metrópoli y su relación con las particularidades de la modernidad, sirven de sustento para la comparación de las tres ciudades que abarca el presente estudio. El comprender cómo han sido los eventos que nutrieron el proceso de formación de las mismas, permite entender su transformación y nacimiento a una nueva etapa, diferente en muchos aspectos a su inmediata antecesora, matizados a la luz de la idea de un proyecto moderno. Estas características se verán confirmadas a lo largo de los capítulos propuestos, para asegurar que efectivamente son metrópolis y su génesis se emprendió en la década de 1950. Entender cómo es la relación de la ciudad entre su ser como metrópoli y el paralelo de un sustento ideal moderno, será el marco de conducción de esta propuesta.

En lo operativo, tan solo anotar que para la construcción de cada uno de los capítulos, se ha hecho uso de variados textos apropiados en cada una de las tres ciudades,<sup>6</sup> además de herramientas gráficas como aerofotografías y planos, que llevaron a la producción de cartografía digital, de gran valor para los propósitos trazados. Este instrumento permitió entre otros, un acercamiento de mayor comprensión a la estructura morfológica, al mismo tiempo que facilitó la comparación en términos de escala de las tres ciudades.

Por último, indicar que las reflexiones aquí generadas no son conclusivas, ni tampoco ajenas al sano debate. Se espera con ellas tan sólo despertar el interés por cultivar un espíritu investigativo que pruebe derribar las fronteras intelectuales del gueto local, en procura de sustentos teóricos y prácticos que permitan comprender fenómenos urbanos por algunos considerados como únicos y particulares de estas tierras.

---

<sup>6</sup> Cabe indicar, que esta investigación contó con la ayuda financiera de la Dirección de Investigación de Bogotá –DIB- de la Universidad Nacional, dentro de la convocatoria de apoyo a tesis de posgrado, con lo cual fue posible realizar los viajes a las ciudades de Lima y Caracas

## HIPÓTESIS

---

Dentro de las conjeturas que aparecieron dentro del proceso de investigación, existieron inquietudes que de alguna manera ayudaron a tener un sentido orientador. Entre ellas, pueden citarse los siguientes: a) ¿se puede establecer que existió un modelo de ciudad o por lo menos un acercamiento a un intento por pensar, proponer o proyectar un modelo de ciudad en los años 50, para las ciudades del estudio?, por lo mismo, ¿existió un ideal de ciudad para estas urbes? b) ¿se puede hablar de teorías de urbanización latinoamericanas para los 50? o tan solo de referencias con clara influencia europea (representada en los CIAM) o norteamericana (con la RPAA, de clara tendencia “Mumfordiana”), c) ¿las migraciones de campo-ciudad tienen las mismas causas y características en las tres ciudades? d) ¿es en los años 50, cuando en las ciudades de estudio, se rompe la “unidad urbana monocéntrica” y se da inicio a los procesos de conurbación? (en el caso de Bogotá con la anexión de los municipios cercanos, en Lima con la aparición de los barrios San Isidro, La Punta y Miraflores, entre otros o en Caracas, con barrios como Petare y Catira). e) ¿Se puede sustentar que las ciudades vivieron para la época de estudio, una transformación urbanística en dos dimensiones: vertical adentro (construcción de altos edificios) y horizontal hacia afuera, o sea, por densificación y compactación en el centro y por expansión y dilatación en la periferia suburbana?

El proyecto a lo largo de su desarrollo, ha propuesto una serie de planteamientos, que decantan en la elaboración de la siguiente hipótesis, entendido que en el proceso de toda investigación, las propuestas no pretenden aires concluyentes, sino al contrario son proposiciones abiertas al debate y la argumentación. El propósito principal consistió entonces en verificar que, ***“los procesos urbanos de los años 50, desarrollados en las ciudades de estudio tanto en las ideas como en las acciones, aún con efectos y contextos diferentes, manifiestan presentar notables similitudes que permiten suponer una identidad propia y característica en la manera de abordar su búsqueda de la modernidad, y reflejarla en uno de sus productos privilegiados, que es a la vez su máximo productor: la naciente metrópoli”***.

Con ello, se recalca el hecho de asumir la metrópoli moderna como estructura axial de la modernidad. La “gran ciudad” que encarna el papel tanto de agente como de recipiente de las más importantes transformaciones del devenir moderno. El medio ambiente construido, como el producto y a la vez como el mediador entre las relaciones sociales. De ahí, que entre la modernidad y la metrópoli se pueden establecer numerosas conexiones, las cuales como han explicado diversos autores, derivan en buena parte de la concentración en la gran ciudad de las enormes fuerzas económico-financieras, políticas, sociales y culturales que la modernidad ha desencadenado.

Esas fuerzas, en el ejercicio de la planeación, de la concepción del proyecto -las ideas-, llevaban implícito el deseo de cumplir con los objetivos de los procesos de modernización -las acciones-, al que aspiraban la mayoría de ciudades latinoamericanas. La confianza en una base urbana industrial que permitía creer en una economía menos frágil e inestable, sumada a estrategias políticas de corte populista que veían en la ciudad la oportunidad para la representación de sus objetivos conservadores, populistas y de poder, convierten a la metrópoli en infraestructura y superestructura de una modernidad distinta, pero no menos legítima para América Latina.

## METODOLOGÍA

---

- **Enfoque metodológico**

El enfoque de esta investigación se basó en una metodología de tipo cualitativo, pero con un pensamiento orientado más hacia la comprobación, que propiamente al descubrimiento. Una metodología que responde a una propuesta empírica a partir de los datos recogidos y analizados, operando de manera inductiva desde los fenómenos comprendidos. En esta etapa uno de los principales objetivos, no sólo consistió en la entrega del dato, sino también en su conceptualización.

Como esta investigación traza un paralelo entre las tres ciudades de estudio, se encontró pertinente rescatar algunas de las características que tiene la aproximación analítica de la teoría fundada en el método general llamado “análisis comparativo constante”. Se aclara sin embargo, que el objeto interés de esta investigación no tuvo como centro el hacer un estudio sociológico, pero el análisis comparativo constante brindó herramientas metodológicas que parecieron pertinentes al proyecto.

Para cumplir con el objetivo general, y en concordancia al método expuesto se hizo necesario cumplir tres etapas, incluidas dentro de las estrategias mencionadas: Una primera etapa de trabajo exploratorio, otra de trabajo descriptivo y finalmente una de trabajo explicativo.

En primer lugar exploratorio, porque resultaba escasa la información que sobre los procesos urbanos de los años 50, de las ciudades de Lima y Caracas fue posible encontrar –hasta donde permitió la pesquisa-, en nuestro país. Es un fenómeno que aquí ha sido poco examinado, sin encontrar una descripción precisa o un registro sistemático, por lo que en esta etapa se formuló una visión general y aproximada de estas dos capitales. Para el caso de Bogotá, en esta etapa, se abordó la bibliografía clave que indicara en materia urbana, los cambios y acontecimientos significativos ocurridos para la época.

En una segunda etapa, se realizó un trabajo descriptivo, el cual tenía por objetivo analizar, clasificar y proponer las variables de análisis de los fenómenos políticos, económicos, sociales y físicos ocurridos en las ciudades para la época de estudio. Se propusieron las variables que fueran transversales a las unidades analizadas. En este punto, se cubrió prácticamente la totalidad del caso bogotano, y luego, cuando se tuvo acceso a las fuentes de información de las otras dos ciudades, se hicieron los respectivos registros y su descripción a partir de un **modelo matricial** definido con antelación. En este punto, se definió la naturaleza y caracterización de los procesos urbanos ocurridos en las tres ciudades, durante la década de estudio. Ello hizo posible una clasificación por grupos o temáticas.

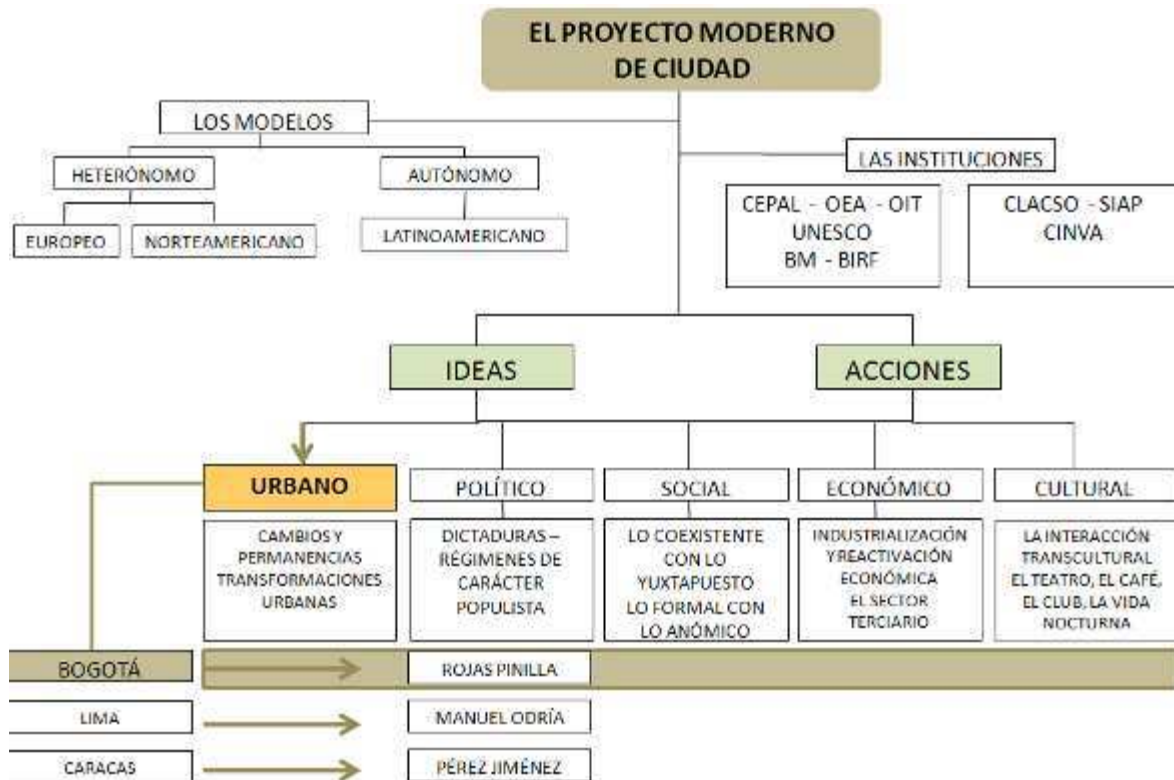
En la tercera etapa, una vez se llevó a cabo la recolección casi total de la información necesaria para el desarrollo del trabajo, se determinó por qué causas, orígenes o principios se produjeron determinados fenómenos en las dinámicas urbanas de las ciudades en cuestión. En ese sentido, la hipótesis ayudó en el intento por dar una explicación a determinados procesos urbanos que influyeron en la forma de construir el proyecto moderno de ciudad. Para llegar a este punto, se debió contar con la suficiencia necesaria en

el conocimiento de las ciudades en su proceso de planeación y ejecución para los años 50, de tal modo que fue posible establecer los patrones de comparación entre ellas y empezar así a producir las interpretaciones y conclusiones principales.

Entonces, de manera sintética, el enfoque metodológico de esta investigación enfatizó en:

- Un modelo de trabajo que se orientó más a las fuentes secundarias que a las primarias: investigaciones monográficas, síntesis de libros, artículos publicados
- La comparación de unidades, procesos, eventos o estructuras
- El análisis de convergencias y divergencias
- El uso de una historia comparada, que se caracterizó por comparar hipótesis de trabajo y no datos específicos
- Un proceso analítico de clasificación
- Un registro de datos, lo más ordenado y sistemático posible

A manera de organigrama relacional, el abordaje de los distintos temas se planteó desde la primera fase de la investigación bajo el siguiente esquema:



• **Instrumentos de investigación:**


Uno de los instrumentos que permitiría la agrupación de las categorías y de las variables pertinentes a cada categoría, consistiría en la construcción de una matriz condicional. Se acudió a este tipo de instrumento, porque estas matrices intentan facilitar la especificación de las condiciones y consecuencias en una escala que va de lo macro a lo micro y permite integrar los resultados que se obtienen de la teoría. La matriz permitiría a esta investigación, entre otras, identificar patrones o tendencias y las relaciones entre esos patrones. Fue un proceso llevado a cabo por agregación y comparación, con la ubicación de los aspectos de análisis según sus atributos. A continuación, se presenta una visualización del modelo empleado para las matrices generadas por cada dimensión o tema de conocimiento, realizada como una matriz de doble entrada para permitir la comparación de datos entre las ciudades y el análisis conjunto por sub-temas, de acuerdo a una categorización previa:

EL PROYECTO MODERNO DE CIUDAD						
CATEGORÍAS DE ANÁLISIS						
		ESTRUCTURA FÍSICA	POLÍTICA, SOCIOLÓGICA Y MEDICINE			IMAGINARIO COLECTIVO Y SÍMBOLOS DE LA ÉPOCA
		1. Estructura física de la ciudad en términos de terreno. 2. Estructura general de la ciudad en términos de infraestructura y servicios. 3. Estructuras de servicios. 4. Estructuras de transporte y de comunicaciones.	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.			1. Estructura del imaginario colectivo y de los símbolos de la época en términos de estructura de ideas y de estructura de símbolos.
		RESUMIDA	POLÍTICO	SOCIAL	ECONÓMICO	CULTURAL
FUENTES - INFLUENCIAS	LO HETERÓNIMO -el contenido de la internacional- INFLUENCIAS EUROPEAS Y NOROCCIDENTALES	LA CIUDAD	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.	1. Estructura del imaginario colectivo y de los símbolos de la época en términos de estructura de ideas y de estructura de símbolos.
		LA URBANIZACIÓN	1. Estructura física de la ciudad en términos de terreno. 2. Estructura general de la ciudad en términos de infraestructura y servicios. 3. Estructuras de servicios. 4. Estructuras de transporte y de comunicaciones.	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.	1. Estructura política de la ciudad en términos de estructura administrativa y de estructura de gobierno. 2. Estructura social de la ciudad en términos de estructura de clases y de estructura de servicios. 3. Estructura médica de la ciudad en términos de estructura de servicios de salud.

En complemento a las matrices, se hizo uso de material gráfico, representado principalmente en cartografía de la época, planos, mapas ortográficos, aerofotografías, advirtiéndose que si bien el diseño de la investigación planteó un alcance temporal de tipo sincrónico, ya que se enfocó en la reconstrucción de acontecimientos ocurridos durante la década de los años 50, se reconoce que mucho de lo recogido, tuvo que ser analizado con base en presupuestos históricos que antecedían al corte de tiempo seleccionado. Tanto las matrices como el material gráfico analizado sirvieron de base para la producción digital de los planos que muestra la investigación.

Así mismo, se elaboró el registro de fichas bibliográficas y hemerográficas de síntesis, -ver anexos-, material que resultó clave dentro del proceso de investigación y que por la magnitud de archivos tuvo que ser filtrado para su síntesis.



	UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA FACULTAD DE ARTES MAESTRÍA EN URBANISMO Las ideas y las acciones del proyecto moderno de ciudad en América Latina FICHAS BIBLIOGRÁFICAS	No. ficha:
---	---	------------

<b>Título: LA INVESTIGACIÓN URBANA EN AMÉRICA LATINA: TENDENCIAS ACTUALES Y RECOMENDACIONES</b>	
<b>Autores:</b> Licia Valladares y Magda Prates Coelho. UNESCO	
<b>En:</b> Gestión de las Transformaciones Sociales. Documentos de debate - Nº 4	
<b>Localización:</b> <a href="http://www.unesco.org/most/vallspa.htm">http://www.unesco.org/most/vallspa.htm</a>	<b>Fecha:</b> s.d.
<b>Nota:</b> “Este documento se basa en tres trabajos analíticos preparados por miembros de la red GURI: Rodríguez, Espinoza y Herzer (1995), que trataron sobre las investigaciones urbanas en Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Perú y Uruguay; Schteingart y otros (1995), que se ocuparon de México, Colombia y América Central; y Valladares y Coelho (1995), que estudiaron Brasil y Venezuela.”	

Modelo de ficha bibliográfica. (ver anexos)

Uno de los instrumentos sin duda, de mayor valor tanto académico como personal, consistió en la realización de entrevistas a personajes –por demás, grandes conocedores del tema en sus respectivos países-, tanto locales como de las otras capitales que involucraba el estudio. En ese sentido, desde esta posición creo que fue posible aproximarse a una construcción colectiva de conocimiento, con base a las experiencias intelectuales desarrolladas en otras instituciones y países, lo que permitió profundizar sobre lo construido, optimizar recursos y abrir la discusión al sano debate. En esa medida, queda planteada la posibilidad de organizar a futuro encuentros, seminarios o talleres, como espacios para el encuentro académico interinstitucional entre países.

Adicionalmente para el cuarto capítulo, la investigación se apoyó en autores que han trabajado el tema de lo urbano, principalmente desde su dimensión física. Es así como algunos de los fundamentos utilizados en obras como “La arquitectura de la ciudad” de Aldo Rossi, “Elementos de análisis urbano” de Philippe Panerai o “Entornos vitales” de Ean Bentley, entre otros, pueden verse relacionados con las temáticas tratadas a lo largo de la estructura, no sólo del cuarto capítulo, sino de la investigación en general.

## 1. CAPÍTULO 1 – AMÉRICA LATINA: SURGIMIENTO DE SUS METRÓPOLIS. Años 50

*“Latinoamérica asistió al despegue de cierto número de ciudades, algunas de las cuales alcanzaron muy pronto la categoría de metrópolis (...) entonces las regiones y los países giraron, aún más que antes, alrededor de las grandes ciudades, reales o potenciales. Y cada una de ellas constituyó un foco sociocultural original en el que la vida adquirió rasgos inéditos”*  
José Luis Romero.

El presente capítulo es un intento que opta por dilucidar las características propias de la metrópoli latinoamericana en relación con los significados de lo moderno. Se verá cómo son distintas y múltiples las miradas que sobre el surgimiento de la “gran ciudad” se han tejido, y cómo su concordancia con lo distintivo de lo moderno, no resulta ser distante a la experiencia urbana. En esa línea, se mostrarán los procesos tanto extrínsecos como intrínsecos que llevaron a una manera de acercarse a las soluciones de la problemática acentuada con el que nacían las metrópolis, donde *la planificación* se mostraría como aliada y todopoderosa al desarrollismo imperfecto que acusaba estropear el proceso que debían seguir las nacientes urbes. En ese modelo mitificado, irrumpirían con ímpetu las influencias internacionales, la mayoría de las veces con expertos a la cabeza contratados por gobiernos locales, tema que esta investigación ha decidido denominar como procesos heterónomos; pero así como los modelos foráneos tuvieron fuerte presencia en nuestras regiones, procedimientos originados desde la propia Latinoamérica también verían recogidos algunos frutos, en lo que aquí se describirá como procesos autónomos.

Se insistirá para efectos del trabajo, en prestar especial atención a los casos de metrópolis latinoamericanas surgidas a mitad de siglo, como las que abarca este estudio, ya que los contextos y experiencias no resultan iguales para todos los países de la región. Para citar algunos casos: países como Argentina, cuya capital Buenos Aires alcanzó el millón de habitantes a principios del siglo XX; Santiago en Chile, que hizo lo propio entre 1941 y 1942; o el caso de Río de Janeiro en Brasil, que alcanzaba “la gran cifra” del millón de pobladores a finales de la década del 20, del siglo pasado.<sup>1</sup> Es prudente recordar que para 1950 en América Latina, sólo existía una aglomeración con más de un millón de habitantes en Argentina, Uruguay, Chile, Brasil y México.<sup>2</sup> Pero como se había indicado en el marco teórico, no sólo han de ser valorados o categorizados estos asentamientos como metrópolis por alcanzar un mínimo cuantitativo, -para el caso el millón de habitantes-, sino porque cualitativamente adquieren rasgos distintivos que las convierten en verdaderos núcleos en procura de convertirse en auténticos vehículos de modernidad.

---

<sup>1</sup> Los datos de Buenos Aires y Río de Janeiro, son tomados de MORSE, Richard. Las ciudades latinoamericanas.V2. México: Secretaria de Educación Pública. 1973, en tanto que el dato sobre Santiago, es tomado de HOFER, Andreas. Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria. 2003. Pág. 86

<sup>2</sup> HARDOY, Jorge Enrique. “Las ciudades de América Latina a partir de 1900”. En CEHOPU. La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden. Bogotá: Secretaría Técnica, centro de publicaciones MOP. 1989. Pág. 271.

De esa forma, la metrópoli, característicamente plurifuncional, pluricéntrica, con un crecimiento que la hace carente desde el punto de vista morfológico de una configuración claramente jerarquizada, con cambios constantes y dinámicos, nodo central del sistema de relaciones internacionales, con un alto grado de movilidad, así como de heterogeneidad tanto cultural como físico-espacial, es en definitiva una nueva etapa, sustancialmente diferente a las características propias de la ciudad tradicional. Es -como se había indicado en páginas anteriores- una transmutación efectiva que hará ver a la metrópoli no como un producto “inflado” de la ciudad histórica, sino como un producto cuantitativa y cualitativamente distinto del asentamiento que le da origen. Ello puede verse ratificado entre otros autores, por el argentino Hardoy, quien afirma: “como consecuencia de una crónica crisis rural y de un rápido crecimiento demográfico, entraron los países en América Latina a partir de la Segunda Guerra Mundial, en una *nueva época de fundaciones urbanas*; son nuevas porque su crecimiento ha sido tan rápido, que demográfica y físicamente muchas de las ciudades de América Latina de la década del 70, guardan poca relación con las que existían una o dos generaciones antes”.<sup>3</sup>

Una transformación que en definitiva resultaría más radical en menos de dos décadas que en los cuatrocientos años anteriores, y que vendría acompañada de efectos sociales, económicos, políticos, culturales y propiamente espaciales. Esa incursión de la metrópoli en la ciudad se daría a manera de irrupción, porque la estructura tradicional no esperaba recibir un peso demográfico tan alto y los cimientos en el pensamiento moderno en todos los aspectos aún eran muy débiles. Parte de ese contexto tan propio que dio origen a las metrópolis en esta parte del continente, en un proceso tan intenso, pero a la vez tan efímero, será parte de la encomienda que guarde este capítulo, que busca tan sólo categorizar lo que otros ya han profundizado en variadas obras y sugerencias.

## 1.1. EL SIGNIFICADO DE LA METRÓPOLI Y LO MODERNO EN LATINOAMERICANA

Como diversos autores lo han afirmado a lo largo de sus reflexiones sobre el fenómeno “desarrollista”<sup>4</sup> en los años 50 y la construcción de una teoría alrededor del significado de la modernidad en América Latina, se empezará por encontrar las bases que sostienen la siguiente afirmación: “- *Debatir lo moderno en América Latina, es fundamentalmente debatir la ciudad*-. “La ciudad americana no sólo entendida como uno de los productos más genuinos de la modernidad occidental, sino que además, es un producto creado como una máquina para inventar la modernidad, extenderla y reproducirla”<sup>5</sup>. Desde esa perspectiva, el deseo de este estudio es titular a la ciudad como el receptáculo ideal dentro del cual producir hombres social, cultural y políticamente “modernos”. En ese sentido, se

---

<sup>3</sup> HARDOY, Jorge E. “Sistemas sociopolíticos y urbanización”. En: Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia. 1975. Pág. 82

<sup>4</sup> Existen autores como Bradford Burns, que reconocen posible el hecho de que muchas sociedades latinoamericanas hayan experimentado modernización y crecimiento económico, pero se niegan rotundamente a identificar crecimiento o modernización con desarrollo. Por lo que se deduce, según algunos autores que es posible la modernización sin desarrollo. Citado por LARRAÍN, Jorge. En: Modernidad: Razón e identidad en América Latina.

<sup>5</sup> GORELIK, Adrián. “Ciudad, Modernidad, Modernización”. En: Revista Universitas Humanística. No. 56. Nov. Dic. 2003. Pág. 13

asume que la ciudad no puede cumplir papel distinto al de ser reconocida como clave de lectura de la modernidad, siendo un escenario específico de ella el urbanismo latinoamericano. La ciudad entendida entonces, como una demostración material de la civilización y para muchos autores, del progreso de sus sociedades.

### 1.1.1 Una triple tensión reformista

En el artículo citado de Gorelik sobre el tema de modernidad y modernización en América Latina, el autor argentino recuerda lo que Bernard Secchi en los años ochenta, había señalado en su obra “Las condiciones han cambiado”, cuando se refiere a que dos parámetros estructurales del ciclo de la ciudad moderna pueden ser considerados: *el crecimiento y la expansión ilimitada*.<sup>6</sup> Crecimiento que se reflejó principalmente como una concentración en el espacio en el sentido que centralizaba el trabajo en la fábrica, la población en las ciudades, el dominio y el poder en una clase; y la expansión como herramienta para asegurar un territorio. Es precisamente en la concentración y en la expansión ilimitada como Gorelik considera que se construye la base de la ciudad progresista y su potencial para dominar el futuro, algo que Secchi llamaría como “la tentativa del dominio del devenir”. En esa medida, Gorelik logra identificar para este ciclo de expansión tres fuerzas en tres sentidos, que son pertinentes para entender las relaciones de lo moderno con la ciudad, en algo que el autor reconoce como “la triple tensión reformista”, compuesta por las siguientes fuerzas: en primer lugar, una fuerza inicial que se produce *hacia afuera*, en lo físico, representado en el territorio, en lo que se denominará *expansión urbana*. En segundo lugar, una tensión *hacia adentro*, tensión que se produce en la sociedad y que ha de reconocerse como *integración social*. Y por último, una tercera fuerza producida *hacia adelante*, cuya tensión se da en el tiempo y se representa con la idea de proyecto.



Imagen 1-1. Esquema de la triple tensión reformista

Fuente: Elaboración propia

En esa simetría de la expansión y la concentración, sustentada en esta triple tensión, se basó el ciclo “progresista” de la ciudad moderna. Adicional a ello, los dos debates culturales que caracterizan este ciclo en América Latina, vienen representadas por un lado, con *la cuestión del vacío*, es decir, la metáfora de la necesidad del reemplazo radical de una sociedad

<sup>6</sup> SECCHI, Bernardo. “Le condizione sono cambiate”. En Un progetto per l’urbanistica. Turín: Einaudi. 1989. Tomado de: GORELIK, Adrián. Op. Cit. Pág. 16

tradicional por otra moderna, afianzada en la apropiación de una naturaleza “amenazante”, y por otro lado, *la reforma “desde arriba”*, es decir, la definición del Estado como agente conductor de la producción de la triple expansión.<sup>7</sup>

Entonces, si la ciudad era el escenario que lograba la expansión de la modernidad, la ciudad misma era creadora de modernidad, y por lo mismo, podía considerarse como la propia modernidad, más allá de las características reales que asumiera en cada momento. De ese modo, la ciudad latinoamericana como concepto, es pensada como el instrumento para arribar a otra sociedad, a una sociedad precisamente moderna; por lo tanto, como algunos autores lo reconocen, su carácter modélico, ideal, no puede ser puesto en cuestión por los ejemplos de ciudades sin duda imperfectas que produce esta sociedad real.<sup>8</sup>

### **1.1.2 Lo característico en lo moderno y la metrópoli que surge**

Si bien es cierto que la metrópoli ha sido un escenario privilegiado de la modernidad en los países desarrollados, su papel, como se ha tratado de mostrar en líneas anteriores, no ha sido menos importante en el Tercer Mundo. No es casual que la metrópoli haya llegado a ser en Latinoamérica una configuración urbana muy común. Existen actualmente aglomeraciones urbanas en esta parte del continente que presentan más de 20 millones de habitantes, como Ciudad de México o Sao Paulo. En 1950, había en todo el planeta únicamente 83 ciudades con más de un millón de habitantes y en 1995 aumentaron hasta 325, siendo este un crecimiento que se ha concentrado fundamentalmente en los países en vías de desarrollo, donde las metrópolis crecieron de 34 a 213, mientras que en las regiones económicamente más avanzadas el número de ciudades aumentó de 49 a 112.<sup>9</sup>

¿Qué hizo entonces, que este fenómeno tuviera un carácter particular en nuestro continente? A continuación, se intentan esgrimir una serie de características encaminadas a dar explicación a lo particular del suceso.

En primer lugar, se puede asegurar que una de las particularidades del fenómeno metropolitano desde sus orígenes en estas latitudes, ha sido sin duda, su **gran intensidad**. Intensidad que se verá reflejada tanto en las ideas como en las acciones. En las primeras, por el ánimo con que teorías y fenómenos modernos (llámese industrialismo, marxismo, urbanización y nacionalismo) se recibieron y reinterpretaron; y en las acciones, por la realidad de las tasas explosivas de crecimiento poblacional, la migración desde el campo y desde el extranjero, así como por las ejecuciones adelantadas en la transformación física de las ciudades.

---

<sup>7</sup> GORELIK, Adrián. Op. Cit. Pág. 16

<sup>8</sup> La tesis de Gorelik al respecto, es que en América Latina la modernidad fue un camino para llegar a la modernización, y no su consecuencia. La modernidad se impuso como parte de una política deliberada para conducir a la modernización, y en esa política, la metrópoli fue el objeto privilegiado. Al decir esto, se insistirá en presentar que el soporte de la experiencia vital de la modernidad, existe bajo la voluntad ideológica de una cultura para producir un determinado tipo de transformación estructural, con lo cual se identifica esta investigación, aunque se aclara que aquello que Gorelik llama modernidad, este trabajo lo considera más cercano a la definición de modernismo.

<sup>9</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA de la ciudad de México. México.2001. Pág. 11

Sin embargo, a pesar de estos procesos nutridos de gran intensidad, era claro que los recursos resultaban insuficientes para atender las necesidades de las crecientes urbes. Como ha sido ampliamente debatido, las metrópolis tercermundistas han hecho posible la “experiencia de la modernidad” sin la presencia del grado de industrialización que propició el crecimiento de las grandes ciudades en Europa y América del Norte. La gran diferencia radica en que nuestras ciudades ostentaron un proceso de urbanización que incluía fuerzas externas y un crecimiento notable de las *actividades terciarias*, a la par de un incipiente desarrollo industrial. Aún con ello, algunas teorías coinciden en que la presencia de este **desarrollo industrial no significativo**, (segunda característica), paradójicamente ayudó a reforzar el rol modernizante de la ciudad latinoamericana, en la medida que el progreso se materializaba en las “formas simbólicas de iluminación urbana”<sup>10</sup>, representadas en ferrocarriles, autopistas, mejores servicios públicos, y en general mayor infraestructura.<sup>11</sup>

Esta ausencia de un carácter industrial que se asemejara al de las grandes metrópolis en Norteamérica o Europa, no impediría que las metrópolis en Latinoamérica ostentaran la característica de ser **ambientes de cambio, movimiento y, sobre todo, de contrastes**, a la par de las metrópolis de los países más desarrollados. La explosión urbana ocurrida después de la década de los 40 en varias ciudades importantes de Latinoamérica, creó entre ellas similitudes en su construcción, en un intento urgente por acomodar las demandas crecientes de una población en rápido crecimiento. Esos intensos procesos de construcción generaron dinámicas en los procesos urbanos de la ciudad, que igualmente se vieron reflejados en un ritmo de vida más acelerado de lo que tradicionalmente acostumbraban sus habitantes; pero así como se exhibieron similitudes, se empezarían a presentar sorprendentes contrastes, tanto entre la ciudad y la región interior (en la mayoría de los casos altamente deprimida), como entre sectores de la misma ciudad. Es bien sabido que nuestras metrópolis durante las primeras décadas del siglo pasado, afianzaron la división de lo formal y lo “informal”, lo reconocido y lo marginal o como argumentaba Rama, entre la ciudad “letrada” (la ciudad sabia o erudita) y la ciudad real.<sup>12</sup> Ese abismo entre la ciudad formal y los barrios en expansión, que empezó a ser trágico en su nacimiento como metrópolis, destacó de manera dramática la condición de la ciudad como espejo de la modernidad.<sup>13</sup>

La naciente metrópoli latinoamericana entonces, entraría a reafirmar las propiedades de un ambiente que produce una **vida cotidiana fragmentada** y las condiciones para una profunda transformación humana. Esa condición fragmentada y de carácter contradictorio, esa “*heterogeneidad cultural*”<sup>14</sup>, desembocará en un collage de participación segmentada y diferencial. La variedad y multiplicidad de los roles resultarán magnificados por el hecho

---

<sup>10</sup> Esta denominación es utilizada por Richard Morse.

<sup>11</sup> Algunos autores lo definen como un capitalismo sin capital, sin capitalistas y sin obreros, industrialización sin desarrollo tecnológico propio que la caracterizase. El eje de este esfuerzo recae en la acción del Estado. La nuestra es “**una modernización al revés**”, ya que en el proceso clásico capitalista el Estado es una consecuencia, mientras que acá es un punto de partida”. SUZZARINI Baloa, Manuel. Rómulo Betancourt: proyecto de modernización. Caracas: Editorial Ateneo de Caracas, 1981. P. 16

<sup>12</sup> RAMA, Ángel. Op. Cit. Pág. 122

<sup>13</sup> En la metáfora del espejo, que propone Roberto Segre, este reclama que la modernidad en Latinoamérica no es una copia de la modernidad de los países desarrollados, sino una imagen transformada, torcida y re-creada. Citado por GONZÁLEZ CASAS. Modernidad y ciudad. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana. 1997. Pág. 48

<sup>14</sup> En el marco teórico de esta investigación, se señaló esta argumentación, por parte del chileno José Joaquín Brunner

de que la modernidad es creada fuera de sus límites, es decir, acompañados de una fuerte presencia foránea en el siglo XX, durante el cambio de ciudades tradicionales a unas con aspecto de metrópolis, como se verá más adelante en el análisis de los procesos heterónomos.<sup>15</sup>

Dentro de esta identificación de las relaciones entre modernidad y metrópoli, la investigadora Silvia Arango introduce otro elemento característico, que puede ser discutido; ella argumenta que las ciudades latinoamericanas son particularmente modernas a causa de su **falta de restricciones históricas**. Al respecto indica: "en el mundo de las ciudades, no hay ninguna más moderna que las de América Latina, donde los débiles rastros del pasado son casi borrados en comparación con las de Europa o América del Norte, y donde lo moderno no es inhibido por un cascarón histórico más sólido".<sup>16</sup> A esta posición, se suma la de Gorelik, quien indica: "El territorio americano no fue sólo el lugar de la carencia (de sentido de lugar, de historia, de tradición): también y justamente por eso, fue el lugar donde lo nuevo podía emerger puro".<sup>17</sup> Otros autores<sup>18</sup> piensan que los rastros del pasado en América Latina no son seguramente tan débiles, si se considera que la transformación social parece llevar el papel más importante.

Es posible rastrear otras conexiones desde Latinoamérica entre las formas de vida metropolitana y las ideas modernas, si se toman por ejemplo desde el plano político. Algunos autores, han sugerido que las masas metropolitanas han sido esenciales para la **creación del populismo**, una forma ideológica clave en América Latina.<sup>19</sup> "El populismo fue quizás la mayor contribución latinoamericana al "impulso modernista", así como el instrumento de integración más plena dentro de la experiencia universal y paradójica de la modernidad".<sup>20</sup> Ello puede ir conectado con la segunda tensión reformista, antes explicada, es decir, la fuerza hacia adentro, que procura la integración social, en la medida que el populismo se valió de la política de masas y el voto para eliminar la corrupción y el nepotismo, que sin embargo, no logró escapar de la manipulación política y la demagogia.<sup>21</sup> Adicional a ello, a la par del populismo, pero en contraste, surgió en buena parte de la región una idea política diferente, que tuvo como fuente principal el discurso de la identidad nacional identificándose con el **autoritarismo tecnocrático**. Tanto el populismo como el autoritarismo, son entendidos por expertos como formas alternas de plantear la modernidad en la región.

Si se sigue el rastreo por otros frentes, es posible hacerlo desde el plano cultural. En efecto, ha sido ampliamente ilustrada la fuerte relación entre la metrópolis y el **desarrollo de la modernidad cultural** en América Latina. Al igual que en los países desarrollados, las metrópolis latinoamericanas han generado desde su surgimiento, un gran impacto sobre las

---

<sup>15</sup> Como es conocido, la influencia extranjera, en afianzamiento a lo heterogéneo de nuestra cultura, se ha hecho sentir desde el mismo período colonial.

<sup>16</sup> Citado por Marina Waisman, en "Architectural Theory", pág. 30.

<sup>17</sup> GORELIK, Adrián. Op. Cit. Pág. 19

<sup>18</sup> Entre otros, González Casas y Wiley Ludeña. Ver anexos. Entrevistas.

<sup>19</sup> ROMERO, José Luis. Op. Cit. Pág. 378-389

<sup>20</sup> CALDERÓN, Fernando. Esa esquivia modernidad: desarrollo, ciudadanía y cultura en América Latina y el Caribe. Caracas: UNESCO, Editorial Nueva Sociedad, 1996. Pág. 57

<sup>21</sup> *Ibíd.* Pág. 58

artes, incluidas la literatura, el muralismo, el arte cinético, entre otros.<sup>22</sup> La metrópoli ha sido siempre objeto de grandes esfuerzos por su representación, y en ese sentido la “gran ciudad” y sus fenómenos metropolitanos han nutrido de materia prima las ideas y las formas del arte moderno. Del mismo modo, la vida cultural de la metrópoli, encontrará su expresión en importantes espacios de abundancia y ocio, representado en cines, teatros, cafés, réplicas de cabarets europeos y orquestas internacionales, que aportaron un sentido moderno de vida tanto diurna como nocturna a las ciudades.

Si bien es basta la literatura que al respecto puede encontrarse en la relación modernidad-ciudad, ella se centra generalmente en el caso europeo o el norteamericano. Las investigaciones para el caso latinoamericano, hasta donde ha sido posible encontrar, resultan ajustadas. Sin embargo, se ha querido de esta manera, a modo de boceto rápido, hacer mención de algunas de las características que pueden rastrearse entre el desarrollo de la metrópoli latinoamericana y su relación con lo moderno: gran intensidad, desarrollo industrial no significativo, ambientes de cambio, movimiento y contrastes, fragmentación y heterogeneidad, posible falta de restricciones históricas, creación del populismo, autoritarismo tecnocrático y desarrollo de la modernidad cultural. Con ello, se ha querido verificar que lo particular de este proceso no se concentra en un solo plano o una versión exclusiva. Son diversas las miradas, y todas resultan tener validez, en la medida que buscan dar argumentos al fenómeno propiamente urbano. Sobra decir, que la discusión aún está abierta, y la búsqueda de pistas sigue incesante su autoafirmación o incluso, su posible negación. Si se vuelve a la noción de modernidad como la presenta Berman<sup>23</sup> es evidente que en América Latina sí ha habido modernidad, pero si bien esa experiencia vital es compartida por todos los hombres y mujeres del mundo, lo es de maneras distintas en cada lugar. En América Latina, como se ha intentado aquí mostrar, presenta particularidades. Entre tantas, vale recordar una de las que señala el antropólogo argentino García Canclini: “probablemente lo que hemos tenido es un modernismo exuberante con una modernización deficiente y una modernidad aún en su búsqueda.”<sup>24</sup>

### **1.1.3 Desde su nacimiento, un ambiente condicionado**

Si bien, el fenómeno de lo moderno en América Latina como se ha visto, presenta unos rasgos particulares, estos en gran medida no contaron con las herramientas necesarias que permitieran un desarrollo conjunto y una modernización sincronizada de las dimensiones política, económica, social y física en las ciudades y en la sociedad; elementos característicos de lo premoderno y lo moderno se mezclaron e interactuaron, gozaron de superposición y traslapeo en los fenómenos que dieron origen a las metrópolis. De ahí que el cambio no se haya tornado tan decididamente transformador, y que por algunos incluso

---

<sup>22</sup> Es válido aclarar que lo cultural no se reduce ni a lo que las élites entienden por cultura (literatura, arte, manifestaciones musicales cultas, etc.), ni a lo que las instituciones culturales patrocinan y defienden, sino que cubre un espectro más amplio, pero que por razones del enfoque de esta investigación y de su alcance, se entenderá lo cultural de manera parcializada.

<sup>23</sup> Retomando lo visto: modernidad como *la experiencia vital*, tanto del tiempo como del espacio, de uno mismo y de los otros, de las posibilidades y los peligros de la vida, que comparten todos los hombres y mujeres del mundo. Berman. Op. cit. Pág. 1

<sup>24</sup> GARCÍA Canclini, Néstor. *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Buenos Aires: 1a ed., nueva edición. 1989. Pág. 65



se haya considerado como una “modernización superficial y aparente”<sup>25</sup>, precisamente porque las viejas estructuras, más mentales que físicas, habían acompañado por décadas el comportamiento y costumbres de los habitantes urbanos, que ahora estaban obligados a ser más urbanos que cualquiera. De esa manera, el collage de elementos premodernos y modernos, verbigracia, el conflicto entre la cultura y tradición religiosas y los paradigmas de la modernización (incluida la mentalidad desarrollista, el universalismo y los costos sociales), son característicos del ambiente condicionado en el origen de las metrópolis latinoamericanas.

En general puede afirmarse que fue un nacimiento prematuro, que a todos los estratos tomó por sorpresa. Ante la creciente ola migratoria, ante la necesidad y casi obligatoriedad imperiosa de “ser modernos”, ante los avances que mostraba el mundo con presunción y alardeo, nuestras sociedades acudieron a resolver lo urgente, pero sin dar solución a lo importante. Es por ello, que en América Latina se advierte una ruptura de la supuesta sucesión modernización-modernismo, ya que la “modernidad del subdesarrollo” había logrado desafiar interpretaciones tradicionales y marxistas que suponían un proceso ordenado de transformación social que va desde la infraestructura hacia la superestructura. En ese sentido, algunos autores señalan que el modernismo apareció frecuentemente varios pasos por delante de la modernización en los países en desarrollo<sup>26</sup>.

En ese afán, frente a esa angustia y ante las promesas y oportunidades que la ciudad ofrecía, ante esa modernidad que daba valor y preponderancia a las urbes, ajenos y extraños al mundo de lo urbano también querían participar. Algunos obligados, por factores de violencia o de necesidad, otros en búsqueda del “nuevo dorado”, otros atraídos por las promesas urbanas, empezaron a formar parte, no de las transformaciones deliberadas, sino de numerosos crecimientos espontáneos. Para poblaciones con orígenes socio-culturales muy diversos, la gran ciudad era la meta, el lugar donde era posible encontrar trabajo, educar a sus hijos, encontrar una vivienda, ser cuidado en un hospital y escapar a la monotonía y desesperanza de las áreas rurales.<sup>27</sup> Ellos harían parte de lo que José Luis Romero, llamaría *el número*. Número que hizo cambiar a la ciudad tradicional, número que fabricó la irrupción de la metrópoli en la ciudad. Número que sólo pareció cumplir su objetivo cuantitativo, porque “en rigor, el número de quienes se incorporaban a la estructura urbana era siempre superior a lo que la estructura podía soportar.”<sup>28</sup>

Todo lo anterior, hace parte del ambiente bajo el cual nacieron y aún nacen nuestras metrópolis. Heterogéneo, contradictorio, híbrido, variado, paradójico. Pero precisamente por ello, cercano a la modernidad.

---

<sup>25</sup> Entre otros autores, así llamada por Alberto Saldarriaga. Op., Cit. Pág. 15

<sup>26</sup> GONZÁLEZ Casas, Lorenzo. Modernidad y ciudad. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana. 1997. Pág. 44. Aplica igualmente lo señalado en el marco teórico, en lo que Berman indica sobre la transformación de la sociedad por la vía de la angustia, ante lo crítico del atraso y el subdesarrollo.

<sup>27</sup> HARDOY, Jorge Enrique. “Las ciudades de América Latina a partir de 1900”. Op. Cit. Pág. 271

<sup>28</sup> ROMERO. Op. Cit. Pág. 395.

## **1.2 HETERONOMÍA Y PLANIFICACIÓN: LA INFLUENCIA DE LOS MODELOS INTERNACIONALES**

*"En fases sucesivas de la historia en América Latina, la ampliación y apertura de los espacios político administrativos posibilitó la acción de influencias externas, que comenzaron a jugar un rol dominante"<sup>29</sup>*

En esta investigación, se ha de llamar proceso heterónimo -retomando la definición de José Luis Romero- al proceso que siguen las sociedades latinoamericanas por tratar de adecuarse a los modelos externos, siguiendo sus líneas de cambio, donde las burguesías aceptan en general la ideología del progreso, conteniendo el desarrollo autónomo, mediante el ejercicio de un poder fuerte.<sup>30</sup>

Influencia internacional para los países latinoamericanos siempre ha existido, pero se analizará que para la época de estudio, luego del conflicto bélico de la segunda guerra, una práctica específica empezaría a introducirse con fuerza en nuestros territorios, basada en la *teoría de la planeación del desarrollo*, la cual involucra en fundamento planificadores económicos y planificadores urbanos. Al buscar el crecimiento de las economías subdesarrolladas, la teoría de la planeación del desarrollo abrió el camino para el impulso de la planeación en todos los niveles y sectores de los gobiernos en los países latinoamericanos. Como se indicó, la implantación de esta teoría ocurrió en el contexto político y económico de finales de la Segunda Guerra Mundial, y sus agentes principales fueron los organismos de cooperación técnica internacional que difundieron por el hemisferio un ideal de progreso socio-económico planificado, que debía ser liderado por el Estado. Se reseñará entonces a continuación, el alcance de la influencia en el campo de la **planeación económica** y en los dominios de la **planeación urbana**.

### **1.2.1 Planeación económica: Al amparo del bloque capitalista**

La incorporación de América Latina dentro del capitalismo moderno y la civilización occidental, ha sido guiado por diferentes metrópolis: España y Portugal durante el período colonial, Gran Bretaña y Francia durante el periodo republicano y los Estados Unidos durante la mayor parte del siglo XX.<sup>31</sup> La Primera Guerra Mundial y la crisis de los años 30 hicieron decaer el interés de los Estados Unidos por América Latina, pero luego del desencadenamiento de la Segunda Guerra, ese interés no sólo reapareció sino que se reforzó como nunca antes. Al final de la guerra, en 1945, el grado de dependencia económica al que había llegado América Latina hacia los Estados Unidos era tal, que permitió a éste no solamente incumplir sus promesas hechas durante la guerra, sino también a exigir un mayor

<sup>29</sup> CLACSO. Ensayos histórico sociales sobre la urbanización en América Latina. Compiladores: Hardoy, Morse, Schaedel. Ediciones SIAP. 1978. Pág. 84

<sup>30</sup> ROMERO, José Luis. Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. México: Siglo XXI Editores. 1976. Pág. 34

<sup>31</sup> ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas: 1870-1940. Caracas: Editorial Equinoccio, Fundación para la cultura urbana. 1997. Pág. 39. Cabe recordar, que el bloque capitalista construyó las bases de la planeación del desarrollo a comienzos de los años 30, bajo el gobierno del presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt (1933-1945), quien promovió la política del New Deal, fundamentada en la intervención estatal planificada de la economía, influida luego bajo los postulados keynesianos y siguiendo en parte, el modelo socialista

grado de subordinación. Es por ello, que hasta la década de los 60 el continente queda convertido en el escenario propicio para desatar las energías económicas, pero también sus malestares.

Autores como Espinoza García<sup>32</sup> y Marcos Kaplán<sup>33</sup>, sostienen que el efecto más importante de la política norteamericana<sup>34</sup> a través del periodo posbélico de la segunda confrontación mundial, es su dominación del continente en todos los planos de la vida de una nación moderna: político, económico, cultural y militar. Espinoza recalca en que, “se verá cómo la diplomacia norteamericana actuó a fin de incorporar a América Latina dentro de su esfera de influencia (...)”<sup>35</sup>. El poderío de los Estados Unidos, el prestigio que habían obtenido luego del triunfo de la Segunda Guerra Mundial y la propaganda dirigida a fin de extender el temor hacia ciertos regímenes cuyo pecado consistía en tener una concepción de la vida contraria a la de los Estados Unidos, facilitó la acción de los gobiernos norteamericanos para dominar el continente. Pero fue sobre todo la contradicción de las oligarquías latinoamericanas lo que permitió tal dominio. Los grupos de poder, puestos ante la alternativa de hacer una política nacionalista o aliarse con el imperialismo norteamericano para conservar sus privilegios, prefirieron escoger la última vía. De esta manera, creían ellos, podrían al menos retener las posiciones que tenían”.<sup>36</sup> Ello quedó demostrado a través de los encuentros de Chapultepec en 1945, de Río de Janeiro en 1947 y de Bogotá en 1948, tres pasos que abrieron camino a los Estados Unidos para obtener el control político, militar y económico del continente.

Es claro, que al finalizar la guerra, América Latina se encontraba en una posición financiera optimista, con la posibilidad y el derecho de exigir a los Estados Unidos el cumplimiento de las promesas hechas durante el conflicto, sobre todo en lo referente al empuje del desarrollo industrial del continente. Y tenía razones para tal exigencia, pues la contribución de Latinoamérica durante el conflicto se extendió prácticamente a todos los dominios y campos implicados en una guerra moderna: apoyo moral, económico, diplomático, seguridad para todo el continente, incluso hasta el compromiso militar en la etapa más difícil del conflicto durante la campaña del Pacífico contra los japoneses. Sin embargo, al concluir la guerra, los compromisos se echaron a desvanecer y los Estados Unidos comenzaron a incumplir sus promesas y de cierta forma a desarrollar una política contra el continente.<sup>37</sup>

### **1.2.1.1 Entidades creadas para “el apoyo”**

Contra la lógica más elemental, el final de la Segunda guerra no fue un acontecimiento feliz ni tranquilizador para los círculos financieros de los Estados Unidos. Durante los últimos

---

<sup>32</sup> ESPINOZA García, Manuel. La política económica de los Estados Unidos hacia América Latina entre 1945 y 1961. La Habana: Ediciones Casa de las Américas. 1971.

<sup>33</sup> KAPLÁN, Marcos. Aspectos políticos de la planificación en América Latina. Montevideo: Editorial Tierra Nueva. 1972.

<sup>34</sup> En esta investigación, siempre que aparezca la denominación “norteamericana”, se hará para atender de manera específica a los Estados Unidos.

<sup>35</sup> Sin embargo, es prudente aclarar que para algunos autores, la lógica materialista de estos estudios, realizados en un momento de auge de las “disertaciones dependencistas”, han sobrevalorado la importancia de la dependencia económica.

<sup>36</sup> ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 171

<sup>37</sup> AAVV. Historia económica de América Latina: desde la independencia a nuestros días. Barcelona: Crítica.2002.Pág. 301

dos años de la guerra y luego en 1946 y 1947, el fantasma de una nueva crisis económica predominó en el panorama político de la nación. La mejor salida que los grupos privilegiados norteamericanos encontraron para alejar este temor fue por medio de la “economía de guerra”<sup>38</sup>, a través de la venta de armas y equipos militares. Es así, como los Estados Unidos lograron imponer sus puntos de vista a los aliados y establecieron los puntos cardinales de su política económica de posguerra, lo que les aseguraría el control económico del mundo occidental y los mercados necesarios para sus industrias que registraban excedentes de producción.

Una de las estrategias centrales, estaría encaminada a constituir entidades y acuerdos que apoyaran el crédito externo. Ello fue posible, por un lado, con la creación del Fondo Monetario Internacional **-FMI-**, quien tendría por principal agente ejecutor al Banco Mundial **-BM-** y por el otro, con el Acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comerciales **-GATT-**. El FMI, actuaría como caja central, equipada de oro y divisas por los estados miembros para facilitar la fluidez del comercio internacional. A través de este fondo, el gobierno norteamericano ideó un sistema por el cual los países subdesarrollados podían disponer de amplia liquidez internacional en momentos de crisis, con el fin de no afectar su capacidad de importación por tiempo indefinido. Era una política basada principalmente en préstamos que debían cancelarse en un futuro próximo, lo que agravaría las economías de los países acreedores como claramente lo demostró la experiencia latinoamericana.<sup>39</sup> A la par de la creación del FMI, también se produjo la fundación del Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo **-BIRD-**, también conocido como Banco Internacional para la Reconstrucción y el Fomento **-BIRF-**, creado en 1946. Tanto el BIRF, como el FMI, se establecieron como consecuencia de acuerdos logrados en 1944, en la famosa conferencia de Bretton Woods, en la que participaron cuarenta y cuatro países<sup>40</sup> con el objeto de definir el sistema monetario y el sistema de pagos internacional de posguerra. Debido a que luego de la guerra, las energías liberadas por el sistema económico norteamericano llevaron a un exceso de producción que no podía ser absorbido por el mercado nacional estadounidense, surgió la necesidad imperiosa de exportar capitales<sup>41</sup>, lo que explica la estrategia de la política exterior trazada por los gobiernos que se sucedieron en la Casa Blanca de 1945 a 1961 y donde América Latina sería un escenario clave para el adecuado funcionamiento de esa política, más como proveedor y comprador estratégico que como actor beneficiado.

**Reemplazo del Eximbank por el Banco Mundial.** El Export-Import Bank fue creado en 1934 a fin de facilitar las exportaciones norteamericanas. El Eximbank había desempeñado un papel de primer orden en la ayuda financiera acordada a América Latina durante los

---

<sup>38</sup> El concepto de economía de guerra se basaba en la teoría del famoso economista John M. Keynes según la cual, las crisis económicas del mundo capitalista podían ser neutralizadas mediante programas de inversión pública conjuntamente con manipulaciones de tipo fiscal. Ideas que fueron aplicadas desde el New Deal de los años 30, pero que mostraron su fracaso en la liquidación de la crisis y la disminución del desempleo. ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 33

<sup>39</sup> El porcentaje cada vez mayor de divisas dedicadas por los países latinoamericanos al pago de los servicios de sus deudas externas a largo plazo durante el periodo posbélico, pasó de U\$493 millones en 1946 a U\$1475 en 1959. *Ibíd.* Pág. 80

<sup>40</sup> Cabe mencionar que Colombia estuvo representada en esta conferencia, por el político liberal Carlos Lleras Restrepo, luego de que este desistiera de participar como candidato a la presidencia, en las elecciones de 1946. HENDERSON, James. Op. Cit. Pág. 426

<sup>41</sup> Dentro de esta política, el renombrado Plan Marshall, destinado a la reconstrucción europea, estaba orientado sobre todo a facilitar las exportaciones norteamericanas.

gobiernos de Roosevelt y H. Truman y su actividad no se realizó únicamente dentro de las fronteras de los Estados Unidos para facilitar las exportaciones del país, sino que servía también para alentar las inversiones norteamericanas en América Latina. Sin embargo, pese a todos los beneficios obtenidos por los Estados Unidos de la política desarrollada por el Eximbank, éste se vio remplazado por el Banco Mundial, lo que no significaba que el Eximbank dejaba de desempeñar su papel sino que, simplemente, era relegado a segundo plano.<sup>42</sup> Detrás del Banco Mundial se hallaba la oligarquía financiera de Nueva York y ese dominio de Wall Street sobre el Banco Mundial tendría influencia directa con respecto a Latinoamérica, ya que de 1953 en adelante sería la entidad encargada de generar créditos para el desarrollo.

A la par de la creación de organismos de control económico, se llevó a cabo la creación de organismos con tendencia al control político. Es así, como la conferencia de San Francisco celebrada en 1945, se convierte en el escenario para firmar los acuerdos que dan origen a la Organización de las Naciones Unidas -**ONU**-, donde los países latinoamericanos defendieron el derecho a la autonomía de las organizaciones regionales, que sin embargo encontraron cierta oposición ante algunos representantes norteamericanos y soviéticos. El caso está en que este desarrollo del sistema mundial de las Naciones Unidas llevó a la creación de varias agencias de la organización, como **UNESCO, OMS Y FAO**, entre las cuales se distribuyó la tarea de llevar a buen término, programas que propendían por la regulación de las relaciones internacionales, incluida por supuesto Latinoamérica.

Así mismo, en la conferencia de San Francisco, se preparó el espacio para la conformación de la primera organización regional, que se formalizaría con el establecimiento de la Organización de Estados Americanos -**OEA**-, dentro del marco de la IX Conferencia Internacional Americana, celebrada en Bogotá, en marzo y abril de 1948.<sup>43</sup> En fundamento, la idea de formalizar la entidad, tenía por objetivo formar un bloque anticomunista<sup>44</sup> que disipara con facilidad cualquier posible intervención que se considerara peligrosa para los Estados Unidos y sus intereses expansionistas.

---

<sup>42</sup> Una de las posibles causas del cambio, estuvo en la poca credibilidad que empezó a demostrar el Eximbank ante los clientes potenciales, como cuando en agosto de 1948 se concretó un préstamo por diez millones de dólares al gobierno colombiano, supuestamente en efectivo, pero que al final resultó representado en productos de ferretería y “modernos” materiales de construcción. APRILE Gniset, Jacques. Op. Cit. Pág. 640

<sup>43</sup> En rigor, la OEA tuvo su origen en la Primera Conferencia reunida en Washington en 1890, cuando se creó la Oficina Comercial de las Repúblicas Americanas, conocida más tarde como la Unión Panamericana. Pero es en Bogotá, cuando por primera vez se da nombre oficial, así como forma jurídica y unidad estructural a los numerosos organismos desarrollados durante los 60 años anteriores, y a los que comúnmente se les daba el nombre de sistema interamericano. Esta precisión es aclarada a manera de comunicado en la revista Ciencia Interamericana -División de Fomento Científico Departamento de Asuntos Culturales. Unión Panamericana. Washington: Editorial de la OEA. V.1.No.1. Ene.-Feb.1960

<sup>44</sup> Esta ola de presión contra todo nexo comunista, tiene como ejemplo que el presidente del momento en Colombia, Mariano Ospina Pérez, se viera forzado por el embajador de Estados Unidos y por el general Marshall, luego de la conferencia celebrada en Bogotá, a romper relaciones diplomáticas entre nuestro país y la Unión Soviética. Tomado de: APRILE GNISET, Jacques. “Bogotá, capital del capital”. En: La ciudad colombiana. Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular. 1992. Pág. 637. Así mismo, en Venezuela, el presidente Rómulo Betancourt (1945-1948), no abandonará nunca su visión de los Estados Unidos como “socio”, ni la ideología de la igualdad de los asociados, ni el destino de objetivo común es a partir de un enemigo también común: el comunismo. (...) Señalaba Betancourt: “tenemos nosotros la convicción profunda de que el desarrollo de una economía venezolana que garantice a toda la población un estándar de vida razonable alejará definitivamente toda posibilidad de arraigo en nuestro país de las concepciones soviéticas de gobierno”. Tomado de: MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 -Apuntes para una historia de la construcción del país-. Caracas: Universidad Central de Venezuela.1990. Pág. 38

### **1.2.1.2 La estrategia: Del buen vecino al buen socio**<sup>45</sup>

Si el pronóstico de Marx de que la industrialización eliminaría al campesinado se estaba cumpliendo por fin en países de industrialización precipitada, el acontecimiento realmente extraordinario sería el declive de la población rural en países cuya evidente falta de desarrollo industrial intentaron disimular las Naciones Unidas con el empleo de una serie de eufemismos en lugar de las palabras "atrasados" y "pobres".<sup>46</sup> Por tanto, la "tarea civilizadora" de los Estados Unidos para con estos países "subdesarrollados", consistirá en una expansión económica guiada por una necesidad de los Estados Unidos "en erigirse como policía del mundo y llegar a conflictos en todos los rincones del globo, en su lucha por preservar áreas de influencia que le proporcionen materias primas baratas, con mercados y zonas de inversión y de expansión comercial".<sup>47</sup> América Latina significaba para el "interés nacional" norteamericano en su aspecto económico, una zona productora de materias primas, y al mismo tiempo un mercado para sus productos. En el aspecto estratégico militar, era no sólo su fuente abastecedora de determinados materiales, sino también su última línea de defensa en el caso de un conflicto generalizado.<sup>48</sup>

Para finales de los 40, América Latina tenía como principal producción, bienes de primera necesidad, lo que obligaba a importar productos manufacturados o semi-manufacturados. Como ya se describió, los planes de industrialización prometidos por los Estados Unidos durante el conflicto bélico fueron incumplidos, debido a la atención preferencial dada a la recuperación europea, por lo que los industriales de la región se vieron privados así de maquinarias y equipos que reemplazaran las que poseían. Frente a este problema, la mayoría de los países latinoamericanos hicieron grandes esfuerzos por superarlo y su preocupación por industrializarse dentro de los límites que la escasez de equipos permitía, se reflejó en el reforzamiento gradual de los controles a las importaciones, que restringían el ingreso en masa de productos no esenciales.<sup>49</sup>

Durante esta etapa (1945-50), y a pesar de ello, América Latina pudo mantener un crecimiento casi satisfactorio debido principalmente a dos circunstancias favorables: por un lado, el nivel constante de las exportaciones con una relación en términos de intercambio en franca mejoría, y por otro, al ahorro de divisas durante la guerra. Estos dos factores le permitieron aumentar de manera notable el ritmo de su crecimiento, pero al llegar el inicio de la década de los 50, empieza la recuperación europea y los países latinoamericanos empiezan a sentir los efectos de dicha recuperación, ya que Europa pudo entonces autoabastecerse de ciertos productos agrícolas.<sup>50</sup> Aún así, la situación de los países de la región que eran exportadores de productos agrícolas tropicales y de minerales, siguió siendo favorable por algunos años más, por lo menos hasta la mitad de la década, que es

---

<sup>45</sup> La teoría de la planeación del desarrollo aplicada por Truman, quien llega a la presidencia luego de la muerte de Roosevelt, empezó a consolidar su conocida doctrina, encaminada por los postulados de la política heredada del "buen vecino". Esta política en parte fue continuada por los presidentes David Eisenhower (1953-1961), quien ahora la llamaría "del buen socio" y por John F. Kennedy (1961-1963), en especial con el denominado Punto IV, distinguido por la financiación de proyectos de desarrollo a los países denominados como "dependientes" con préstamos del Banco Mundial.

<sup>46</sup> HOBBSAWN, Erick. Historia del Siglo XX. 1914-1991. Editorial Grijalbo. Barcelona. 1998. Pág. 293

<sup>47</sup> ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 23

<sup>48</sup> *Ibíd.* Pág. 26

<sup>49</sup> AAVV. Historia económica de América Latina. Op. Cit. Pág. 333

<sup>50</sup> ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 51

cuando precisamente las ciudades de este estudio empiezan, -por lo menos en lo cuantitativo-, su etapa como metrópolis.

Una serie de eventos, que en propiedad empiezan con la conferencia llevada a cabo en Río de Janeiro, reafirmarán la política económica de la mayor potencia en el planeta hacia los países latinoamericanos, lo que influye en su capacidad para formar o adquirir capitales que solucionarían los crecientes déficits urbanos. Una breve descripción de estos hechos, se hace a continuación.

**La conferencia de Río de Janeiro.** Esta conferencia llevada a cabo el 15 de agosto de 1947, cuya finalidad era la firma de un tratado de “asistencia recíproca” (TIAR), con el fin de prevenir y enfrentar algún caso de amenaza o de agresión contra cualquiera de los países americanos, demostró la imposición de los Estados Unidos al argumentar como pretexto “que todo ataque militar dirigido contra un Estado americano constituirá un ataque contra todos los Estados americanos”. Para algunos autores, tal disposición denunciaba la naturaleza agresiva del pacto y su calidad de simple instrumento de la dominación norteamericana para sus aventuras militares por todo el mundo. En la clausura de la conferencia, el presidente H. Truman quedaría satisfecho ante la sumisión de los gobiernos latinoamericanos.<sup>51</sup>

**La conferencia Interamericana de Bogotá.** La Novena Conferencia Interamericana celebrada en Bogotá<sup>52</sup> del 30 de marzo al 2 de mayo de 1948, contó con la asistencia de todas las repúblicas americanas, con la sola excepción del Canadá. Esta conferencia marcó el inicio de la era “institucional” del dominio de los Estados Unidos sobre América Latina, pues la carta de la Organización de los Estados Americanos era considerada como “el instrumento base de la solidaridad continental” (Resolución 1 de Bogotá), reforzando además los lazos ya establecidos en el Tratado de Río. En esta conferencia existieron medidas tales, como el que la orientación de la política financiera de un país, podía ser delegada en manos de organismos supranacionales que eran en realidad instrumentos de la política exterior norteamericana, como el FMI. Adicional a ello, las intenciones de los Estados Unidos, estaban encaminadas a evitar que los países latinoamericanos pudieran unirse económicamente para lograr un mayor provecho de sus recursos. Ello quedó demostrado al objetar el artículo 31, que preveía ventajas especiales a los países



Imagen 1-2 Anuncio de la instalación de la IX conferencia Interamericana celebrada en Bogotá.

Fuente: EL TIEMPO. Marzo 30- 31 de 1948

<sup>51</sup> *Ibíd.* Pág. 62-63

<sup>52</sup> Vale la pena recordar, que para cumplir con los requisitos de la Novena Conferencia, el gobierno colombiano se comprometió a realizar una serie de obras de urbanismo, de arquitectura y de “embellecimiento” de la ciudad, entre ellas el monumento que remataba en las 120 diosas, dispuestas a recibir a los ilustres invitados con las banderas ondeantes de los 21 países asistentes a la cumbre. APRILE GNISSET, Jacques. Op. Cit. Pág. 634

límites que pertenecían a la misma región económica, para que pudiera darse una mejor integración entre ellos.<sup>53</sup>

**La guerra de Corea.** Este conflicto estalló el 25 de junio de 1950. Dentro del engranaje del sistema Panamericano, los Estados Unidos emplearon todos sus recursos para integrar a América Latina en la guerra. En marzo de 1951, en Washington, tendría lugar una reunión consultiva de Ministros de los Estados Unidos, que en resumen buscaba sobrepasar los límites previstos en el Tratado de Río, en cuanto a no solamente defender el continente americano, sino también ir en ayuda de Europa y Asia, por lo que era necesario el compromiso del resto de repúblicas americanas. Sin duda alguna los gobiernos de los países latinoamericanos no habían aprendido de la lección durante la Segunda Guerra Mundial. Las presiones diplomáticas y la propaganda norteamericana en el sentido de que una guerra tan lejana como la de Corea podía poner en peligro el continente, los llevó a aceptar una dependencia aún mayor frente a los Estados Unidos, sin sacar provecho alguno de su apoyo incondicional. América Latina, de esta manera vendió rápidamente grandes cantidades de materias primas a precios señalados por los Estados Unidos<sup>54</sup>, sin contar que países como Brasil y Colombia apoyaron con personal de sus ejércitos.

**El programa del Punto IV.** Desde principios de 1949, una nueva orientación apareció en la política económica exterior de los Estados Unidos. El punto principal de esta política exterior había sido el programa del Punto IV, el cual fue expuesto en el discurso inaugural del segundo período presidencial de Harry Truman y calurosamente recibido, tanto por los círculos industriales como por los intelectuales. El Punto IV en esencia era resumido como “una política norteamericana de asistencia al mundo subdesarrollado, un dispositivo de poder (...) un plan tendiente a reforzar el poder de los Estados Unidos en la lucha mundial contra el comunismo soviético”.<sup>55</sup> El programa del Punto IV tenía por finalidad fortalecer la capacidad técnica del tercer mundo para facilitar y ayudar las inversiones norteamericanas futuras.<sup>56</sup> Una asistencia técnica que tendría por objetivo, mejorar las vías de comunicación, la educación o los problemas de salud, lo cual era reconocido por el mismo Truman como la creación de las condiciones necesarias en las cuales el capital invertido pudiera ser más rentable.<sup>57</sup>

Pero al final, de los 49 millones solicitados por Truman al Congreso, el programa tan sólo contó con 14 millones. Un programa tan pequeño dirigido al tercer mundo que contaba en ese entonces con aproximadamente 1500 millones de habitantes no podía sino fracasar. En realidad, el programa del Punto IV buscaba principalmente un efecto propagandístico en momentos en que la guerra fría había llegado a su punto máximo de peligro, sin descuidarse

---

<sup>53</sup> ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 65-67

<sup>54</sup> La maniobra estadounidense de estar en contra de acuerdos estabilizadores en los precios de las materias primas, ya se había dejado sentir en varias conferencias, incluyendo la Conferencia de la Habana en 1947, donde se enfrentaron dos bandos de intereses opuestos: los países atrasados de un lado y las naciones industrializadas por el otro. *Ibíd.* Pág. 76

<sup>55</sup> Definición entregada por Carl McGuire en “Point Four and the National Power of the United States” en *American Journal of Economics and Sociology*. Vol. 11 No. 3. Abril de 1952. Pág. 343-356

<sup>56</sup> Colombia fue el primer país latinoamericano que aceptó el dinero del programa. Ello sirvió para que los liberales constantemente atacaran en sus discursos a Laureano Gómez y al presidente Ospina Pérez, por aceptar ayuda de los Estados Unidos para combatir el comunismo soviético. El temor de los liberales era que el dinero y el equipo recibido a través de este programa fueran utilizados para perseguirlos, pues debido a la ofensiva de Gómez, eran señalados como compañeros de los comunistas. HENDERSON, James. Op. Cit. Pág. 466

<sup>57</sup> ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 88



no obstante, la preparación del terreno para la exportación de capitales en un futuro muy próximo; todo ello sólo significaba una doble victoria para los Estados Unidos.<sup>58</sup>

**La política del buen socio.** “La política del buen socio” fue una frase feliz acuñada por los promotores del Partido Republicano en la campaña electoral de 1948 para oponer un eslogan "competitivo" al que Truman ostentaba (el del buen vecino) y que había heredado de Roosevelt, cuya buena administración había permitido a los Estados Unidos vencer la crisis de la tercera década del siglo e igualmente salir victorioso de la Segunda Guerra Mundial. Dicha frase fue tomada por D. Eisenhower para la campaña presidencial de 1952, pero pronto se vería que la frase desaparecería de la memoria de los norteamericanos y más pronto aún de la de los latinoamericanos. Para 1953, los grupos privilegiados que rodeaban el presidente norteamericano, consideraban a América Latina libre del peligro de ser contaminada de lo que ellos consideraban "ideas subversivas". Según ellos, no era necesario aplicar en el continente una política de "asepsia ideológica" como en Europa.<sup>59</sup>

Sin embargo, la política anticomunista seguiría con fervor. Ello pudo notarse durante la Conferencia Interamericana de Caracas, realizada en 1954, donde una declaración de defensa contra el comunismo fue aprobada con 17 votos. Esta declaración condenaba la intervención comunista en los asuntos americanos, y una vez fue aprobada, la representación norteamericana retornó a Washington sin ocuparse de los problemas económicos, punto al cual las repúblicas latinoamericanas habían otorgado una importancia primordial, esperando de los Estados Unidos una ayuda concreta para combatir la miseria y desarrollar sus economías. Al final, los resultados fueron bastante pobres y la decepción latinoamericana fue viva, principalmente por parte de Brasil. Fue así como América Latina vio una vez más burlados los derechos

nacidos de su ayuda a los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. Las promesas hechas en Chapultepec, Río de Janeiro, Bogotá, Washington y Caracas no quedaban cumplidas. La conferencia económica de Buenos Aires de 1957, fue un fiel reflejo de la política seguida hasta entonces, la cual no podía tener otro efecto que el empobrecimiento progresivo del continente, ya que la situación económica de América Latina no había cesado de agravarse desde 1953. Tal agravación estaba creando un malestar social que se pondría más tarde en evidencia con las manifestaciones antinorteamericanas por todo el continente en 1958.<sup>60</sup>



Imagen 1-3. Celebración de la X conferencia Interamericana en Caracas, en la recién inaugurada Aula Magna de la UCV. 1954

Fuente: Archivo fotográfico Biblioteca Nacional de Venezuela

<sup>58</sup> *Ibíd.* Pág. 91

<sup>59</sup> *Ibíd.* Pág. 92

<sup>60</sup> *Ibíd.* Pág. 111

- **La relación con los Estados Unidos de 1959 a 1961**

De mayo de 1958 a enero de 1959 se produjeron en América Latina dos hechos muy importantes que iban a cambiar las relaciones de ésta con los Estados Unidos. El primero fue el viaje que realizó el vicepresidente Richard Nixon por el continente; esta gira había sido programada con el fin de fortalecer su posición como candidato republicano en las elecciones presidenciales de los Estados Unidos en 1960. Pero la situación económica y social del continente, que no había cesado de deteriorarse desde el fin de la guerra, había creado un malestar general que se puso de manifiesto al momento de la llegada de Nixon. Y el segundo hecho importante, consistió en el triunfo de la revolución cubana en enero de 1959. Era la primera vez, desde la época de la revolución mexicana, que un país latinoamericano trazaba una política verdaderamente independiente.

Ya para los años 60, el punto máximo de la intervención norteamericana fue el acuerdo de la **Alianza para el Progreso** (ALPRO), la creación del Programa de Cooperación Técnica estadounidense y la División de Vivienda y Planificación Urbana de la Unión Panamericana. La iniciativa de la Operación Panamericana, estuvo formulada por el presidente brasileño Juscelino Kubitscheck, en 1960, y sirvió de base para los postulados de la ALPRO.

Este programa buscó impulsar el desarrollo social y económico de los países beneficiados, a través de varias estrategias, entre otras, la inversión planificada de recursos estatales, (continuación del New Deal), la transformación de la estructura institucional del gasto público nacional y la promoción de programas asistencialistas de vivienda y saneamiento en las grandes ciudades. En el caso colombiano, su ejemplo representativo es el proyecto de Ciudad Kennedy inaugurado en 1961, siendo presidente Alberto Lleras Camargo (1958-1962), proyecto originalmente llamado Ciudad Techo, y que constituyó el más ambicioso proyecto concebido hasta entonces en el país, con una propuesta de 10.000 viviendas en 405 ha.

- **El por qué de esta breve descripción**

Se ha querido hacer esta pequeña reseña de la política exterior económica norteamericana con los países de América Latina, en razón a dos fundamentos. El primero, porque la exportación de bienes producidos en nuestros países para la época de estudio, sumaba



Imagen 1-4. Nixon durante la visita a la Universidad de San Marcos, en Lima. 1958.  
Fuente: Revista Life. Mayo 1958

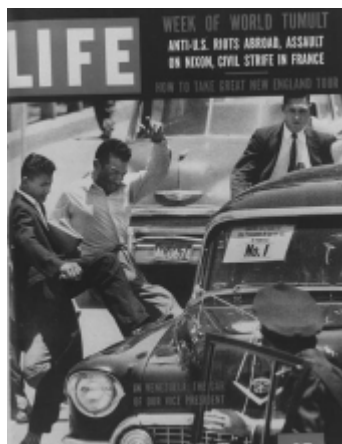


Imagen 1-5. Jóvenes en Caracas, golpean el carro del vicepresidente Nixon. 1958.  
Fuente: Revista Life. Mayo 1958



Imagen 1-6. Presidente Kennedy en Bogotá, junto al presidente Lleras.  
Fuente: Arthur Rickerby. 1961

aproximadamente la mitad de su valor hacia los Estados Unidos, con lo cual se adquirirían importaciones, se pagaban intereses, beneficios y amortizaciones de las inversiones y de los préstamos exteriores. Inversiones que en buena parte estaban dirigidas a la modernización de la infraestructura tanto al interior de las ciudades, como en su relación con las regiones más significativas del país, en procura de hacer viables políticas de desarrollo que aliviaran las condiciones de atraso. Y en segundo lugar, porque la política implementada por el bloque capitalista, buscaba la generación de un clima apropiado en las metrópolis y sus regiones, para una inversión segura de su capital. Es claro que durante la década de los 50, las inversiones extranjeras estuvieron especialmente dirigidas a captar y liderar las actividades industriales de mayor rentabilidad. Hacia los años 60, los capitales transnacionales ya estaban concentrados y ejerciendo el control de los sectores productivos clave del crecimiento industrial de las economías nacionales, concentración que se ve reflejada en las ciudades, claramente en las principales metrópolis. Y a pesar de que entre sus objetivos no estaba incluida la promoción del desarrollo local y la modernización de los esquemas productivos existentes (en rigor, las plantas fabriles nunca tuvieron una alta complejidad tecnológica), las iniciativas que incorporaron al panorama económico regional fueron significativas, y permitieron superar el nivel de la industria ligera de bienes de consumo no duradero para incorporar las ramas productoras de bienes de capital, de insumos intermedios y de bienes de consumo duraderos, siempre dirigidos a la consolidación del mercado.<sup>61</sup>

Pero como se ha señalado, el rápido crecimiento industrial que había caracterizado a la expansión económica de los principales países sudamericanos desde la posguerra encontró los límites a su desarrollo en la década de los 60, cuando comienza a ser evidente una marcada desaceleración productiva. En Sudamérica, las circunstancias particulares que acompañaron a la conformación del modelo industrial para sustituir importaciones no dieron lugar a la corrección de sus debilidades intrínsecas y a la regulación de sus efectos en el mediano plazo.<sup>62</sup> La gran esperanza depositada en la política económica norteamericana de posguerra, nunca llegó a concretarse tal y como se esperaba, pero es innegable su influencia en el proceso de formación de la economía latinoamericana. La planificación económica, una de las vertientes de la teoría del desarrollo, encontraría asidero desde las ideas, pero su aplicación se vería restringida, por el rigor de la política económica imperativa norteamericana, que siempre buscó medidas proteccionistas en beneficio de sus propios intereses. Puede entonces, pensarse que nuestras metrópolis nacieron dentro de ese clima de expectativa, que parecía encontrar al mejor de los aliados y el ambiente ideal para una génesis sin complicaciones. Sin embargo, una vez fueron creciendo, la dialéctica con lo heterónimo en el plano económico, se entablaría en términos claramente desiguales.

---

<sup>61</sup> AAVV. Historia económica de América Latina. Op. Cit. Pág. 323-338

<sup>62</sup> MARTÍN LOU, María Asunción. Proceso de urbanización en América del Sur: modelos de ocupación del espacio. Madrid: Editorial Mapfre. 1992. Pág. 229

## **1.2.2 Planificación urbana importada: entre una idea de ciudad y la ciudad**

La planificación, como la modernidad, tuvo que ser importada. Como ha sido ampliamente debatido por otros estudios, una dimensión fundamental para la transformación de muchas ciudades latinoamericanas consistió en la importación de ideas y métodos de planificación con propósitos modernizantes. Se estaba de acuerdo en que las ciudades extranjeras y sus principios de planificación era lo que mejor simbolizaba el progreso, representaban lo más selecto de la cultura universal y por lo mismo, la planificación urbana era esencial para hacer de las capitales en América Latina, tanto un laboratorio de modernización como el sucedáneo del desarrollo del país. Así mismo, desde el punto de vista de las naciones desarrolladas había la disponibilidad de traspasar sus conocimientos, por cuanto la planificación física era considerada "incuestionablemente un bien de exportación"<sup>63</sup>.

En los años posbélicos a la segunda guerra, la cultura urbana occidental formalizó entonces en Latinoamérica, una gran cuestión y una gran esperanza; se debía buscar respuesta a cómo acelerar la urbanización sin agravar los problemas que venían asociados al crecimiento y la solución vino dada por un convencimiento sin límites, en que una planificación inteligente y previsoramente debería evitar en estas tierras los problemas que la modernización de mercado de los países centrales había engendrado décadas atrás. Aquello que fue considerado como un territorio prácticamente inexplorado, el llamado "vacío" latinoamericano, planificación mediante, devenía ahora en pura potencialidad: América Latina aparecía ante la mirada del mundo occidental como el laboratorio de una verdadera modernización. **La ciudad fue pensada nuevamente, como la inventora de una sociedad moderna.** Como se indicó, la clave radicaría en esa fórmula considerada mágica durante el periodo: *la planificación*.

Planificación que sería asimilada entonces, para la época en que se empezaban a gestar las metrópolis que atañen a este estudio, como una fuente poderosa de enfoques teóricos y propuestas empíricas para la transformación del ambiente construido en los países en desarrollo, que a su vez, sería asimilada como un instrumento de control. Al respecto, Richard Morse insistía en los años 70 del siglo pasado, en que: "para los planificadores y promotores, la metrópolis parecía una cabina de mandos para la modernización, un polo de desarrollo, una arena para la racionalización económica, una sociedad especializada en distribuir puestos".<sup>64</sup> Sin embargo, esa imagen de la gran ciudad como transmisor de influencias para el control no era nueva; desde el período colonial (y en particular desde el siglo XIX), las ciudades habían sido vistas como fuerzas civilizatorias, llamadas a "dominar y civilizar" las regiones interiores de América Latina.<sup>65</sup> Cabe recordar, que la planificación urbana siempre ha tenido tradición en este lado del continente; al respecto Moholy-Nagy Sibyl afirma: "(...) la planificación urbana latinoamericana es quizás la más fuerte de las tradiciones ambientales, porque los pueblos sudamericanos no crecieron orgánicamente y a

---

<sup>63</sup> KING, Anthony. "Exporting Planning: The Colonial and Neo-Colonial Experience". En: *Shaping an Urban World*. Ed. Gordon E. Cherry. New York: St. Martin's Press. 1980. Pág. 219. Citado por: GONZÁLEZ Casas, Lorenzo. *Modernidad y ciudad*. Op. Cit. Pág. 154

<sup>64</sup> Instituto de Estudios Peruanos. *Urbanización y proceso social en América*. 1972. Pág. 394

<sup>65</sup> RAMA. Op. Cit. Pág. 17

lo largo de milenios, como la mayoría de los asentamientos del Viejo Mundo. Desde su fundación, fueron asentamientos planificados (...).<sup>66</sup>

Para apalancar la diversidad de los procesos culturales propios de la ciudad, los lemas de “orden y progreso”, debían encabezar las filas que suponían un proceso adecuado de modernización. La ciudad moderna debía repeler de manera enfática el desorden desmedido que traía la modernización urbana. La ciudad moderna que en el momento se producía, se consideraba manifestación de un “desorden”, que debía ser resuelto para un mejor funcionamiento de la sociedad, a través de procesos racionales.<sup>67</sup> Un poco, la idea iluminista, de que la sociedad puede ser transformada a través de la ciudad, o como refiere Françoise Choay, “mejorando el espacio, mejora la sociedad”. En este proceso de transformación, el Estado asumiría el liderazgo del conjunto de tareas culturales para asegurar la transformación social. Es así como “el Estado se vuelve institucionalmente la vanguardia moderna y la ciudad, su pica modernizadora”.<sup>68</sup> En términos generales, la actividad de la planificación se vincula estrechamente con el Estado intervencionista moderno, tanto en versiones totalitarias como democráticas.

Es así como sistemáticamente por medio de altos mandatarios, gente de élite que generalmente ostentaba puestos influyentes en la administración pública, que la planificación urbana considerada moderna entra como “salvaguarda” en la mayoría de países latinos, a partir del segundo conflicto posbélico mundial. Los postulados que pregonaban los CIAM, la Carta de Atenas y los diversos documentos preparados en estos congresos por sus asistentes, veían en América Latina el laboratorio perfecto para la cristalización de sus planes. Expertos tanto de Europa como de Norteamérica, serían rápidamente aguardados, porque se creía con fe ciega, que la solución vendría con ellos de manos de “el Plan”. Pero la metrópoli y su dinámica, ese conjunto transitorio y fugaz, siempre ha sabido rebasar con creces la propuesta desde las ideas. La experiencia demostraría que la planificación moderna en su espíritu que tiende a la estabilidad, no alcanzó al ímpetu dinámico, volátil y cambiante tan propio de las ciudades.

### **1.2.2.1 De la “machine á vivre” al “mixed development”.**

Históricamente, desde fines del siglo XIX, las ideas europeas en planificación urbana ayudaron a establecer un nuevo estrato de modernidad en muchas ciudades de América Latina. Durante una primera fase, que se extendió aproximadamente hasta la Segunda Guerra Mundial, las influencias más importantes fueron introducidas por proyectistas europeos, particularmente franceses, como resultado de su educación Beaux-Arts. A principios de siglo, varios grupos de profesionales viajaron hacia América Latina con el fin de diseñar la expansión prevista de sus capitales. Se prepararon muchos planes, particularmente para aquellas capitales cuyo crecimiento comenzaba a ser explosivo. Con el fin de apoyar estas iniciativas, se concedieron préstamos extranjeros y concesiones a

<sup>66</sup> MOHOLY-NAGY, Sibyl. Carlos Raúl Villanueva y la arquitectura de Venezuela. Caracas: Editorial Lectura. 1964. Pág. 7-8

<sup>67</sup> La racionalidad vista desde varias aristas. Entre ellas, las que señala Consuelo Corredor: razón instrumental y razón histórica. La primera ligada a la noción de progreso y la segunda, que combate las fuerzas tradicionales que limitan el conocimiento. CORREDOR, Consuelo. Los límites de la modernización. Bogotá: CINEP. 1992.

<sup>68</sup> GORELIK, Adrián Op. Cit. Pág. 21

empresas privadas y públicas. La enseñanza de la arquitectura y la ingeniería, que en general seguía los principios de la *École des Beaux Arts*, contribuyó con la hegemonía de las ideas urbanísticas francesas en los medios latinoamericanos.<sup>69</sup> Trabajos como el Plan de Buenos Aires de Joseph Antoine **Bouvard** (1906); de Alfred **Agache** y su plan para Río de Janeiro (1928-30); la tarea de Karl **Brunner** en Chile, Colombia y Panamá (1929-48) o la experiencia de Werner **Hegemann** en Argentina (1931), son ejemplos efectivos de esta escuela.<sup>70</sup>

Es bien sabido, que a la par de estos postulados y sus representantes, empezaría a introducirse preceptos del Movimiento Moderno, a la cabeza de **Le Corbusier**, con modelos que no se realizaron íntegramente en nuestras ciudades, pero cuyas directrices urbanas y arquitectónicas ostentaron sin duda, gran influencia en esta parte del continente. Rápidamente las ideas de Le Corbusier comenzaron a penetrar en América Latina, incluso con visitas que él mismo hace a diferentes ciudades como Río de Janeiro, Sao Paulo, Montevideo y Buenos Aires durante 1929. Las ideas de la ciudad convertida en una “*machine á vivre*”, empiezan a aterrizar en suelo sudamericano. Es difícil precisar con nitidez cuáles son esas características que Le Corbusier ve como particularmente esperanzadoras en América. Tal vez, “una mezcla de apertura a lo nuevo y conexión con la tradición cultural europea; la presencia simultánea de lo remoto y lo cultivado; una capacidad de emprendimiento que él asocia al espíritu pionero. En definitiva un ambiente privilegiado para recibir su mensaje”.<sup>71</sup> En ese sentido, al incluir la tradición y la novedad, se gesta una característica clara, así sea tácita, sobre el significado de la modernidad, al buscar una combinación de lo estático y eterno, con lo efímero y temporal. Ello es comprendido de ese modo por el maestro suizo<sup>72</sup>, y lo hace notar en algunos de sus trabajos para América, en especial con el plan regulador de Buenos Aires (1938-1940) y el plan piloto de Bogotá (1949-1952), que serán los dos únicos planes directores que Le Corbusier produzca para ciudades del continente americano. Las propuestas para Montevideo, Río de Janeiro y Sao Paulo y para Manhattan (1935), están compuestas de unos pocos dibujos producidos para ilustrar sus conferencias o publicaciones y ninguna puede considerarse como tal un “plan de urbanismo”.<sup>73</sup>

Ya para 1940, otro personaje influyente, el español José Luis Sert, se encuentra en Suramérica promulgando y reforzando las ideas de su maestro y gran amigo, a través de su

---

<sup>69</sup> GONZÁLEZ Casas, Lorenzo. Modernidad y ciudad. Op. Cit. Pág. 59. Desde el cuarto final del siglo XIX, se impuso en toda América Latina, en mayor o menor grado, de acuerdo a las posibilidades, particularidades e intereses, la modernización de sus capitales. Como señalan diversos autores, el modelo fue París, como “metrópoli de imitación”, en su fisonomía más no en su estructura. Cabe recordar que en 1900, apenas 10 ciudades latinoamericanas superaban los 100,000 habitantes y en 1940, 4 pasaban del millón. MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Op. Cit. Pág. 307

<sup>70</sup> HOFER, Andreas. Karl Brunner y el Urbanismo Europeo en América Latina. Bogotá: Ancora Editores, Corporación La Candelaria. 2003. Pág. 62-73

<sup>71</sup> PÉREZ OYARZÚN, Fernando. “Le Corbusier bajo la luz de Sudamérica”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 2- Precisiones en torno al Plan Director. Bogotá: Ediciones Uniandes y Pontificia Universidad Javeriana. 2010. Pág. 48

<sup>72</sup> Por ejemplo, Le Corbusier deja claro desde el principio, cuáles son los puntos de partida de sus propuestas para Bogotá: “*la obra revolucionaria se manifiesta por un carácter altamente tradicionalista*” (...) “porque reencuentra la raíz misma de las cosas, porque designa de nuevo su verdadero eje. En Bogotá, la historia y la geografía, la topografía, el régimen del sol, el de las aguas, de los vientos, etc. han conducido al plan Director en el respeto de las mismas leyes que habían descubierto, respetado y seguido los fundadores de la ciudad”. LE CORBUSIER. “Plan Piloto de Bogotá”. 1952

<sup>73</sup> LAPUNZINA, Alejandro. “De la pampa al altiplano: los planes directores de Le Corbusier en América”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Op. Cit. Pág. 50

oficina, la Town Planning Associates –**TPA**–, la cual fue creada específicamente para trabajar en los planes urbanos de América del Sur,<sup>74</sup> y donde es posible analizar un proceso y evolución de las ideas planteadas por Le Corbusier a lo largo de tres décadas de trabajo.

En resumen, son dos las tendencias urbanísticas que prevalecieron en América Latina desde 1900 hasta mediados del siglo XX: por un lado, arquitectos y urbanistas de formación convencional, que venían de la Escuela de Bellas Artes, y por otro, los integrantes del Movimiento Moderno, influenciados por las nuevas ideas y los “tiempos nuevos”. Resultado de ello, es la intervención tanto de ideas clásicas como modernas, algunas académicas, otras llenas de una “modernidad reciente”, cuya influencia produjo excelentes ejemplos en casi todas las ciudades de Suramérica y de México.<sup>75</sup>

Durante una segunda fase, a partir de los años posteriores a la Segunda Guerra, mayoritariamente las ideas norteamericanas sustituyen a las europeas en América Latina, imponiéndose el modernismo sobre los conceptos de Beaux-Arts, al tiempo que la planificación urbana se consolidaba en esta fase como una función pública ampliamente extendida, lo cual se lograría mediante la creación de oficinas de planificación gubernamentales y la puesta en vigencia de controles al desarrollo urbano.

Es durante este período que la visión desde el ámbito ideológico internacional, puede verse fundamentado en propiedad por dos vertientes: por una parte, los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna –**CIAM**–, y por otra, los planes urbanos modernos de Norteamérica, cuyo defensor más destacado lo encontrará en el Regional Planning Association of America –**RPAA**–, a la cabeza del conocido sociólogo Lewis Mumford, quien estuvo influenciado por la ideología de Howard y su ciudad jardín y la teoría orgánica del escocés Patrick Geddes.<sup>76</sup> En este grupo norteamericano, se impulsará la idea de ciudad-región, bajo una concepción de la ciudad como ecosistema complejo con múltiples interrelaciones en donde la historia aparece como base del desarrollo de ciudad, contrario a la corriente europea, en donde el contacto con el pasado, si bien es tenido en cuenta, no hace parte de su base estructural.<sup>77</sup> La principal idea de Mumford, es trabajar por una identidad americana defendiendo el pasado histórico, el referente y su papel en la

---

<sup>74</sup> “Wiener y Sert en América Latina, ya no eran arquitectos comprometidos políticamente sino “expertos” extranjeros vinculados al poder económico y militar de Estados Unidos y el prestigio artístico de Le Corbusier”. MUMFORD, Eric. “Los CIAM y Latinoamérica”. En: CONSORCIO DEL MUSEU D’ART CONTEMPORANI DE BARCELONA. Sert: Arquitecto en Nueva York. Barcelona: Actar. 1997. Pág. 73.

<sup>75</sup> SALMONA, Rogelio. “En busca de las identidades perdidas: la influencia de la arquitectura europea en América”. En HOFER, Andreas. Karl Brunner y el Urbanismo Europeo en América Latina. Bogotá: Ancora Editores, Corporación La Candelaria. 2003. Pág. 12. Salmona al decir “ejemplos”, se referirá a ejemplos en el ámbito propiamente arquitectónico.

<sup>76</sup> HALL, Peter. Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Barcelona: Ediciones del Serbal. 1996. Pág. 148-168

<sup>77</sup> En ello, puede haber discrepancias y existen múltiples puntos de vista. Para algunos autores, fragmentos de urbanización históricos o categorías geográficas, son efectivamente incluidos dentro de las propuestas que hacen algunos defensores del Movimiento Moderno y su máxima guía, la Carta de Atenas para ciudades latinoamericanas. “Cuando eso ocurre, el proyecto urbanístico no sólo alcanza a tener la escala que le corresponde sino que, en gran medida, se neutraliza el riesgo a la inclinación totalitaria que podía suponerse inherente a un discurso transformador y radical como el de Le Corbusier”. MARTI ARÍS, Carlos. “Le Corbusier: Bogotá, vista aérea”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Op. Cit. Pág. 19. Sin embargo, para autores como Hall o Choay, entre tantos otros, este “modelo progresista”, tiene como principal característica “hacer tabula rasa con el pasado” y “bajo una fraseología modernista, puede considerarse su alma deconstructivista para la ciudad”. CHOAY, Françoise. “El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad”. En: MARTÍN, Ángel. Ed. Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Barcelona: Ediciones UPC. 2004. Pág. 67-68



ciudad moderna; estos conceptos buscan una identidad y una síntesis en sus reflexiones, los cuales pronto serán tomados como puntos de referencia en las discusiones de los CIAM posteriores a la guerra y en los planes más importantes de Latinoamérica.<sup>78</sup>

En este punto, resulta clave la influencia que ejerce Mumford sobre el pensamiento de **José Luis Sert**. La visión histórica de la ciudad y su importancia en la creación de nuevas ciudades, el énfasis social, el factor comunidad, la ciudad jardín y la idea de centro, encuentran complemento en el concepto del centro urbano de Sert, quien considera a los Centros Cívicos como núcleos de la cultura urbana y por ende los elementos más importantes de una gran ciudad. Se desarrollan entonces por parte de la **TPA**, diferentes planes entre 1943 y 1956 para varias ciudades medianas y grandes en Latinoamérica, como Cidade dos Motores en Brasil<sup>79</sup>; Lima y Chimbote en Perú; Medellín, Cali, Tumaco y Bogotá en Colombia; el barrio de Pomona en Maracaibo; Ciudad Piar y Puerto Ordaz en Ciudad Guayana, Venezuela y La Habana en Cuba.<sup>80</sup>



Imagen 1-7. Gropius y Sert en Lima  
Fuente: Revista El Arquitecto Peruano  
No. 196. Nov. Dic. 1953

En la mayoría de estos planes existe un conocimiento preciso del lugar, del relieve, de la geografía, de la arquitectura y cierta habilidad para articular la forma edilicia con los vacíos urbanos, con el fin de imponer orden al nuevo crecimiento de las ciudades. Ya para algunos de estos planes, Sert y su equipo de trabajo, empiezan a introducir ideas que empiezan a cuestionar ciertos principios rígidos que venían de las posturas más ortodoxas del Movimiento Moderno y en los cuales se intuyen elementos propios del “*mixed development*”, como experiencia intermedia, ya que se “*intenta recoger en una simbiosis, principios racionalistas y formas más tradicionales (..) y se buscan nuevas formas de diseño urbano a través del estudio de la complejidad de las solicitudes dadas por el contexto social o geomorfológico*”.<sup>81</sup> Es decir, que de los estrictos principios de un urbanismo monumental, fijado principalmente en lo arquitectónico, en máquinas para vivir aisladas, todo dentro del marco de una gran escala, prácticamente abstracta, se empiezan a introducir ciertos aires que promulgan por una revisión de estos postulados y en donde la escala humana, los usos mezclados, el patio, el valor de lo histórico, el “estándar”, empiezan a reevaluar el modelo fijado.<sup>82</sup>

<sup>78</sup> HERNÁNDEZ, Carlos. Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá – IDCT.2004. Pág. 27-40. La influencia de las reuniones del CIAM y la de los planificadores norteamericanos se hizo patente. En ese momento, acusaba la influencia de la teoría del desarrollo exponencial de Rostow, del sistema de planificación del Tennessee Valley y del campo nuevo de la geopolítica.

<sup>79</sup> En Brasil, Sert era un profesional extranjero apoyado por el poder financiero y militar de Estados Unidos, y serviría a los intereses del régimen autócrata de Getulio Vargas (...); el trabajo en Brasil se integraba en una política capitalista de modernización apoyada por una potencia extranjera con fuertes intereses estratégicos en la región. MUMFOR, Eric. “Los CIAM y Latinoamérica”. Op. Cit. Pág. 51.

<sup>80</sup> RUBERT de Ventós, María. “Ciudades en América Latina. El trabajo de Town Planning Associates 1943-1956”. En CONSORCIO DEL MUSEU D’ART CONTEMPORANI DE BARCELONA. Op. Cit. Pág. 78

<sup>81</sup> ORDEIG, José María. Diseño urbano y pensamiento contemporáneo. España: Monsa Instituto de ediciones. 2000. Pág. 60 y 65

<sup>82</sup> En ello, han profundizado diversos trabajos, entre otros, el de HERNÁNDEZ, Carlos Op. Cit. Este tema se hará más explícito en el capítulo 4 de esta investigación, donde se aborda el tema de las ideas y los planes para las tres ciudades de estudio.



Otras experiencias a mencionar y que resultaron relevantes para el acervo de la planificación urbana importada a las ciudades latinoamericanas, lo constituyen los trabajos de Norbert Maillart en Montevideo; la experiencia de **Robert Moses** en Caracas (1947-49) y Sao Paulo (1947-50); los trabajos de Jacques Lambert y Maurice Rotival en el Plan Monumental de Caracas (1939); así como las propuestas de vivienda y zonificación de **Francis Violich** en Caracas y otras ciudades venezolanas (1950-54), entre otros planes y proyectos que pueden ser destacados, pero que desbordan el alcance de esta investigación y para lo cual existe elaborada ya, una bibliografía especializada.

Es clara entonces la participación e influencia que tienen las ideas del urbanismo moderno, a mediados del siglo XX, sobre las temáticas y problemáticas de la ciudad latinoamericana.<sup>83</sup> Bien sea que se manifestaran a través de postulados clásicos del “modelo progresista” o por medio de su evolución con modelos que parecían más cercanos a lo requerido por nuestras urbes, las teorías modernas encontrarán para las ciudades su concreción por medio de los planes, y aunque “la influencia directa es innegable, su aplicación generalmente fue parcial y concentrada a proyectos muy puntuales”.<sup>84</sup> Sin duda, la planificación en general, y la planificación urbana en particular, era requerida por cuanto establecía una lógica en la instrumentación de las obras públicas. Evidentemente, su uso suscitó un creciente dominio público cada vez más consciente sobre aspectos de vivienda, usos del suelo, transporte, servicios, entre otros, construyendo un pensamiento interesado en lo urbano y despertando el interés por la construcción de una ciudad y sociedad que aspiraran a ser modernas.

---

A manera de síntesis, puede indicarse que los procesos heterónomos urbanos en América Latina, al cerrar la década del 40 y durante la década del 50 se caracterizan por dos hechos o mejor dos corrientes de pensamiento moderno, claramente importados, que como se observó, tienen sustento sobre la teoría de la planeación del desarrollo: primero, un pensamiento económico, el cual asigna un papel protagónico a la ciudad en el modelo de desarrollo y segundo, un pensamiento urbanístico, primero europeo (madurado durante la primera mitad del siglo XX), luego complementado con postulados de corte norteamericano. En ambos casos, como ya se ha señalado, la clave radicaría en esa fórmula considerada mágica durante el periodo: *la planificación*. Ambas posturas controvertían los paradigmas tradicionales en el ámbito cultural latinoamericano, su influencia en el programar y hacer ciudad se ubicará más en el plano de las ideas y teorías, que propiamente en las ejecuciones. Aún así, el acompañamiento en su inicio como metrópolis es un hecho destacable, toda vez que rescata una intención por dar solución a los agudos problemas, pero sobre todo por colocarse en sintonía con los aires de modernidad que ya respiraban algunas urbes europeas y norteamericanas, acudiendo para ello a los grandes expertos, así fuera que luego el resultado demostrara una difícil adaptación.

---

<sup>83</sup> Los temas serán profundizados en el capítulo 4 de esta investigación. Entre ellos, los conceptos de “supermanzana” y “unidad vecinal”, heredados del urbanismo moderno, los cuales encontraron aplicación en políticas de vivienda económica, entre otros.

<sup>84</sup> HERNÁNDEZ, Carlos. Op. Cit. Pág. 44-45

## **1.3 AUTONOMÍA Y PLANIFICACIÓN: LA INFLUENCIA DESDE LA PROPIA LATINOAMÉRICA**

En consonancia con los procesos heterónomos, relacionados como ya se indicó, con ese tratar de adecuarse a los modelos externos en procura por seguir sus líneas de cambio, existieron a la par en el continente *procesos autónomos*, surgidos o desarrollados desde la propia Latinoamérica, en un intento por afrontar las transformaciones de su estructura interna. Al igual que en el análisis hecho a las influencias internacionales, se hará referencia para los procesos autónomos, a las dos corrientes aliadas con la teoría de la planeación del desarrollo: la corriente de planeación económica y la otra, propiamente de planeación urbana.

### **1.3.1 La expansión económica y su quimera de bonanza**

Como se indicó en páginas anteriores, la década de los 50 inauguró en Sudamérica un periodo de gran expansión económica cuya bonanza se extendió hasta la mitad de los años 70. El ritmo de crecimiento que había alcanzado el proceso de sustitución de importaciones en la posguerra fue tan acelerado que llegó a duplicar el nivel de producción conseguido durante la primera mitad del siglo.<sup>85</sup>

Sin embargo, un análisis detallado de los datos existentes para 1950 revela la gran distancia que mediaba entre los países que habían conseguido llegar a un nivel de industrialización relativamente avanzado (como los países del cono Sur) y los restantes países, así como las diferencias que esta situación implicaba para el equilibrio de la región en su conjunto. En aquel año, el grado de industrialización de América Latina era del 20%, valor que sólo superaban Argentina (26%), Brasil (22%), Chile (23%) y Uruguay (22%). Los niveles alcanzados por los restantes países oscilaban entre el 13% (Colombia) y el 16% (Ecuador).<sup>86</sup>

Dentro del grupo de países desarrollados, Argentina y Brasil habían avanzado en ramas como la metalurgia y la química, en tanto que Chile y Uruguay continuaban especializándose en la producción de manufacturas tradicionales. En el resto del continente suramericano, las situaciones socioeconómicas existentes hasta mediados del siglo sólo habían permitido el despegue industrial de algunos países (Colombia, Perú y Venezuela, cuyas capitales interesan a este estudio), mientras que otros, incapacitados para superar sus limitaciones estructurales y proceder a la modernización de sus estructuras productivas (Bolivia, Ecuador y Paraguay), continuaron ligados a sus tradicionales economías agroexportadoras.

---

<sup>85</sup> Las cifras así lo demuestran: si en el periodo 1900-1950 la producción industrial del continente había crecido a una tasa media anual de 2.8%, entre los años 1950 y 1975 este valor se había elevado a 6.1%, superior al promedio alcanzado por las economías industriales maduras de Estados Unidos y Europa occidental, aunque inferior al logrado en el mismo periodo por las economías en rápida expansión como Japón o los países socialistas. CEPAL. La CEPAL en la realidad económica de América Latina: 1948-1978. Santiago de Chile: Colección IIT. 1978. Pág. 14-15

<sup>86</sup> MARTÍN LOU, María Asunción. Proceso de urbanización en América del Sur: modelos de ocupación del espacio. Madrid: Editorial Mapfre. 1992. Pág. 227

### **1.3.1.1 El proceso de sustitución de importaciones**

La conocida Industrialización por Sustitución de Importaciones, muchas veces llamada por sus siglas **-ISI-**, se acogió como estrategia económica en el territorio latinoamericano y en otros lugares de desarrollo luego de la Segunda Guerra. Esta teoría estaría vinculada al desarrollismo y a la teoría de la dependencia, y su objetivo principal se centraría en hacer frente a la posguerra por medio de la industrialización. Fundamentalmente se llevaría a cabo mediante dos etapas: la primera, se basaba en promover inversiones para la producción de bienes de consumo masivo de menor complejidad tecnológica. Y la segunda, se concentraría en producir bienes de mayor complejidad, así como bienes de capital. Era, sin duda, una estrategia de nacionalismo económico, caracterizada por una progresiva desvinculación de la economía internacional y la puesta en marcha de ambiciosos programas de industrialización.<sup>87</sup>

Lamentablemente, en los países donde fue aplicado este sistema, no se tuvo un final próspero. Las balanzas de pagos no mejoraron debido al aumento en la importación de materias primas y bienes de capital para la producción, al tiempo que la exportación resultó escasa dado los estrechos mercados azotados por la posguerra. El modelo para sustituir importaciones había sido consolidado durante un momento favorable a pesar de su fuerte dependencia de las tecnologías, los bienes de capital y los insumos de origen extranjero. Pero las relaciones entre las importaciones y las exportaciones siempre fueron desequilibradas y con fuertes déficits comerciales. A esta situación desfavorable se le unieron otros factores determinantes propios del marco económico existente en la región, entre los que se destacan el retraso en la propia producción industrial, las limitaciones del sector agrícola y la dependencia, en la mayoría de los países, de mercados energéticos externos. Dicho de otro modo, la etapa de sustitución de importaciones pudo ser desarrollada por los capitales nacionales, pero gracias al fuerte apoyo que encontraron en la inversión extranjera y en el servicio del crédito externo.<sup>88</sup> Sobre estas bases endebles, la industrialización promovida por el proceso de sustitución de importaciones había comenzado a registrar signos de deterioro en los países más avanzados de la región hacia finales de los años 50, situación que se acentuaría en la década siguiente, donde ni el aporte de los capitales extranjeros, ni la aplicación de mecanismos compensadores del desequilibrio (tales como, planificación del desarrollo, aprovechamiento de economías dinámicas, estímulos al comercio interzonal) ayudaron a superar esta crisis estructural.

De todas formas, pese a que no se obtuvo el resultado esperado, es destacable que en muchos países se lograra desarrollar una base firme en la industria siderúrgica, petroquímica, química, plástica, farmacéutica, entre otros. Así mismo, bienes de capital como la industria de maquinaria agrícola permitieron el desarrollo de una nueva oleada de exportación de alimentos y materias primas, que ayudaron a contrastar las deficiencias de la ISI. Otras consecuencias positivas en muchos países fueron demostrables, aunque siempre de manera parcial, en especial con medidas como el aumento del empleo local, el fortalecimiento del Estado de bienestar y las garantías de protección al trabajador, todo ello complementado con una moderada dependencia de los mercados extranjeros, una mejoría en los términos de intercambio, el nacimiento de sectores industriales nacionales, en

<sup>87</sup> AAVV. Historia económica de América Latina. Op. Cit. Pág. 333

<sup>88</sup> MARTÍN LOU, María Asunción. Op. Cit. Pág. 230

especial la pequeña y mediana empresa y una temprana madurez del sector servicios, que en algunos países llegó a proporciones similares a la de los países desarrollados.<sup>89</sup>

### **1.3.1.2 Las instituciones económicas**

El 25 de febrero de 1948, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, ECOSOC, decidió establecer la Comisión Económica para América Latina, **CEPAL**, y la puso al servicio de los gobiernos de América Latina para colaborar con ellos en el desarrollo económico de sus países, apoyar en el mejoramiento del nivel de vida de sus pueblos y en la ampliación y fortalecimiento de sus relaciones comerciales tanto dentro como fuera de la región. Uno de los principios que motivaron su creación, consistió en el concepto de que el *crecimiento desde dentro* en los países de América Latina exigía para su aceleración, programas y políticas de desarrollo de carácter dinámico. Estos programas, planes y políticas, para ser verdaderamente eficaces, debían fundamentarse básicamente en la realidad, en el análisis sistemático de las economías nacionales y en el estudio periódico de las perspectivas de crecimiento.<sup>90</sup>

Para ello, una de sus primeras tareas consistió en reunir información adecuada sobre la situación económica de la región en su conjunto y la de cada país. Dentro de sus investigaciones sobre el desarrollo de la región, la CEPAL realizó en 1951 un examen de los problemas teóricos y prácticos que planteaba el crecimiento económico, seguido dos años más tarde por un estudio preliminar sobre técnicas de programación, así como por estudios en el terreno, orientados a analizar más profundamente los procesos de desarrollo económico y social. Este marco de análisis orientó la elaboración de diagnósticos y estos a su vez, soportaron la recomendación para la adopción de cuatro fórmulas: una reforma agraria que garantizara el desarrollo agropecuario; diversificación de la producción para la exportación; orientación de la industria hacia mercados internos con materias primas nacionales y por último una reforma tributaria que aumentara el recaudo interno para la financiación de la infraestructura.

Además de estas recomendaciones se propusieron, como ya se trató, la sustitución de importaciones, las inversiones extranjeras, la ayuda externa para mejorar el intercambio comercial, la lucha contra la inflación y la estabilidad de la moneda y los precios, así como inversiones sociales en vivienda, hospitales y servicios públicos que asistieran las políticas económicas.<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> Por ejemplo en Argentina, los indicadores del mercado de trabajo para el período 1945-75 muestran que había alcanzado cierto grado de madurez que la hacían comparable a los países más desarrollados: elevada tasa de urbanización y empleo formal, alta participación de los asalariados en la Población Económicamente Activa, amplia difusión de la escolarización en la Población Económicamente Activa, desarrollo del sector servicios, así como un buen nivel de remuneraciones y cobertura de seguridad social. De igual modo es importante recalcar que en el promedio de la Población Económicamente Activa (PEA) de 1950 para América Latina, el 44% se encontraba concentrada en centros urbanos, pero Argentina, para la misma fecha ya registraba un 72%. Tomado de: Amadeo Eduardo y Caputo Sara. Cuadernos de Observatorio Social- Crisis en el mercado de trabajo y exclusión social. Número 1. Buenos Aires. 2.000. Recurso electrónico.

<sup>90</sup> CEPAL. La CEPAL en la realidad económica de América Latina: 1948-1978. Santiago de Chile: Colección IIT.1978. Pág. 1-2

<sup>91</sup> CEPAL. La CEPAL en la realidad económica de América Latina: 1948-1978. Op. Cit. Pág. 3-15

Así mismo, el 20 de junio de 1958 el presidente de Brasil, Juscelino Kubitschek, pronunciaba un discurso en Río de Janeiro ante los representantes de los Estados Americanos y lanzaba la idea de la **Operación Panamericana**. Esta operación, era un movimiento multilateral que tenía por finalidad promover la cooperación de todos los países del continente americano para luchar contra lo que en el consenso oficial se denominaba “subdesarrollo”. Es así que para febrero de 1960, el presidente Eisenhower viajó a Brasil y firmó la segunda declaración de Brasilia, en la que por primera vez los Estados Unidos se adherían a la Operación Panamericana, tratando de recuperar el prestigio perdido durante los últimos años, y ante la peligrosa influencia de la revolución cubana. Entre otras novedades, el presidente norteamericano tuvo que aceptar la creación del **Banco Interamericano de Desarrollo –BID-**<sup>92</sup>. Este banco jugaría un rol protagónico en el campo del financiamiento externo de programas de desarrollo social, en los que la construcción de vivienda y la construcción de servicios esenciales serían los ejes fundamentales. Pero esta entidad podía difícilmente ocultar, tras el pretexto de apoyar el desarrollo económico de los países miembros, su verdadera naturaleza: la de ser un organismo encargado de proseguir el control norteamericano en la esfera financiera.<sup>93</sup>

Sin embargo, el BID, entraría como aliado estratégico para los proyectos que proponía la CEPAL, como en el Convenio Tripartito OEA-CEPAL-BID, el cual consideró necesaria la creación de Grupos Asesores conjuntos, que entrarán a prestar la colaboración necesaria en la preparación de programas sectoriales y globales de desarrollo en cada nación. Es así, como en 1961, la CEPAL tomaría medidas para ampliar y consolidar las actividades de capacitación y de asesoramiento mediante la creación del Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social -**ILPES**-. El ILPES fue establecido bajo la égida de la CEPAL, con apoyo financiero de la ONU y el BID. Este instituto contó con la colaboración financiera de varios gobiernos latinoamericanos y sus tareas incluyeron la capacitación de profesionales y funcionarios gubernamentales. Alrededor de 7.000 economistas, sociólogos, estadígrafos, agrónomos, ingenieros y médicos asistieron a los cursos ofrecidos en Santiago y en diferentes países de la región desde 1963 hasta 1977. En estos cursos se trataron aspectos relacionados con las técnicas de planificación y de programación en la industria, la agricultura, las inversiones públicas, las obras públicas, los transportes, los presupuestos y las finanzas. Además, con el concurso de la OIT, la FAO, la UNESCO, la OMS y la UNICEF, se ofrecieron cursos trimestrales en programación de mano de obra, de educación y sanidad pública.<sup>94</sup>

### **1.3.2 A la búsqueda de un crecimiento urbano planificado**

#### **1.3.2.1 El estado como actor de vanguardia**

Como ha sido analizado por diferentes autores, la expansión de las ciudades en Latinoamérica durante buena parte de la primera mitad del siglo pasado, comparada a la organización interna de los gobiernos locales para hacer frente a un obligado ordenamiento

---

<sup>92</sup> Con la creación de este organismo, los Estados Unidos accedía a una vieja petición latinoamericana de establecer un banco continental de crédito, propuesta que se había planteado desde la Conferencia Interamericana de 1890. ESPINOZA García. Op. Cit. Pág. 163

<sup>93</sup> *Ibíd.* Pág. 163

<sup>94</sup> CEPAL. La CEPAL en la realidad económica de América Latina: 1948-1978. Op. Cit. Pág. 4

urbano en gran escala, fueron dos procesos que no se desarrollaron simultáneamente en el tiempo. En esta época de bonanza y enriquecimiento generalizado, la mayor parte de las ciudades latinoamericanas crecieron sin la necesidad de que sus gobiernos actuaran como agentes impulsores del desarrollo. Serían predominantemente los grupos promotores del crecimiento urbano (inmobiliarias y empresas constructoras), los operadores del espacio urbano, que seguían casi sin limitaciones las orientaciones de sus estrategias comerciales, en tanto que las actuaciones públicas continuaron concentradas en la dotación de infraestructuras y servicios, dirigidos a mejorar las condiciones generales de la población y de la incipiente industria, necesarias para apoyar directamente a la expansión productiva.

Es así, como las ciudades comenzaron a cambiar su fisonomía dejando de ser estructuras unitarias para transformarse en un anárquico agregado de partes. Mal preparadas para recibir un volumen de población tan importante y con gobiernos locales poco capacitados para enfrentar la magnitud de los problemas suscitados en el seno de las sociedades urbanas, la organización de las ciudades de mediados del siglo oscilaba entre la especulación privada y la improvisación pública, que sólo pudo emprender en forma descoordinada algunos programas sectoriales, sumado a las irregularidades económicas y políticas que agitaban a los distintos países. De esa manera, desde la década de los 50, las ciudades sudamericanas se construyeron anárquicamente, con algunas intervenciones estatales y mucha actuación privada, incluida tanto en la legalidad como en la ilegalidad. El principio legal de la propiedad privada del suelo operó siempre como un elemento obstaculizador para la regulación planificada del crecimiento urbano. Las ciudades se expandieron al compás de la especulación urbana y de la apropiación irregular por parte de los marginados. La intervención del Estado en el mercado inmobiliario, a través de normativas para la regulación de las subdivisiones, el comercio y los usos del suelo, no adquirió el peso necesario en el proceso de incorporación de la tierra a los centros urbanos.<sup>95</sup>

Es a partir de la década de los cincuenta, cuando se asiste a un cambio respecto al papel que debían asumir las ciudades en el desarrollo. La etapa de prosperidad por la que atravesaba la realidad económica sudamericana, unida a los aires de cambio procedentes del ámbito académico y conceptual respecto de la forma de concebir el urbanismo y la planificación de las ciudades, coincidieron en entender la política urbana como parte de la planificación del territorio. Los gobiernos, algunas veces nacionales, otras veces locales, tuvieron que resolver los efectos del acelerado crecimiento urbano respondiendo a necesidades nuevas no incluidas en el contenido de los pocos planes reguladores vigentes.

Este interés por la ciudad y los sistemas de ciudades surgió por la existencia de dos cambios sincrónicos: uno, por la creciente conciencia del gobierno hacia las consecuencias económicas, sociales y políticas del desarrollo urbano desequilibrado y dos, como ya se ha mencionado, por la presencia en el continente de profesionales especializados en la planificación urbana y regional.<sup>96</sup> Sin embargo, es claro que en el ámbito de las realizaciones, los esfuerzos desarrollados por las instituciones públicas por conseguir una

---

<sup>95</sup> MARTÍN LOU, María Asunción. Op. Cit. Pág. 255

<sup>96</sup> GILBERT, Alan. "La planificación ante la primacía urbana y las grandes ciudades en América Latina. Una crítica a la bibliografía". En HARDOY, Jorge Enrique. (Comp.). Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina. Buenos Aires: SIAP.1978. Pág. 131

política urbana capaz de subsanar los desequilibrios producidos por la industrialización acelerada se quedaron en proyectos. Aún con los tropiezos y las ejecutorias sin cristalizarse, se puede afirmar con certeza que para este período existe una clara y decidida intención por parte del Estado por acometer los proyectos de modernización que las urbes reclamaban. Era la voluntad deliberada de lo que ya se había citado en este estudio, como una reforma “desde arriba”, es decir, la definición del Estado como agente conductor de la producción de la triple expansión (en el territorio, en la sociedad y en el tiempo). Sin duda, es una transformación donde el Estado asumió el liderazgo del conjunto de tareas culturales para asegurar la transformación social.

En este punto, se hace necesario recordar lo asegurado al inicio de este capítulo, y es que efectivamente “el Estado se vuelve institucionalmente la vanguardia moderna y la ciudad, su pica modernizadora”.<sup>97</sup> Muchos gobiernos prepararon nuevos planes, incluyendo los de ciudades creadas prácticamente desde cero como Brasilia y Ciudad Guayana. Y aunque se continuó requiriendo tanto el crédito e inversión extranjera como la iniciativa privada, los esfuerzos de modernización urbana y económica descansaron prioritariamente sobre el sector público. “La tendencia a la centralización urbanística fue reforzada a través de la creación de agencias del gobierno y por la presencia de diversos regímenes dictatoriales”.<sup>98</sup>

En ese sentido, puede afirmarse que el proceso autónomo más acentuado a nivel de planificación y actuación urbana de manera general para América Latina, se concentrará en el papel que el gobierno y las élites desplegaron, en la búsqueda por una modernización de sus sociedades, partiendo de una solución sin duda imperfecta e inacabada de su ambiente físico, pero no por ello, menos inapreciable o insubstancial. Si algo había producido el desencadenamiento de planes realizados por profesionales extranjeros en estas tierras, era precisamente la voluntad política de gobernantes y dirigentes criollos. De ahí, que los procesos heterónomos de planificación importada, tengan como principales auspiciadores, a directivos de la clase dominante, quienes para este período desarrollista, resultan ser protagonistas de primer orden en los procesos autónomos seguidos por nuestras naciones. Y junto al Estado, se impondrían con fuerza, los postulados del mercado, y a su comando, constructores de toda laya, que tan sólo perseguían fines comerciales.

### **1.3.2.2 Las instituciones urbanas**

Transcurría el año de 1951, cuando entre el gobierno de Colombia y la OEA, se firmaría un convenio que colocaba a Bogotá como sede del Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento, mejor conocido como **CINVA**. Este Centro, había nacido como una solicitud expresa por parte de Anatole Solow en el VII Congreso Panamericano de Arquitectos, celebrado en la Habana en abril de 1950, ante el déficit de viviendas en sectores insalubres, que llegaba a 25 millones de casas necesitadas en toda Latinoamérica<sup>99</sup>. Bajo esta condición, los objetivos de este centro, estarían enfocados en la realización de investigaciones y trabajos experimentales que resolvieran problemas técnicos constructivos,

---

<sup>97</sup> GORELIK, Adrián Op. Cit. Pág. 21

<sup>98</sup> GONZÁLEZ Casas, Lorenzo. Modernidad y ciudad. Op. Cit. Pág. 61

<sup>99</sup> RIVERA, Jorge. El CINVA. Un Modelo de cooperación técnica. 1951-1972. Tesis de Maestría en Historia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2002. Pág. 67.

así como al asesoramiento en proyectos y programas de vivienda a las instituciones interesadas en adelantar este tipo de políticas, en los diferentes países del continente. Todo el montaje logístico del Centro, estaría a cargo de la OEA y la institución encargada de su construcción sería la Universidad Nacional. A estas dos entidades, se aunaría el Instituto de Crédito Territorial, el cual hizo algunos aportes financieros y prestó ayuda con actividad docente. La actividad de este Centro Interamericano llegó hasta el año de 1972 y durante su funcionamiento se destacó por ser una de las más sobresalientes instituciones de su tipo, cuyo “staff y servicios se consideraban entre los mejores del mundo”.<sup>100</sup>

De esa manera, el CINVA resulta ser un producto de gran significado, en los procesos autónomos tratados de delinear por los países latinoamericanos. Como indicaba Luis Mora en 1956, para entonces Secretario General de la OEA: “(...) el Centro de Vivienda es uno de los proyectos claves que expone al resto del mundo una fórmula práctica ideada por los americanos que han sabido unirse para acelerar el progreso social y económico de nuestro pueblos”.<sup>101</sup> Sin duda, uno de los grandes objetivos del CINVA, estaría en promover la modernización y el desarrollo institucional de las naciones del continente. “El Centro Interamericano fue, con sus limitaciones de objeto específico y contexto, la concreción de los principios de progreso, democracia y justicia social, en un momento decisivo de la historia colombiana y latinoamericana”.<sup>102</sup> La base de los programas del CINVA, pareciera estar fundada en dos experiencias del New Deal (la política de Roosevelt): por un lado, el Consejo del Valle del Tennessee -TVA-<sup>103</sup> y por otro, la modernización de Puerto Rico. Tanto en uno como en otro, el gobierno norteamericano asume de manera plena la actuación del poder público, con el empleo de técnicas de planeación, la creación de espacios de participación y la atención a problemas básicos, como el de la vivienda. A finales de la década de los cuarenta y durante los cincuenta, tanto el TVA, como la modernización del país isleño, fueron referentes obligados cuando se trataban temas que involucraban planeamiento y gestión local.<sup>104</sup>

En diciembre de 1956, la OEA autorizaría aportes para celebrar la Primera Reunión Técnica Interamericana de Vivienda y Planeamiento en Bogotá. En dicha Reunión, sería fundada la Sociedad Colombiana de Planificación –**SCP**, la Sociedad Puertorriqueña de Planificación –**SPP**- y la Sociedad Interamericana de Planificación –**SIAP**-. La SIAP, sería creada con el objeto de componer un organismo internacional que reuniera profesionales investigadores en el campo de la planeación y así transmitir las ideas, discusiones y planteamientos, tanto a entidades públicas como privadas del continente. De esa manera, la SIAP, organizaría diversos congresos y eventos<sup>105</sup> con la asistencia de profesionales de

---

<sup>100</sup> Así lo aseveraba Eric Carlson, quien visitó el CINVA en 1955 y para entonces era director de la Escuela de Administración Pública de Costa Rica. Tomado de: RIVERA, Jorge. Op. Cit. Pág. 16

<sup>101</sup> Palabras de Luis A. Mora, para entonces Secretario General encargado de la OEA. En: CARLSON Eric. Clausura del Curso de 1956. Bogotá. Publicaciones del CINVA, 1956. Tomado de RIVERA, Jorge. Op. Cit. Pág. 16

<sup>102</sup> *Ibíd.* Pág. 39

<sup>103</sup> En 1932, al dirigir la palabra en el último Congreso de la Asociación para la planificación regional de América, Roosevelt presentó el proyecto del Valle del Tennessee como un *ejemplo de planificación regional*, para la construcción de una central hidroeléctrica y a la vez ejercer un control sobre las avenidas que la circundaban. Tomado de: HALL, Peter. Op. Cit. Pág. 170.

<sup>104</sup> RIVERA, Jorge. Op. Cit. Pág. 39

<sup>105</sup> El I Simposio se realizó en Mar del Plata en septiembre de 1966. Los trabajos presentados fueron publicados en un volumen titulado: El proceso de urbanización de las Américas, desde sus orígenes hasta nuestros días, compilado por Jorge E. Hardoy y Richard Schaedel. El II Simposio se realizó en Stuttgart en 1968, en tanto que el III fue llevado a cabo



variadas disciplinas, encargados de diseñar estudios sobre la urbanización y planificación urbana y regional, con el objetivo de dar solución a los contrastes económicos que mostraban las ciudades y las regiones en los países latinoamericanos.<sup>106</sup>

La fundación de la SIAP influyó en la consolidación del proceso planificador en América Latina, adicionalmente validado por programas asociados a universidades, como el Programa Interamericano de Planeamiento Urbano y Regional -PIAUPUR-, con sede en Lima<sup>107</sup>, el programa de planeación de la Universidad del Valle, los proyectos de la Universidad de Chile y el centro de Investigaciones Urbanas de Sao Paulo.<sup>108</sup> Sin duda, la SIAP ha representado la asociación de expertos e investigadores en temas urbanos y regionales más relevante de Latinoamérica y su intento por establecer puentes de comunicación entre profesionales de toda América Latina, se hizo especialmente importante durante las décadas de los 60 y 70, es decir, durante la consolidación de las más influyentes ciudades como metrópolis. En este mismo período, aparecería el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales -CLACSO-, constituido en octubre de 1967, siendo una de las Comisiones de Trabajo, la Comisión de Desarrollo Urbano y Regional, la cual buscó contribuir a la profundización de la reflexión teórica y al intercambio de experiencias con respecto a los procesos de desarrollo urbano y regional en América Latina. De ese modo, entre sus acciones, auspiciadas por la Fundación Ford, se contó con la realización de reuniones de trabajo, la asignación de becas de investigación y la difusión de la producción científica a través de sus publicaciones.<sup>109</sup>

### **A manera de corolario**

Como se ha podido observar a lo largo de este capítulo, son variadas las situaciones que acompañan el surgimiento de las metrópolis en América Latina, durante la época de estudio. Los ambientes condicionados de su propia estructura interna, caracterizado por fenómenos particulares, sumado a las influencias internacionales, sólo vistas en esta corta descripción desde el plano económico y urbano, forman un cúmulo especial de síntomas que llevan a un contexto singular, pero no por ello, menos válido. Así mismo, se ha visto cómo desde la misma Latinoamérica se han hecho intentos, seguro que no los suficientes, en procura de generar políticas de planeación que para la época subsanaran tan crueles deficiencias en las urbes. Puede entonces, pensarse que es en América Latina, donde "junto a elementos racionales, sistemáticos y metódicos, toda actividad, tanto científica como artística, se complementa con mecanismos irracionales, de astucia, de inspiración y de

---

en Lima, en agosto de 1970. Tomado de: HARDOY, Jorge Enrique. Comp. Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina. Buenos Aires: SIAP. 1978. Pág. de presentación.

<sup>106</sup> RIVERA, Jorge. Op. Cit. Pág. 126

<sup>107</sup> El Instituto de Urbanismo de Lima (IPUR), se formó en 1945 en la Universidad de Ingeniería del Perú, y luego sería sede del PIAUPUR. Actualmente sigue en funcionamiento, como Instituto de Urbanismo de la Universidad, como se pudo verificar durante la visita en Lima.

<sup>108</sup> RIVERA, Jorge. Op. Cit. Pág. 128

<sup>109</sup> Muchas otras instituciones pueden ser nombradas, sin embargo, es interés de esta investigación, mencionar aquellas creadas en el ámbito posbélico, sin olvidar el aporte que eventos tan reconocidos como los **Congresos Panamericanos de Arquitectura**, habían hecho a la esfera propiamente urbana, desde 1920.

azar”<sup>110</sup>, tal vez esto en parte ayude a explicar la esencia del alma latinoamericana, siendo el espíritu de esa alma, el mismo que se ha empleado en el nacimiento de nuestras ciudades que dejaban para la época asomar inequívocos visos de metrópolis.

Será entonces tema de los siguientes capítulos, el profundizar en las tres metrópolis seleccionadas para analizar y verificar el marco de coincidencias y particularidades que las llevaron a tener su origen de “grandes ciudades”, empezando por una breve síntesis de sus principales aspectos urbanos durante la primera mitad del siglo pasado, que sirve como basamento para entender las lógicas propias de crecimiento y desarrollo posteriores en cada urbe.

---

<sup>110</sup> MONTANER, Josep María. La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona: Gustavo Gili. 1997. A propósito de lo que indica el autor Ezio Manzini. Pág. 82

## **LOS TRES CASOS DE ESTUDIO LIMA - CARACAS - BOGOTÁ**

Vale recordar que la elección de las tres ciudades como casos de estudio específico, se sustenta en varias razones: primero, en la dimensión de lo político, las tres naciones a principios de la década de los 50 atravesaron por inciertos regímenes militares, a manera de gobiernos populistas, que impulsarían la obra pública como estrategia de poder. En la dimensión de lo económico, su productividad para la misma época se vería estimulada por la bonanza cafetera, minera y petrolera, en el desarrollo del capital colombiano, peruano y venezolano respectivamente. Bonanza que se vería manifestada en mejores condiciones para las tres ciudades, reflejada en obras de infraestructura y equipamientos. En la dimensión de lo social, porque son capitales de países que empiezan a experimentar procesos migratorios considerables en los mismos años, distinto a lo que sucede en países latinoamericanos como los del cono sur, donde las migraciones se producen desde principios de siglo al punto que a finales de los años 50, países como Argentina, Chile y Uruguay figuraban entre los 15 países más urbanizados del mundo. Y en la dimensión de lo urbano, porque son ciudades que iniciaron sus procesos de planeación urbana moderna por la misma época, es decir, a finales de los años 40 y comienzos de los años 50 del siglo XX y porque las acciones efectivamente adelantadas en el ambiente construido se caracterizaron por la intensidad en la cantidad y en la calidad de las obras realizadas.

A ello cabe sumar que la ubicación geográfica de las ciudades limeña y caraqueña, relativamente cercanas a la capital colombiana, hizo posible el conocimiento directo de las ciudades, el acopio de fuentes, el diálogo con investigadores que en sus países han tratado el tema, y en general permitió la adquisición de material clave que posibilitó un mejor conocimiento de los procesos urbanos de las tres nacientes metrópolis.

## **2. CAPITULO II: LA CIUDAD TRADICIONAL – PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX**

*“La modernidad es un proceso de secularización: el lento paso de un orden recibido a un orden producido”.  
Norbert Lechner*

Luego de hacer un reconocimiento general a nivel latinoamericano en el capítulo precedente, para este segundo capítulo se ha querido abordar una identificación de las características distintivas en las tres ciudades de estudio, que permita obtener una imagen o por lo menos acercarse a una idea de cómo se dio su proceso de formación en lo urbano. El énfasis de este capítulo recae sobre la primera mitad del siglo XX, más específicamente hasta el año que marca el fin de la segunda guerra, cuando a nivel mundial se cierra la era de las catástrofes<sup>1</sup>, porque es a partir de esta fecha que en general las ciudades latinoamericanas, -como se vio en el primer capítulo-, empiezan a vivir un nuevo proceso de semi-industrialización capitalista, se inicia el vertiginoso proceso de migración campo-ciudad y la difusión de los principios del urbanismo moderno se hace notoria. Para los intereses de este apartado, se hará entonces efectivo el corte hasta el año de 1945 y para ello se describirá en primer lugar, de manera muy sucinta y parcializada, algunos breves aspectos de lo urbano en términos principalmente físicos de las tres ciudades, señalando los hechos más notables y enfatizando en condiciones que hayan inducido cambios significativos en sus procesos urbanos durante la primera mitad de siglo.

Complementario a ello, se ha querido mostrar el crecimiento urbano que orientó los sucesos expansionistas en cada ciudad por décadas, para así comprender la configuración de su desarrollo morfológico, que serviría de plataforma física para la transición de ciudades tradicionales a ciudades con cierto cariz de metrópolis. Para ello, se ha hecho uso de variados textos, además de herramientas cartográficas en papel, que llevó a producir una cartografía digital; este instrumento permitió un acercamiento de mayor comprensión a la estructura morfológica, al mismo tiempo que facilitó la comparación en términos de escala de las tres ciudades.

---

<sup>1</sup> HOBBSAWM Eric. Historia del siglo XX. España. Editorial Crítica. Primera edición en español. 1995.

## **2.1 ASPECTOS URBANOS DE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX. 1900-1945**

### **2.1.1 LIMA: De lo “beaux arts” a las barriadas**

El inicio del siglo XX en la capital peruana, se enmarcó dentro de un período que algunos historiadores y expertos han decidido denominar como la época de la República Aristocrática (1895-1919). Durante esta etapa, se comenzaron a trazar los lineamientos para una nueva estructura urbana y el establecimiento primigenio aún, de una base legal y de instituciones que hiciera posible pensar en una gestión “moderna” de la ciudad. Entre otras apuestas, se creyó en la formación de una ciudad compacta, en la modernización de la infraestructura urbana de servicios y en el trazado a lo “beaux arts” en la configuración de la ciudad.<sup>2</sup> Según algunos autores “se trata de destruir su trama urbana para reemplazarla por otra que se consideraba más apropiada o “más de moda” en aquellos tiempos”.<sup>3</sup>

Lima inició entonces, durante el gobierno de Nicolás de Piérola (1895-1899), una fuerte transformación urbanística, consistente en la apertura de grandes avenidas, construcción de edificios públicos, renovación de servicios urbanos básicos (agua, desagües, transportes) y la inclusión del eclecticismo francés como modelo arquitectónico,<sup>4</sup> que instigaron por un cambio en el modelo tradicional urbano. Para Piérola ello no resultaba nuevo del todo, porque siendo ministro del presidente José Balta (1868-1872) se ejecutaron varias obras, entre ellas, el derrumbamiento de las murallas en 1870, la creación de un primer parque urbano, la construcción del Palacio de la Exposición, así como la apertura de grandes avenidas que pretendían imitar a las francesas, -en un intento por unir nodos principales-, una situación que en general sugería pensar que “Lima podía ser un pedazo del París de Haussmann”.<sup>5</sup> Pero en realidad, esta primera Lima seguía siendo aún un barrio-ciudad, que había conseguido elaborar un montaje escenográfico, antes que una ciudad moderna real.<sup>6</sup> Era claro que ni las obras daban para igualarse a la capital francesa, ni las condiciones de vida de los trabajadores y el acoso de las precarias condiciones de higiene, podían hacer imaginar una urbe plenamente moderna.

Aún así, el impulso por la construcción de espaciosas avenidas siguió avante. De esa forma, a través de la Ley de Expropiación Forzosa de 1900, y la Ley de Apertura de Avenidas de 1903, se desarrollaron proyectos como la Av. Brasil, el Paseo Colón (que permitió la construcción de la Plaza Bolognesi), la Av. Central, la Av. Colmena y la Av. 28 de Julio. En 1907 se inició la Av. de Magdalena hacia Miraflores y en 1917 se inició la Av. Arequipa, que construirá el presidente Leguía.<sup>7</sup> (Para su ubicación, ver Plano 2- 2)

---

<sup>2</sup> LUDEÑA URQUIZO, Wiley. “Orígenes del urbanismo moderno en el Perú: el aporte de la Agrupación Espacio. Aproximaciones”. En Revista Urbes No. 1, Abril 2003. Pág. 155-194.

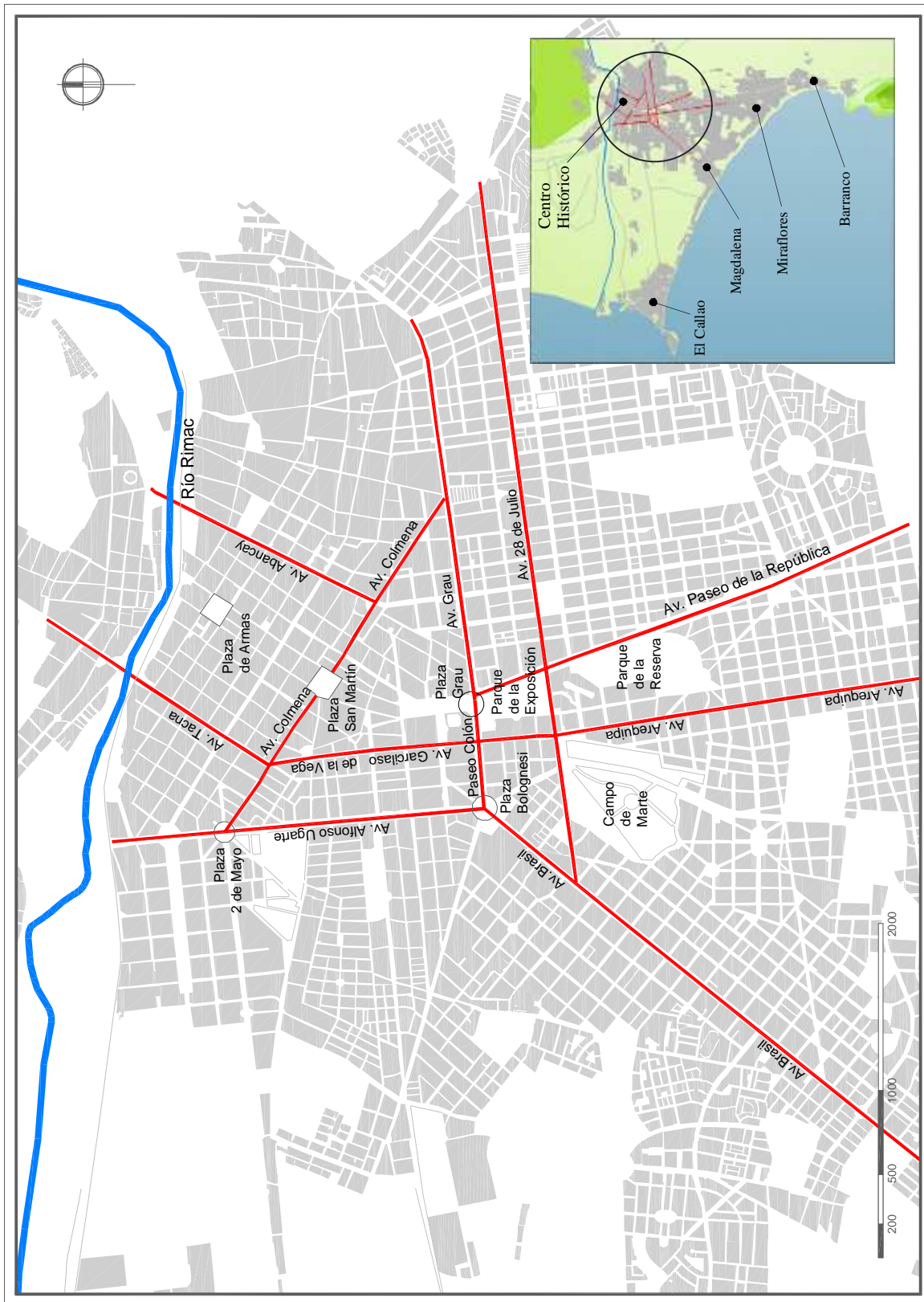
<sup>3</sup> GÜNTHER Doering, Juan y LOHMANN VILLENA, Guillermo. Lima. Madrid, España: Colección Ciudades de Iberoamérica. Mapfr.1992. Pág. 230

<sup>4</sup> Günther, señala que a raíz de la inclusión del eclecticismo francés como modelo a seguir en las nuevas construcciones arquitectónicas, se había prohibido en Lima desde 1872, entre otros, el diseño de balcones coloniales. *Ibíd.* Pág. 231

<sup>5</sup> El denominado primer Plan Regulador de la ciudad fue realizado en 1872 por el ingeniero Luis Sadá, lo que permitió la ampliación de la zona urbana hacia el sur, fuera del recinto amurallado. ONPU. Plan Piloto de Lima. Pág. 5

<sup>6</sup> LUDEÑA URQUIZO, Wiley. “Orígenes del urbanismo moderno en el Perú” Op. Cit. Pág. 160

<sup>7</sup> BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José. Evolución urbana de la ciudad de Lima. Editorial Lumen. 1945.



Plano 2- 1. Principales avenidas construidas durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX en Lima  
El plano evidencia un modelo que tiende a una morfología de tipo radiocéntrico  
Fuente: Elaboración propia. Se toma como base el mapa digital de 1950, elaborado por el autor de esta investigación



Imagen 2- 2. Av. Brasil. Años 20



Imagen 2- 3. Av. Arequipa. 1921



Imagen 2- 1 Aerofotografía Lima Años 20  
Se observa la Av. Arequipa, la Av. 28 de Julio, Arenales y parte del actual Campo de Marte, antes Hipódromo Santa Beatriz.

Fuente imágenes: “De calles, balcones y plazuelas. Lima y su historia gráfica. Siglos XIX y XX “. CD Rom

A la par de la construcción de estas avenidas (de las cuales, sólo fueron totalmente realizadas la Av. Brasil, el Paseo Colón y la Colmena), durante la última década del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo pasado, comenzó el crecimiento de la ciudad en forma de urbanizaciones, debido a la bonanza económica iniciada en 1895 y a la creación del Ministerio de Fomento. En 1896 comenzó la construcción del barrio La Victoria (primera urbanización que se planteó más allá de lo que había sido el área amurallada de la ciudad) y con él se inició el proceso de las urbanizaciones que rápidamente se extendieron en la superficie urbana.<sup>8</sup> Ello estaría claramente impulsado entre otras razones, por un deseo de los limeños burgueses de abandonar su forma de vida tradicional, de vivir en antiguas casonas sobre calles estrechas, cambiándolas por casas tipo chalet rodeadas de jardines; “(...) puesto fácilmente al alcance de muchos, la gente de élite escaparía de Lima en busca de viviendas más amplias en los alrededores”.<sup>9</sup>

Todos los adelantos tecnológicos de la época se instalarían rápidamente en la ciudad. El alumbrado público, el tranvía, el teléfono, el automóvil y los nuevos edificios públicos, contribuirán en pocos años a cambiar la fisonomía de la ciudad. Pero a pesar de esta incipiente modernización urbana, Lima no se expandió hasta 1920, cuando la apertura de la avenida Arequipa (en el momento de su inauguración llamada Av. Leguía) inició el impetuoso desarrollo de la ciudad hacia los balnearios del sur -Barranco y Miraflores-. Es durante esta época que llegó de nuevo al poder el político Augusto Leguía (de ahí el nombre original de la avenida), quien ya había sido presidente entre 1908 y 1912. Esta segunda etapa, conocida como **el Oncenio** (1919-1930), significó “el desplazamiento definitivo de la hegemonía civilista y la presencia hegemónica del capital norteamericano”.<sup>10</sup> Grandes obras públicas, urbanizaciones y crecimiento de la burocracia estatal acompañaron al Oncenio, en una tendencia desarrollista y constructora, apoyada en créditos externos que hicieron multiplicar la deuda pública por cuatro en tan sólo diez años. El “Oncenio leguista” y lo desarrollado en parte durante la década de los años 30, “representa en cierto modo una auténtica etapa de expansión y celebración, a veces

<sup>8</sup> OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO. Plan Piloto de Lima. Lima: ONPU.1949. Pág. 5

<sup>9</sup> HARTH-TERRE, Emilio. “Evolución histórica de Lima”. En: Revista El Arquitecto Peruano No. 160. Noviembre de 1950.

<sup>10</sup> FERRADAS, Pedro. Ciudad y pobladores de Lima Metropolitana 1940-1983. Lima: Concejo Provincial. 1984. Pág. 13

estridente, de ese urbanismo de inspiración haussmanniana, con todo lo que significaba en términos de estética urbana neobarroca”.<sup>11</sup>

De esta manera, durante el gobierno de Leguía se iniciaron en Lima tres procesos urbanos que ayudarán a transformar radicalmente su tejido urbano tradicional: Por un lado, el significativo aumento demográfico registrado para las primeras décadas, por otro, la evolución del concepto de vida urbana en los habitantes de la ciudad, y por último, una destrucción sistemática de algunos edificios tradicionales del centro histórico. Para algunos autores, esta época representó uno de los últimos, (si no el último) intento estatal de modernizar la capital peruana, y por ello se tiende a considerar el gobierno de Leguía como el período que articuló la Lima de antaño con la Lima de hoy.<sup>12</sup> Durante esos once años, el entonces presidente sometió a plebiscito varias reformas constitucionales que le dieron todos los poderes, con lo que se iniciaba un claro régimen dictatorial. Pero más allá de su cuestionable forma de gobierno, importa aquí resaltar las obras materiales cristalizadas durante el Oncenio, donde los mayores aportes urbanísticos recaen en la Plaza San Martín, el Parque Universitario, el Paseo de la República, la plaza Dos de Mayo y la plaza situada detrás del Congreso. Todas se hicieron usando espacios preexistentes sin destruir edificios ni lugares de valor histórico. Fuera del casco tradicional, Leguía hizo construir otros espacios públicos, como la plaza Jorge Chávez, en el cruce de las avenidas 28 de Julio y Arequipa, la plaza Washington, sobre la Av. Arequipa y el Parque de la Reserva<sup>13</sup>, donde actualmente funciona el reconocido “circuito de aguas”. Pero si estas actuaciones a nivel urbano, no produjeron mayores cambios a la estructura edilicia tradicional de la ciudad, las innumerables construcciones de nuevos edificios (públicos, bancarios, hoteleros y oficinas) ejecutados en el centro de la ciudad, destruyeron varias de las “casonas” más antiguas.

Luego del agotamiento producido por los once años de Leguía en el poder, -período considerado como una franca dictadura-, se produjo la revolución del comandante Luis M. Sánchez Cerro, quien asumiría el cargo presidencial hasta el 30 de abril de 1933, día en que fue asesinado. El general Oscar R. Benavides asumió entonces la presidencia hasta 1939, año en que cedió el mando a Manuel Prado. Éste último, entregó la banda bicolor peruana al ganador de las elecciones de 1945, doctor José Luis Bustamante y Rivero, que no llegó a cumplir su mandato, pues fue derrocado tres años más tarde por un golpe militar encabezado por su ministro de Guerra, el general Manuel. A. Odría, protagonista principal de los años 50. Esta etapa histórica de 18 años de duración, se puede dividir en las siguientes sub-etapas: la primera (1930 - 1932), de muy grave crisis, la segunda (1933 - 1936), de estabilización y adecuación a la nueva realidad, la tercera (1937 - 1940), de regreso a una situación económica similar a 1929, la cuarta (1940 - 1945), de recesión debido a la Segunda Guerra Mundial, y la última (1945 - 1948), de caos en lo económico, político y social debido al desorden gubernamental. Lo importante de ello, radica en que el

---

<sup>11</sup> LUDEÑA URQUIZO, Wiley. Lima: Historia y urbanismo en cifras. 1821-1970. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento - Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. 2004. Pág. 65

<sup>12</sup> GÜNTHER Doering, Juan y LOHMANN VILLENA, Guillermo. Op. Cit. Pág. 249

<sup>13</sup> OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO. Lima Metropolitana. Algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias. Lima: Empresa Gráfica T. Scheuch, S.A. 1954.



desarrollo urbano de Lima siguió las vicisitudes de estas etapas, construyendo mucho en las épocas de auge y paralizándose de igual forma en los momentos de crisis.<sup>14</sup>

Durante este período post-oncenio, uno de los actos más significativos lo constituyó el **IV Centenario**<sup>15</sup> de la fundación de Lima, celebrado el 18 de enero de 1935, y en el cual se cumplió con un programa de renovación de algunos espacios públicos, destacándose la remodelación del Paseo de la República, la plaza San Martín y el parque de la Exposición; también se llevó a cabo el ensanchamiento de la Avenida Inca Garcilaso de la Vega y su prolongación hasta la Av. Colmena y se efectuó el arreglo de la Avenida Alfonso Ugarte y del Paseo Colón, obras que en su mayoría habían sido inauguradas a principios de siglo. Así mismo, se inauguró el Puente del Ejército sobre el río Rímac,<sup>16</sup> en la prolongación de la Avenida Alfonso Ugarte lo que facilitaría la comunicación y movilidad hacia el norte.

Así mismo, preocupados por los problemas de movilidad que ocasionaba el alto número de vehículos en el centro durante los últimos años de la década del 30 y los primeros del 40, la municipalidad de Lima, en unión con la Dirección de Urbanismo del Ministerio de Fomento, estructuró un plan para racionalizar el tráfico del centro histórico de la ciudad. Este consistía fundamentalmente en la apertura o remodelación de cinco vías que vendrían a formar un cinturón vial alrededor del centro. Estas arterias urbanas formaban una especie de “pentágono” cuya base era el Malecón de Rímac y cuyos demás lados consistían en el ensanche de los jirones Tacna y Abancay, así como en la prolongación de las avenidas Wilson y Bolivia. Sin embargo, el proyecto nunca logró culminarse en su totalidad, y las obras que se lograron ejecutar destruyeron edificios coloniales de gran valor arquitectónico, en su mayoría edificios de culto, como el convento e iglesia de Santa Teresa, para muchos "la mejor obra barroca de Lima", la iglesia de Santa Rosa, la destrucción parcial de los conventos de la Concepción y San Francisco, así como el convento de las Nazarenas, entre otros edificios que no merecían desaparecer.

En esta misma época, durante el gobierno del general Benavides (1933-1939) se construyeron el Palacio de Gobierno (1938), el Palacio de Justicia (1939) y luego en el mandato de Manuel Prado (1939-1945), el Palacio Municipal (1944), edificios que hoy día resultan ser hitos importantes dentro de la estructura urbana del casco antiguo en la capital peruana.

En cuanto a los programas de vivienda realizados, -que empezaban a ser tema urgente de abordar debido a la ola migratoria tan elevada-, estos tuvieron gran auge con el programa de construcción de **barrios obreros**, ejecutados durante el gobierno del general Oscar Benavides (1933-1939). Este programa consistía en viviendas económicas, que se realizaban para ser alquiladas a obreros, acompañadas de áreas recreacionales y comerciales. Entre estos barrios obreros, se destacaron, La Victoria, (1931), con 61 viviendas; barrio obrero del distrito Rímac (1937), con 48 viviendas; y Avenida Caquetá, (1939-1940), con 774 viviendas.<sup>17</sup> En este mismo gobierno, se inició con gran acento, esa

---

<sup>14</sup> GÜNTHER Doering, Juan y LOHMANN VILLENA, Guillermo. Op. Cit. Pág. 264

<sup>15</sup> Celebración similar llevada a cabo por la capital colombiana, tres años después.

<sup>16</sup> Este sería el cuarto puente construido sobre el río Rímac, ya que existían para entonces, los puentes de Piedra, el Barca y el de Palo.

<sup>17</sup> Revista El Arquitecto Peruano No. 26. Año III, septiembre de 1939.

otra manera de urbanizar la ciudad a partir de los asentamientos urbanos informales, que se conocieron desde entonces con el nombre de **barriadas** o pueblos jóvenes. Los primeros asentamientos de este tipo se construyeron sobre las faldas desérticas del Cerro San Cristóbal en Leticia y Piedra Liza, muy cerca del área central de la ciudad. El terremoto de 1940 y el inicio del gran flujo migratorio sierra-costa contribuyeron a que en 1946, surgiera en el cerro San Cosme, el primer modelo de barriada propiamente dicho.<sup>18</sup> Como lo indica Matos Mar, “todavía en esa época esta población resultaba tan insignificante en relación al total de Lima que no merecía figurar en ningún estudio técnico de los realizados entre 1940 y 1950”.<sup>19</sup> Consideración que luego sería rebatida, pues la realidad vivida en las siguientes décadas mostraría cómo las barriadas empezaban a ser la forma de crecimiento urbano más tradicional de la capital peruana.

Ante ese desbordado grupo de familias que diariamente llegaban a Lima, se consideraba que la falta de trabajo imposibilitaba a un gran número de hogares el alcanzar un techo digno, lo cual había creado una situación de emergencia. Por ello se pensó que la forma de resolver el problema se daría con la ejecución de obras de carácter reproductivo que aumentara la capacidad económica de las familias. Es así como durante la década del 30, nacen las *Juntas Pro Desocupados*, concebidas como instituciones encargadas de la ejecución de obras, técnicamente idóneas e independientes del gobierno.<sup>20</sup> Es así, como la Junta Pro Desocupados departamental de Lima se convirtió entre 1931 y 1944, en el principal constructor de obras públicas de la capital, especialmente las de asistencia social como los llamados "Comedores Populares". Mercados, hospitales, centros escolares, pavimentos, canalizaciones, caminos, puentes, hicieron parte de las obras ejecutadas por la Junta.<sup>21</sup>

En **síntesis**, puede verse que durante la primera mitad del siglo XX, la capital peruana cerrará un ciclo que traía desde el último cuarto del siglo XIX, en el cual la ciudad se concibió bajo un esquema radiocéntrico, construido a través de ejes axiales (el anillo de circunvalación interna y las avenidas Grau, Alfonso Ugarte, Colmena, Brasil, Progreso, entre otras), que crean en sus cruces nodos monumentalizados (plazas Dos de Mayo, Francisco Bolognesi, entre otras), y cuya longitud hará posible la unión del núcleo histórico de Lima con subcentros periféricos (Miraflores, Barranco, La Punta, Chorrillos). La expansión es unidireccional en su orientación, dándose prioritariamente en dirección al mar y a los subcentros balnearios ubicados en la faja costera.<sup>22</sup> Ya hacia la tercera década del siglo pasado, Lima experimentó un proceso de modernización de su base infraestructural, al igual que una expansión acelerada de sus límites, lo que consolidó su rol de ciudad

---

<sup>18</sup> Hacia 1930, las invasiones del cerro San Cosme y la que darán origen a la barriada conocida como “Mendocita”, se realizan sobre terrenos de propiedad “particular”. Los límites entre las barriadas y los terrenos “urbanizables” no han sido fijados: la expansión de las primeras daba cuenta de un fenómeno que demandaba la acción estatal. Entre 1910 y 1945 surgen 64 barriadas, de las cuales 13 aparecen en 1940 como consecuencia del terremoto que azotó la capital. Sin embargo, la acción estatal se orienta a la expansión de la infraestructura vial (interna y externa respecto del casco urbano), a una política “social” basada en un limitado asistencialismo y a la construcción de viviendas para obreros. FERRADAS, Pedro. Op. Cit. Pág. 14

<sup>19</sup> Entrevista realizada al antropólogo José Matos Mar, uno de los investigadores más connotados del tema de las barriadas en Lima, desde la década de los 50. Fecha: Marzo 29 de 2010. Ver anexos.

<sup>20</sup> Independientes no sólo para asegurar la continuidad de los planes, sino también para que las rentas dedicadas a las obras estuvieran al margen de toda necesidad presupuestal del Fisco.

<sup>21</sup> GÜNTHER Doering, Juan y LOHMANN VILLENA, Guillermo. Op. Cit. Pág. 268-269

<sup>22</sup> LUDEÑA URQUIZO, Wiley. Lima: Historia y urbanismo en cifras. Op. Cit. Pág. 66

centralista con nuevos atributos de concentración del poder. Lima entonces, se hizo de un valor estratégico como privilegiado escenario y espacio de auto-representación social y política; un camino hacia su instrumentalización como herramienta que conducía a la modernidad. En ese sentido, aparecieron formas de un pasado (las formas eternas, inmóviles), en coexistencia con señales de un modo distinto de pensar y transformar la ciudad (lo dinámico), es decir, las dos características básicas en un proceso que tendió a ser incluyente de lo moderno. Durante este lapso, la ciudad se armó como escenario a través del cual podía representar su papel como asiento del poder, lo que reforzará los símbolos de su primacía urbana. Sin embargo, al mismo tiempo, este esquema develó una marcada apatía hacia la ciudad de los pobres, la cual resultó excluida de las ideas de la posible ciudad a transformar. Las barriadas no tendrían cabida dentro de un proceso racionalmente “ordenado y progresista”. Como indica Ludeña, “bajo el esquema de civilización y barbarie, se piensa que el orden de la ciudad oficial, en tanto factor de civilización, debe “corregir” los males de la “otra” ciudad no vista”. Este medio siglo, marcará entonces el inicio de un patrón urbano que en las ejecuciones, más que en las ideas perdurará hasta la actualidad, y donde la sociedad anómica en coexistencia con la “legal”, enfatizará en sus más denotadas características.

### **2.1.2 CARACAS: De sembrar café a cosechar petróleo**

Así como en la capital peruana durante el último cuarto del siglo decimonónico se hizo posible construir una serie de obras urbanas, siendo presidente José Balta (1868-1872), en la capital venezolana el personaje que encarnaría el liderazgo para llevar a cabo unos primeros aires de transformación “moderna”, estaría representado en la figura del presidente Antonio **Guzmán Blanco** (1870-1888). Para algunos autores, Guzmán vendría a representar una versión tropical de Napoleón III, a quien conoció personalmente en un viaje a París, y de paso aprovechó para observar de primera mano lo hecho por el barón Haussmann en la capital francesa. Esos dieciocho años en el poder, conocidos como el “guzmanato”, fueron claves para determinar un nuevo período de evolución de la capital venezolana.<sup>23</sup> Como indica el arquitecto David Gouverneur: “Guzmán Blanco sanea el erario público y se viene con unas ideas de “afrancesamiento” en todo el país. Hay poco de expansión urbana, pero sí un trabajo de cirugía sobre Caracas, al tratar de darle un aire francés a la capital. Es la primera vez que se introducen ciertos bulevares que amplían la calle colonial, lo que incorpora un lenguaje neoclásico; Guzmán crea el primer parque sobre una colina, “El Calvario”, sobre la cual se recuesta el centro de Caracas; allí pone el primer parque mirador afrancesado, e incluye en el parque el nuevo acueducto, que permitirá irrigar el cerro y lograr así un determinado tipo de paisajismo. Entonces existe toda una visión romántica de la ciudad francesa, donde incluso se transforma la Plaza Bolívar en Plaza Paseo, aparte de introducir los primeros teatros”<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 12

<sup>24</sup> Entrevista realizada al urbanista venezolano David Gouverneur, quien es arquitecto de la Universidad Simón Bolívar de Venezuela, Master en Urban Design de la Universidad de Harvard, profesor titular de la Universidad Metropolitana de Caracas y Visiting Lecturer en el Departamento de Landscape de la Universidad de Pennsylvania, EE.UU. Entrevista: Febrero 4 de 2010. Ver anexos.

Este período hasta finalizar el siglo XIX, estuvo caracterizado por los procesos de secularización, modernización y difusión de un gusto ecléctico, lo que hizo que el nuevo orden social se encontrara supuestamente basado en la ciencia, en claro contraste con el orden colonial, basado en la teología.<sup>25</sup> Una vez finalizado el siglo XIX, Caracas entró al siglo XX, como una de las “cenicientas de Suramérica”<sup>26</sup>, hasta que hizo presencia la bonanza petrolera en las primeras décadas del siglo pasado, y ya con los recursos económicos, el hilo de la historia empezará a contar su novedosa transformación. Pero mientras eso llegó a suceder, para una buena parte de destacados intelectuales venezolanos, Caracas permaneció “adormecida” durante las primeras décadas del siglo XX, más exactamente durante las dictaduras de Cipriano Castro (1899-1908) y Juan Vicente Gómez (1908-1935). Para Mariano Picón Salas, uno de los escritores más activos del siglo pasado en Venezuela, su país no entró al siglo XX, sino hasta el año de 1935, luego de la muerte de Gómez.<sup>27</sup>

Sin embargo, “la leyenda negra” que pudo representar el régimen “gomecista” de 27 largos años, ha sido reivindicado en los últimos tiempos, en cuanto se ha venido a reconocer que las políticas nacionales y las inversiones en infraestructura realizadas en el período, introdujeron medidas para la adopción de una planificación “moderna” en Venezuela<sup>28</sup>, que incluyó desde la electrificación de los tranvías, que comenzaron a funcionar en 1908, con una flota de 40 vagones ingleses hasta sentar las bases de un futuro plan a gran escala para la capital, a finales de los treinta.

Durante la primera década del siglo pasado, El Paraíso, primer barrio burgués que se formó al suroeste del centro tradicional caraqueño, se destacó por sus palacios, alamedas frondosas, quintas destacadas y agradables chalets. En palabras del colombiano Pedro Peña, quien visitó la capital venezolana en la primera década del siglo XX, “el esplendor burgués de El Paraíso, confirmaba que Caracas era superior a Bogotá en lo material”.<sup>29</sup> Pero esa presunta gran superioridad, para otros visitantes de la época no era del todo palpable, y consideraban a Caracas simplemente como un “pueblo grande”, embebida en un estado sanitario alarmante, con una infraestructura limitada, foco de prostitución, alcoholismo y pobreza. Es así como con la **Ordenanza de 1910**, los requerimientos sanitarios fueron tratados por primera vez en términos arquitectónicos y urbanísticos y con ello se abriría el debate de lo sanitario como tema recurrente para las próximas décadas, aunado a una serie de reformas urbanas parciales, pero sin llegar a una propuesta total de ciudad.<sup>30</sup> Dichas

---

<sup>25</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Modernidad y ciudad. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana. 1997. Pág. 78

<sup>26</sup> Entre otros autores, Almandoz señala que Caracas siempre se consideró como capital de segunda durante el imperio español, y de ahí su denominación como “cenicienta suramericana”.

<sup>27</sup> Esta expresión hace recordar lo que Gerardo Molina decía a principios del siglo XX sobre Colombia, acerca de que el país había entrado a la naciente centuria, sólo hasta el año de 1920. PICÓN SALAS, Mariano. “Venezuela: algunas gentes y libros”. En: Venezuela Independiente: 1810-1960. Caracas: Fundación Eugenio Mendoza. 1962. Pág. 18.

<sup>28</sup> CARABALLO, C. y SILVA, M. “Tiempos modernos: de la Caracas del romántico tranvía a la ciudad del triunfal automóvil”. En: AA VV. Santiago de León de Caracas 1567-2030. Caracas: Ed. Exxon Mobil. 2004. Pág. 65-81

<sup>29</sup> GIRALDO JARAMILLO, Gabriel (1954). Viajeros colombianos en Venezuela. Bogotá: Imprenta Nacional. Pág. 249-250

<sup>30</sup> La Ordenanza de 1910, será el principio que regirá la densificación del casco de la ciudad hasta mediados de los años 50. ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 201-213.

reformas, tuvieron patrocinio en la bonanza petrolera, iniciada en los años 20,<sup>31</sup> lo que hizo posible que Gómez estructurara una agenda de acciones sobre la capital venezolana, entre las que se contaban, Regulaciones de tránsito -debido a la intensa moda que impuso el uso del vehículo-, nuevas urbanizaciones en el este de la ciudad, -a modo de “quintas” diseñadas para la burguesía-, así como la formulación de nuevas ordenanzas, como la de policía urbana y rural de 1926 y la Ordenanza sobre arquitectura civil de 1930. La primera actualizaría los controles higiénicos de su antecesora (la Ordenanza de 1910), y la segunda sería un primer intento de control para el diseño de las nuevas áreas residenciales. Así mismo, la vivienda para la clase obrera es reconocida como una necesidad apremiante y se decide entonces crear el Banco Obrero en 1928 -primera gran agencia oficial creada en Latinoamérica para enfrentar el problema de habitación-, otro de los grandes aportes de Gómez a la herencia urbana caraqueña.<sup>32</sup>

Ese legado en términos urbanos de la dictadura gomecista, que abarcó prácticamente tres décadas de las cinco primeras del siglo pasado en Venezuela, sentó las bases para lo que seguiría en su capital<sup>33</sup>, en el período reconocido como el “**decenio democrático inconcluso**” (1935-1945). Es durante este período, luego de la muerte del dictador, que aparecieron cambios tanto cuantitativos como cualitativos, que resultaron radicales. Dichos cambios se verán en el tránsito de un país pobre a uno relativamente rico, de una economía agraria a una petrolera e industrial, de un bajo a un alto crecimiento demográfico, de una comunidad provinciana y homogénea con pocos extranjeros a una cosmopolita y heterogénea con varios inmigrantes, de un régimen autoritario a uno democrático, de una cultura de élites a una de masas, entre otras transiciones experimentadas por los venezolanos para la época.<sup>34</sup>

Es por esta razón, que el período comprendido entre 1940 y 1958, se considera para el vecino país como un segundo intento modernizador, promovido por la economía petrolera, que es “la esencia de la Venezuela contemporánea”.<sup>35</sup> Este período fue un nuevo estrato de modernidad y tres procesos contribuyen de manera decisiva a su conformación: “1. Una profunda transformación de la estructura social urbana; 2. La voluntad en la creación de un medio físico nuevo y 3. Una amnesia histórica generalizada”.<sup>36</sup> Durante el mandato del sucesor de Gómez, -general Eleazar **López Contreras** (1935-1941), se elaboró un listado de obras públicas que fueron llamados “planes o programas”, de los cuales se destacaron el Programa de Febrero de 1936 y el Plan Trienal de 1938.<sup>37</sup> El primero fue el primer

---

<sup>31</sup> Es en la segunda década del siglo XX, cuando se descubre petróleo en el área del lago de Maracaibo. El petróleo aparece en las estadísticas venezolanas de exportación por primera vez en 1918 y para 1929, Venezuela era el mayor exportador de petróleo en el mundo. Entrevista realizada al arquitecto urbanista Lorenzo González Casas, en la Universidad Simón Bolívar de la ciudad de Caracas. Ver anexos.

<sup>32</sup> ALMANDOZ, Arturo. Op. Cit. Pág. 262 y 360

<sup>33</sup> Como indica Almandoz, la Venezuela gomecista no sólo dejó de ser una gran hacienda para convertirse en una economía exportadora de petróleo, sino que también dejó atrás su pasado de innumerables revoluciones y guerras civiles. *Ibíd.* Pág. 220

<sup>34</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Op. Cit. Pág. 85

<sup>35</sup> CARRERA DAMAS, Germán. Una nación llamada Venezuela. Proceso histórico de Venezuela 1810-1979. Caracas: Monte Ávila. Cabe recordar que el primer intento modernizador, 1870-1900, nace durante el período guzmancista, luego de la crisis de la sociedad colonial.

<sup>36</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Op. Cit. Pág. 86

<sup>37</sup> MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 -Apuntes para una historia de la construcción del país-. Caracas: Universidad Central de Venezuela.1990. Pág. 85

programa de gobierno social y económico en la historia venezolana, cuya meta principal era “sembrar el petróleo”<sup>38</sup> y llevar a cabo la modernización en vías de comunicación, obras públicas, así como en educación, agricultura y reformas políticas. El segundo, un instrumento técnico considerado el primer programa de planificación por objetivos, una forma de articular la toma de decisiones, en contraste con las formas autocráticas de gobiernos anteriores. Luego de López Contreras, entró como presidente Isaías **Medina Angarita** (1941-1945), quien anunció un plan de cinco años sobre obras públicas, llamado Plan Quinquenal, del cual la renovación urbana del sector El Silencio, -tratado a profundidad más adelante-, fue uno de los componentes más importantes.<sup>39</sup>

Estos planes, con un sesgo enfatizado en lo económico y lo político, se complementarían con planes propiamente urbanos, donde el plan esquemático de Caracas, preparado en 1936 por el Colegio de Ingenieros de Venezuela y el Ministerio de Obras Públicas –MOP-, se considera como esfuerzo pionero dentro de la planificación urbana “moderna” caraqueña.<sup>40</sup> Su propuesta incluía un estudio de los usos del suelo y las densidades, una nueva red vial, áreas y espacios de reserva y una zonificación preliminar. A pesar de que el plan nunca fue sancionado, lo interesante se encuentra en cómo de manera inédita, la ciudad de **Caracas se transforma en objeto de debates ideológicos y estéticos**.<sup>41</sup> En 1937 apareció el aparato institucional: se creó la Comisión Municipal de Urbanismo, cuyo objetivo apuntaba a regular el desarrollo urbano; luego, en 1938, la Gobernación del Distrito Federal creó la **Dirección de Urbanismo –DU-**, mientras que el MOP dictó las “Normas para el Cálculo de Edificios”, con el objeto de incluir metodologías para uniformar los criterios de diseño,<sup>42</sup> al tiempo que se creó una nueva **Comisión Técnica de Urbanismo -CTU-**. Tanto la creación de la DU, como de la CTU, “no sólo fue el primer paso gubernamental hacia la transformación caraqueña, sino que además constituyó un hito en la creación de un urbanismo nacional. El primer equipo venezolano en urbanismo había nacido”.<sup>43</sup>

Pero sin duda, el plan urbano más importante llevado a cabo durante la primera mitad del siglo pasado, lo constituiría el llamado **Plan Monumental para Caracas –PMC-**, también conocido como Plan Rotival de 1939. -Imagen 2- 4-. Para el desarrollo de este proyecto, la Gobernación del Distrito Federal, contrataría a la oficina francesa Prost, Lambert, Rotival y Wegenstein para la realización de un Plan de Urbanismo para la capital, en combinación con la Comisión Técnica de Urbanismo de la DU. En ausencia del maestro Henri Prost, quien para el momento atendía numerosos compromisos en



Imagen 2- 4. Plan Monumental Caracas. Se señalan las zonas que debían ser expropiadas, para la construcción de la Avenida Central. Fuente: AAVV. El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1991

<sup>38</sup> “Sembrar el petróleo” se convirtió en una frase acuñada por todos los gobiernos, desde que la usara uno de los intelectuales más prestigiosos de Venezuela, Arturo Uslar Pietri, en 1936. GONZÁLEZ C., Lorenzo. Op. Cit. Pág. 89

<sup>39</sup> *Ibíd.* Pág. 150

<sup>40</sup> ARCILA FARIAS, Eduardo. Centenario del Ministerio de Obras Públicas. Influencia de este Ministerio en el Desarrollo (1874-1974). Caracas: MOP. 1974. Pág. 267

<sup>41</sup> BERGAMÍN, Rafael. 20 años en Caracas. Madrid: S/E. 1959. Pág. 21

<sup>42</sup> ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso. Arquitectura y urbanismo modernos en Venezuela y en el Táchira. 1930-2000. San Cristóbal: Universidad Nacional Experimental del Táchira. 2000. Pág. 58

<sup>43</sup> ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 300

Francia y en las colonias africanas, se autorizó para liderar el proyecto en Venezuela al ingeniero francés **Maurice Rotival**, hombre de gran experiencia urbanística, quien en 1935 había publicado el célebre artículo “Les Grandes Ensembles”.<sup>44</sup> De esta manera, la contribución de Rotival, consistió en una mezcla del enfoque Beaux-Arts del urbanismo, con elementos del funcionalismo norteamericano.<sup>45</sup> Bajo la dirección de Rotival, la Dirección de Urbanismo elaboró un diagnóstico del crecimiento urbano, los cambios demográficos, el tráfico y el transporte, así como del clima y la infraestructura, entre otros temas de la evolución histórica de Caracas. A ello, se agregaron instrumentos hasta ese momento no considerados por planes anteriores, como la zonificación y la jerarquización de las vías. De esa forma, la capital venezolana quedaría dividida en zonas funcionales de comercio, industria, residencia y recreación y a su vez, las áreas residenciales serían subdivididas en estratos sociales.<sup>46</sup>

Fue entonces a partir de la llegada de Rotival, que el enfoque fragmentario, de un puro “urbanismo arquitectural”, sería abordado ahora desde una nueva visión “macrocósmica” o global de toda la ciudad.<sup>47</sup> De esa forma, las primeras propuestas del PMC optaron por una especie de renovación urbana cuyo objetivo era la demolición de aproximadamente 25 manzanas del casco histórico, que buscaba entre otros asuntos, solucionar el problema del tráfico mediante avenidas capaces de absorber la masa total de vehículos creando una amplia circulación en el sentido este-oeste, y abriendo al mismo tiempo, las diagonales necesarias, lo mismo que encauzar el sentido principal de la circulación por medio de una avenida central.<sup>48</sup> Bajo estos preceptos, parece clara la influencia del legado haussmanniano en el Plan Monumental, aunque se incorporaron algunos elementos de modernismo funcional, como la mejora de calles para tratar de convertirlas en autopistas y la adopción de la zonificación como instrumento.<sup>49</sup> La avenida Central, tal vez la mayor crítica arquitectónica al Plan, uniría dos masas naturales que llamaron especialmente la atención de Rotival: la colina El Calvario y el Parque Sucre –antes llamado Los Caobos-. Ver Plano 2- 4.

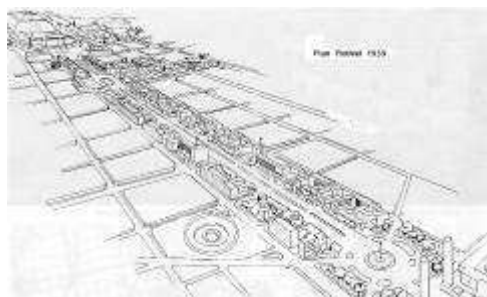


Imagen 2- 5. Perspectiva de la Avenida Central, tal como la proponía el plan. Hoy Avenida Bolívar.

Fuente imágenes: AAVV. El Plan Rotival. La Caracas que no fue. 1991

<sup>44</sup> Entrevista al urbanista venezolano Arturo Almandoz, en la ciudad de Caracas. Ver anexos.

<sup>45</sup> Rotival ejerció como docente en la Universidad de Yale. Reconoció las ideas de sus colegas contemporáneos Le Corbusier y Gropius. En el artículo de “Les Grandes Ensembles”, plantea “convenir patrones viales y análisis funcional modernos con el enfoque civilizatorio, evolucionista, global y monumental de la ciudad barroca y la instrumentación que hace de esta concepción el Barón Haussmann durante su prefectura en París, a mediados del siglo XIX”. ARELLANO CÁRDENAS. Op. Cit. Pág. 61

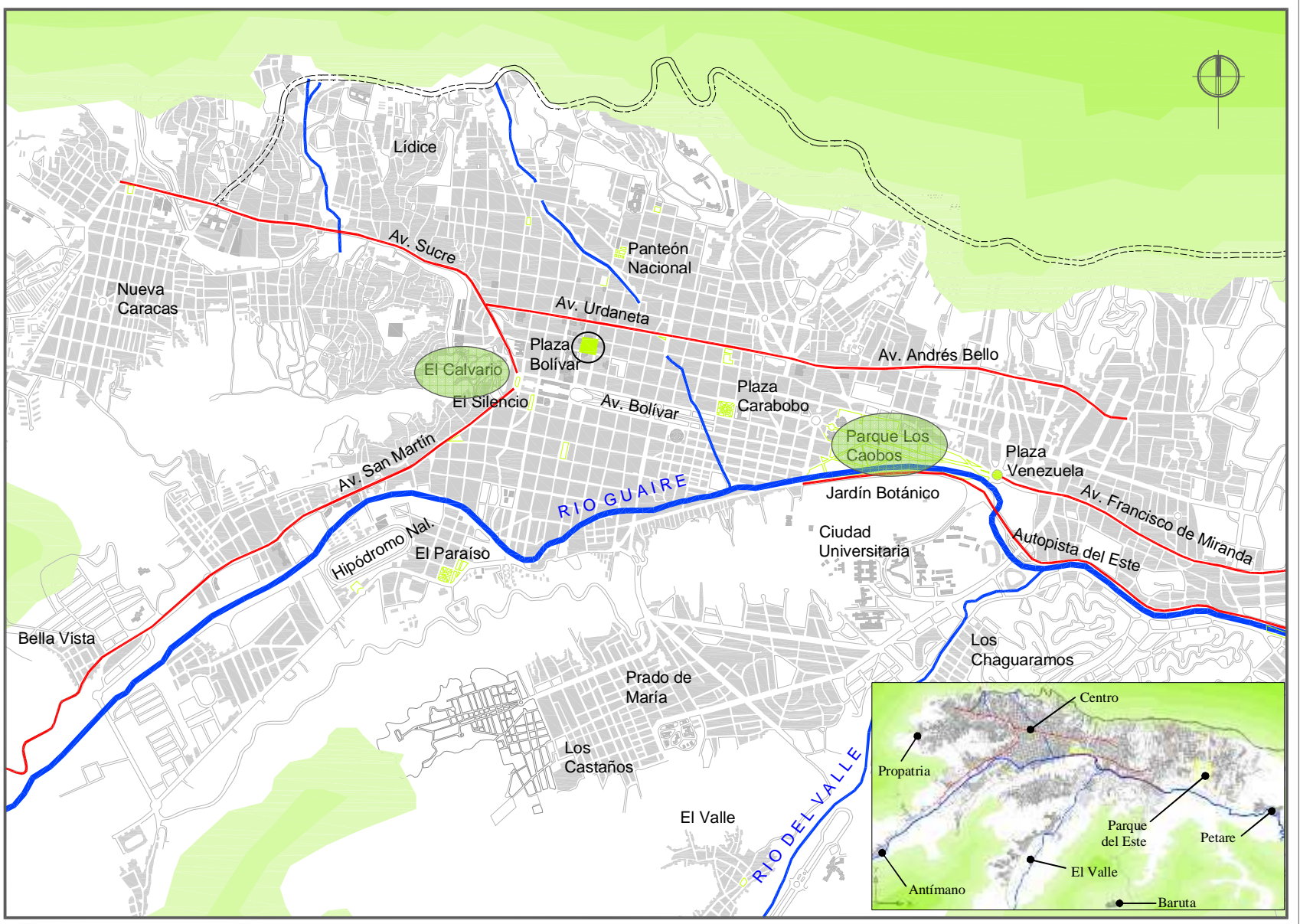
<sup>46</sup> ALMANDOZ, Arturo. Op. Cit. Pág. 320

<sup>47</sup> Así lo describe el arquitecto Leopoldo Martínez Olavarría, quien hizo parte del grupo de trabajo que proyectó el Plan Monumental en 1939, en entrevista con Marco Negrón. “La gestación del plan urbano de Caracas de 1939 y su incidencia en la formación de la tradición urbanística venezolana. Conversación con Leopoldo Martínez Olavarría.” En: AAVV. El Plan Rotival. La Caracas que no fue. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela. 1991. Pág. 145-156

<sup>48</sup> Dicha avenida daría finalmente origen a la actual Avenida Bolívar. Algunos autores, señalan la sorprendente similitud en el planteamiento de esta avenida, con los Campos Elíseos en París.

<sup>49</sup> Entrevista con Arturo Almandoz. Ver anexos.





Plano 2-3. Vías arteriales primera mitad de siglo XX en Caracas. Ubicación barrios periferales. Se resalta la ubicación de los parques El Calvario y los Caobos  
Fuente: Elaboración propia. Se toma como base el mapa digital de 1950, elaborado por el autor, a partir de aerofotografías y cartografía de la época



A pesar de su posible espectacularidad compositiva, la nueva avenida resultó ser una “anacrónica implantación de un bulevar de imagen beauxartiana en una ciudad cuya mezcla urbana la hacía muy diferente al tejido lineal parisino. De esa manera, la avenida terminó siendo presentada y tratada por el PMC como un eje monumental, con más resonancias estéticas que funcionales”.<sup>50</sup> Almandoz asegura que a partir de la construcción de este eje central, -hoy llamado **Avenida Bolívar**-, Caracas quedó dividida en dos: el norte captó el mayor dinamismo de la capital petrolera, en tanto que el sur se estancó económica y socialmente. Esa “herida urbana”, sólo se sanaría varias décadas después, de modo que el plan se hizo rápidamente obsoleto y de imposible ejecución.<sup>51</sup>

En términos de vivienda, durante 1937, el Banco Obrero desarrolló el conjunto Bella Vista, ubicado a cinco kilómetros al suroeste del centro caraqueño, el cual resultó en una combinación de seis bloques de dos pisos, junto a 159 casas unifamiliares, donde cada bloque contenía 22 apartamentos, más servicios. Así mismo, resultaron significativos los desarrollos en Lídice y Propatria, proyecto de 300 unidades que marcó el inicio de las residencias de alta densidad en el oeste caraqueño.<sup>52</sup> Sin embargo, el proyecto de mayor significado a nivel residencial, no tanto por su tamaño, como por sus cualidades, se llevó a cabo durante el gobierno del Medina Angarita (1941-1945),<sup>53</sup> construido en el lugar donde originalmente el Plan Monumental proponía la construcción de un gran foro. Por medio de un crédito del Eximbank, se formuló entonces un proyecto de vivienda en **El Silencio**, que para ese entonces era considerada como una “zona roja” al oeste del centro caraqueño, llena de prostitución desde hacía varios años. Todo un gran proyecto de renovación urbana, cuyo diseño se encargaría al arquitecto Carlos Raúl Villanueva, quien supo combinar rasgos eclécticos, con visos modernos, “patrones dispositivos de Beaux-Arts y criterios funcionales del CIAM”.<sup>54</sup> Para la gran mayoría de autores, Villanueva inició con El Silencio un lenguaje de modernidad para la Caracas metropolitana.<sup>55</sup> Así mismo, otro de los grandes proyectos iniciados durante el gobierno de Medina Angarita, fue la Ciudad Universitaria, también encargada a Villanueva. De este proyecto, así como de El Silencio, se harán las anotaciones pertinentes en el capítulo 4.

De manera esbozada, puede decirse entonces, que la primera mitad del siglo XX, para la capital venezolana se identificó en las primeras décadas con una serie de Ordenanzas, con énfasis en la higiene y el control de la salubridad, estandarte de las nuevas prioridades gubernamentales en términos de obras públicas. Tanto esta motivación por el saneamiento, como un gran programa de carreteras, hicieron que el papel protagonizado por el ornamento durante “el guzmanato” del siglo XIX, se viera opacado. El papel que jugó la entrada del

---

<sup>50</sup> ALMANDOZ, Arturo. Op. Cit. Pág. 335-337. El autor señala que el prolongado “letargo beauxertiano”, había sido denominado por Gastón Bardet en 1939 como un “Haussmannisme amélioré”, es decir, un “haussmannismo mejorado”, “el cual reinaba todavía en los grandes grupos de diagonales, de estrellas de rígidos alineamientos de bloques compactos, de formas de Escuela”. BARDET, Gaston., “Vingt ans d’urbanisme appliqué”, pág. lii-3. Citado por el autor.

<sup>51</sup> Entrevista con Arturo Almandoz. Ver anexos.

<sup>52</sup> MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Planes, planos y proyectos para Venezuela. Op. Cit. Pág. 97

<sup>53</sup> El general Medina Angarita fue elegido en 1941 por mayoría de congresistas como nuevo presidente de Venezuela y derrocado por un golpe de Estado en 1945, por lo cual se terminó exiliando en Nueva York. Tomado de: AA VV. Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas: Fundación Polar. 1997

<sup>54</sup> ARELLANO CÁRDENAS. Op. Cit. Pág. 74

<sup>55</sup> GASPARINI, Graziano y POSANI, Juan Pedro. Caracas a través de su arquitectura, Caracas: Fundación Fina Gómez. 1969. Pág. 368-381

oro negro, resultó clave para emprender la construcción de nuevas urbanizaciones, tanto para la clase obrera, como para la más elitista. Una vez caído el régimen de 27 años, se entró en una etapa democrática, que entregaría como mejor fruto a nivel urbano la contratación de expertos internacionales para la concreción de un gran plan monumental. Sin embargo, “la capital venezolana tuvo que pagar un alto precio por sus afrancesadas aspiraciones”<sup>56</sup> y el Plan Monumental del 39, terminó siendo tristemente uno de los últimos ejemplos de lo que Bardet llamara “haussmannismo mejorado”. Como indican varios autores, la cirugía del Barón francés llegó demasiado tarde a Caracas, sin embargo, puede verse como un cierre al ciclo francés iniciado por el arte urbano guzmancista, que no pudo abarcar el sueño haussmanniano en su momento. Las modificaciones que se hicieron al Plan de Rotival, -entre ellas la intervención de Villanueva en El Silencio-, demostraron el agotamiento de la era afrancesada, en una capital que ahora se inclinaba por seguir los estándares americanos, tendencia que sería más dramática luego de finalizada la segunda guerra mundial.

### **2.1.3 BOGOTÁ: Santafé va dando paso a Bogotá**

A diferencia de lo sucedido en Perú y Venezuela con sus respectivas capitales, en Colombia no existió un José Balta o un Guzmán Blanco para el siglo XIX<sup>57</sup>. Acaso por la gran separación y diferencia entre las esferas de lo público y lo privado, donde lo primero, al mando de débiles élites gobernantes sólo buscó satisfacer las necesidades primarias que aseguraran la obediencia y aceptación de sus habitantes, y éstos a su vez, como grupo representante de lo privado, fueron apáticos a la construcción de una conciencia colectiva, indiferentes a la realización de un destino común.<sup>58</sup> Cada grupo, autoridades y ciudadanos, desde su posición, creía firmemente que la construcción de ciudad era una obligación cuya competencia recaía de manera exclusiva en el otro. En esa medida, parece que Bogotá llega al siglo XX, desprovista de dolientes, lo que en parte pueda explicar las razones del por qué no es perceptible en términos físicos o teóricos una intervención destacada durante el siglo decimonónico en la capital colombiana, que revele más allá de lo básico en servicios públicos y transporte, aunado a la aparición de algunos hechos puntuales.<sup>59</sup>

Así mismo cabe recordar, que a diferencia de las otras capitales latinoamericanas, incluidas Lima y Caracas, Bogotá formaba parte de una **red de ciudades** nacionales, que ya para principios del siglo pasado mostraban cierto alcance poblacional, aunque nunca sin alcanzar el posicionamiento que tenía la capital. Sin embargo, al respecto es claro que "el país en la

---

<sup>56</sup> ALMANDOZ, Arturo. Op. Cit. Pág. 362

<sup>57</sup> En el siglo XIX, el único plan de ensanche que se recuerda para Bogotá es el del general Mosquera, cuando reinaba la especulación, debido a la desamortización de bienes de manos muertas. Tomado de: URIBE, Sergio, “La desamortización en Bogotá 1861-1870”. Tesis de economía, Universidad de los Andes, Bogotá, 1976.

<sup>58</sup> MEJÍA PAVONY, Germán. Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá 1820-1910. Bogotá: CEJA. 2000. Pág. 394

<sup>59</sup> Si bien es cierto que en Bogotá aparecen obras de gran magnitud, que en palabras de algunos autores -presentan cierto aire europeizado, con una inclinación especial hacia la arquitectura parisiense-, en conjunto no fueron más que hechos puntuales, no obstante su importancia y representatividad, como el caso del Capitolio Nacional. Vale anotar, como indica el profesor Del Castillo, que Bogotá recibe también como otras capitales latinoamericanas, la influencia del “modelo haussmanniano”, pero “su resonancia es muy fragmentaria y no se convierte en un proyecto que active operaciones urbanísticas del Estado o del sector privado para renovar el centro de la ciudad”. CASTILLO, J. C. del. Bogotá: el tránsito a la ciudad moderna 1920 - 1950. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2003. Pág. 113

primera mitad del siglo XX no se plantea con firmeza el hecho de construir una "ciudad primada" y la modernización de la capital no se percibe como un componente destacado de un proyecto de modernización".<sup>60</sup>

Bogotá entraba al siglo XX, al igual que Lima y Caracas con traje colonial. Caracterizada principalmente por su configuración compacta en un centro que se extendía no más de 30 cuadras de la calle 1 a la calle 26 y unas 18 cuadras entre el Paseo Bolívar y la estación de la Sabana,<sup>61</sup> y donde Chapinero localizado 5 kilómetros al norte, era desde el siglo XIX uno de los barrios alejados del casco central. Esta ubicación, trajo relaciones que se establecieron no por continuidad del tejido urbano, sino mediante líneas de conexión representadas en vías de comunicación, lo que hizo surgir una configuración de tipo lineal en forma de tensión, que se desarrolló paralela a los cerros orientales mediante la Carretera del Norte (actual Cr. 7), la línea del ferrocarril (actual Av. Caracas) y el tranvía de mulas (actual Cr. 13). Ahora, si se compara la relación del casco central de la Bogotá de principios de siglo XX con el centro poblado de Chapinero, en términos de conectividad, uno encuentra que es una relación similar a la que presenta para la misma época, el centro histórico de Lima con el Callao, o la relación de Caracas con Petare. En todos los casos, se observan sobre el territorio, asentamientos espontáneos a lado y lado de las vías, que van dejando a su paso grandes vacíos, que en algunos casos tardarán varios años en ser desarrollados.

A nivel de ejecuciones urbanas, tal vez, el hecho más significativo durante las dos primeras décadas, lo constituyó la celebración del **primer centenario** de la gesta independentista, que contó con la organización de una exposición Industrial en el Parque de la Independencia, antes bosque de San Diego. Este evento tuvo relevancia en la medida que quiso mostrar como reflejo del proceso modernizador, los bienes y adelantos tecnológicos e industriales obtenidos por el país,<sup>62</sup> y dejó para la ciudad, uno de los espacios públicos con mayor significado -el Parque-, por lo menos para los siguientes tres lustros, al convertirse en el paseo favorito de los bogotanos y recibir por parte del Ministerio de Obras Públicas, constantes servicios de administración y mantenimiento.

Durante este período y hasta el final de la segunda década del siglo XX, Bogotá fue inscrita en una normativa urbana amparada en una serie de **Acuerdos** municipales, que propendían

---

<sup>60</sup> *Ibíd.* Pág. 12. Al respecto Del Castillo recalca que en Colombia no se dio el desarrollo espectacular de una gran ciudad, y ello tiene como una de sus tantas vertientes, el que la sociedad colombiana y más específicamente la bogotana no participara activamente de interacciones socioculturales con las corrientes migratorias de Europa. *Ibíd.* Pág. 43. Esta posición es también comentada por Hofer, al indicar que en Colombia se registró una tasa de inmigración europea significativamente menor a la de los otros países del continente, luego de la Primera Guerra Mundial. "Por esta razón Bogotá no contó con la presencia de europeos y los modelos urbanos del siglo XIX como los de Haussmann y otras corrientes, pasaron por la Bogotá postcolonial casi sin dejar huella". HOFER, Andreas. Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria. 2003. Pág. 91

<sup>61</sup> MUSEO DE DESARROLLO URBANO. Exposición Bogotá Siglo XX. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo. 2000. Pág. 21

<sup>62</sup> Dentro de esta visión, se pretendía originalmente la exhibición de materiales evidentemente modernos como el hierro y el vidrio, los cuales servirían para presentar a la ciudad los últimos avances de la industria y el arte nacional. Las limitaciones económicas hicieron que el hierro no se utilizara, por lo que finalmente los pabellones se construyeron en madera y cemento, simulando en lo posible las modernas estructuras metálicas de las Exposiciones Universales europeas que se pretendían emular. NIÑO MURCIA, Carlos. Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas. Colombia 1905-1960 (1991). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Segunda Edición. 2003. Pág. 59

por una regulación en materia constructiva y que de algún modo, resultaban más formales a las disposiciones ostentadas antes de empezar el siglo, pero que no alcanzaban el título de “plan”. Es así como el **Acuerdo 10 de 1902**, puede verse en rigor como el primer código urbano de Bogotá, orientado principalmente al ordenamiento de la ciudad existente, más que a su crecimiento. Se destacaron en él la normativa a seguir sobre vías públicas –que incluye una clasificación vial, ancho de andenes, altura de edificaciones, paramentos, mantenimiento de fachadas, entre otros–, lo mismo que las disposiciones dadas sobre el tema de cesiones, tópico que resultaba en el momento novedoso y que decretaba la obligación de dejar un cuadrado de lado no inferior a 80 metros para la formación de una plaza pública, cuando la zona a intervenir fuera mayor a 5 hectáreas.<sup>63</sup> Este primer código entonces, tuvo valor en cuanto abogó por unos primeros acercamientos de ordenamiento urbano, pese a limitarse a lo vial y a la cesión de espacio para plazas públicas.<sup>64</sup>

En reforma al Acuerdo 10, apareció el **Acuerdo 7 de 1913**, que enfatizó en lo relativo a la apertura de calles en barrios de nueva formación, y comprometió a los propietarios a ejecutar las obras necesarias para el reconocimiento de la vía, en un plazo máximo de 5 años, cuando antes el plazo se dejaba a voluntad del propietario.<sup>65</sup> Posteriormente, con el Acuerdo 6 de 1914, la normativa empezó no sólo a tener en cuenta la ciudad existente, sino también la ciudad que se iba a construir, introdujo los conceptos de perímetro urbano y perímetro de servicios e impuso como condición –a diferencia del Acuerdo 10– que para la apertura de vías, la zona debía ser cedida gratuitamente por el propietario o que el municipio expropiara en caso de no darse la cesión.<sup>66</sup>

En fundamento, esta normativa de códigos urbanos buscó una regulación de la actuación urbanística del agente privado pero sin alcanzar el grado de “plan”. Sólo con el Acuerdo 74 de 1925, que oficializó el **Plano de Bogotá Futuro (1919-1923)**,<sup>67</sup> se proyectó un plan de ensanche con morfología reticular para el posible crecimiento de la capital colombiana. Este plano resultó de la iniciativa lanzada por Ricardo Olano y su periódico “La Ciudad Futura” de Medellín y a pesar de que en su momento fue un documento ignorado, se consideró el documento de mayor consistencia adoptado en la época para ordenar la construcción de la ciudad por desarrollar. En él se jerarquizaron las vías de acuerdo a su función con una dimensión precisa de los perfiles, y se introdujo un “tipo” de vía moderna, como lo son las “ramblas” o park-way, además de modificar nuevamente el perímetro urbano y establecer la restricción de urbanización para predios que se encontraran por encima de la “cota de servicios”.<sup>68</sup> La extensión que se proponía en este ensanche, equivalía a cuatro veces la ciudad construida para 1923.<sup>69</sup>

En la década de los 30, -con los liberales en el poder-, siendo presidente Olaya Herrera (1930-1934), este decidió contactar en Nueva York al urbanista Harland **Bartholomew**,

---

<sup>63</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 66-67

<sup>64</sup> Algo que vale la pena anotar es que por medio de este Acuerdo, la Secretaría de Obras Públicas Municipales quedaba acreditada para entregar licencias de construcción. SUÁREZ, Adriana María. La ciudad de los elegidos. Bogotá: Editora Guadalupe. 2006. Pág. 67

<sup>65</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 68

<sup>66</sup> *Ibíd.* Pág. 68

<sup>67</sup> SUÁREZ, Adriana María. Op. Cit. Pág. 68

<sup>68</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 79

<sup>69</sup> SALDARRIAGA, Alberto. Bogotá Siglo XX. Urbanismo, Arquitectura y vida urbana. Bogotá: DAPD. 2000. Pág. 91

para que realizara “un Plan completo de urbanismo”. En efecto el norteamericano elaboró una propuesta general de los temas prioritarios, de los cuales se destacó una intervención sobre la Av. Jiménez entre carreras 4<sup>a</sup> y 6<sup>a</sup>. Así mismo, Bartholomew propuso que en la zona del Paseo Bolívar y la zona de San Diego, se llevaran a cabo de manera urgente nuevas urbanizaciones. Luego, por medio del Acuerdo 59 de 1931, se adoptó el llamado “Plan de fomento de Bogotá y construcción del nuevo acueducto”, considerado como el primer documento de urbanismo en propiedad, distinto a los códigos normativos precedentes. Era la primera vez que un documento integraba aspectos sectoriales, toda vez que incorporaba a la estructura material, la organización administrativa y fiscal de la ciudad.<sup>70</sup>

En esta década sucederán igualmente dos eventos relevantes, tal vez los de mayor significado para el ámbito urbano. Por un lado, se creó el **Departamento de Urbanismo** dentro de la Secretaría de Obras Públicas, lo que trajo la contratación de un urbanista europeo destacado como su primer director, y por otro, para la segunda mitad de la década, se celebró un centenario más de la fundación de la ciudad. En efecto, por medio del Acuerdo 28 de 1933, se creó el Departamento de Urbanismo, que sería “la entidad encargada del planeamiento de la ciudad futura, de la legislación para la reglamentación de las urbanizaciones (...) y en general de todos los problemas de urbanismo relacionados con el desarrollo de la ciudad.”<sup>71</sup> La creación de esta entidad, hace suponer la existencia de una conciencia acerca de la necesidad de un organismo especializado que abordara de manera adecuada el tema urbano. En el artículo 3 del Acuerdo, se facultaba al señor Alcalde para contratar los servicios de un técnico urbanista europeo. Es así como de Viena llegó el arquitecto austríaco Karl **Brunner** quien ya conocía Suramérica por sus trabajos en Chile. Contratado en diciembre de 1933 para ejercer como primer director del Departamento de Urbanismo, Brunner también ejercería como Consejero Urbanista del Gobierno Nacional<sup>72</sup> y se encargaría de dirigir entre 1936 y 1938 el Programa Centenario.

El urbanista austríaco para realizar el diagnóstico de la ciudad se valió de herramientas novedosas para la época, como lo eran los análisis de **aerofotografías**<sup>73</sup>, -ver imágenes 2-6 y 2-7-, los estudios de estructura urbana y topografía, los aforos de circulación y el análisis de densidad poblacional. Con base en esto, elaboró en 1936 el primer plan de desarrollo urbano para Bogotá que posteriormente sería tomado como fuente para la construcción de varios proyectos urbanísticos individuales. Se destacó en Brunner su preocupación por desarrollar una cultura del “discurso público” respecto a lo urbano, en sintonía con las discusiones que ya difundían los periódicos más importantes de la capital.<sup>74</sup> Su plan propuso intervenciones en los cuatro puntos cardinales: al oriente, en la zona del Paseo Bolívar, en los barrios San Cristóbal, Egipto, Concordia, los parques de la Independencia y el nuevo Parque Nacional; al sur, a diez cuadras de la Plaza de Bolívar, se ubicaron edificios públicos, así como viviendas y otros equipamientos; al occidente, propuso el traslado de la estación de la Sabana y entre esta y el Cementerio Central, una zona que

---

<sup>70</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 95

<sup>71</sup> Artículo 2 del Acuerdo 28 de 1933. *Ibíd.* Pág. 97

<sup>72</sup> HOFER, Andreas. Op. cit. pág. 89

<sup>73</sup> Una muestra del deseo de aprehender la ciudad como totalidad es el uso extendido de la fotografía aérea, un instrumento derivado originalmente de técnicas de guerra. GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Op. Cit. Pág. 156

<sup>74</sup> *Ibíd.* Pág. 92

debía ser considerada como industrial; y finalmente al norte, Brunner incluyó los barrios de La Magdalena, Teusaquillo, Marly y Chapinero, intentando su integración por medio de nuevas avenidas.<sup>75</sup> En este tema específico de la malla vial, propuso “una red de vías principales” para el sector central, que “amplía algunas calles existentes cada tres o cuatro manzanas, pero que en el detalle es bastante irregular y en sí, no conforma una malla, pues muchas avenidas se bifurcan o suspenden de manera abrupta”.<sup>76</sup>

En realidad, la intervención de Brunner en Bogotá, es considerada por algunos autores como un conjunto de propuestas aisladas, más no como un plan integral. “El orden espacial de cada fragmento fue más importante que la idea de alcanzar una totalidad coherente”.<sup>77</sup> Sin embargo, desde otra perspectiva, los barrios propuestos por Brunner marcan una “cultura urbana”, donde la arquitectura y el urbanismo son entendidas como disciplinas y construcciones culturales sobre el espacio, y no desde la lógica del parcelador de tierras o del agente inmobiliario, visión característica de la ciudad en sus primeros barrios y que se volvería a repetir en la década de los sesenta.<sup>78</sup> En últimas, el austríaco dejó un legado, que en la teoría se ve resumido en sus dos tomos del Manual de Urbanismo, editado por el Concejo de Bogotá, y en la práctica, se verá reflejado en la finalización del Paseo Bolívar, parte de la Avenida Caracas, las urbanizaciones Bosque Izquierdo, Palermo, San Luis, el Retiro y el barrio obrero El Centenario, así como el trazado del barrio Popular Modelo del Norte.

Como se había indicado, Brunner quedaría encargado de dirigir el Programa del Centenario, en celebración de los 400 años de fundación de la ciudad. El **IV Centenario** -de modo parecido a la celebración que tres años antes se hubiera hecho en Lima-, le significó a Bogotá una serie de impulsos en materia de desarrollo urbano, acerca del futuro

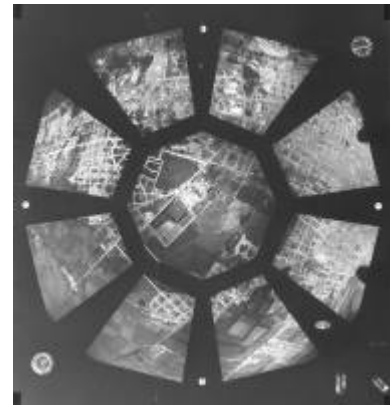


Imagen 2- 6. Primer ensayo aerofotográfico sobre Bogotá- 1935



Imagen 2- 7. Aerofotografía-Dic. 22 de 1936 Vuelo N-46. Se destaca el triángulo del parque Nacional. Material aerofotográfico como este fue utilizado por Brunner para sus propuestas.

Fuente aerofotografías: IGAC

<sup>75</sup> MUSEO DE ARTE MODERNO DE BOGOTÁ. Karl Brunner. Catálogo de exposición. Bogotá. 1989. Citado por SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 97

<sup>76</sup> NIÑO MURCIA, Carlos y REINA, Sandra. La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera décima. Bogotá 1945-1960. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. 2010. Pág. 45

<sup>77</sup> SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 99. No hay que olvidar que años después, Le Corbusier señalaría las intervenciones de Brunner, entre otras, como “planos criminales”, concepto que sería enfatizado por el arquitecto Carlos Martínez en la revista Proa No. 9 de 1947, al señalar lo caótico de los “barrios retazos”, que sólo “provocan caos en la nomenclatura (...) y ocasionan gastos onerosos en su ejecución y conservación”.

<sup>78</sup> Al respecto, Del Castillo recalca el aporte hecho por Brunner al “elevar la calidad urbanística” del barrio que se quería producir. En este planteamiento no cabe el concepto precario y rudimentario sobre el barrio reducido a una simple delimitación de la parcela. Brunner introduce conceptos que tratan sobre las calidades urbanísticas de las vías, de las manzanas, de los espacios públicos –especialmente los parques-, así como los equipamientos necesarios para desarrollar la vida de barrio. CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 101

de la ciudad y las prioridades a concretarse. Esta celebración tenía entre sus propósitos tejer los vacíos de la ciudad dispersa y dotar a los nuevos barrios de equipamientos para el mejor desempeño de su vida urbana. Es así como se lanza el Plan de Mejoras y Obras Públicas del IV Centenario, bajo el acuerdo 12 de 1935, el cual enfatizó en la necesidad de impulsar el desarrollo de una serie de importantes equipamientos para la ciudad, aparte de temas como la renovación del Paseo Bolívar, la ampliación de las rutas del tranvía, el arreglo de vías y otras obras de infraestructura. Dentro de los equipamientos más importantes estuvieron el Parque Nacional, la Biblioteca Nacional, el estadio Municipal de la calle 57 -hoy Campin- y la Ciudad Universitaria. En lo institucional, se destacó la creación de la Junta del Centenario, como entidad gestora del plan, la creación de la Oficina de Planos Obreros y la creación de la Lotería del Centenario, como mecanismo que podía financiar el plan. En materia tributaria, por primera vez se reglamentó el impuesto de valorización para aquellos predios que resultaran beneficiados por las obras que desarrollara el IV Centenario.<sup>79</sup>

Haciendo un balance, resulta claro entonces, que los hechos acontecidos durante la década del 30, que van desde la creación del Departamento de Urbanismo, la contratación de urbanistas internacionales connotados -Bartholomew y Brunner- y el montaje de un dispositivo administrativo y de gestión para concretar las obras dispuestas en el centenario de la capital, conllevaron a que “el urbanismo como función pública y como disciplina “moderna” hiciera su entrada en Bogotá”.<sup>80</sup>

La década de los 40<sup>81</sup>, al contrario de su antecesora, no resultó tan fecunda en materia de intervenciones físicas sobre desarrollo urbano y por lo mismo, pareciera no mostrar una imagen de continuidad en los proyectos de modernización. Sin embargo, sí resulta interesante desde las propuestas que se plantearon, provenientes de diferentes escenarios, sobre todo porque en su momento fortalecieron el debate público sobre las ideas más acertadas que debían conducir a consolidar el crecimiento “ordenado” de la ciudad y con ello garantizar que el “progreso” prometido por décadas llegara por fin a sus habitantes. La primera propuesta vendría de manos de la Administración Municipal, en lo que se ha conocido como el “**Plan Soto-Bateman**”,<sup>82</sup> propuesto por el alcalde Jorge Soto del Corral y su secretario de obras, ingeniero Alfredo Bateman, presentado en 1944. Este plan en fundamento, seguía el espíritu formal consignado por Brunner una década atrás, por lo que fue considerado anacrónico por muchos profesionales del medio y en consecuencia no tuvo la acogida pública que se esperaba, recibiendo críticas de muchos sectores, entre ellos algunos miembros de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, quienes decidieron entonces, nombrar una comisión que elaborara un estudio preliminar, más acorde con los “intereses” que perseguía la ciudad.<sup>83</sup> Es así, como en 1945, se lanzó el **Plan de la S.C.A.**, que planteó como principios básicos, el no uso de las diagonales y transversales,<sup>84</sup> tomando como ejes

---

<sup>79</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 190

<sup>80</sup> *Ibíd.* Pág. 94

<sup>81</sup> En este capítulo, como se ha hecho con las otras dos ciudades, se tratará solamente hasta la primera mitad de la década

<sup>82</sup> Es durante esta administración, que se da a conocer la primera norma de zonificación por usos para la ciudad, sancionada con el Acuerdo 21 del 2 de junio de 1944. SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 102

<sup>83</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 105

<sup>84</sup> En el anteproyecto hecho en 1944, la comisión de la SCA, pedía como principio básico, respetar el trazado ortogonal de la ciudad y evitar así las diagonales, de las que “había abusado” Brunner y cuyos inconvenientes ya se podían sentir. *Ibíd.* Pág. 105

en sentido norte-sur, la Cr. 7 y en sentido este-oeste, la Av. Jiménez. Sobre estos dos ejes, se plantearía el trazado ortogonal y con base a la antigua cuadra colonial. Se planteó igualmente, la bifurcación en Puente Aranda de la carretera de Occidente, con lo cual quedaron proyectadas desde ese momento la Av. Américas y la Av. de los Comuneros o calle 6ª. Tal vez, uno de los puntos más destacados de la propuesta, radicó en la construcción de una vía férrea de doble línea para el tránsito en los dos sentidos, con forma elipsoidal y circundante a las áreas urbanas, que en su recorrido por la zona occidental, serviría a las líneas férreas del sur y de la sabana, por medio de una gran estación ferroviaria a la altura de Fontibón. Se contemplaba que fuera polifuncional, en la medida que podía desempeñar el papel como tranvía de pasajeros y tren de carga local.<sup>85</sup>

En consonancia con estos dos proyectos, se elaboró un tercero, por parte de Carlos Martínez Jiménez, entusiasta seguidor de los principios racionalistas que exponía el Movimiento Moderno. Desde la segunda entrega de su revista **Proa** en 1946, incluyó la propuesta de un plan vial diferente al de la S.C.A., proyectado hasta 1960.<sup>86</sup> En general, es un planteamiento que miró con mayor detalle la zona central, que mantuvo la retícula tradicional pero interviniéndola con ampliación de sus vías cada tres o cuatro manzanas, de forma que permitiera una circulación adecuada a las “velocidades modernas”.<sup>87</sup>

En **síntesis**, esta primera parte del siglo XX hasta el fin de la segunda posguerra, para la capital colombiana, se caracterizó en lo urbano por una serie de Acuerdos, a manera de códigos normativos, con presencia más notable durante los primeros veinte años, hasta que apareció la figura del “plan”, -representado en Bogotá Futuro-, la propuesta de Brunner y los planes con tendencia a las soluciones viales en la década de los cuarenta. En las ejecutorias, la “modernización del medio urbano”, por lo menos en la primera mitad del siglo XX, se denotó fundamentalmente en tres características: modernización de infraestructuras (principalmente incorporación de redes de servicios públicos), reemplazo de algunas viejas casonas por nuevos edificios tanto públicos como privados; y lo residencial, donde por un lado, se empieza a abandonar la casa colonial para introducir nuevas tipologías “más modernas”, -en especial para las élites-,<sup>88</sup> y por otro, se introducen con ímpetu barrios para la clase media y la clase obrera.

Así mismo, diferentes tesis (Zambrano, Aprile, Cortés y Salazar, Niño) hacen pensar que hasta la primera mitad del siglo XX, puede haber dudas acerca de si la ciudad fue pensada y alcanzó la condición de ciudad moderna. “En Bogotá, no sólo existió un retardo de los procesos de modernización del medio urbano, sino también un retraso en la formación del pensamiento urbano -en términos históricos- que se expresó en el proyecto o idea de ciudad, en los conceptos de gobierno, la gestión del espacio urbano y las formas de convivencia entre ciudadanos.”<sup>89</sup> La metamorfosis de Santafé a Bogotá, de la ciudad colonial a la ciudad moderna, pareciera ser un proceso más espontáneo que deliberado. Pero ese proceso, como se ha visto en las otras dos ciudades y como lo indicará José Luis Romero para Latinoamérica en general, no resulta ser exclusivo del caso bogotano.

---

<sup>85</sup> *Ibíd.* Pág. 105-106

<sup>86</sup> SALDARRIAGA, Alberto. *Op. Cit.* Pág. 105

<sup>87</sup> NIÑO MURCIA, Carlos y REINA, Sandra. *La carrera de la modernidad.* *Op. Cit.* Pág. 47-51

<sup>88</sup> CASTILLO, J. C. del. *Op. Cit.* Pág. 35

<sup>89</sup> *Ibíd.* Pág. 17



## **2.2 CRECIMIENTO URBANO. 1900-1945**

A continuación, se hará una breve descripción de los sucesos expansionistas más significativos por décadas en la primera mitad de siglo para cada una de las capitales, verificados en la cartografía que acompaña al texto. El propósito de esta descripción, es verificar los hechos de crecimiento urbano de mayor incidencia que servirían como base física a la futura formación de las metrópolis.

### **2.2.1 LIMA: Del Centro a los Balnearios**

**1920:** A partir de esta década, el crecimiento de la ciudad se acentúa en tres direcciones: *El eje sur*, que comprendía las poblaciones de Miraflores, Barranco, Surco y Chorrillos, interrelacionados entre sí y convertidos en balnearios; *el eje suroeste*, formado por la Av. Brasil y que comprendía las poblaciones de Magdalena Vieja (hoy Pueblo Libre), Magdalena Nueva (o del Mar); y *el eje oeste*, cuya arteria principal era el antiguo camino a Callao, Bellavista y La Punta, actual Avenida Colonial o Benavides. La tendencia de crecimiento más fuerte se dio sobre el eje sur, en donde incluso, empezaron a nacer rápidamente nuevos distritos, como San Isidro y Lince, en forma de “retazos” urbanos entre Lima y sus balnearios. Esta tendencia de urbanización hacia las tres direcciones, obligó a la construcción de nuevas vías: hacia el sur, la avenida Leguía (hoy Arequipa); hacia el oeste se construyó la avenida del Progreso (hoy Venezuela) y se terminó la avenida Argentina, convertida en el eje industrial de la capital y hacia el suroeste se terminaría de consolidar la Av. Brasil.

En el afán de unificar por sus extremos todo el conjunto, se empezó la construcción de la avenida de La Costanera, que va desde El Callao hasta Chorrillos y la playa de la Herradura. Se formó así un gran triángulo urbano que hasta la década de los 50 fue el marco dentro del cual creció la ciudad.<sup>90</sup> Lima y Callao fueron entonces, los principales núcleos interconectados por las Avenidas Colonial y Venezuela. Para esta época, el centro estaba perdiendo prestancia, y la clase dominante empezó a asentarse en lo que en un principio fueron sus balnearios veraniegos antes mencionados. La clase baja y trabajadora se agrupó principalmente en el Rímac y el Callao.

**1930:** El sector de La Magdalena se consolidó como cuarto núcleo, ocupando un lugar importante del triángulo formado, ya que equidista de los otros tres núcleos. Aparecen los anillos extra-nucleares y las primeras zonas de relleno urbano como La Perla y La Victoria, para clases populares, a manera de vía de escape del “tugurizado” cercado.

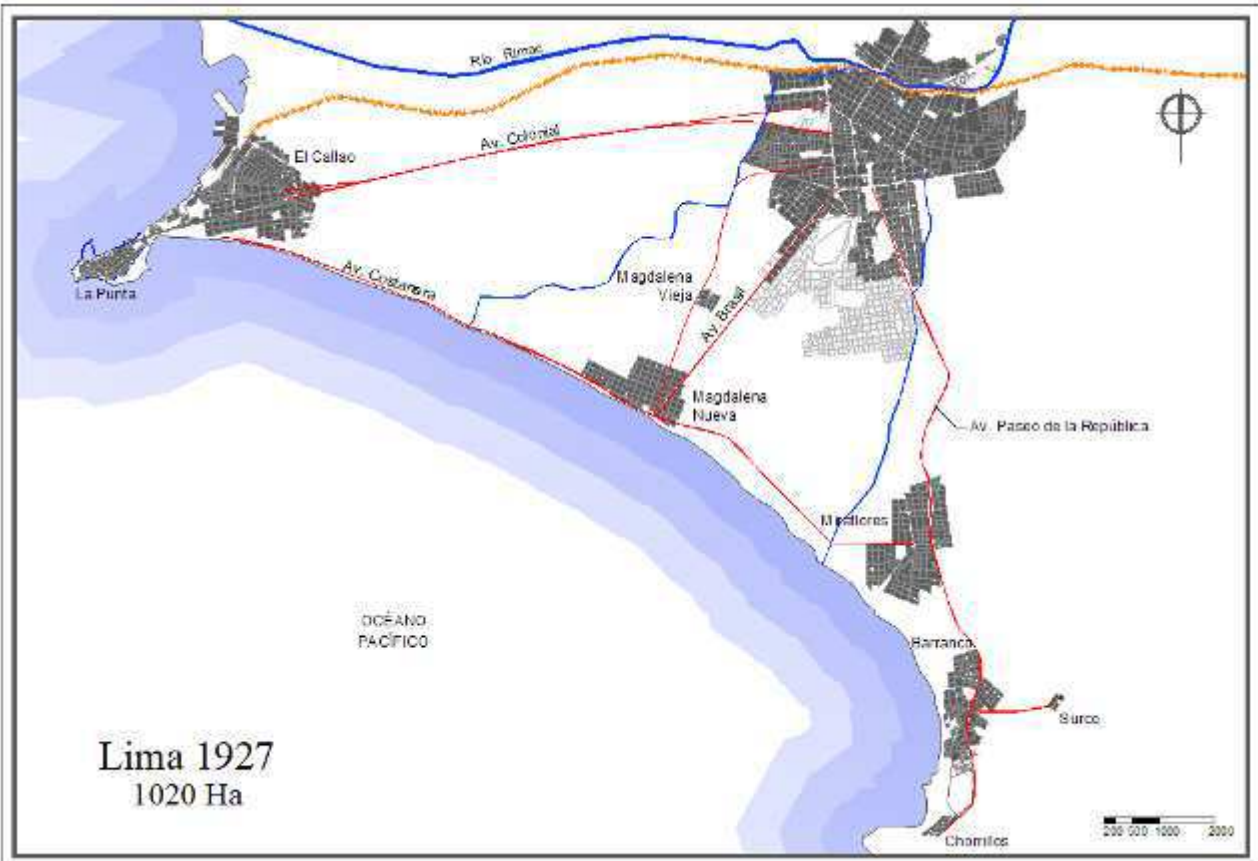
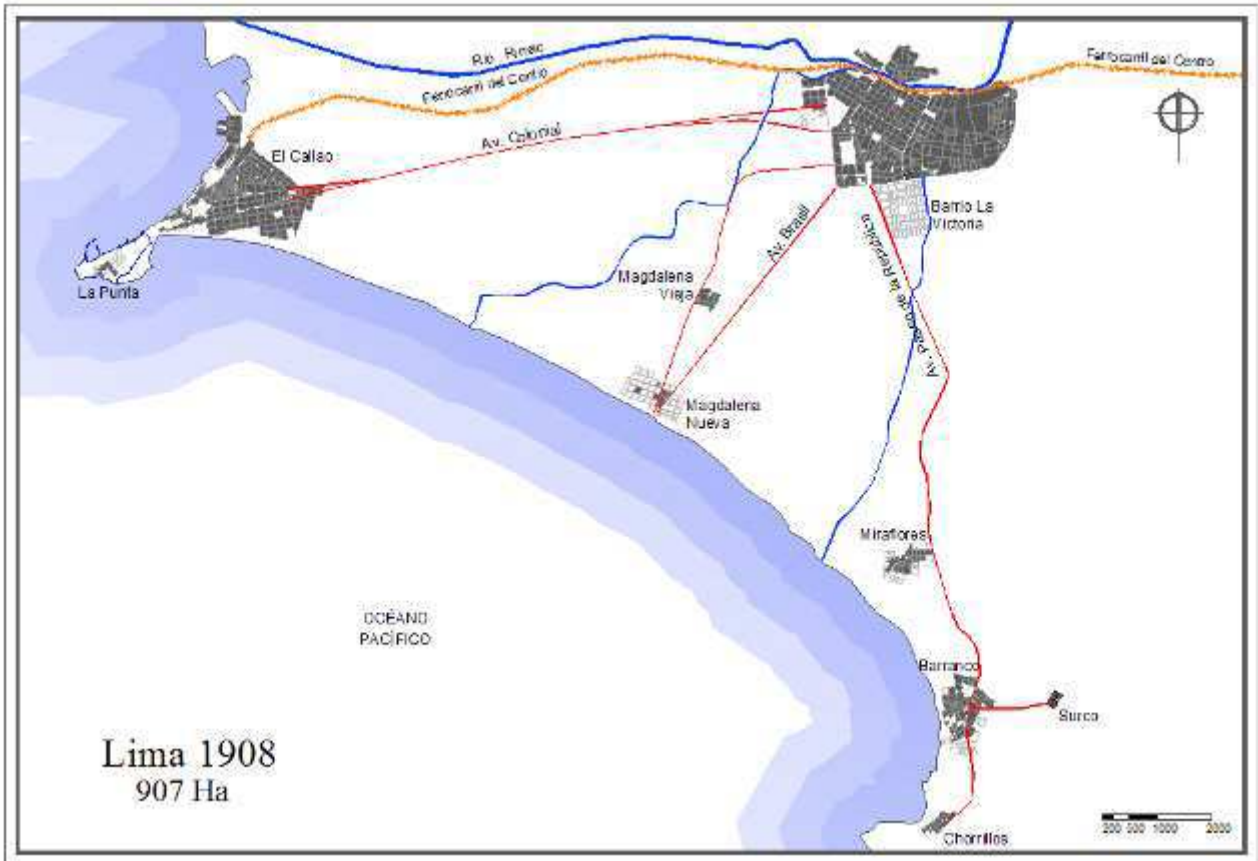
**1940:** Consolidación de ejes inter-nucleares: Eje Lima-Miraflores (Av. Arequipa) y Eje Callao-Magdalena (Costanera). El núcleo central comenzó su expansión hacia el Oeste (Breña) y hacia el Norte (Rímac).<sup>91</sup> Los balnearios se consolidaron como grandes zonas residenciales enlazándose entre sí y acarreado una serie de servicios que serían cubiertos por población de clase media y baja la cual se asentó en los perímetros. A mediados de esta década, se acentúa el resplandor de las vías de enlace que comunicaban la ciudad con los balnearios. Es así como la avenida Arequipa y la avenida Brasil debido a su gran actividad, se convierten en destacadas zonas residenciales.

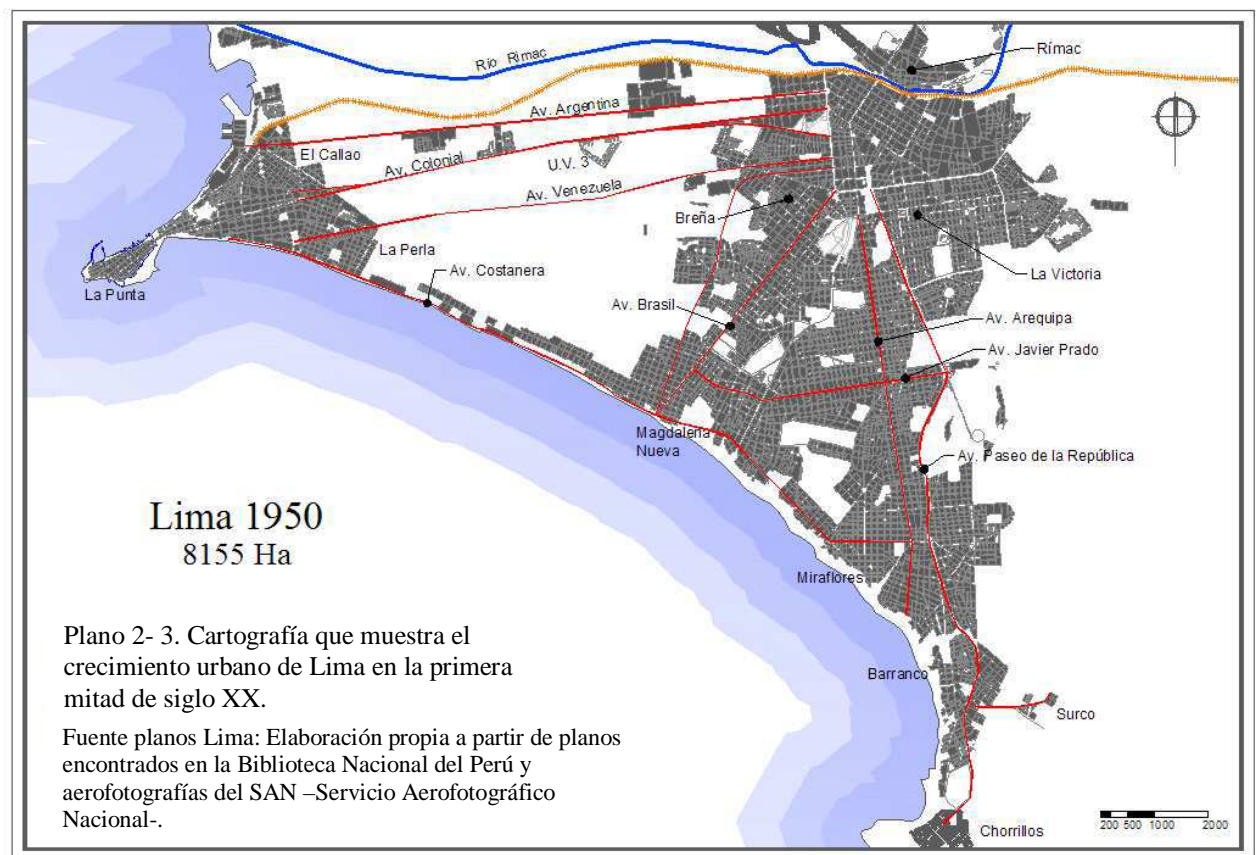
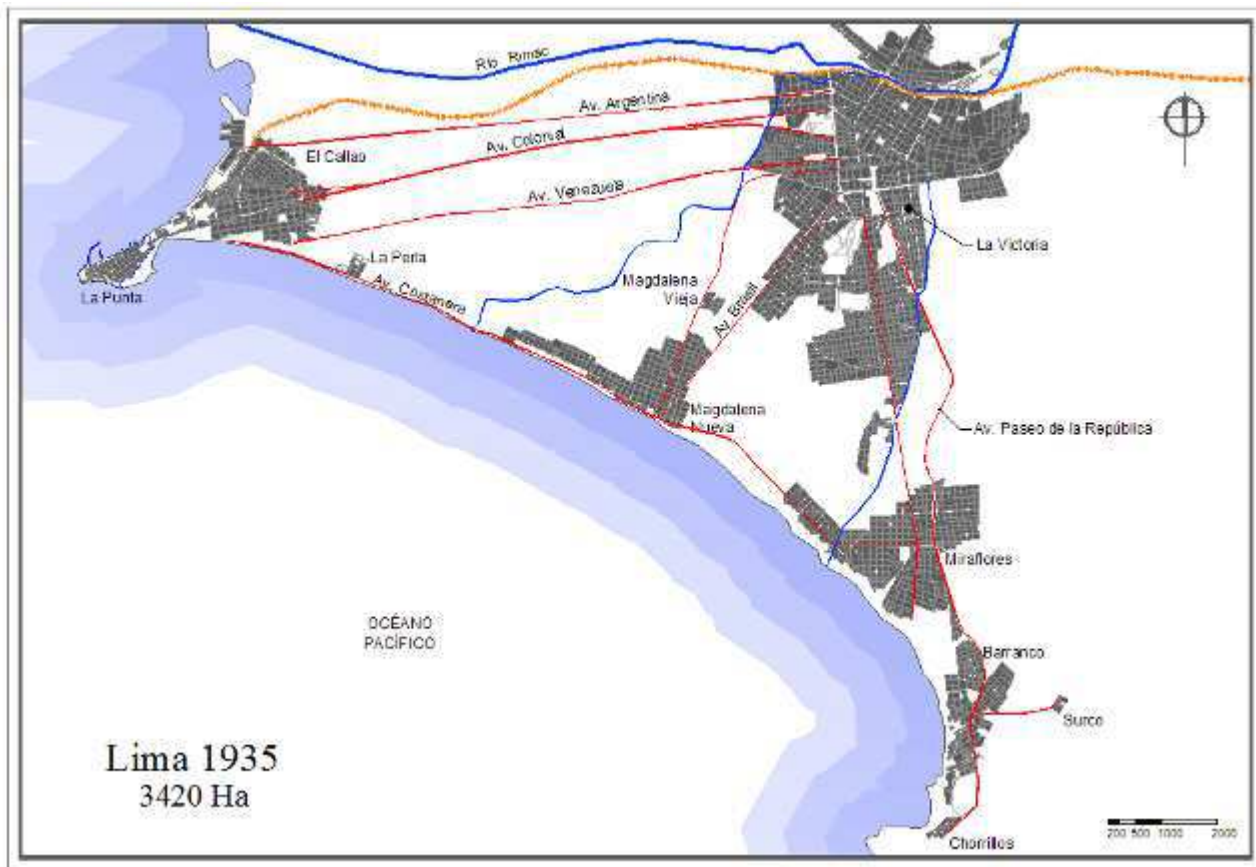
**1948:** Aparece la Av. Javier Prado, en sentido este-oeste. Además de recuperar el área de crecimiento natural hacia el Este, esta avenida de alguna manera ayuda a frenar el crecimiento de Balconcillo (La Victoria) hacia el sur. Este hecho permite que al frenar la expansión de la Victoria, los barrios cercanos al centro empiecen a densificarse.

---

<sup>90</sup> SERT, José Luis y WIENER, Paul. “Le Plan Directeur de Lima”. En: “L’Architecture D’Aujourd’hui”. No. 33. Citado por: GÜNTHER Doering, Juan. Op. Cit. Pág. 256

<sup>91</sup> BURGA CAMPODONICO, Juan Carlos y GARCÍA GALLARDO, José. Lima como víctima de la informalidad en su evolución urbana a partir de la década del 40. Seminario de Planeamiento. Diciembre de 1991





## **2.2.2 CARACAS: En dirección al Este**

**1910:** Hasta los primeros años del siglo XX, Caracas fue referida por sus cronistas como la "ciudad de los techos rojos". Esta imagen era producto de la permanencia morfológica de un doméstico crecimiento reticular urbano, presente desde la colonia a los años precedentes a las transformaciones producto de la modernidad. En 1912, el ensanche de la capital venezolana, sería decretado hacia el este;<sup>92</sup> ello al considerar las autoridades municipales como problema, el incremento que presentaba la población hacia el Oeste y el Norte, con los barrios "La Pastora", "Pueblo Nuevo" y "Catia". Es decir que el crecimiento debía propender por el sector oriental a los ríos Anauco y Guaire. Igualmente se proponía la construcción de "una Avenida a todo el pie del Ávila" que sería un "bonito e interesante paseo".<sup>93</sup> Para inicios de siglo, sólo ocurren algunos cambios de usos en su casco histórico y un incipiente crecimiento de la ciudad hacia el sur-oeste acompaña la construcción de la Urbanización El Paraíso. Esta urbanización, iniciada a finales del siglo XIX, se constituye en un conjunto de villas suburbanas aislado del casco urbano, al cual se enlazaba por el primero de los puentes construidos sobre el Río Guaire en la época republicana: Puente Hierro.

**1920:** Para esta década, se produjo un ensanche en forma de damero hacia el este de la ciudad. El ensanche está entre las quebradas Catuche y Anauco, atendiendo a la adecuación de la trama vial, limitándolo el Parque Sucre, hoy Parque Los Caobos. Conectadas con el centro histórico de la ciudad, la nueva retícula reunió los nuevos usos residenciales, comerciales, recreativos y sanitarios del emergente sector social profesional y comercial. Las deprimidas haciendas del Este cercano al centro, se fueron urbanizando a un ritmo de 528 construcciones nuevas por año.<sup>94</sup> Para esta época, la urbanización "Los Chorros" se había convertido ya en la primera urbanización del Este del Valle.<sup>95</sup> Los promotores privados Luis Roche y Juan Bernardo Arismendi promocionaron como "moderna y central", la urbanización San Agustín que data de 1928, ubicada al norte del río Guaire. Esta fue la primera intervención en la ciudad que dividía la manzana colonial con el fin de crear una nueva estructura parcelaria.<sup>96</sup>

**1930:** A través de la creación del Banco Obrero en la década anterior (1928), el Estado emprendió intervenciones puntuales en Caracas, promocionando una serie de urbanizaciones destinadas a enfrentar la demanda habitacional de las clases populares, lo que permitió el desarrollo posterior del tejido urbano. Se realizaron de este modo, los aportes más significativos en las expansiones urbanas hacia el este de la ciudad, como la urbanización Campo Alegre, y en la otra dirección -hacia el oeste-, se destacaron las urbanizaciones Bella Vista (1937) y Propatria (1939). A las 1534 hectáreas<sup>97</sup> de extensión del área urbana en 1936, se agregaron 61 hectáreas urbanizadas y 84 en estudio en 1938, 129 hectáreas nuevas en oferta en 1939 y 174 adicionales en 1940.<sup>98</sup>

**1940:** En esta década, empezó la consolidación de la actividad constructiva en la ciudad. Se produjo la primera gran renovación urbana del Banco Obrero en un sector degradado de la ciudad, conocido como la urbanización El Silencio, con 747 apartamentos y 207 locales comerciales.<sup>99</sup> En la segunda mitad de esta década, se dio inicio a la densificación del casco central por parte de la iniciativa privada utilizando las nuevas tipologías, en sectores como la Parroquia Candelaria.

---

<sup>92</sup> Revista Técnica del MOP, No. 15. 1912. Citado por: MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 (Apuntes para una historia de la construcción del país). Caracas: Universidad Central de Venezuela. 1990. Pág. 308

<sup>93</sup> *Ibíd.* Pág. 310

<sup>94</sup> ARELLANO CÁRDENAS. Op. Cit. Pág. 59

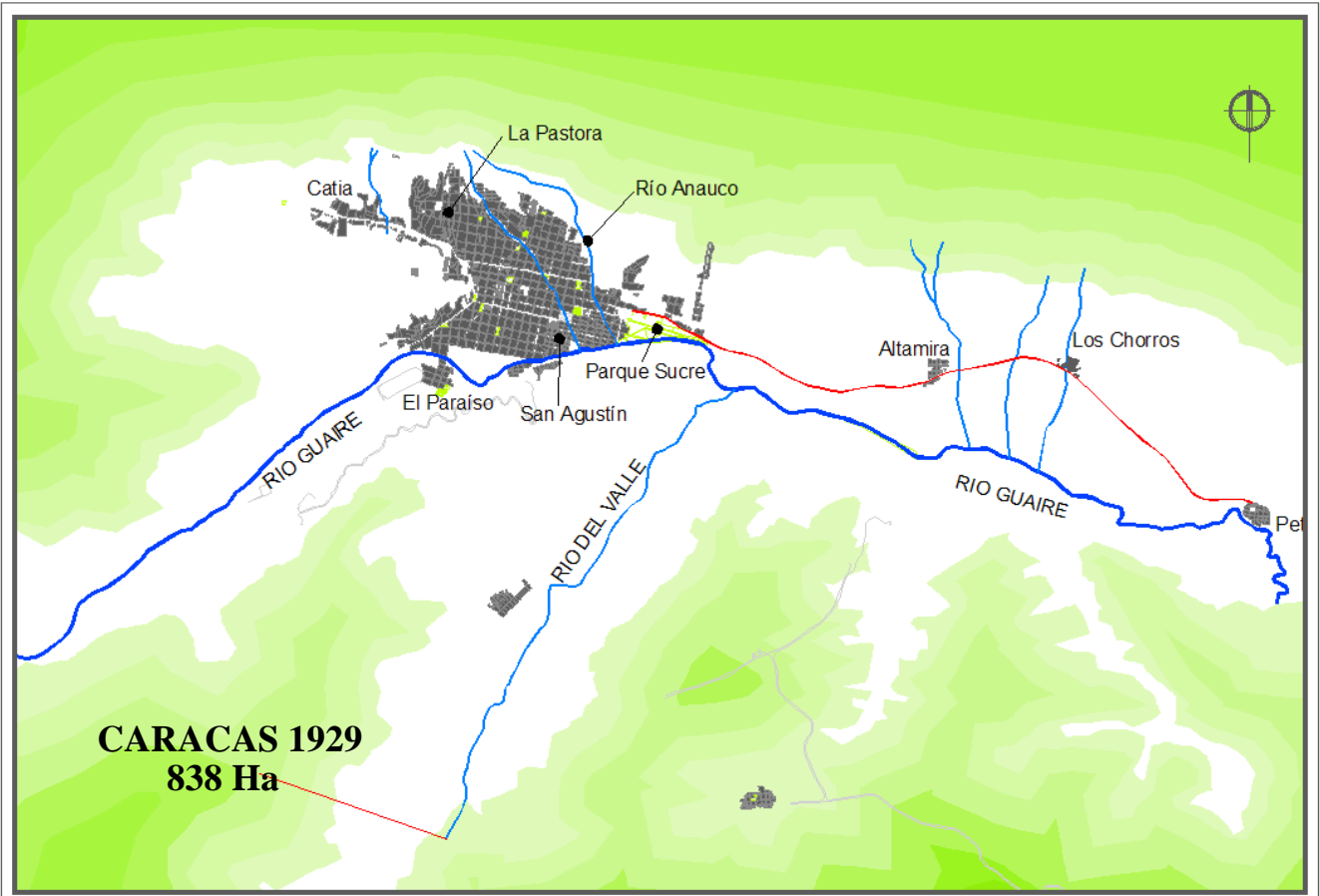
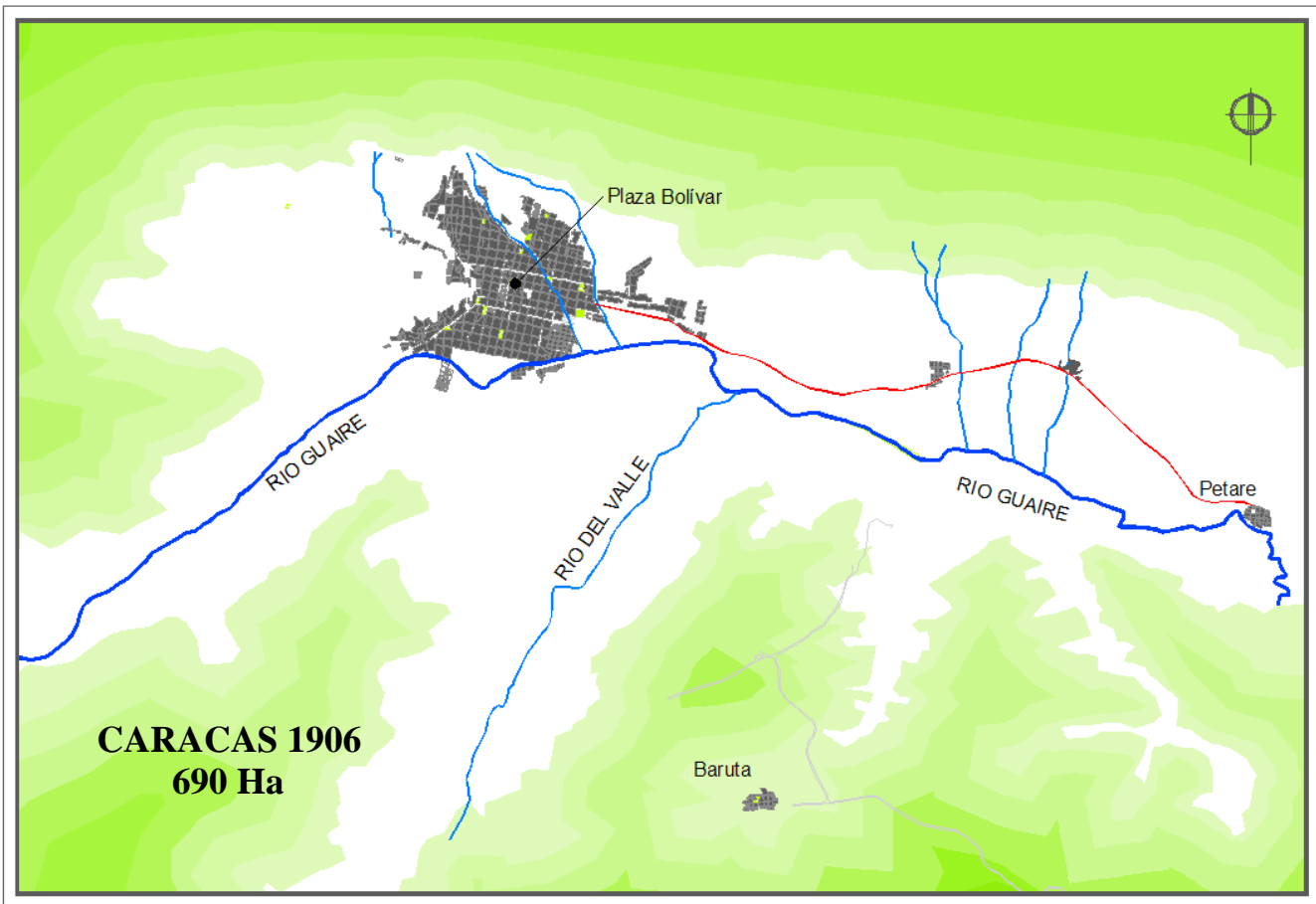
<sup>95</sup> MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Op. Cit. Pág. 310

<sup>96</sup> DE SOLA RICARDO, Irma. Contribución al Estudio de los Planos de Caracas. Op. Cit. Pág. 141

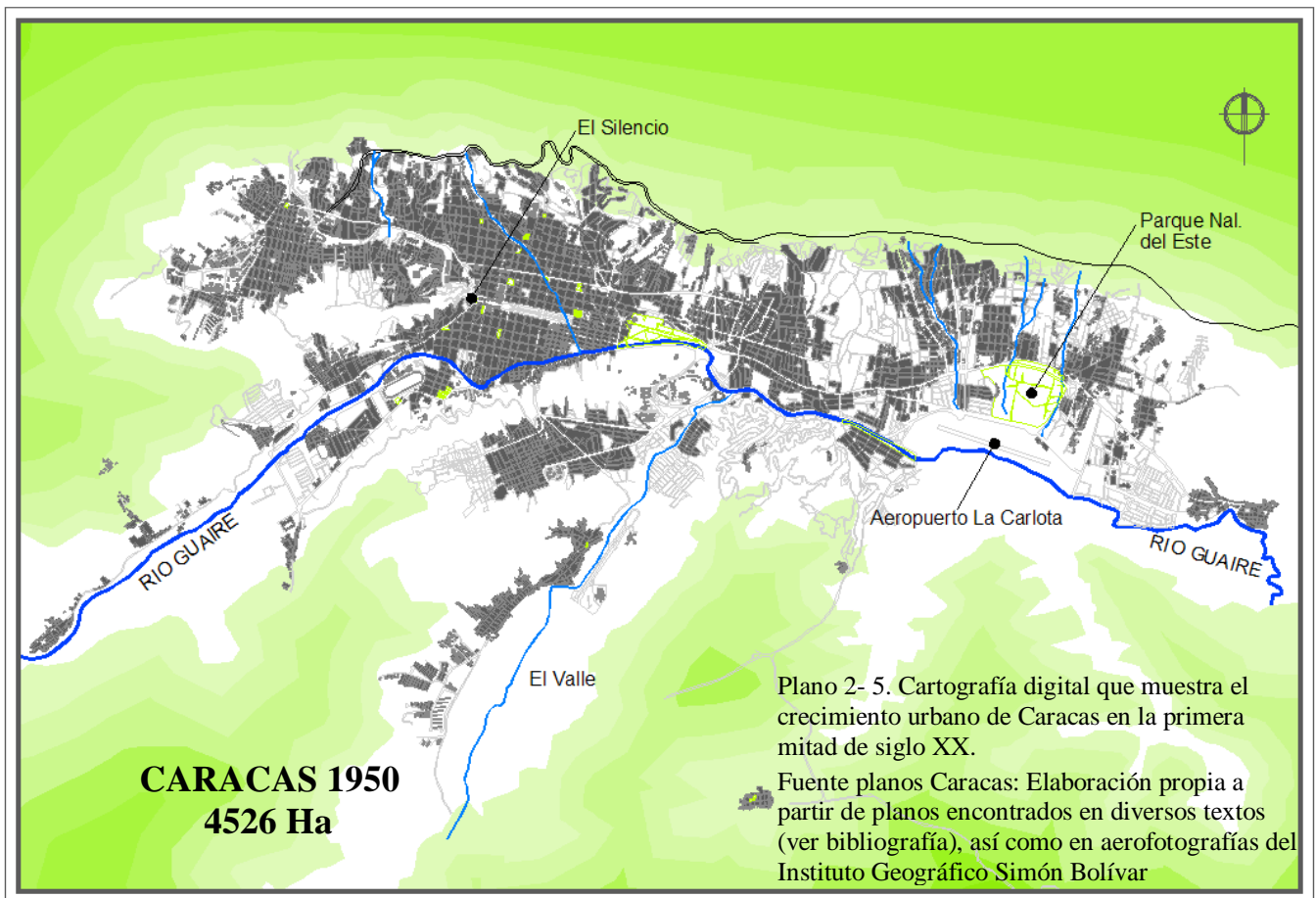
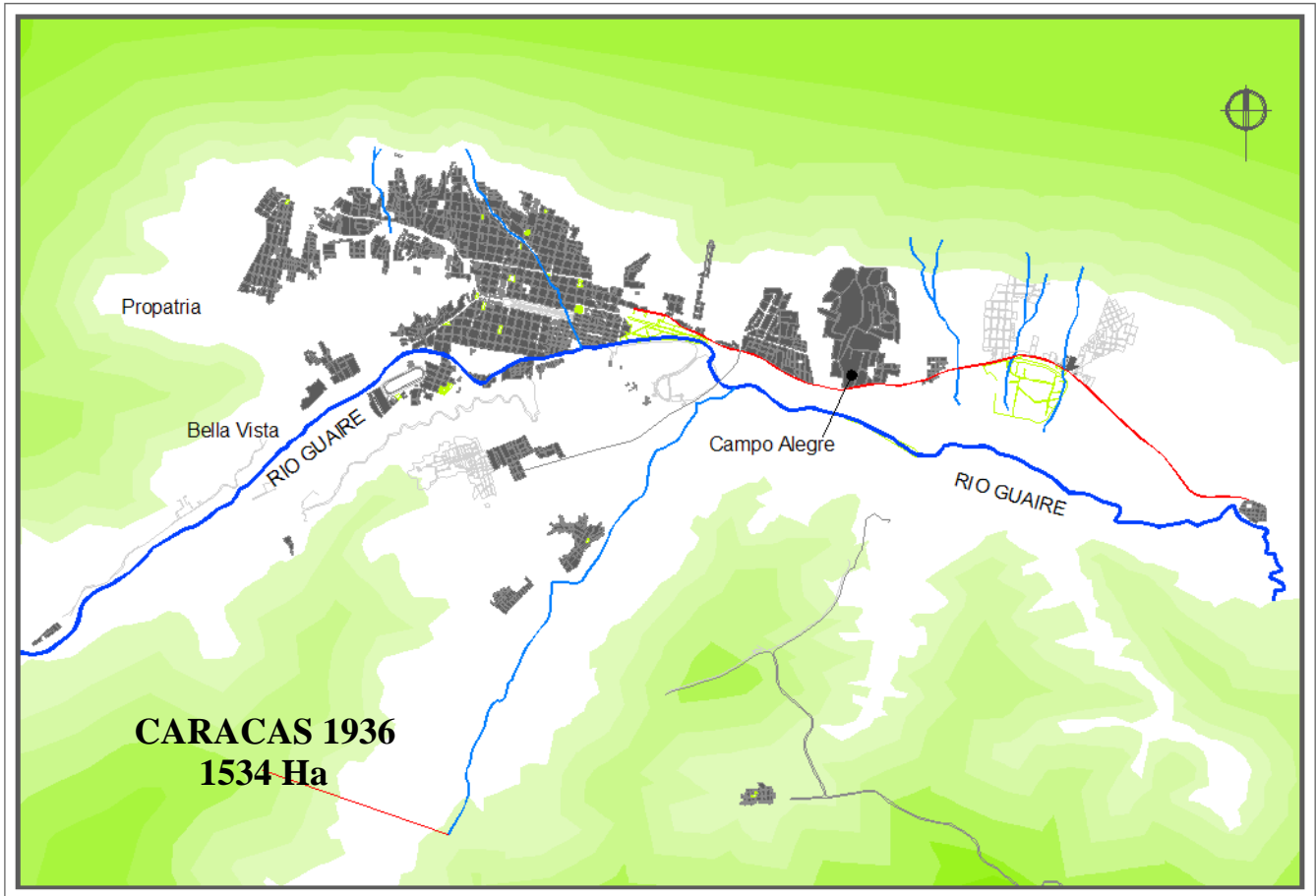
<sup>97</sup> Este dato es tomado con base al plano digitalizado elaborado por el autor, de acuerdo a planos de la época.

<sup>98</sup> MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Op. Cit. Pág. 313.

<sup>99</sup> CILENTO SARLI, Alfredo y FOSSI BELLOSO, Víctor. "Políticas de vivienda y desarrollo urbano en Venezuela (1928-1997)". En Revista Urbana No. 23. 1998. Pág. 36.







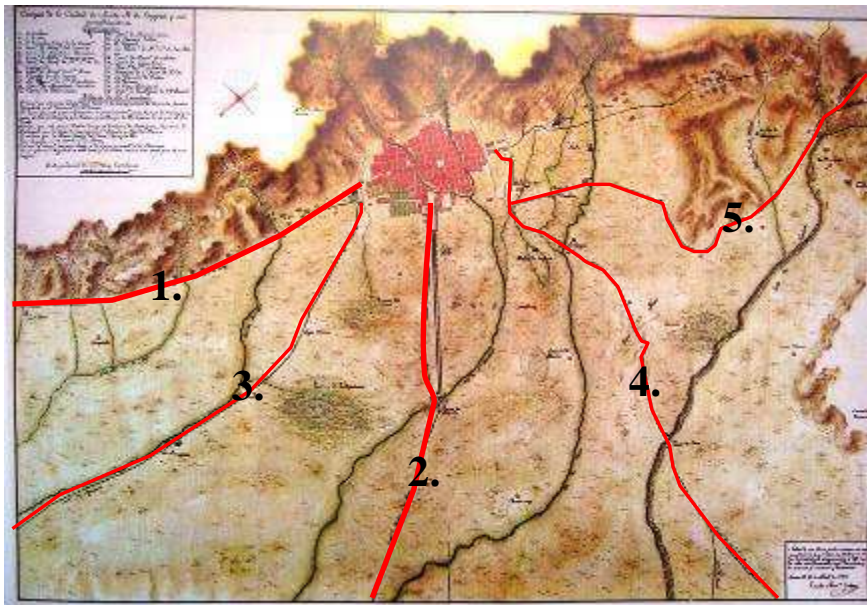
Plano 2- 5. Cartografía digital que muestra el crecimiento urbano de Caracas en la primera mitad de siglo XX.

Fuente planos Caracas: Elaboración propia a partir de planos encontrados en diversos textos (ver bibliografía), así como en aerofotografías del Instituto Geográfico Simón Bolívar



### 2.2.3 BOGOTÁ: Una tensión norte-sur

**1900:** La forma predominante de Bogotá para inicios del siglo XX fue la de una ciudad compacta que respondía a la lógica de la ciudad colonial del siglo XIX. En fundamento, fueron tres los elementos que definieron su estructura urbana:<sup>100</sup> por un lado, los *caminos tradicionales*, que conformaban las comunicaciones más importantes con las principales regiones del país. Estos caminos eran principalmente, el camino a Tunja al norte, el camino a Honda hacia el occidente, lo mismo que el camino a Suba o Camino de Engativá, el Camino de Soacha y el Camino de Tunjuelo hacia el sur.



1. Camino a Tunja
2. Camino a Honda
3. Camino a Suba
4. Camino de Soacha
5. Camino de Tunjuelo

Imagen 2- 8. Croquis de Santafé de Bogotá y sus inmediaciones - 1797.  
Carlos Francisco Cabrera

Fuente: Atlas Histórico de Bogotá 1791-2007. Pág. 21

Por otro lado, los *elementos naturales* –ríos, quebradas, cerros- y como último elemento configurador, el *trazado urbano* que configura el desarrollo morfológico que habría dado identidad a las tipologías coloniales. Dos elementos fueron importantes en el impulso de la expansión en el territorio: primero, la aparición del Ferrocarril del Norte que se desarrollaba sobre el camino a Tunja y segundo, la configuración de un centro por fuera de la ciudad al paso de ésta nueva línea férrea sobre la zona que se consolidaría como el barrio Chapinero.

Hacia 1906 la ciudad contaba con la existencia, de sur a norte, de los barrios Las Cruces, Santa Bárbara, Egipto, San Victorino, San Pablo, Las Aguas y Las Nieves.

**1910:** Al inicio de esta década se dio la incorporación de los arrabales orientales, la densificación de la zona central, así como el afianzamiento de Chapinero al norte y San Cristóbal al sur. De igual modo, se destacó la transformación de San Diego, debido a la aparición de edificios como el Panóptico, la cervecería Bavaria y de espacios públicos,

<sup>100</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 36

como el Parque de la Independencia.<sup>101</sup> Hasta la década del 20, la ciudad se vio inmersa en un proceso de crecimiento relativamente lento, sin que aún fueran evidentes síntomas de “explosión urbana”.

**1920:** La estructura urbana se caracterizó por la configuración de nuevos barrios sobre las periferias y su relación directa con nuevas vías que se vinculaban a las zonas consolidadas de la ciudad. De este modo la red vial constituyó uno de los principales ejes de crecimiento, como las calles 57 o 63 hasta la carrera 16 dentro del sector de Chapinero. Otro eje que empezó a destacarse fue el de la calle 67 por su continuidad con la calle 68, uno de los caminos que llevaban a Suba. La ciudad creció sobre la ramificación de esta red de manera “tentacular” con calles como la Avenida 72 y la calle 76, entre la Carrera 7 y la carrera 13. Con el desarrollo del barrio Ricaurte hacia el occidente se generó un primer jalonamiento hacia el occidente. Hacia el suroriente el crecimiento se dio con la aparición del barrio 20 de Julio, -al sur de la Carrera 7- y con el trazado de las urbanizaciones Santa Ana (calle 11 sur) y San Cristóbal. Mas hacia el sur, sobre lo que anteriormente era el camino a Bosa se conformaron las Avenidas de la Hortúa y la Avenida Sur, a las cuales se conectarán vías que llevaban a los Barrios El Vergel y Luna-Park.

**1930:** El “Plan Vial de Brunner” tuvo como finalidad suturar la estructura urbana a partir de las piezas o fragmentos diseñados para conectar el área tradicional con las zonas periféricas. Como elementos de sutura se propusieron en primer nivel los ejes viales, de los cuales como vías periféricas se incorporan la calle 34, la carrera 30, las calles 1ª, 6ª y 11 sur. Se propuso la ampliación de las carreras 4ª, 7ª, 8ª, 10ª y 13, y se realizaron los diseños para la Avenida Caracas entre la calle 28 y Santa Teresita, la calle 34 y la calle 22 de la Caracas al occidente, el Park-way o carrera 24 y la calle 57, teniendo como elemento fundamental de diseño, la arborización y los espacios verdes que aislaban al peatón del vehículo.

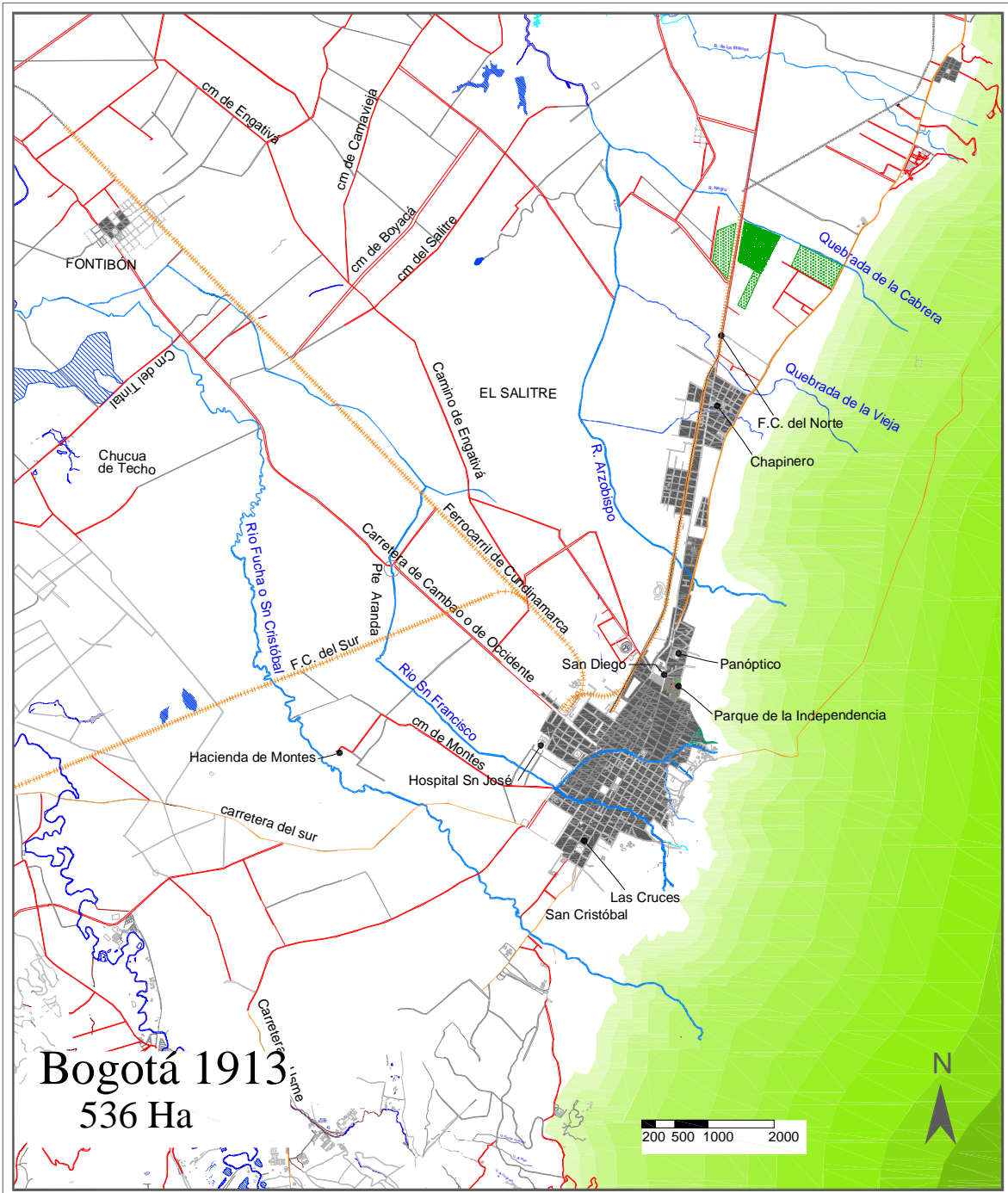
Los barrios también se convirtieron en elementos fundamentales en este proceso de sutura, destacándose las urbanizaciones al lado del río Fucha o San Cristóbal, el replanteamiento de Luna Park, los trazados de Santa Lucía, el barrio Inglés y el Claret, los barrios Samper Mendoza, Bosque Izquierdo, el Campin, Palermo y el Barrio las Américas.

**1940:** A diferencia de la década anterior, no se registró la sucesión de iniciativas e intervenciones sobre los temas propios del desarrollo urbano. La gestión pública se concentró en fundamento, en dos aspectos: por un lado, se prestó atención al sistema vial y por otro, se inició una intervención pública en el tema de la vivienda (el caso de los barrios Alcázares y Muzú en 1949) alentada por el Instituto de Crédito Territorial. En el tema vial, se puede considerar la consolidación de tres grandes formaciones lineales, que iniciaron la expansión de la ciudad hacia el occidente: por una parte, la calle 68 y la calle 80 en el nor-occidente; por otro, la calle 13 en el centro y por último, la carretera del Sur y la vía a Tunjuelito –Av. Caracas-.

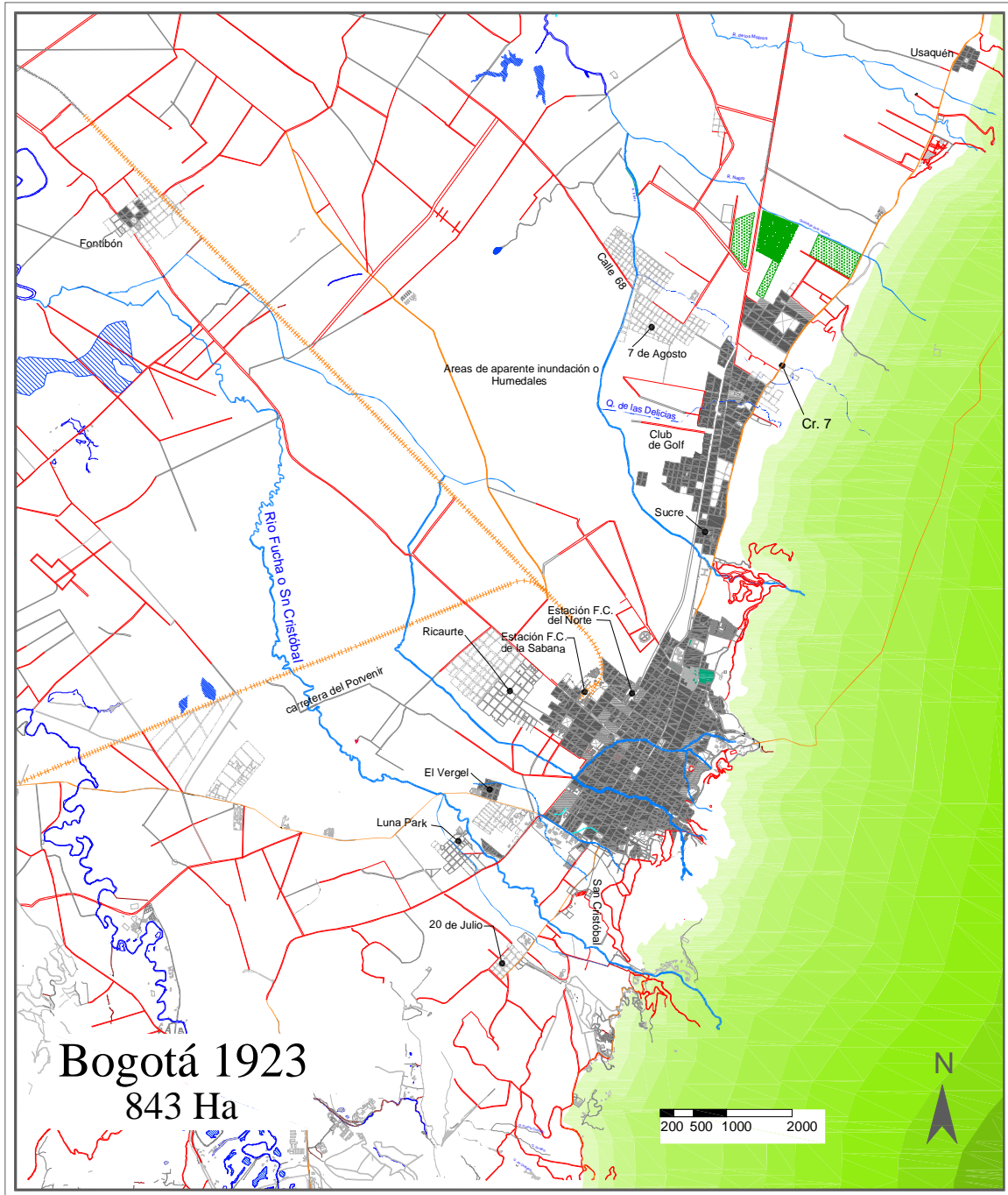
La década del 40, se caracterizó entonces, por unas propuestas encaminadas al plan vial; es así como en el centro, se plantea la construcción de la carrera 10, como vía “moderna”, sobre la cual se ubicarán edificios igualmente de corte moderno.<sup>102</sup>

---

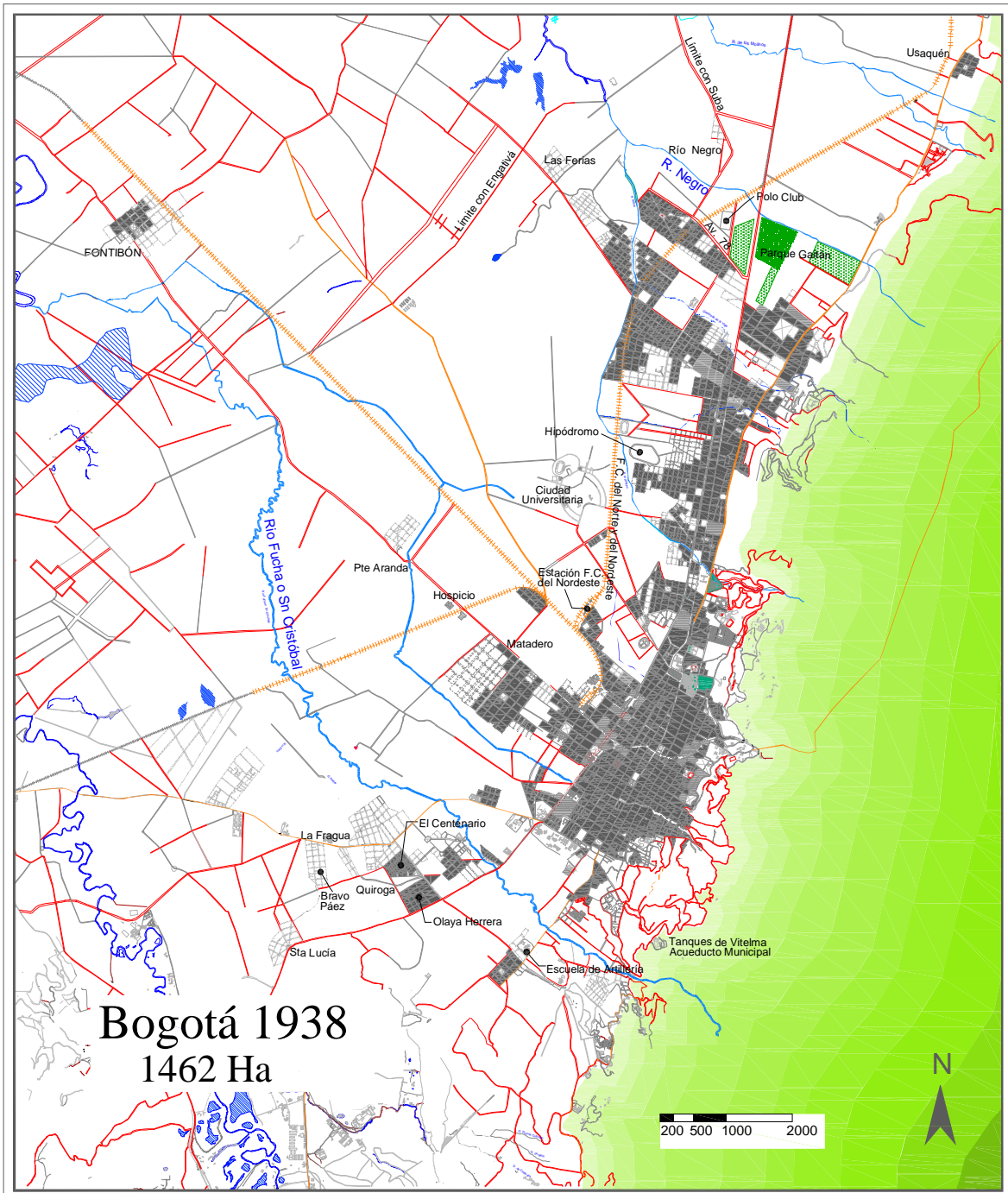
<sup>101</sup> SUÁREZ, Adriana María. Op. Cit. Pág. 41

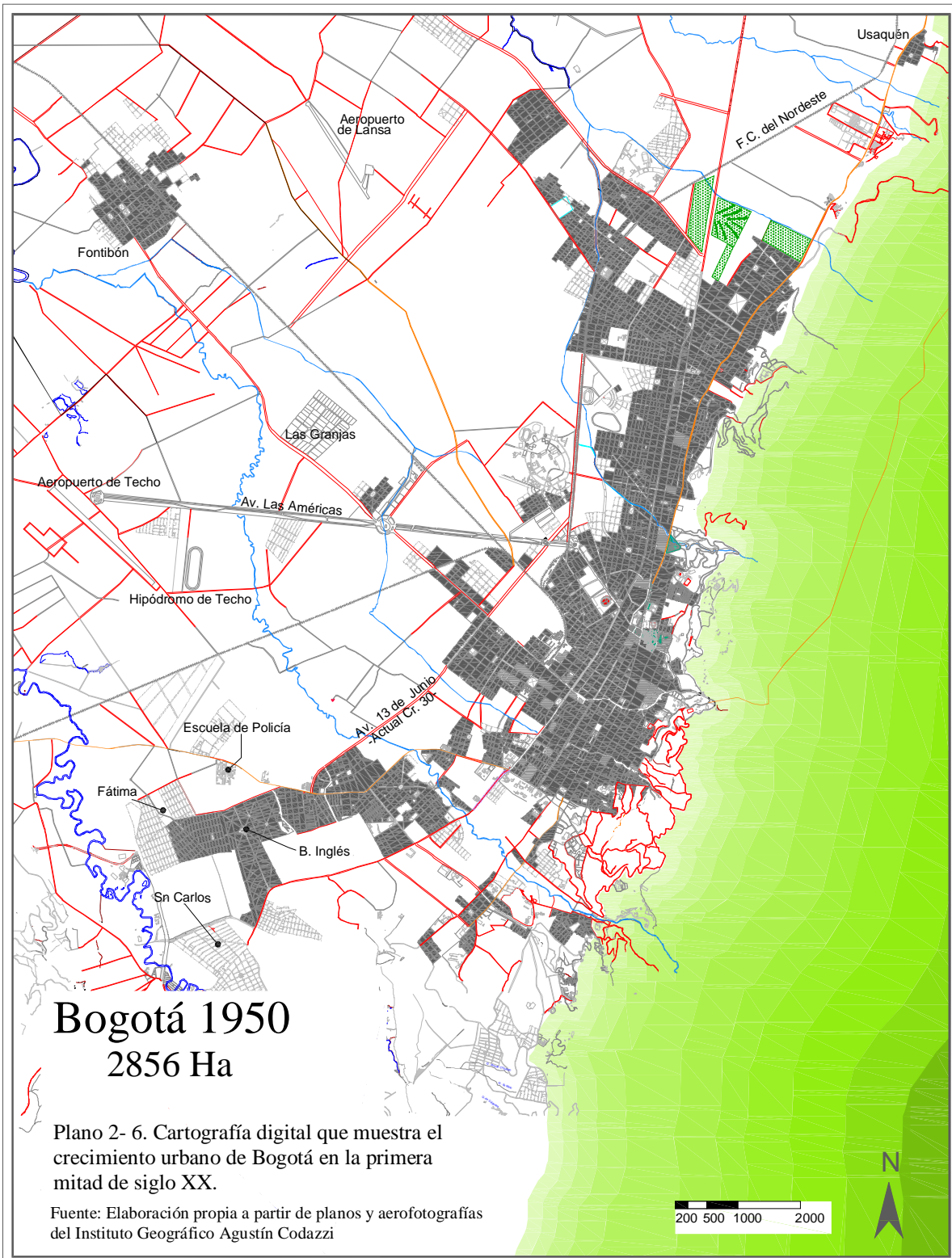


<sup>102</sup> CASTILLO, J. C. del. Op. Cit. Pág. 104





















DÉC.	LIMA	CARACAS	BOGOTÁ
1910	 <p>907 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crecimiento al Oeste y Norte: "La Pastora", "Pueblo Nuevo" y "Caña".</li> <li>• Urbanización El Paraíso al sur-oeste</li> <li>• Decreto de ensanche al este en busca de R. Anaco y Guaire</li> <li>• Propuesta de construcción Avenida al pie del C. Avila</li> </ul>  <p>690 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciudad compacta</li> <li>• Estructura determinada por caminos coloniales de escala regional, elementos naturales y traza urbana fundacional</li> <li>• Adición de arrabales orientales.</li> <li>• Desarrollos de Chapinero (norte) y San Cristóbal (sur)</li> <li>• Transformación y crecimiento de San Diego</li> </ul>  <p>536 Ha</p>
1920	<p>Crecimiento en 3 núcleos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Al sur: Miraflores, Barranco, Surco, Chomillos</li> <li>Al suroeste: Magdalena Vieja (hoy Pueblo Libre), Magdalena Nueva (o del Mar)</li> <li>Al oeste: Callao, Bellavista y La Punta</li> </ul>  <p>1020 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensanche en forma de damero hacia el este de la ciudad, entre las quebradas Catuche y Anaco</li> <li>• "Los Chorrros" primera urbanización del Este del Valle</li> <li>• Urbanización San Agustín -1928-, primera intervención que divide a la manzana colonial</li> </ul>  <p>834 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevos barrios en la periferia</li> <li>• Red vial, uno de los principales ejes de crecimiento</li> <li>• Desarrollo del barrio Ricaurte hacia el occidente</li> <li>• Al suroriente, barrio 20 de Julio</li> <li>• Sobre el antiguo camino a Bosa, se conforman las Avenida de la Horqueta y la Avenida Sur, con otras vías que llevan a los Barrios El Vergel y Luna-Park</li> </ul>  <p>843 Ha</p>
1930	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El sector de La Magdalena se consolida como cuarto núcleo</li> <li>• Aparecen anillos extra-nucleares</li> <li>• Aparecen barrios que hacen "relleno" espacial: La Peña y La Victoria</li> </ul>  <p>3420 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanizaciones al este y oeste de la ciudad promovidas por el Banco Obrero:</li> <li>• Urbanizaciones Campo Alegre (este), Bellavista y Eppatria (oeste)</li> <li>• Área incluida en el perímetro urbano: Año 1936: 1534 Ha, Año 1940, 1982 Ha</li> </ul>  <p>1534 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se iniciaron obras de algunas vías propuestas por el Plan vial de Bugger como la calle 34, la Avenida Caracas, Calle 57 y Av. 24 o Park way.</li> <li>• Urbanizaciones allado del Río Fucha</li> <li>• Replanteamiento de Luna Park.</li> <li>• Trazados de Santa Lucía, barrio Inglés y Claret, Sanper Mendoza, Bosque Izquierdo, el Campón, Palermo y Las Américas.</li> </ul>  <p>1462 Ha</p>
1940	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidación de ejes inter-nucleares</li> <li>• Eje Lima-Miraflores (Av. Arequipa) y Eje Callao-Magdalena (Costanera).</li> <li>• El núcleo central comenzó su expansión hacia el Oeste (Bañera) y hacia el Norte (Zimac)</li> <li>• Los balnearios se consolidaron como grandes zonas residenciales</li> </ul>  <p>8155 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovación urbana a cargo del Banco Obrero: Urbanización El Silencio</li> <li>• Densificación del caso a cargo del sector privado: Ej. Parroquia Candelaria</li> </ul>  <p>4526 Ha</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La administración se concentra en ejecución de proyectos de malla vial y vivienda.</li> <li>• Calle 68 y la calle 80, calle 13, la carretera del Sur y la vía a Tunjuelito -Av. Caracas. Vías que estimulan expansión de la ciudad al oriente</li> <li>• Planteamiento del proyecto de la Carrera 10</li> </ul>  <p>2836 Ha</p>

Tabla 2- 1. Cuadro resumen comparativo del crecimiento urbano de las tres ciudades en la primera mitad del siglo XX

Fuente: Planos 2-5, 2-6 y 2-7 de este capítulo

*Continúa en la siguiente página*

*(contracara de la página precedente –cuadro resumen-)*



Si se realiza un esquema formal comparativo del crecimiento urbano en las tres ciudades para las primeras décadas del siglo pasado, se puede denotar que en el caso limeño, el crecimiento se dio dentro del área que dibuja un triángulo virtual, siendo sus vértices el Centro Histórico, El Callao y la zona más al sur, representada por Barranco y Chorrillos. Los lados del triángulo estaban definidos por las vías que comunicaban estos tres nodos y por el límite natural del Océano Pacífico. Al partir de un centro (el centro tradicional) que lleva a dos extremos opuestos, el crecimiento morfológico en muchos puntos, se da de forma radiocéntrica, a manera de abanico.

Para el caso caraqueño y el bogotano, el crecimiento no se dió como en Lima, dentro de un polígono, sino más parecido a un desarrollo en forma de línea, a manera de tensión. Para el primer caso, se dió una dilatación con un claro predominio de crecimiento en sentido este-oeste, en tanto que Bogotá creció en sentido norte-sur. Una de las diferencias que pudiera destacarse, es que Caracas creció siempre alineada al cerro debido a la ausencia de un espacio con una topografía plana hacia donde orientar el crecimiento. En la década de los cuarenta, ya existió una clara intención por ocupar los “vacíos” que dejaba el sistema montañoso, en dirección al sur, zona conocida precisamente como El Valle, pero su relación con la densidad y cantidad de construcción

en el eje este-oeste, resulta importante pero no comparativa. Bogotá en cambio, al final de los cuarenta, intenta orientar el crecimiento más al sur, alejándose un tanto de los cerros, ello en virtud -entre otros- a su comunicación y actividad con el camino que llevaba a Soacha, por la compra de terrenos para construir barrios obreros y por la decisión de tomar el eje de occidente como zona para actividades comerciales e industriales. Además buena parte del sector occidental se caracterizaba por estar ocupado de zonas inundables. Esto hará que la abstracción formal se visualice más a manera de tensión en forma de arco, con tendencia hacia el sur-occidente en uno de sus vértices, principio que serviría de base a lo que en años siguientes se reconocería como “ciudad semicircular compacta”.

El crecimiento en los tres casos, se desarrolló guiado a través del barrio como unidad de producción, siendo una agregación discontinua de piezas urbanas, a manera de pequeños fragmentos, generalmente aledaños a las vías de comunicación con poblaciones cercanas siendo en las tres ciudades una urbanización más espontánea que deliberada, caracterizada por el desplazamiento de las zonas de residencia a los asentamientos vecinos o próximas a las vías regionales que los comunicaban. En ese sentido, ninguna de las tres urbes, creció de manera compacta, sino más bien de modo “desarticulado”. Fue un crecimiento caracterizado por vacíos urbanos cuyas conexiones correspondieron a un sistema de vías mínimo que acompañó la expansión.



Imagen 2- 9. Esquema del crecimiento urbano de las tres ciudades en la primera mitad del siglo XX.

Fuente: Elaboración propia

## Conclusiones de este capítulo

- Al iniciar el siglo XX, los títulos de Bogotá como la “Atenas suramericana”<sup>103</sup>, Caracas como la “París de Suramérica”<sup>104</sup> y Lima como la “ciudad de los Reyes”<sup>105</sup>, parecían disimular las condiciones aún coloniales, parroquiales y de atraso general que caracterizaban a las tres capitales. Al respecto, Almandoz recalca refiriéndose al caso de Caracas: “(...) *sin embargo, esa afrancesada impresión en la mente de los visitantes rara vez fue avalada por los caraqueños cosmopolitas, quienes estaban muy conscientes de la insuperable brecha entre la capital parroquial y las metrópolis europeas de las cuales ellos retornaban*”<sup>106</sup>
- Con ello, se quiere indicar que a pesar de la influencia ejercida en el siglo XIX, por algunos de los proyectos urbanos más destacados desarrollados en Europa, estos no tuvieron sino un cierto aire de proximidad, representado en acercamientos puntuales, pero muy distantes de exhibir la notoriedad de lo ejecutado en el Viejo Mundo. Como lo han señalado algunos autores,<sup>107</sup> resulta evidente en determinados aspectos la influencia ejercida por Haussmann en las transformaciones de la ciudad burguesa en Latinoamérica desde finales del siglo XIX, cuando algunos gobiernos iniciaron reformas urbanas, que se vieron cargadas de “alineamientos barrocos, avenidas arboladas y extensos parques públicos, que fueron asumidos como sellos de la cirugía haussmanniana y la tradición Beaux –Arts del urbanismo francés, hasta el advenimiento de las metrópolis modernas”,<sup>108</sup> pero no por esto se puede afirmar la existencia de la haussmannización morfológica de las ciudades de este estudio. Tampoco se puede demostrar la presencia teórica en el debate urbano europeo de finales del siglo XIX, por lo menos para Caracas y Lima, que demostraban hasta cierto punto, seguir las pautas de lo hecho por el prefecto del Sena, en tierras parisinas. Más lejos aún de esta posición se encontraba Bogotá, donde el debate de lo urbano era todavía más incipiente, prácticamente nulo y limitado a una serie de acondicionamientos infraestructurales mínimos.
- Ya transcurridas las dos primeras décadas del siglo XX y aún con traje colonial, las ciudades empezaron a demostrar su interés por formular cierto orden al crecimiento

---

<sup>103</sup> Durante años, Bogotá llegó a ser conocida internacionalmente como la Atenas Suramericana. Esta denominación fue otorgada por el humanista español Marcelino Menéndez Pelayo, quien en 1892, en su libro Antología de la poesía latinoamericana, escribió que la cultura literaria de Santafé de Bogotá era tan importante y tan arraigada en sus gentes que esta ciudad estaba “destinada a ser con el tiempo la Atenas de la América del Sur”.

<sup>104</sup> Llamada así por la imagen europeizada, que la hacía notable a visitantes tanto del Viejo, como del Nuevo Mundo. ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 357.

<sup>105</sup> Calificativo que trae desde su fundación.

<sup>106</sup> ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 357.

<sup>107</sup> Uno de los primeros autores en acercarse a una dimensión teórica sobre las ideas que llegaron desde Europa a influenciar el urbanismo latinoamericano, fue Hardoy. Sus argumentos pueden consultarse en obras como “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930, su traslado a América Latina”; en Hardoy y Morse “Repensando la ciudad de América Latina”; en “Las ciudades de América Latina a partir de 1900”, artículo que aparece en “La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden”. Otros autores son Ramón Gutiérrez con su reconocida obra, “Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica” así como Andreas Hofer, y su texto sobre Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Como contribución en términos comparativos, se recomienda ver el texto de Arturo Almandoz, titulado “Urbanization and Urbanism in Latin America: From Haussmann to CIAM”. En: Almandoz, Arturo (ed.): Planning Latin America’s Capital Cities, 1850-1950. London/New York: Routledge, pág. 13-44.

<sup>108</sup> ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas: (1870-1940) Primera edición: 1997. Caracas: Editorial Equinoccio, Fundación para la cultura urbana. 2006. Pág. 7

urbano, basadas principalmente en una serie de Ordenanzas, a modo de códigos urbanos normativos, con énfasis en los controles higiénico-sanitarios y en una normativa general y básica para la construcción de edificaciones, pero sin alcanzar aún la categoría de “planes”.

- La creación de viviendas para las élites, generalmente apartadas de los cascos históricos tradicionales, así como la creación de barrios para las clases media y obrera, generalmente en los extramuros, fue otra característica de la primera mitad de siglo. De ese modo, el barrio se constituyó en las tres ciudades como la unidad de producción del territorio urbanizado, en reemplazo de la manzana o el solar de los siglos anteriores. La construcción de estos barrios, se dio no de manera sistemática y compacta o en consecuencia a un orden formal y racional, sino de modo fragmentario y desarticulado generalmente ubicados cerca a las vías de comunicación con municipios o poblaciones vecinas. Derivado de ello, se observarán grandes porciones de terreno vacío, situación que rompió con lo compacto de la ciudad tradicional y donde no es posible definir con precisión unos límites estrictos. El crecimiento de las tres ciudades durante la primera mitad de siglo, fue entonces más libre que propiamente planificado, expansión que no se planteó bajo una idea o modelo de ordenamiento físico, sino a través de un proceso espontáneo.
- En términos morfológicos, la tendencia de crecimiento mostrada por la capital peruana, se orienta más a una forma radiocéntrica, en atención a las dos direcciones opuestas ubicadas cerca al mar (Callao y Balnearios), en tanto que Caracas y Bogotá, se predisponen a un crecimiento más de tipo lineal, siguiendo el borde de los cerros. Así mismo estas capitales, cumplieron un papel predominante en la región, de tipo monofuncional, distinto al caso peruano, donde si bien el centro de Lima albergó las funciones más importantes, resultó innegable la importancia que como segundo centro, adquirió la Provincia del Callao, el puerto más importante de la región.
- La introducción de los “planes” o “programas” se dio como un hecho a partir de la década de los 30, por lo menos para las ciudades de Caracas y Bogotá. La primera con el Programa de Febrero -1936- y el Plan Trienal -1938-, que son de connotación más política, seguidos del Plan Monumental -1939-, de talante propiamente urbano, en tanto que Bogotá tendrá para 1936, por medio del austríaco Brunner, un primer plan de desarrollo urbano. Las tres ciudades presentarán hasta cierto alcance, modernizaciones puntuales de su infraestructura, a través de un mejoramiento de sus redes de servicios públicos así como en los sistemas de transporte colectivo, lo mismo que la construcción de destacados edificios públicos y equipamientos con aires “modernos”, -representados en parques, centros educativos, hospitales, teatros, entre otros-, en convivencia con las estructuras tradicionales, más mentales que físicas. En esa medida, puede intuirse que formas de un pasado (las formas eternas, inmóviles), aparecerán en coexistencia con señales, -aún débiles-, de un modo distinto de pensar y transformar la ciudad (lo dinámico), es decir, las dos características básicas en un proceso que tiende a ser incluyente de lo moderno.