

3. CAPÍTULO III: EL CONTEXTO DE LAS NACIENTES METRÓPOLIS. AÑOS 50

En la búsqueda por identificar y comprender las condiciones propias de las variables propuestas por esta investigación como análisis multidimensional, se ha querido en este capítulo abordar los contextos de lo geográfico, lo demográfico, lo político, lo económico y lo social de las ciudades en cuestión en su inicio como metrópolis, por lo que se atenderá específicamente la década de los años 50 del siglo XX.

En primer lugar, para el propósito de un reconocimiento físico de las zonas que cubren la escala de lo regional y metropolitano en las tres ciudades para la época de estudio, se ha elaborado una cartografía que señala en términos prácticos la ubicación y composición de las zonas que cubre cada escala. Adicional a ello, se introduce una reducida descripción en términos de emplazamiento, con el objetivo de comprender rápidamente las condicionantes geográficas en cada urbe.

Complementario a ello, la primera parte de este capítulo despliega datos comparativos en lo referente a áreas, densidades, datos demográficos y usos del suelo, de modo que permitiera construir paralelos y deducir patrones de coincidencia, lo mismo que señalar particularidades de los datos propiamente cuantitativos de las tres ciudades en su surgimiento como metrópolis.

La segunda parte del capítulo trata las características de los contextos político, económico y social de los años 50, procurando siempre hacerlo bajo el criterio de un perfil comparativo, con el fin de entender posibles dinámicas y desarrollos coincidentes, reconociendo como es obvio, que cada ciudad guarda en el contexto de sus procesos algo que le es propio y único a sí misma. Sin embargo, ello no impidió que una reflexión pudiera hacerse en el presupuesto de códigos comunes y bajo ideas y acciones similares. De modo general, se verá cómo algunos procesos no resultan únicos a la realidad bogotana y cómo los caminos tan distintivos y únicos para cada ciudad, en ocasiones parecieran cruzarse y encontrar puntos de encuentro comunes y ciertamente no tan distantes.

3.1 DATOS BÁSICOS PRELIMINARES

3.1.1 LAS ESCALAS. Áreas regional y metropolitana. Una contextualización primigenia.

3.1.1.1 ÁREA REGIONAL

*“La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región”
Carta de Atenas*

LIMA

Emplazamiento. Para una explicación sucinta de la ubicación que ostenta la capital peruana, se ha querido retomar la siguiente descripción que hiciera el arquitecto Luis Ortiz de Zevallos, en 1950:

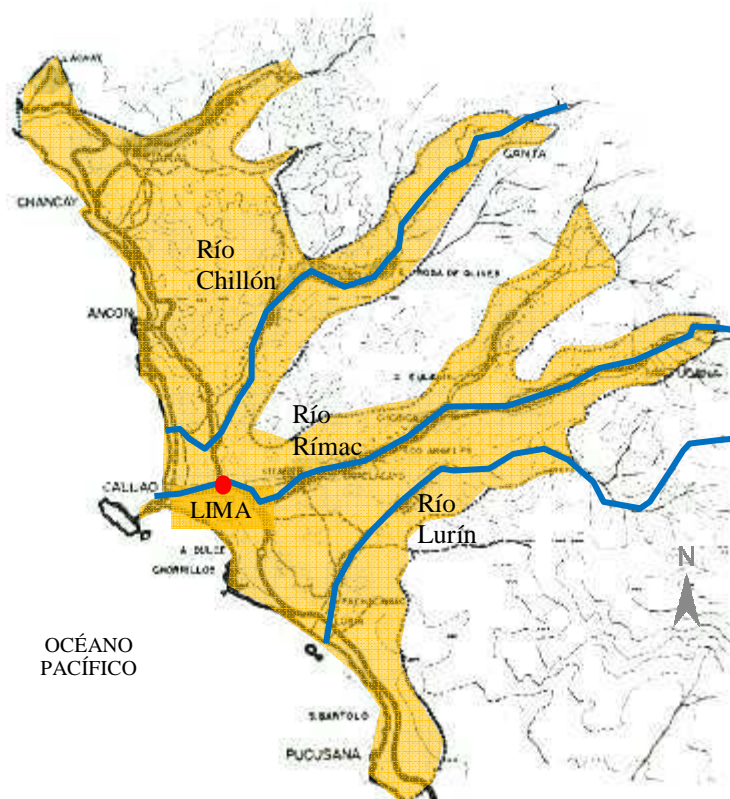


Imagen 3- 1. Aerofotografía de la zona central limeña Años 40.
Se destaca el río Rímac y la plaza de Armas
Fuente: Servicio Aerofotográfico Nacional

“En la estrecha faja de tierra comprendida entre el Océano Pacífico y los 1500 metros de altitud, denominada la Costa, al pie de los Andes y frente al mar, se asienta la ciudad de Lima (...). Por esta posición geográfica con relación a la Cordillera, Lima no ha sido la capital de un imperio continental como el de los Incas, sino la de un imperio marítimo como el del Virreinato (...). El valor geográfico de Lima, reside, pues, en hallarse al borde del mar. El mar determinó su historia, dio a la ciudad y a sus gentes, un carácter peculiar, y condiciona su ignoto destino (...). Pizarro la fundó al borde del río Rímac y a 11 Kms. de la bahía del Callao. El sitio sobre el que se asienta Lima, es una planicie de suave declive, sin grandes accidentes geográficos. El Rímac divide en dos partes a la población, siendo la ribera izquierda la que cuenta con los edificios e instituciones más importantes y bellos de la ciudad.(...) El valle del río Rímac es un oasis perfectamente aislado, rodeado de accidentes geográficos que lo limitan y precisan: contrafuertes andinos y arenales, al sur y al norte; la cordillera al Este; y el océano Pacífico al oeste. Los Andes que se elevan violentamente en el oriente, se pierden en la bruma y en la lejanía como un paisaje irreal y de ensueño. Tiene sí, la violencia del contraste de su paisaje: que es feraz y ameno pero rodeado de cerros y tablazos desolados y yérmicos. La forma del valle es sensiblemente triangular, abierto al mar por uno de sus lados, abarcando, de sur a norte, la bahía del Callao y de Chorrillos, y cuyo vértice opuesto penetra en el interior de la cordillera”.¹

¹ ORTIZ DE ZEVALLOS, Luis. “El emplazamiento de Lima”. En: Revista El Arquitecto Peruano No. 160 Nov.de 1950

La región. Dentro del análisis efectuado por el Plan Piloto de 1949, se indica que la influencia de Lima se extiende a “toda el área que está en condiciones de abastecerla de productos alimenticios y dicha influencia crece en proporción inversa a la distancia.”² Y de esa manera, se proponía una categorización de diferentes regiones que integraran el concepto de la zona capital, clasificadas en una “región económica” donde se desarrolla su comercio y su industria; una “región nutritiva” que comprende las zonas donde se producen los artículos que sirven para alimentarla; una “región suburbana” que tiene un contacto íntimo con la ciudad, y una “región urbana” que es la ciudad “en el sentido común de la palabra”.³



Plano 3- 1. Región de influencia en Lima – 1950.
Definida por el Plan Piloto, “región suburbana”

Fuente: Elaboración propia a partir de Plan Piloto de Lima - 1949

La región suburbana de Lima, comprendería según el Plan, “todos los elementos naturales y obras urbanas y rurales necesarias para las funciones colectivas de vivienda, trabajo, recreación y circulación, encontrándose a una distancia de la ciudad de Lima que permite viajes de ida y vuelta el mismo día.”⁴ Se ubicaría esta región dentro de los valles de los ríos Chillón, Rímac y Lurín, y sus dos extremos por la costa, estarían representados por Chancay al Norte, y Pucusana al Sur.

² OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO. Plan Piloto de Lima. Lima: ONPU. 1949. Pág. 6

³ *Ibíd.* Pág. 6

⁴ *Ibíd.* Pág. 8

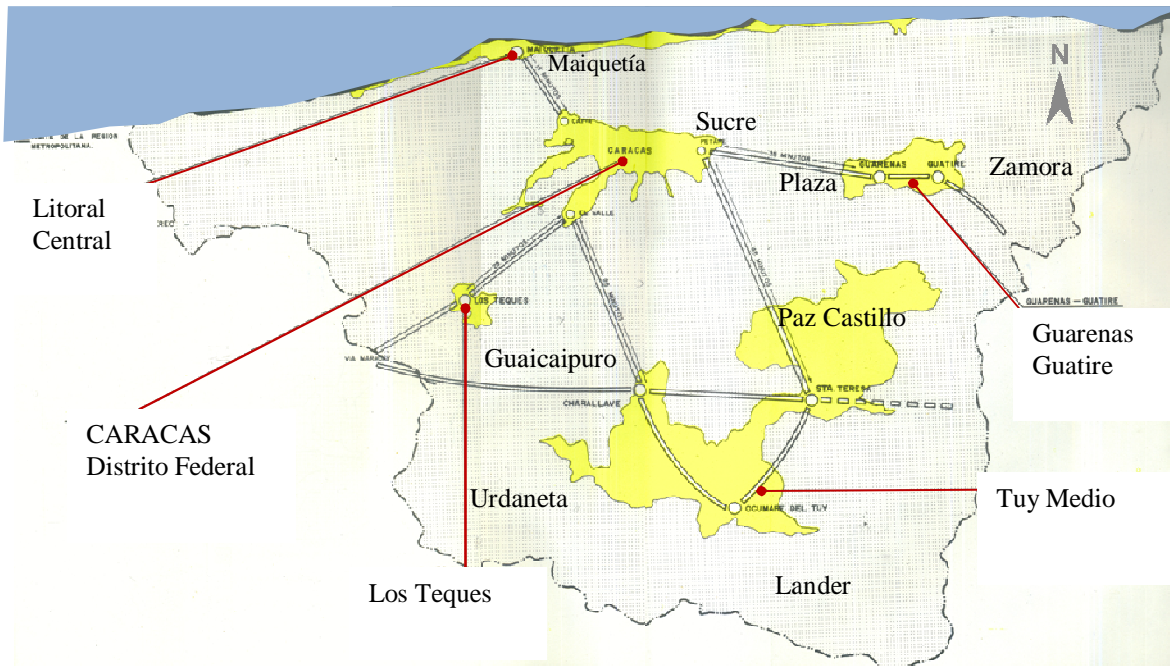
CARACAS

Emplazamiento. Su particular geografía conformada por un fértil y estrecho valle, limitado por las últimas estribaciones costeras de la cordillera de Los Andes, definen que sea el cerro “El Ávila” una constante geomorfológica, el mayor pulmón vegetal de la ciudad caraqueña y accidente geográfico que la separa del litoral central. Caracas, ubicada en la zona centro-norte del país, se dispone a unos 15 km de la costa del mar Caribe y se sitúa dentro de un valle montañoso relativamente pequeño y bastante irregular a una altitud promedio de 900 msnm.



Imagen 3- 2. Panorámica de Caracas. 1950. De fondo el cerro de El Ávila. Fuente: OMPU. Plan General Urbano de Caracas. 1970-1990

La región. La región general considerada en Caracas para la época de estudio, es lo que en la actualidad se denomina como “Región Metropolitana”. Ella está formada por la extensión del territorio que parte del Litoral y comprende los valles de Caracas, Guarenas, Guatire y el Tuy Medio, el Distrito Federal y los Distritos Guaicaipuro, Urdaneta, Lander, Paz Castillo, Plaza, Sucre, y Zamora del Estado Miranda.



Plano 3- 2. Delimitación de la Región de Caracas para la década de los cincuenta, hoy Región Metropolitana
Fuente: OMPU. Plan General Urbano de Caracas. 1970-1990

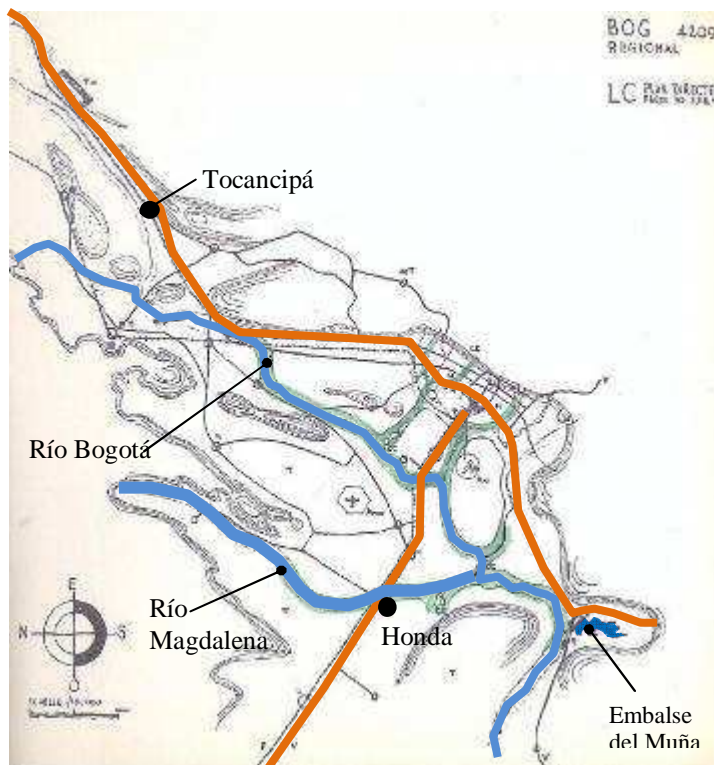
BOGOTÁ

Emplazamiento. Bogotá, a diferencia de las otras dos capitales, se ubicará lejana de las costas. Situada sobre la cordillera oriental, con altura promedio de 2.600 msnm, posee una localización que coincide con la zona más ancha del altiplano, la cual alcanza una longitud de 44 km en sentido oeste-este. El altiplano se caracteriza por una topografía de escasa pendiente, por la presencia de planicies de origen lacustre y de terrazas altas, limitado al oriente y occidente por cordones montañosos de la Cordillera Oriental. La ciudad se fundaría en el borde inferior del cordón montañoso oriental del altiplano, siendo la principal razón, el comportamiento hidrológico unido a las condiciones geomorfológicas del altiplano, lo que daba lugar a inundaciones periódicas que impedían la localización de un asentamiento permanente en la zona más central del altiplano. El cordón montañoso oriental que bordea la ciudad tiene alturas que varían entre 2.600 y 3.600 mt.⁵



Imagen 3- 3. Cerros de Bogotá hacia el norte.
1963 Fuente: Saúl Orduz

La región. Para el período en estudio, se ha tomado como referente de lo regional, lo desarrollado en el Plan Piloto por Le Corbusier (1950), donde en general la región es definida por la geografía de la Sabana de Bogotá y donde el espíritu del plan abogaba por lograr una articulación de la ciudad dentro de un sistema regional de abastecimiento, que superara las frágiles condiciones de comunicación y al mismo tiempo recomendaba la creación de una entidad capaz de ejercer control sobre los municipios circunvecinos que empezaban a desarrollar sin control urbanizaciones en sus límites, y además usufructuaban la infraestructura de Bogotá.⁶



Plano 3- 3. Escala regional Plan Piloto Bogotá - 1950
Fuente: Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 1

⁵ MONTOYA, Diana María y REYES, Germán Alfonso. Geología de la Sabana de Bogotá República de Colombia. Instituto colombiano de geología y minería. Bogotá: INGEOMINAS. 2005

⁶ CORTÉS, Marco. La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes. 2006. Pág. 89

El análisis de lo regional en el Plan Piloto, destacaba igualmente la posición geográfica de la ciudad, denunciando que a casi 3000 metros de altitud y a 500 kilómetros del puerto más cercano, los procesos de exportación no serían su lado fuerte y apenas se desarrollaría lo necesario y suficiente para un consumo local. Aún así, el plan proponía la construcción de un aeropuerto internacional, en terrenos que pertenecían para ese entonces a los municipios de Fontibón y Engativá, como estrategia para lograr la comunicación de la ciudad con “el resto del mundo”. A nivel regional, el Plan nombra las conexiones ferroviarias por el Magdalena, y las conexiones por carretera con los Llanos y con Venezuela, lo que puede denotar una intención por fortalecer los intercambios comerciales, así fueran de escala modesta y con un sistema de carácter más introvertido, debido a las condiciones de “aislamiento” de la ciudad.⁷

3.1.1.2 ÁREA METROPOLITANA

Una vez vista el área regional, se indica a continuación el área metropolitana de cada ciudad, para la época.

LIMA METROPOLITANA

1. Centro
2. 2 de Mayo y Chacra Colorada
3. Chacaritas
4. La Victoria I
5. La Victoria II
6. Santa Beatriz
7. Breña
8. Jesús María
9. Pueblo Libre y Magdalena Mar
10. Lobaton, Lince
11. San Isidro
12. Miraflores
13. Barranco
14. Chorrillos
15. Callao
16. La Punta



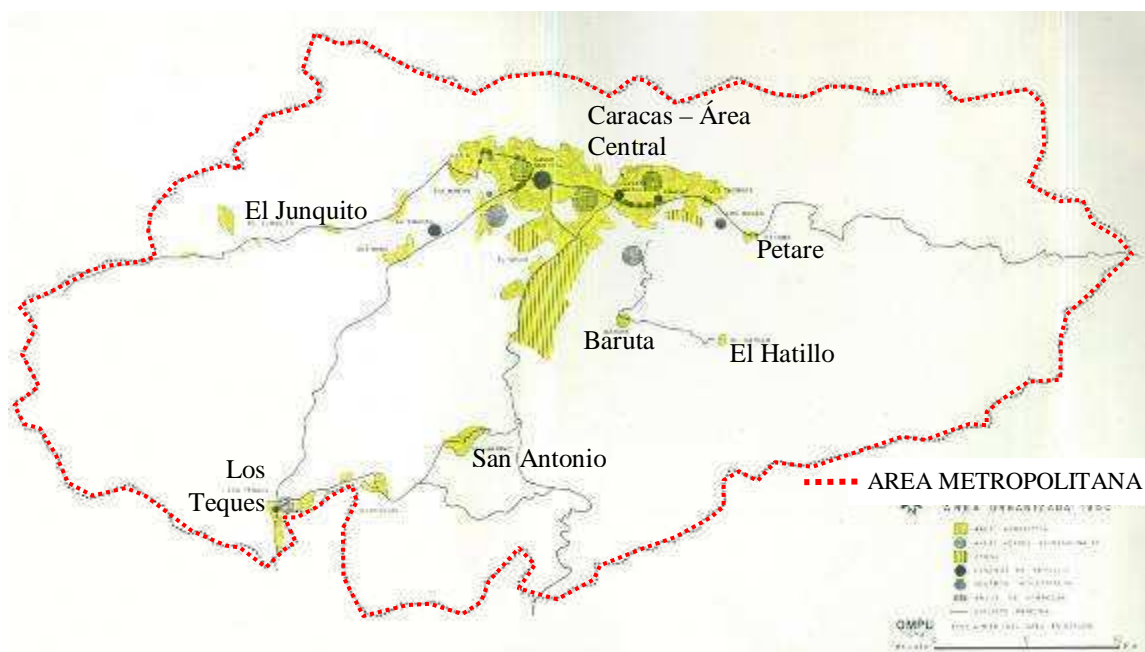
Plano 3- 4. Distritos de Lima Metropolitana – década de los 50
Fuente: Elaboración propia a partir de plano ONPU-1954

⁷ Al respecto el plan indica: “L’analyse du autour du plan régional et de la situation de la Savana de Bogota, dans l’ensemble du pays, son altitude, ses raccords ferroviaires par le Magdalena, ses raccords routiers sur le Venezuela, sur le Magdalena et sur le Llanos, ne semble pas laisser prévoir pour la ville de Bogotá une destinée industrielle d’exportation, mais simplement l’aménagement nécessaire et suffisant d’une industrie proportionnée harmonieusement aux nécessités de la consommation locale. Ceci est un fait très important qui donne à l’urbanisation de la ville de Bogota et a notre Plan Directeur, un caractère particulier.” En: Etablissement du plan directeur par Le Corbusier . Tomado de : Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 1. Op. cit., pág. 9 del documento original.

Para el año de 1954, “Lima Metropolitana” estaba conformada por 17 Municipalidades, cuyos linderos, que antes eran rurales, se comenzaron a fundir en un solo núcleo urbano de forma “triangular”, que recorría desde las zonas litorales hasta las primeras estribaciones de los Andes, definiendo áreas portuarias, industriales, recreativas, e incluyendo todavía algunas zonas agrícolas.⁸ En el Plano 3- 4. **Districtos de Lima Metropolitana – década de los 50** se muestran los 17 distritos que conformaban el área metropolitana de Lima para la década de los cincuenta.

CARACAS METROPOLITANA

Para la década de los 50 y hasta el año de 1966, se tomó como “Área Metropolitana Censal”, lo que luego se consideraría como el “Área Urbana Tentativa de Caracas”, la cual comprendía todo el Departamento Libertador, a excepción de una parte rural de la Parroquia Sucre y toda la Parroquia Macarao, así como los municipios Chacao, Los Dos Caminos y parte de Petare, Baruta y El Hatillo del Distrito Sucre del Estado Miranda.



Plano 3- 5. Área Metropolitana de Caracas – 1950

Fuente: Elaboración propia a partir de: OMPU. Plan General Urbano de Caracas. 1970-1990

De manera oficial, el Área Metropolitana de Caracas se establece por Decreto No. 647 del 3 de octubre de 1950,⁹ a través de la Junta Militar para fines estadísticos y censales, que apuntaba al establecimiento de otros límites jurisdiccionales, argumentando que los

⁸ OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO. Lima Metropolitana. Op. cit., pág. 10

⁹ En su parte resolutive del Artículo 1, el decreto indicaba que el Área Metropolitana de Caracas comprendería las parroquias urbanas del Departamento Libertador: Altavracia, Candelaria, Catedral, La Pastora, San Agustín, San José, Santa Teresa, Santa Rosalía y parte de Sucre; las parroquias foráneas del Departamento Libertador: El Recreo, El Valle, La Vega y Antímano, así como los municipios del Departamento Sucre del Estado Miranda: Chacao, M.D. Rodríguez y parte de Petare, Baruta y el Hatillo. MENDOZA & MENDOZA. Así progresa un pueblo, diez años en la vida de Venezuela. Caracas: Talleres Gráficos Ilustraciones S.A. 1956. Sin paginación.

existentes dejaban de tener sentido porque "los habitantes actúan durante la mayor parte del tiempo como vecinos de una sola ciudad".

BOGOTÁ METROPOLITANA

El Plan Piloto configuraba límites espaciales para la región metropolitana de manera muy precisa a través de los límites naturales: cerros tutelares hacia el oriente, río Bogotá al occidente, Humedal Juan Amarillo al nor-occidente y el río Tunjuelito al sur, los cuales servían de base física, como perímetro virtual.



Plano 3- 6. Plano metropolitano-Plan Piloto 1950, que destaca los límites naturales.

Plano metropolitano-Cultivar el cuerpo y el espíritu
Fuente: Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 1



Plano 3- 7. Bogotá Distrito Especial-1958. Se resaltan algunos de los municipios anexados

Fuente plano 1958: IGAC

De manera oficial, la constitución como Distrito Especial en 1954,¹⁰ con la anexión de los seis municipios cercanos a Bogotá, -algo no contemplado por el Plan Piloto-, terminó de asentar la región metropolitana, en un claro intento por hacer expansión y control del territorio, que resultaría luego en un aumento de área urbanizada y consecuente a ello un cambio en las densidades. Sin embargo, vale señalar que la anexión no explica el cambio demográfico de la ciudad, ya que los municipios para ese entonces, tan sólo sumaban 66962 habitantes, lo que representaba un 10% de la población de la capital en ese entonces.¹¹ Con ello se recalca el hecho de que la anexión ayuda a reafirmar el área metropolitana para entonces en Bogotá, sin provocar cambios en la estructura demográfica, pero sí en la estructura física.



Plano 3- 8. "Esquema del nuevo perímetro capitalino"

Fuente: Revista Semana.
Enero 17 de 1955

Bajo el anterior panorama, puede indicarse que a nivel de **escala regional** para la época de estudio, las tres ciudades cumplían el rol de ser el epicentro de intercambio de su respectiva región con los subcentros que le eran cercanos, y donde las vías de comunicación

¹⁰ Para ampliar el tema de la constitución como Distrito Especial, ver: CORTÉS, Marco. La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes. 2006

¹¹ CASTILLO, J. C. del. Bogotá años 50, el inicio de la metrópoli. Op.cit., pág. 29

respondían como ejes de relación de producción, en el intercambio de productos; fuera de estos ejes, no se manifestaba un vínculo evidente y categórico con el entorno inmediato de la ciudad. En general, la región circundante actuaba como la más cercana abastecedora a nivel de producción agrícola; es el caso de los valles de Chillón, Rímac y Lurín para Lima, la región de la Sabana para Bogotá y los valles de Guarenas, Guatire y el Tuy Medio para Caracas. Para la **región metropolitana**, cabe recordar lo expuesto en el primer capítulo, cuando se hace referencia a la primera fuerza de tensión de “la triple tensión reformista”, para el ciclo de crecimiento y expansión de las ciudades, como la fuerza que se produce hacia afuera en lo propiamente físico, representado en el territorio y reconocida como “expansión urbana”. Para entender esta primera fuerza que actúa en el ciclo progresista de la ciudad modernizada, es clave recordar que la filosofía de una expansión continua en las ciudades, define las hipótesis fundacionales de la modernidad urbana, en el sentido que hace parte de su propia esencia, “la necesidad de derrumbar tanto las fronteras territoriales como las barreras sociales”.¹²

En esa medida, en las tres ciudades, se observan ejemplos de procurar una inclusión de los barrios periféricos a la ciudad, -algunos incluso originalmente de invasión-, dentro de su área de control, a manera de un área metropolitana incipiente; una de las grandes preocupaciones que manifestaron las administraciones giró en torno al desarrollo de barrios por fuera de los bordes inicialmente planteados; el cómo incluirlos a los avances propios de una ciudad moderna, -por lo menos en la prestación de servicios básicos-, respaldaba la idea de ampliar el perímetro urbano y así asegurar el control sobre el territorio. Se puede interpretar esta posición como un hecho plenamente moderno, coherente a las fuerzas y tensiones propias que construyen la base de la idea progresista de ciudad. Ciudad que pretende expandir su dominio sobre el territorio –verificable en la creación de áreas metropolitanas o de distritos especiales- y a su vez generar inclusión social, con el objetivo de asegurarse el control del proyecto moderno, dentro del agitado contexto que anunciaba su nacimiento como metrópoli. Las escalas a partir de entonces, no serían las mismas.

¹² GORELIK, Adrián. Op.cit., pág. 16

3.1.2 AREAS Y DENSIDADES

Este apartado tiene como objetivo hacer una comparación fundamentalmente cuantitativa de las áreas y densidades para las tres ciudades en la época de estudio, con el fin de establecer paralelos que permitan verificar y reconocer los procesos tanto físicos como demográficos seguidos por las tres urbes, en un antes y un después de su constitución como “grandes ciudades”. Para algunos datos, ha sido necesario el apoyo del material digital elaborado, por cuanto no fue posible encontrar referencias que los indicaran; en otros casos, algunas fuentes entregaban datos de fiabilidad “sospechosa”, por lo que se decidió confiar en los levantamientos tanto cartográficos como aerofotográficos, que permitieron construir los planos de crecimiento urbano, expuestos en el segundo capítulo.

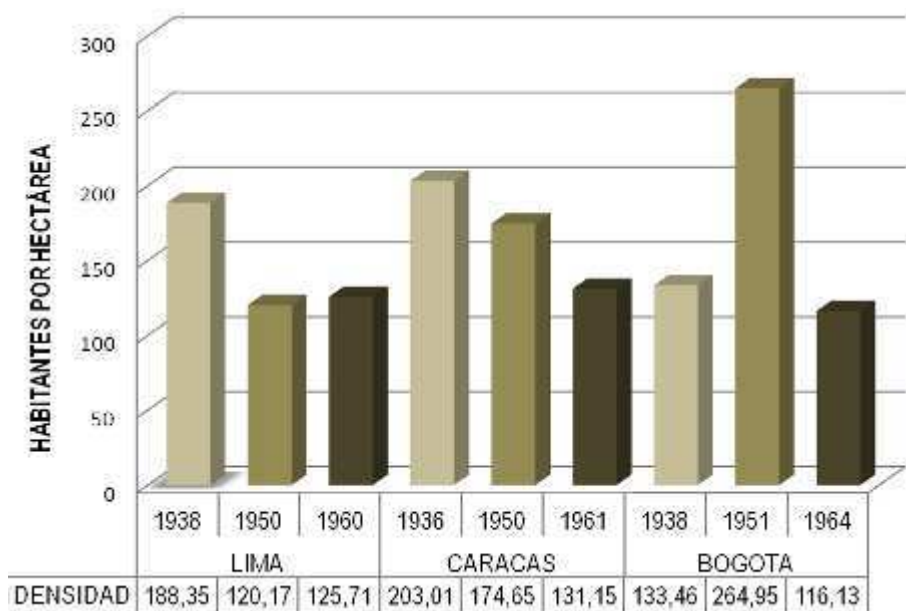


Gráfica 1.
Comparación Área urbanizada Lima-Caracas-Bogotá 1935-1966

Fuente: Elaboración propia a partir de los siguientes datos:

1. Lima (Año 1935- Obtenido de acuerdo a plano digitalizado de la época. Elaboración propia). (Años 1954 y 1964: ONPU - Plan Regulador 1964).
2. Caracas (Año 1936- MARTÍN FRECHILLA, Juan José Planes, planos y proyectos para Venezuela. Op.cit. pág. 313) (Años 1952 y 1966: OMPU. Plan General Urbano de Caracas.1970-1990)
3. Bogotá (Años 1938, 1951 y 1964. CCRP. DAPD, 1997.)

De acuerdo a la gráfica 1, el área urbanizada para la década de los treinta en las tres ciudades, muestra a la capital peruana ostentando un área de -3420 ha-, que duplica a las áreas que presentan Caracas y Bogotá, las cuales aparecen cuantitativamente más cercanas - 1534 y 1525 Ha respectivamente-. Esta tendencia de contundente supremacía por parte de la capital peruana, se ha de mantener hasta la década de los cincuenta, pero con un claro despegue de la capital venezolana, respecto a la capital colombiana. Ya para la década de los sesenta, las tres ciudades superan las 10.000 ha, sin embargo, la superioridad limeña en ocupación de área no se verá tan claramente marcada, e incluso resulta superada por Bogotá. Para esta década, Caracas resulta tener la menor cantidad de área urbanizada, comparada a las otras dos ciudades.



Gráfica 2. Comparación de densidades Lima-Caracas-Bogotá 1938-1964

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos expuestos en las gráficas 1 y 3.

En complemento a la gráfica 1, se presenta la gráfica de densidades por décadas. En ella puede apreciarse, que para el caso limeño y caraqueño, la década de los treinta resulta la de mayor densidad, en tanto que en el caso bogotano, el inicio de los años cincuenta marca la mayor cantidad de habitantes por hectárea, siendo incluso la cifra más alta de todos los años presentados en las tres ciudades.¹³ Ya para los años sesenta, se observa en general una tendencia a la disminución de las densidades, en parte causado porque la cantidad de área urbanizada en términos proporcionales, resultó mayor a la cantidad de habitantes que llegaron a ellas, a pesar de las grandes olas migratorias. En su momento, el hecho de considerar “bajas” las densidades,¹⁴ aunado a una oferta de precios favorables del suelo, alimentó la intención de dominio sobre el territorio de agentes públicos y privados, que en términos físicos representó una presencia generalmente dispersa pero significativa, transformando rápidamente su condición originalmente rural.



“La población de Bogotá hasta el próximo 5 de julio ha sido calculada en 1.117.100 hab. Ha aumentado en 400.000 hab. en los últimos 6 años”

Fuente: INTERMEDIO. Enero 5 de 1957
Pág. 8



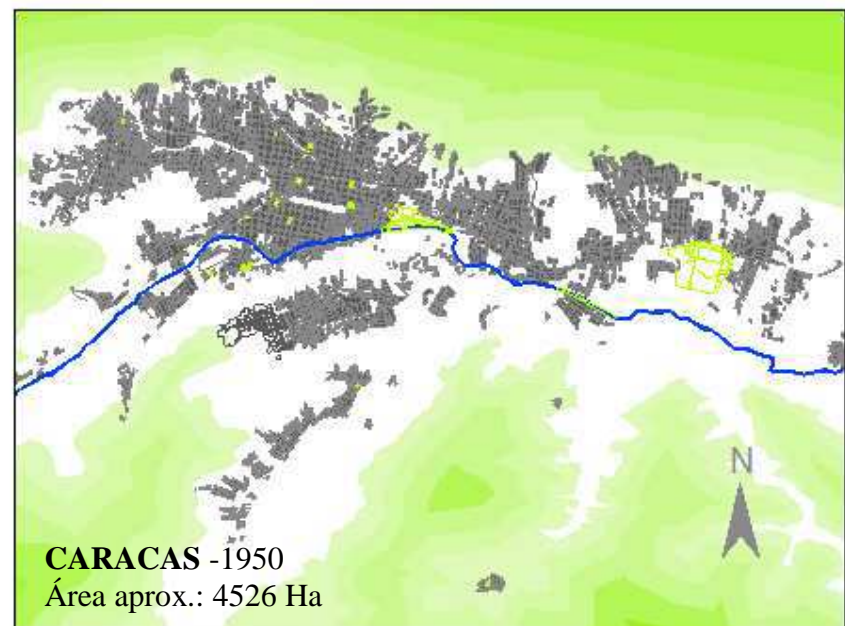
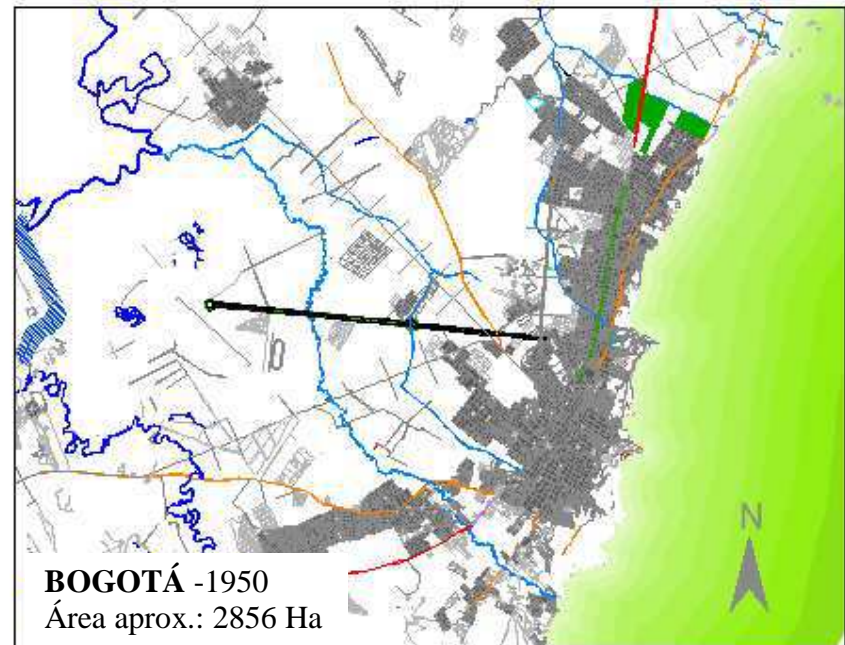
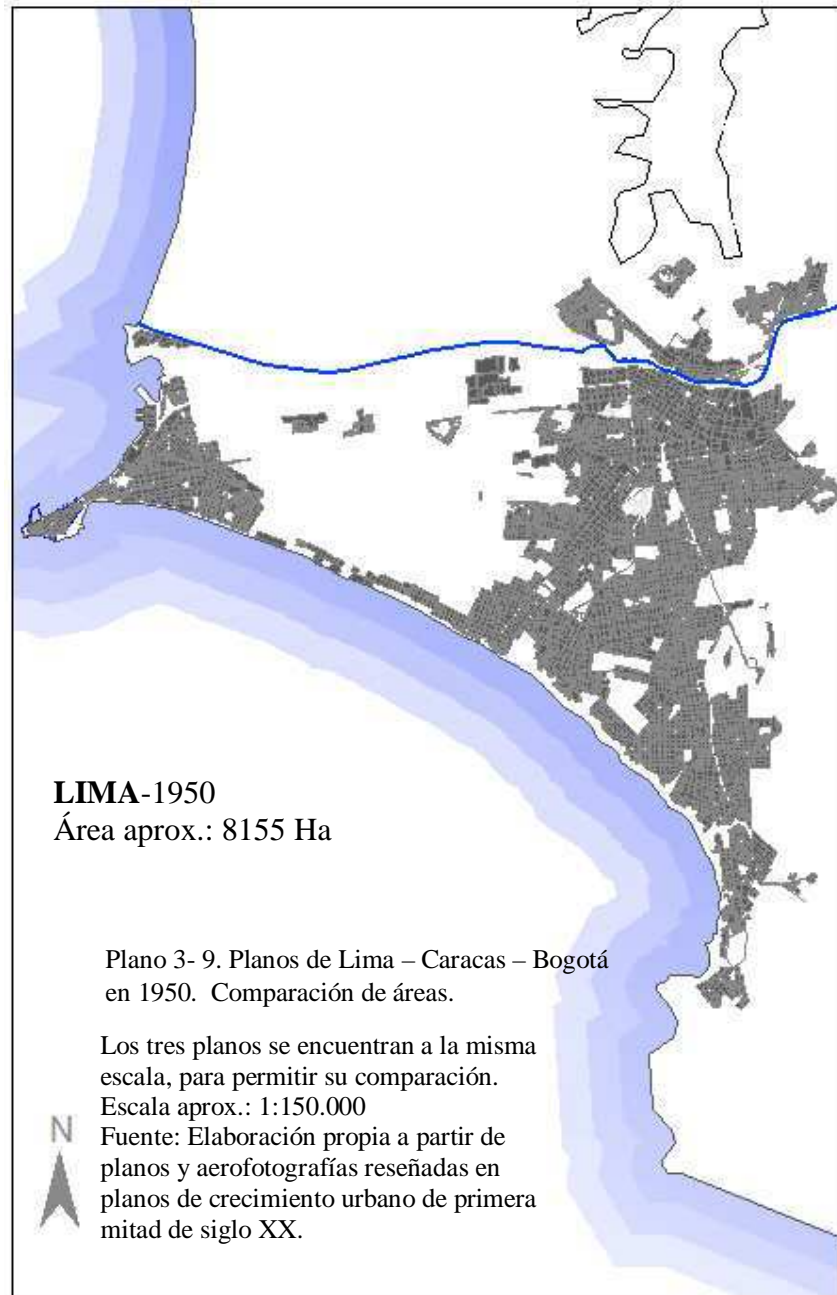
Fuente: Periódico EL COMERCIO.
Lima Mayo 19 de 1949

Imagen 3- 4. Artículos de prensa referentes a áreas y habitantes- Bogotá y Lima

En varios medios de comunicación es creciente el interés de poner en debate la cantidad de habitantes en las ciudades y el área que estas debían ocupar

¹³ Ello se explica porque Bogotá no contaba aún con la anexión de los municipios, sino hasta 1954.

¹⁴ Sin embargo, es válido aclarar como indican algunos estudios, que estas densidades, en términos generales consideradas bajas, no abarcan la totalidad de la realidad vivida por muchos habitantes en las tres ciudades, donde el hacinamiento y la concentración de personas era tan alto, que las condiciones de vida resultaban indeseables.



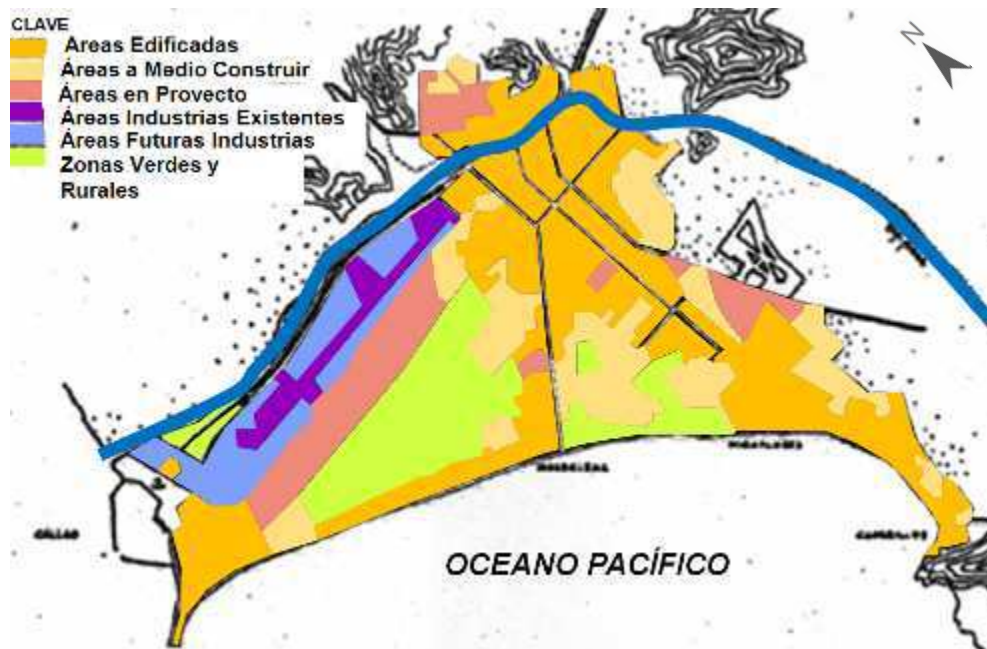
El Plano 3- 9, hace una comparación a nivel de áreas en las tres ciudades, con el fin de visualizar con mayor claridad y en términos comparativos, la cantidad de área urbanizada para la época en que preparaban las bases de su nacimiento como metrópolis. Es definitivo lo descrito anteriormente, en cuanto a que la capital peruana demostraba su supremacía en términos físicos al iniciar la segunda mitad del siglo XX respecto a las otras dos capitales, siendo su área casi el doble de la ciudad venezolana y casi tres veces el área presentada por la capital colombiana.

3.1.2.1 Áreas de actividad urbana – Usos del suelo

Se indicará en el siguiente apartado, los usos del suelo existentes para la época de estudio, complementados con otros usos propuestos dentro de los planes urbanos contratados para cada una de las ciudades a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta del siglo pasado.

Lima

Una característica de su plano general de usos para los años 50, será la distribución natural de los usos industriales a lo largo de las avenidas que unen Lima Central con el Callao. En disposición lineal, se permitía el fácil aprovisionamiento, y al mismo tiempo se creía que ello daría lugar a una ventajosa relación de áreas de trabajo y de habitación. Ésas características fueron tomadas en cuenta para la formulación del Plan Piloto de Lima Metropolitana para 1949. Era clara la tendencia a urbanizar a lo largo de las vías de comunicación, lo que daba como resultado que ciertas áreas agrícolas quedaran rodeadas por terrenos urbanizados, que adquirirían así un gran valor potencial hasta el punto que su precio como terreno agrícola quedaba muy por encima de las posibilidades económicas de la familia media limeña.

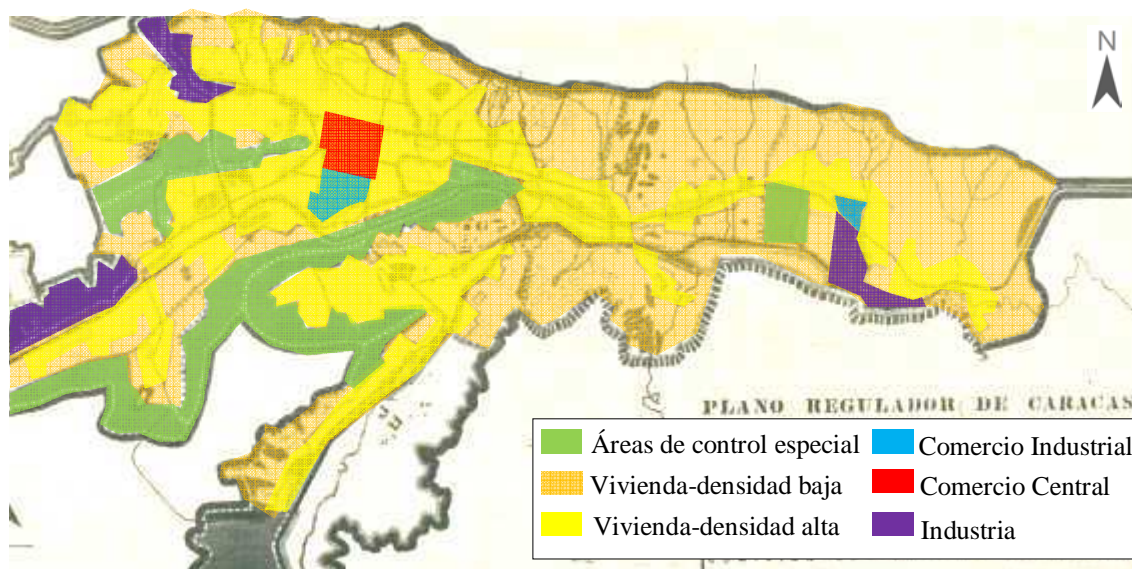


Plano 3- 10. Plan general de zonificación para el área Metropolitana de Lima - 1954
Fuente: Elaboración propia a partir de planos ONPU

	Área (Ha.)	Porcentaje
Industria	680	8,35
Vivienda	6616	81,10
Terminales	312	3,83
Comercio	267	3,28
Área verde	280	3,44
Total	8155	100

Tabla 3- 1. Áreas y porcentajes de ocupación en los usos de la tierra. Lima- 1954
Fuente: ONPU. Lima Metropolitana. Op.cit., pág. 11

Caracas



Plano 3- 11. Usos propuestos al suelo - Plan Regulador de Caracas 1951

Fuente: Elaboración propia a partir de plano original

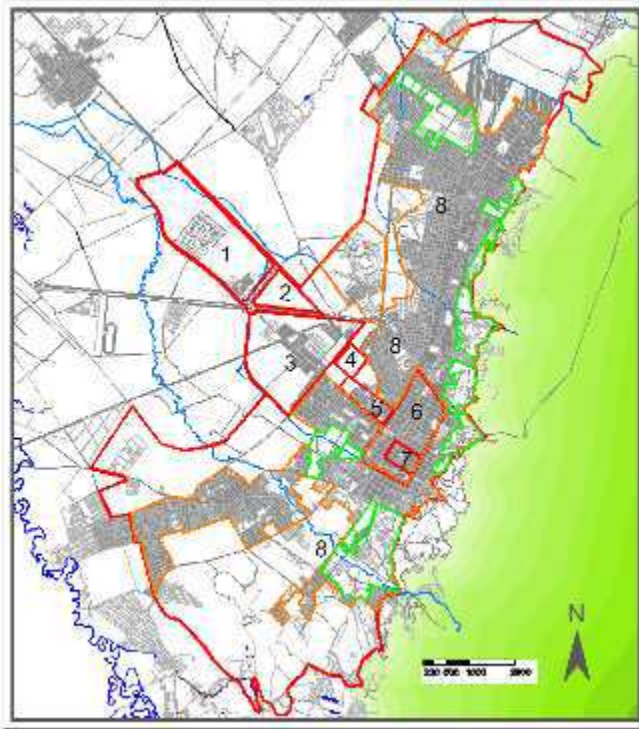
	Área (Ha.)	Porcentaje
Industria	271	3,4
Vivienda consolidada	3424	43,94
Comercio central	114	1,46
Comercio industrial	109	1,4
Área libre	4366	56
Total	7790*	100

Tabla 3- 2. Áreas y porcentajes de ocupación propuestas por el Plan Regulador de Caracas-1951

* Este total de área corresponde al perímetro propuesto por el Plan Regulador de 1951, señalado en el plano anterior

Fuente: Elaboración propia a partir de plano digitalizado Caracas 1950

Bogotá



Plano 3- 12. Zonificación de Bogotá.
Decreto 185 de 1951- Plan Piloto

Fuente: Elaboración digital propia a partir de plano original

LEYENDA

1. Industria pesada
2. Reserva para industria
3. Industria ligera
4. Mercado y comercio de influencia
5. Comercio pesado
6. Negocios y administración
7. Centro cívico y cultural
8. Habitación-vivienda

	Área (Ha.)	Porcentaje
Industria pesada	379,3	5,2
Reserva para industria	65	0,89
Industria ligera	353,2	4,8
Mercado y comercio de influencia	28,6	0,4
Comercio pesado	49	0,67
Negocios y administración	196,5	2,68
Centro cívico y cultural	31,8	0,43
Habitación - vivienda	2628	35,9
Área libre	3575,7	48,9
Total	7307*	100

Tabla 3- 3. Áreas y porcentajes de ocupación propuestas por el Plan Piloto Bogotá-1950

* Este total de área corresponde al perímetro propuesto por el Plan Piloto y señalado en el plano anterior

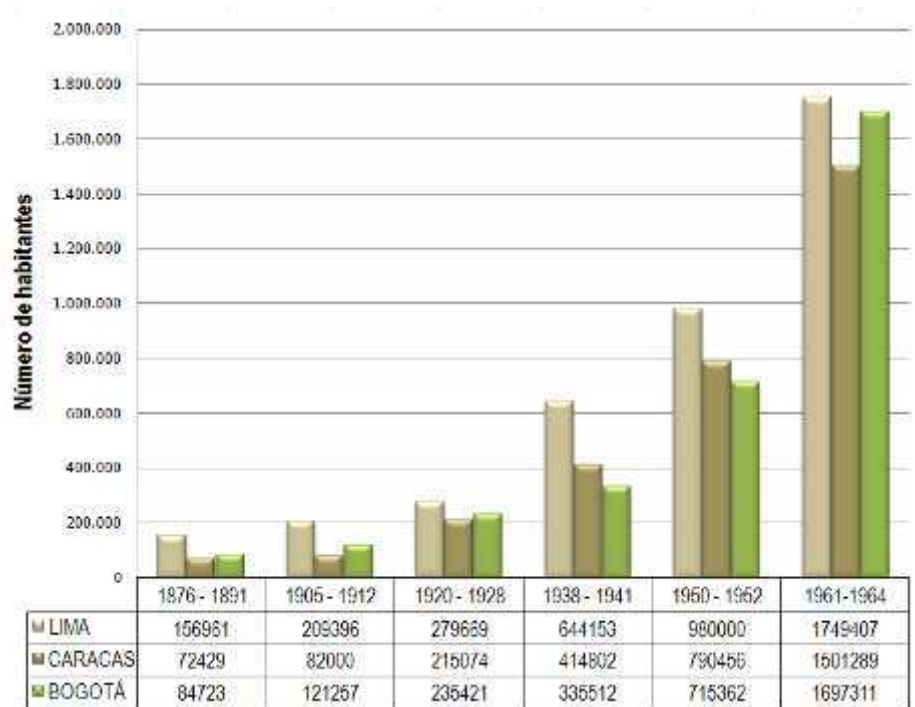
Fuente: Elaboración propia a partir de plano digitalizado Bogotá 1950

Al efectuar la comparación de los cuadros anteriormente expuestos, se puede observar la supremacía en las tres ciudades, del uso residencial como la actividad predominante, seguida -aunque en proporción mucho menor-, por actividades de tipo industrial. Ello hace pensar en el mercado residencial como el mercado urbano moderno por excelencia, aquel

que tiene el potencial de convertir a la ciudad en una verdadera industria, capaz de competir con las otras industrias y no sólo hacerles de sede.¹⁵ Como se verá en el capítulo 4 de esta investigación, “la vivienda, como actividad fundamental que da vida a las ciudades”, será entonces tema de preocupación para el Estado en procura de generar vivienda digna, en la utopía de evitar barriadas, ranchos y desborde. Las áreas residenciales será el tema urbano de mayor importancia tratado durante el siglo XX, su marcada presencia no resulta casual ante la necesidad de habitación que reclamaban tanto antiguos como nuevos moradores.

3.1.3 DEMOGRAFÍA

Se presenta el siguiente cuadro comparativo, que muestra los datos poblacionales por décadas de las tres ciudades, desde finales del siglo decimonónico hasta la década de los sesenta.



Gráfica 3. Comparación crecimiento demográfico Lima, Caracas y Bogotá 1876 - 1964

Fuentes: 1. Lima. Censos de la Provincia de Lima 1876, 1908, 1920. Censo de la provincia Constitucional del Callao 1905. Censos nacionales 1940, 1961.

2. Caracas (1891- TROCONIS DE VERACOECHEA, Op.cit. pág. 182); (1920- ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op.cit. pág. 251); (1950 y 1961- OMPU. Plan General Urbano de Caracas. 1970-1990). Los demás datos son tomados de: GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Op.cit., pág. 136, de acuerdo a informes oficiales de diversos censos nacionales. Cabe aclarar que luego de 1926 se cuenta además del departamento Libertador, la población del Distrito Sucre

3. Bogotá. 1881 a 1928. VARGAS, Julián y ZAMBRANO, Fabio . “Santafé y Bogotá: evolución histórica y servicios públicos (1600-1957). Los demás datos son tomados de: CCRP. DAPD, 1997.

¹⁵ GORELIK, Adrián. Op. cit., pág. 16

Es importante aclarar que los datos presentados en la tabla anterior, son del área metropolitana, que en el caso de Lima, incluyen la Provincia del Callao y las poblaciones de los Balnearios; en el caso de Caracas, a partir de 1926 se agregan las poblaciones del Distrito Sucre, y en el caso bogotano, a partir de 1954, se incluyen las poblaciones de los municipios anexados.

Como se infiere de la gráfica anterior, antes de dar inicio al siglo XX, la única ciudad de las tres presentadas que sobrepasaba los cien mil habitantes, era la ciudad limeña. Incluso entrado el siglo XX en su primera década, Caracas seguía por debajo de esta cifra. Ya para la década del 20, las cargas poblacionales se muestran más parejas, pero siempre con predominio de la capital peruana. Hasta la década del 30, Bogotá se situaba por encima de la capital venezolana, pero iniciados los 40, se verá sobrepasada, al alcanzar Caracas una cifra mayor a los 400.000 habitantes. Al iniciar la década de los 50, ninguna de las tres ciudades ha alcanzado la “gran” cifra del millón de habitantes. Esta cifra para el caso limeño no es precisa, ya que el Perú fue uno de los pocos países que no siguió lo recomendado por las Naciones Unidas, de llevar a cabo un censo nacional para 1950. Sin embargo, de acuerdo a lo encontrado en algunas fuentes y sus proyecciones, puede calcularse que Lima llega al millón de habitantes en 1951. Para el caso de Caracas, se ubica su llegada a esta cantidad de población, en el año de 1955, considerado este un evento de gran importancia, que se creía posicionaba a la urbe venezolana como una ciudad de “avanzada”, grande, moderna y entre el selecto grupo de metrópolis del mundo. Incluso se fabricó una placa, dispuesta en la Plaza Caracas, que trajera siempre a recordación tan “magno” evento.

-Imagen 3- 5-.



Imagen 3- 5. Placa conmemorativa en ocasión al millón de habitantes alcanzado por la ciudad de Caracas, en 1955.

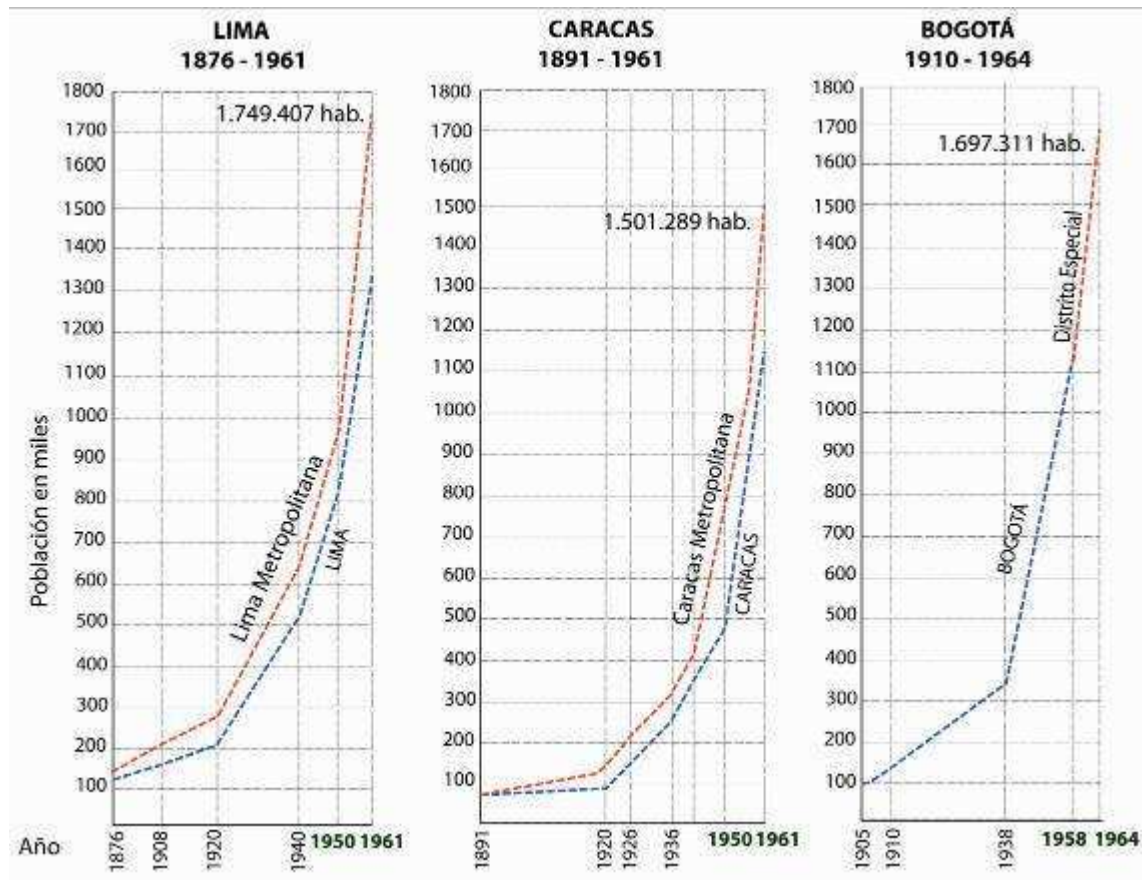
Fuente: DE SOLA RICARDO, Irma. Contribución al Estudio de los Planos de Caracas.

Bogotá, alcanzaría la cifra del millón de habitantes al año siguiente, aproximadamente en enero de 1956.¹⁶ En este punto, es pertinente recordar que el nacimiento de las tres ciudades como metrópolis para los años 50, es tomado por esta investigación, no sólo por el hecho cuantitativo de alcanzar la gran cifra del millón de habitantes, sino porque cualitativamente adquieren rasgos distintivos que las convierten en verdaderos núcleos en procura de convertirse en auténticos vehículos de modernidad. Como se indicó en el primer capítulo, es 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.

Siguiendo con la gráfica, es clara la gran intensidad de los procesos demográficos ocurridos sobre todo para la década de los cincuenta. En poco menos de 12 años (1952-1964), el aumento de población se da prácticamente en un 100% para las tres ciudades, donde las

¹⁶ SANCHEZ, Consuelo. De la aldea a la metrópoli. Seis décadas de vida cotidiana en Bogotá, 1900-1959. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo. 1997. Pág. 100

estructuras urbanas pasan entonces a soportar el doble de población y el dramatismo de las invasiones se hace más crudo. Los cálculos inicialmente proyectados al iniciar la década de los cincuenta, se vieron fácilmente sobrepasados y el millón de habitantes que muchos planificadores en su momento pensaron tan sólo se alcanzaría a la llegada del siglo XXI, en menos de diez años hizo presencia. Los diferentes estudios demográficos, en general, muestran una clara aceleración de las tasas de crecimiento de la población y un cambio de distribución de la misma entre el campo y la ciudad. Las tasas de nacimientos, superaban las tasas de defunciones, con lo cual se entró en una etapa de crecimiento vegetativo de la población, sumado al trasvase de la población rural a las ciudades.



Gráfica 4. Comparación evolución de la población 1900-1964. Caracas-Lima-Bogotá. Para el caso de Lima y Caracas, se incluyen líneas que no consideran el área metropolitana.

Fuente: Elaboración propia. Datos tomados de la gráfica 3

La Gráfica 4, muestra la curva de crecimiento demográfico comparativo para las tres ciudades. Es claro el despegue que se observa a partir de la segunda y tercera década, con un ritmo acelerado y constante. Esta gráfica incluye el área metropolitana en comparación al núcleo urbano, que como se observa para el caso de Lima y Caracas, conserva la concentración de población más significativa.

De acuerdo con el censo de 1951, Bogotá representaba el 6% de la población total del país, estimada en 11.932.857 y constituía el 16% de la población urbana en Colombia, estimada en 4.468.437 habitantes.¹⁷ Hasta ese año, Bogotá creció de manera más lenta que el resto de ciudades destacadas en el país, pero a partir de ese momento, la capital comenzó a tener un crecimiento acelerado. “Tanto los factores de expulsión del campo (el push) como los factores de atracción de las ciudades (el pull) parecen haber favorecido a Bogotá en detrimento de las otras metrópolis colombianas”.¹⁸

En el caso limeño, dos aspectos vale la pena resaltar con respecto al cambio demográfico en este periodo en Perú, que lleva implícito un movimiento de pobladores de la sierra hacia la costa. Por un lado el hecho de que el gran cambio poblacional solo benefició a una ciudad y creó una clara polarización entre el entorno rural y el urbano, habida cuenta de la concentración de cerca del 70% de la población urbana de la nación en Lima, contrario al caso bogotano (16%). Para Caracas, en 1950 la población del Área Metropolitana representaba el 13,7 % de la población total de la nación y ya para 1961 representaba el 18%, con una población de 1.501.289 habitantes, lo que equivale a decir que casi la quinta parte de la población venezolana se concentraba en su capital.¹⁹ Sin embargo, en un caso parecido al limeño, Caracas concentraba a principios de los sesenta, el 68% de la población del país que vivía en centros urbanos mayores a 100.000 habitantes.²⁰ De acuerdo a lo anterior, de las tres capitales, la ciudad que menor concentración de habitantes urbanos tenía respecto a la población total urbana del país, era Bogotá, en parte explicado por el fenómeno de la red de ciudades, fenómeno particular y casi excepcional en el continente, que se alabaría posteriormente como deseable, a favor del equilibrio regional al interior de los países, que evitara lo que años después se conceptualizaría como “macrocefalia”.

Con los datos demográficos anteriores no se ha pretendido hacer un estudio profundo de las características poblacionales presentadas por las tres urbes en su formación como grandes asentamientos, ya que desborda los alcances de esta investigación. Sólo se ha querido hacer notar la carga poblacional coincidente para una misma época. Las tres ciudades llegan a la “gran cifra”, en la década de los 50, -entre los años 1951 y 1956-, trayendo consigo una urbanización acelerada y una concentración urbana destacables, que las posicionan como grandes polos de atracción, verdaderos símbolos de aquel lugar que prometía el progreso.

¹⁷ DANE y RUEDA J.O. Historia de la población en Colombia (1880-2000). 1989. Vol. V., pág. 378. Citado por: GOUSET, Vincent. Bogotá: nacimiento de una metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX. Bogotá: Tercer Mundo Editores. 1998. Pág. 10

¹⁸ “La red de ciudades”, de la cual Colombia es un ejemplo casi exclusivo en Sudamérica, junto a Brasil y tal vez la bipolaridad de Quito y Guayaquil en Ecuador. *Ibíd.* Pág. 64. Es importante aclarar igualmente que las causas del éxodo rural en Colombia no son fundamentalmente diferentes del resto de América Latina. Como algunos autores indican, es posible que la Violencia -período de guerra civil a finales de los años 40 y a principios de los 50, que fue particularmente sangrienta en el campo-, haya acelerado el éxodo rural. Se menciona a menudo esta hipótesis, pero no existe ningún estudio cuantitativo para apoyarla. Muy al contrario, los pocos estudios que han tratado el tema de las causas de las migraciones coinciden en señalar que la Violencia sólo fue un factor marginal del éxodo rural: menos del 10% de los migrantes de las grandes ciudades y hasta menos del 5%, han emigrado a causa de la Violencia. MCGREEVY, Paul. “Causas de la migración interna en Colombia”. En: Empleo y desarrollo en Colombia. Obra colectiva. Bogotá: CEDE. UniAndes. 1968. Pág. 211-221. Citado por GOUSET, Vincent. *Op. Cit.* Pág. 54-55

¹⁹ En este punto es relevante indicar que en 10 años -1947-1957-, Venezuela registra la entrada de aproximadamente 500.000 extranjeros. “La inmigración fue vista como factor de desarrollo económico durante los años 50”. MARTÍN FRECHILLA, Juan José Planes, planos y proyectos para Venezuela. *Op. Cit.* Pág.260. En ese sentido el caso bogotano es bien distinto al caso caraqueño y limeño, porque la capital colombiana nunca se distinguió por recibir grandes contingentes de inmigrantes extranjeros. GOUSET, Vincent. *Op. Cit.* Pág. 194-195

²⁰ OMPU. Plan General Urbano de Caracas. 1970-1990. *Op. Cit.* Pág.29

3.2 EL CONTEXTO EN LAS DIMENSIONES DE LO POLÍTICO, ECONÓMICO Y SOCIAL DE LAS TRES CIUDADES

“La gran ciudad concentra las fuerzas políticas, económicas, financieras, comerciales y culturales de la modernidad. En relación con esto, el urbanismo y la urbanización se erigen, -junto con el humanismo, la idea de progreso, el individualismo, y la economía capitalista industrial-, en fenómenos distintivos del proyecto de la modernidad”

Bolívar Echeverría

Perry Anderson supone que el modernismo es un campo de fuerza cultural triangulado por tres coordenadas decisivas o factores cambiantes: 1) Políticos (de un orden semi-aristocrático a una democracia burguesa), 2) económicos (de una economía capitalista semi-industrializada al industrialismo fordista) y 3) sociales (de un movimiento laboral semi-emergente a un consumo y cultura de masas de posguerra). De la relación entre estas coordenadas, emerge una configuración particular de la sociedad y la cultura.²¹

Es objetivo de esta segunda parte atender precisamente a las características de los contextos político, económico y social, con el fin de conocer las dinámicas que en estos campos incidieron en los procesos de formación urbana de las tres metrópolis. Ello en atención que sobre lo “interdisciplinar” debe procurarse en una investigación que dirige sus objetivos a entender una manera de ser y construir un proyecto con visos de moderno, teniendo como principal agente productor a la ciudad, para lo cual se hace necesario acudir tanto a las ideas como a las acciones adelantadas en cada uno de las dimensiones descritas.

Se verá por ejemplo, como en lo político el surgimiento de las tres metrópolis se concibe dentro de un ambiente marcado por el “autoritarismo tecnocrático” representado en figuras de tendencia populista como regímenes militares de corte progresista, que vieron en la construcción de ciudad la oportunidad de alcanzar sus objetivos de gloria. En el campo de lo económico la bonanza de capitales que acompañó el primer lustro de la década de los 50 en las tres naciones, se tradujo en un nuevo clima de expectativas que giró en torno al mejoramiento de los procesos desde el punto de vista productivo, complementado con una ayuda internacional traducida en misiones económicas especializadas que en general recomendaron los ajustes necesarios para lograr un desarrollo equitativo y de mayor productividad.

Por último se verá igualmente cómo la cultura moderna es recibida y jalonada no por una sociedad compacta e interesada en la generación de equidad, sino por sociedades en extremo opuestas que coexistirán bajo un mismo espacio, -la metrópoli- en condiciones claramente desiguales. Normalizados y anómicos, élite y marginados serán los grupos que develen con mayor intensidad lo contradictorio y heterogéneo del ambiente característico de nuestro modo de estar en la modernidad.

²¹ ANDERSON, Perry. “Modernidad y Revolución”. En: El debate modernidad-postmodernidad. Buenos Aires: Punto Sur. 1989.

3.2.1 DIMENSIÓN POLÍTICA: LA ESTRATEGIA DEL CONCRETO ARMADO

“Y renació el monumentalismo en forma de grandes edificios que correspondieron a los valores representativos del poder, que una tiranía tiende a infundir en el pueblo”

Rodolfo Tisnado Manosalva, Lima. 1965

Peter Hall, refiriéndose a la época de los dictadores totalitarios de la primera mitad del siglo XX en Europa,²² recalca que no existe algo que ayude a comprender el fenómeno de la “Ciudad Bella”, pues convivió por más de 40 años con capitalismo, imperialismo y totalitarismo tanto de derechas como de izquierdas. Lo que sí tuvieron todas en común, fue la atención en lo monumental y superficial, tratando a la arquitectura como símbolo de poder y dejando de lado los aspectos sociales. La Roma de Mussolini, el Berlín de Hitler y el Moscú de Stalin, son ejemplos de concepciones monumentales a manos de regímenes autocráticos.²³ “Fue un urbanismo de exhibición, arquitectura entendida como teatro cuya finalidad era impresionar (...), en conclusión, fue una representación”.²⁴

Este marco de lo internacional no resultaba ajeno a las realidades que empezaban a experimentar las ciudades que componen este estudio. Si en Europa durante los años 30 del siglo XX, se había experimentado la era de los dictadores totalitarios que trataron de imponer megalómanas visiones de gloria a sus capitales, en América Latina este modelo político empezaba a ganar presencia en la época de posguerra. En los sectores castrenses latinoamericanos cobraba fuerza la tesis según la cual ellos constituían la única alternativa estable para impulsar un desarrollo sostenido de sus países, en la firme convicción de estar capacitados para lograr el crecimiento de las actividades económicas dentro de un ambiente de orden y de seguridad social que los regímenes civiles a mano de partidos tradicionales parecían incapaces de adelantar. Este sentido “mesiánico” y de salvadores de la patria en sus horas de crisis será una constante entre los militares latinoamericanos de la época.²⁵

Al respecto, Jacques Aprile,²⁶ indica que esta etapa de los regímenes con tendencia populista en América Latina, puede ser denominada como de un **“urbanismo estratégico”**, aquel donde los gobiernos militares promueven entre otras acciones, la construcción de vías anchas (para la movilización rápida de la tropa) y una avenida-anillo rodeando la ciudad, a la par de establecer proyectos muy ambiciosos, producto de las visiones megalómanas y como símbolo de la monumentalidad²⁷ de su poder. De esta manera, cada gobernante

²² HALL, Peter. Ciudades del mañana. Ediciones del Serbal. Barcelona, España. 1996. Primera edición. Pág.207

²³ Respecto a estos regímenes vale recordar que durante la Exposición Internacional de París de 1937, se exhibieron el monumento de Boris Iofan al estado estalinista y el monumento a Hitler de Albert Speer, lo que se convirtió en “una clara dramatización de la peligrosa asociación entre el monumentalismo arquitectónico y el poder absoluto”. OCKMAN, Joan. “Los años de la guerra: Nueva York, Nueva Monumentalidad”. En: CONSORCIO DEL MUSEU D’ART CONTEMPORANI DE BARCELONA. Sert: Arquitecto en Nueva York. Barcelona: Actar. 1997. Pág. 29

²⁴ HALL, Peter. Op. Cit. Pág. 211.

²⁵ PÉREZ, Ana Mercedes. La verdad inédita. Caracas: Armitano. 1975. Pág. 47

²⁶ APRILE, Jacques. La Ciudad Colombiana. Bogotá: Banco Popular. 1992. Pág. 572

²⁷ Sobre el término monumentalidad, vale mencionar la reflexión que hacía Giedion en 1944 sobre la diferencia entre la nueva monumentalidad que él proponía y la “seudomonumentalidad”, asociada esta última a la imaginería monumentalista mal utilizada frecuentemente por el gusto oficial a lo largo del último siglo”. OCKMAN, Joan. Op. Cit. Pg. 33

intentará dejar plasmada su gloria a través de las obras urbanísticas y toda una oleada de institutos, centros de salud, avenidas, restauraciones, conjuntos residenciales, ciudadelas y demás obras arquitectónicas, encontrarán ejecución a través de la “política del concreto armado”.

Esa perspectiva política a través de la monumentalidad y los símbolos, encuentra uno de sus mayores ecos en las ciudades de este estudio en sus respectivas naciones, a través de inciertos regímenes militares sucedidos en los años 50, representados en personajes como **Pérez Jiménez** (1948-58) para el caso venezolano, **Manuel Odría** (1948-56) para el caso peruano, y **Rojas Pinilla** (1953-57) para nuestro país.²⁸ Si bien cada uno tiene sus particularidades y presenta sus propios matices en desarrollo de una política con rasgos característicos, no deja de ser una de las grandes coincidencias en las tres naciones y sus capitales que llaman la atención para ser observada. No sólo por lo que significaron estos regímenes generalmente represivos, sino por todo lo que en su momento empezó a representar para las ciudades el impulso en la ejecución de sus obras. Durante los años de posguerra, fue el momento para pasar de los planes y las ideologías, a la factura y construcción en firme de los proyectos que reclamaba la ciudad. Se trataba de poner en práctica la teoría, tal vez porque de modo indirecto se reconoció a la ciudad como el lugar donde la construcción más que posible, era inevitable.

En esa medida, surgirán los centros cívicos, los monumentos, las grandes avenidas, la vivienda masiva, es decir, todos los artefactos que produce un discurso político y urbanístico moderno que propone reformar la ciudad a través de un modelo de intervención, confiado en su capacidad de garantizar el paso de una sociedad tradicional a otra moderna. Esto es lo que Gorelik, sintetiza como producir “imaginarios urbanos modernos que supongan efectos modernizadores”²⁹ y en ello la arquitectura considerada de vanguardia será dispositivo clave, ya que al encontrar un aliado fundamental en el Estado, las vanguardias pudieron ofrecer una serie de figuras con las cuales producir el imaginario de la modernización territorial y urbana necesarias en la ciudad. Lo que sucederá con las vanguardias en las tres naciones para ese momento de génesis de la “gran ciudad”, es que ellas van a encontrar al guía del Estado vestido de traje militar.



Imagen 3- 6.
Gr. Gustavo Rojas
Fuente: Archivo EL
TIEMPO



Imagen 3- 7.
Gr. Manuel Odría
Fuente: Historia de la
República del Perú.
1933-2000



Imagen 3- 8. Gr.
Marco Pérez Jiménez
Fuente: Revista
Venezuela Up to Date

²⁸ Una rápida reseña de regímenes militares contemporáneos en América Latina: “en 1948 se produce el golpe del general Odría en el Perú y el golpe militar de El Salvador; el primer golpe había sido del general Dutra en 1945 contra el gobierno de Getulio Vargas, en Brasil; y al año siguiente se producía el golpe en Bolivia contra el gobierno de Villarroel y el ascenso del coronel Perón en Argentina. Posteriormente, y en paralelo al establecimiento de la dictadura unipersonal de Pérez Jiménez en Venezuela, se producían las de Velasco Ibarra en Ecuador, Batista en Cuba y Remón de Panamá, en 1952 y en los años siguientes las de Rojas Pinilla en Colombia y Castillo Armas en Guatemala”. Esta corta reseña abarca hasta 1954. COMPLAK, Krystian. Los gobiernos de facto en América Latina 1930-1980. Caracas: Academia Nacional de Historia. 1989. Pág. 149-162

²⁹ GORELIK, Adrián. Op. cit., pág. 16

En el caso colombiano y como lo han señalado algunos análisis, durante el “régimen progresista” del general Gustavo **Rojas Pinilla** -1953-1957-, Bogotá empieza a ser intervenida intensamente, en un período que pasa de las reflexiones a los hechos.³⁰ Este gobierno militar se trazó una serie de políticas modernizadoras que llevaron de algún modo a la introducción de una “modernidad constructiva”. Lo anterior, según algunos autores,³¹ debido a que el general Rojas Pinilla -ingeniero civil de profesión- perteneció a la generación de los “Nuevos”, caracterizada por su apertura mental ante todo lo que significara modernización.

Desde 1955 el General Rojas aprovechó la bonanza cafetera lo cual le permitió lanzar proyectos en obras públicas, académicas y reformas nacionales, incentivando el desarrollo industrial, agrícola y ganadero, cobijado en el clima de paz que se vivía en el territorio.³² Es así como puede mencionarse que durante su mandato, se realizaron dos obras de gran impacto urbanístico para Bogotá en el eje oriente-occidente: el Centro Administrativo Oficial -CAO- y el aeropuerto El Dorado. En el primero, la idea era realizar una “Ciudadela Gubernamental” en la zona occidental de la capital, cuyo propósito consistía en solucionar las incomodidades de los despachos oficiales, ubicando el Palacio Presidencial y los más importantes ministerios.³³ Para su diseño, fue contratada la prestigiosa firma norteamericana Skidmore, Owings and Merrill -SOM-, famosos por desarrollar en ese momento la torre Lever House en Nueva York. A continuación, una breve descripción del proyecto, ofrecida por la revista Proa:³⁴

“El proyecto de esta ciudadela gubernamental mide en total 500 x 1300 metros y cubre un área aproximada de 65 ha. El Palacio del Presidente constituye el punto focal del plan. A cada lado de él, al este y al oeste, se proyectan dos anchas plazas adornadas, alrededor de las cuales se agrupan los edificios de cuatro pisos acomodando a los varios ministerios. La escala y el carácter de este plan reflejan el concepto monumental que dio impulso al diseño de los grandes desarrollos cívicos de los siglos XVIII y XIX. El hecho de que la distancia entre los edificios terminales del eje este-oeste sea de unos 900 m, ejemplifica la gran escala del proyecto.”



Dice Rojas a Urdaneta: " como la Nación no puede quedar sin gobierno y alguien debe gobernar, yo asumo el poder".



El presidente Rojas recibe la manifestación: “Paz, derecho, libertad; mano tendida, no puño cerrado”.

Imagen 3- 9. Imágenes del Presidente Gustavo Rojas Pinilla
Fuente: Revista Semana No. 348
Junio 20 de 1953



Imagen 3- 10. Maqueta propuesta CAO
Fuente: PROA N°110 JUL 1957

³⁰ CASTILLO, Juan Carlos del. Bogotá: el tránsito a la ciudad moderna 1920 - 1950. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2003. Pág. 18

³¹ GARCÍA DE MONCADA, Doris. “La arquitectura y el poder en Bogotá durante el gobierno del general Rojas Pinilla 1953-1957”. En: Revista de Arquitectura Bogotá: Universidad Católica. 2007. Pág. 23

³² QUEVEDO FORERO, Edmundo. Rojas Pinilla en Boyacá. Crónicas Analistas. Tunja. Jotamar Ltda. 1999. Pág. 23

³³ Revista PROA N°78. Noviembre de 1954.

³⁴ Revista PROA N°110. Julio de 1957. Pág. 20



Imagen 3- 11. Perspectiva propuesta CAO

Fuente: PROA N°110 /JUL/ 1957.



Imagen 3- 12. Rojas Pinilla en Corferias

Fuente: Sady González



Imagen 3- 13. CAN y Av. 26. 1964

Fuente: Saúl Orduz

Luego de la caída de Rojas, “esta ciudadela administrativa, alejada del centro de Bogotá, fue no sólo rechazada por muchos arquitectos ante la escala desproporcionada y la insensibilidad de la propuesta de implantación urbana demostrada por la firma extranjera, sino incluso estigmatizada por otros, que la veían como representación arquitectónica del régimen militar”,³⁵ al punto incluso de ser sarcásticamente llamado el “CAOS”.

El segundo proyecto realizado al occidente, y tal vez la obra más representativa de Rojas Pinilla en Bogotá, lo constituyó el proyecto del Aeropuerto. Ya desde 1945, siendo teniente coronel y ejerciendo como director del departamento de aeronáutica civil del Ministerio de Guerra, divulgó ante la prensa los planos del nuevo aeropuerto internacional, en reemplazo al campo de Techo,³⁶ y que en 1959 fue finalmente inaugurado.

En sentido norte-sur, la obra más relevante se reflejaría en la construcción de la Autopista Norte, como prolongación de la avenida Caracas. En este punto vale anotar, que tanto el Aeropuerto como la Autonorte, fueron proyectos cuyas ejecuciones resultaban divergentes a las ideas desde los planes, ya que su construcción no estaba prevista en la versión definitiva del plan de Le Corbusier.

De esa forma el régimen entendía que Bogotá como ciudad a la cabeza, debía demostrar su capacidad de liderazgo y por eso las obras adelantadas en la capital durante este gobierno, aunque no tan indicativas en número,³⁷ sí lo fueron por la influencia que marcaron en la futura expansión de la ciudad. Así quedó demostrado con ejes tan definitivos en ambos sentidos, como la Autopista

Norte y la vía que llevaría al nuevo aeropuerto, sumado a la creación del Distrito Especial en 1954. Complementario a las dos avenidas, de manera sumaria se llevaron a cabo otros proyectos que resultaron significativos para la capital: el Hospital Militar, el Club Militar, el edificio para Telecom en Chapinero; instalaciones militares, casas fiscales, cárceles, penitenciarias, bancos -Cafetero, Ganadero y Popular-;³⁸ lo mismo que el Fondo Nacional de Algodón y anteproyectos no construidos, como el Palacio Presidencial en el actual CAN y el Ministerio de Defensa, diseñados por Bruno Violi.³⁹

³⁵ ARANGO, Silvia. Historia de la Arquitectura en Colombia. Op. Cit. Pg. 215

³⁶ En su momento estos planos serían publicados en EL TIEMPO, sin la autorización de Rojas Pinilla. GALVIS, Silvia y DONADIO, Alberto. El Jefe Supremo. Rojas Pinilla en la violencia y el poder. Bogotá: Editorial Planeta. 1988. Pág. 243

³⁷ Bogotá no sería la única ciudad en salir beneficiada con el auge constructivo. La cantidad de obras, sobre todo en materia de vías e infraestructura para un país en ese momento tan falto de comunicaciones, indicaba la iniciativa del gobierno de procurar mejoras en aras de la modernización, que abarcara buena parte del país.

³⁸ Muchas de las obras adelantadas por el gobierno, fueron encargadas a firmas de su preferencia cercanas al régimen, entre ellas la firma Cuéllar-Serrano-Gómez. SILDARRIAGA, Alberto. Bogotá Siglo XX. Op. Cit. Pág. 188

³⁹ SERPA ERAZO, Jorge. Rojas Pinilla, una historia del siglo XX. Bogotá: Editorial Planeta. 1999. Pág. 240

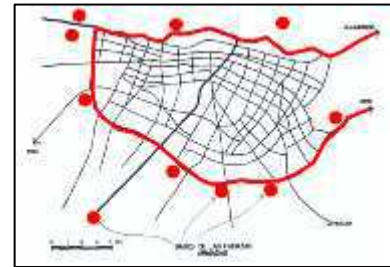
Cabe recordar igualmente, que durante el mandato de Rojas, se elaboró el Plan Distrital de 1957.⁴⁰

“El presidente general Rojas Pinilla no olvidó el susto del 9 de abril y el primer trabajo de la Oficina Distrital de Urbanismo consiste en elaborar un nuevo Plan Director, recogiendo para Bogotá una solución al estilo Haussmann. Sepultado el plan de Le Corbusier, en 1956-57, se impone para la ciudad el “urbanismo estratégico”. En algunos sitios neurálgicos donde una vía radial cruzara el anillo, se proponía localizar las diversas dependencias y cuarteles del ejército y la policía (caballería, artillería, armada, infantería, base aérea, Ministerio de Guerra, etc.). Desde Usaqué hasta Tunjuelito y Usme, bien sea por la Sabana o por los cerros orientales, la ciudad se encontraría encerrada en un círculo de hierro “para que no se repitieran los horrores del viernes negro”. El urbanismo utópico y visionario de Le Corbusier quedaba así sustituido por uno mucho más pragmático del estado de sitio que necesitaba la Junta Militar. En el Palacio de San Carlos o en el CAN, generales y coroneles sólo pedían cuarteles para sus tropas y avenidas anchas, para su rápida movilización”.

Finalmente, como indica Serpa Erazo: “Sobre el gobierno del general Rojas hay diferentes opiniones: unos lo acusan de dictador y arbitrario, y otros lo recuerdan como a un presidente que se rodeó de políticos conservadores sectarios (...), pero en lo que todos están de acuerdo es en una transformación del país, guiada por principios altruistas, de lo que él autoritariamente consideró progreso y desarrollo.”⁴¹

En el caso peruano, el general Manuel **Odría** -1948-1956- dirigió un golpe de estado contra el presidente José Luis Bustamante y Rivero en octubre de 1948, para de esa forma hacerse al poder. El nombre de su proyecto “Revolución Restauradora” y sus 2 lemas: “salud, educación y trabajo” y “hechos no palabras”, convirtieron su período en el tiempo de las acciones, encontrando en la arquitectura monumental y la popular, los instrumentos ideales para mostrar sus ánimos progresistas y perpetuar su gloria a través de la obra social. Su duración en el poder será de ocho años, por lo que popularmente su mandato es reconocido con el nombre de “Ochenio”.

En materia económica, pese a que en América del Sur se mantenía un régimen proteccionista sobre los productos, el general Odría cambió esto radicalmente al mantener una alianza con los exportadores para sacar al extranjero los grandes productos peruanos, lo que permitió mantener una extraordinaria situación económica hasta el año 1955.⁴² Con los dineros de esta bonanza, conocida como la “edad de oro” de la economía peruana, fue posible encontrar los recursos necesarios que se tradujeron en la ejecución de diversas obras, en la mayoría de los casos, con el ánimo oculto de generar dividendos políticos.



Plano 3- 13. Plan distrital de Bogotá - 1957.

El anillo de circunvalación y propuesta de ubicación de las bases de las fuerzas armadas.

Fuente: APRILE, Jacques. La ciudad colombiana.



Imagen 3- 14. Desfile militar

Bogotá.- Cr. 13 con calle 43. 1955.

Los camiones transportan estructuras para puentes adaptados, con el fin de “abrirle paso al progreso”.

Fuente: Tito Julio Celis

⁴⁰ APRILE, Jacques. “Bogotá, capital del capital”. En: La Ciudad Colombiana. Op. Cit. Pág. 647

⁴¹ SERPA ERAZO, Jorge. Op. Cit. Pág. 241

⁴² GÜNTHER Doering, Juan y LOHMANN VILLENA, Guillermo. LIMA. Madrid, España: Colección Ciudades de Iberoamérica. Mapfre. 1992. Pág. 275-280.

Durante el “Ochenio” entonces, se intensificó la construcción de edificios para lo social, entendida la obra constructiva como una plataforma política del gobierno. Ante la gran ola migratoria y en general ante la miseria en que vivía buena parte de la población de Lima, se hizo notorio el problema de la vivienda y la propagación de enfermedades. Ante esto, el gobierno de Odría crea en 1951, el Fondo Nacional de Salud Pública y Bienestar Social –FNSPBS-, cuya acción se dejó sentir principalmente en la construcción de viviendas, hospitales y ayuda económica a instituciones de asistencia social. El régimen trató entonces de dotar a buena parte de las ciudades en el Perú con cierto número de servicios, representados en estadios, hospitales y centros educativos. Los primeros, se realizaron con la idea de fomentar la práctica de deportes técnicos, y de ellos, el más importante lo constituyó el Estadio Nacional en Lima; en cuanto a hospitales, se construyeron obras de gran magnitud como el Hospital del Empleado, el Hospital Militar y el Centro de Sanidad Naval. En educación, se estableció el Plan de Construcciones de Escuelas Primarias, que incluía las Grandes Unidades Escolares (GUEs), como tipo especial de organización escolar, en complemento a las unidades vecinales.

Respecto a estas unidades vecinales y la política de vivienda masiva, el gobierno militar tuvo conciencia del fenómeno que representó el crecimiento en proporción geométrica de la población, y es así como en varias oportunidades dedicó a la vivienda casi la tercera parte del presupuesto de la República, para lo cual destinó terrenos fiscales y expropio otros. En ese sentido se dio continuidad a los programas dedicados a la construcción de unidades y agrupamientos vecinales de anteriores gobiernos,⁴³ y se fomentó la constitución de empresas de capital privado dedicadas a resolver el problema de la vivienda, otorgando a los nuevos propietarios exoneraciones tributarias.⁴⁴

Otros servicios ejecutados por el gobierno de Odría se ven reflejados en la variedad de parques infantiles, centros recreacionales, mercados, iglesias y auspicios construidos en distintas zonas del país. Sin embargo, el legado de mayor recordación quedará plasmado en las obras de ostentación con la construcción de grandes edificios de carácter público, que



Imagen 3- 15. Obras de la “Revolución Restauradora”

La obra material del Ochenio de Odría, se considera de gran magnitud. En la parte superior, la construcción de la Unidad Escolar Francisco Bolognesi; en el centro, el Estadio Nacional de Lima, recién inaugurado; y en la parte inferior, la Unidad Vecinal Matute en construcción. Arriba y abajo, vallas que anuncian a su promotor: Gr. Manuel Odría

Fuente: PALACIOS Raúl. Historia de la República del Perú 1933-2000.

⁴³ TAPIA GARCÍA, Alfredo. Acción de las instituciones de Crédito especializadas en el financiamiento de la vivienda en el Perú. Lima: San Juan de Dios. 1971. Pág. 67

⁴⁴ BELTRÁN, Liliana. La arquitectura moderna en el Perú. Tesis de posgrado. Facultad de Arquitectura. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. UNI. 1980. Pág. 52

corresponden a “los valores representativos del poder”, representados específicamente en la construcción del Ministerio de Educación (actual sede de la Corte Superior de Justicia de Lima), el Ministerio de Hacienda y Comercio, y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Indígenas.⁴⁵

“Esta construcción masiva durante el gobierno de Odría, denominado por algunos como la etapa del “Oficialismo Constructor”, resultó de una gran influencia, porque en últimas permitió el establecimiento de la arquitectura moderna en el Perú. Para el desarrollo de la disciplina, el período será en fundamento una arquitectura de Estado, en la cual el régimen de Odría supo ver una ocasión para la representación de sus conservadores y populistas objetivos sociales, modelados y consumados en la ciudad”.⁴⁶



Imagen 3- 16. Ministerios de Hacienda y Trabajo del Perú 1960
Fuente: Lima y su historia gráfica. Siglos XIX y XX “. CD Rom

En Venezuela, el presidente Rómulo Gallegos, novelista de fama internacional, sólo gobernó del 15 de febrero al 24 de noviembre de 1948, cuando fue derrocado por un golpe militar. El golpe estuvo encabezado por el Jefe del Estado Mayor, coronel Marcos **Pérez Jiménez**, quien hizo parte de la Junta Militar (1948-1952), para luego alzarse como figura única en la presidencia de 1952 a 1958, cuando fue depuesto igualmente por otro golpe militar. En su primer discurso a la nación señaló lo que serían las prioridades de su gobierno, fundamentado principalmente en ejecución de obras.⁴⁷ El gobierno de Pérez Jiménez le dio un gran auge a la construcción, sobre todo en Caracas, hecho que contribuyó con la fisonomía de la naciente metrópoli. Grandes edificios, diversas autopistas, variadas urbanizaciones, obras suntuarias y utilitarias que cambiaron la faz de la ciudad, fueron el legado material de este período.⁴⁸ Los logros constructivos que conllevó el régimen autocrático, además de la capital, desarrollaron un proceso que transformó el aspecto físico del país, creando la red infraestructural y las condiciones básicas de operatividad sobre las que aún hoy descansa la Venezuela contemporánea.⁴⁹

⁴⁵ Curiosamente, “todos fueron edificios construidos con un patrón formal de mucha verticalidad, ya que Odría tenía como idea que lo vertical estaba más asociado a la virilidad y lo horizontal a la feminidad”. RIVERA VIGO, Luis Enrique. *Arquitectura y Poder 1948-1980*. Tesis de posgrado en Historia y Teoría. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. 1997. Pág. 89

⁴⁶ *Ibíd.* Pág. 64

⁴⁷ “...nada perdemos arrojando al cesto cuanto se escribió y edificó durante el régimen colonial, el siglo XIX y gran parte del XX (...) bien está pues que el tractor orientado con sentido revolucionario eche por tierra toda esa tradición de bahareque, de telaraña y de literatura mohosa, penetrando también la selva, para crear verdaderas ciudades”. Tomado de: GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo y MARÍN, Orlando. “Tiempos superpuestos: arquitectura moderna e “indigenismo” en obras emblemáticas de la Caracas de 1950”. En: *Revista Apuntes*. Vol. 21 No. 2. UniAndes. 2008. Pág. 269

⁴⁸ Sin embargo, muchas de estas cosas se vieron opacadas por la represión política desatada a través de la nefasta Seguridad Nacional, que constituyó la parte más negativa y dramática de la dictadura. CASTILLO D’ IMPERIO, Ocarina. *Los años del bulldozer. Ideología y Política. 1948-1958*. Caracas: Fondo Editorial Trópykos. 1990. Pág. 23

⁴⁹ El período de Pérez Jiménez fue, sin lugar a dudas, de un rápido desarrollo económico; a través de su “política de concreto armado” dio un tremendo auge al proceso urbanístico en todo el país, lo que impulsó la inmigración espontánea, sumada a la gente que era traída del extranjero para cumplir los proyectos previstos por el Instituto Agrario Nacional; “había muchísimas personas que, atraídas por la propaganda de la Doctrina del Nuevo Ideal Nacional, veían en Venezuela



Autopista Caracas-La Guaira



Aerofotografía y vista aérea del Paseo Los Próceres-1955. Esta intervención señaló la expansión de Caracas hacia el sur -hacia el sector del Valle-. El Paseo, era un escenario de 2 Km para los nuevos ritos militares. Una intervención “monumental y grandilocuente”. Niño William.



Pérez Jiménez en la inauguración del Aula Magna - Ciudad Universitaria-
Imagen 3- 17. Obras pérezjimenistas

Los grandes planes de "transformación del medio físico", planteados por el régimen autocrático de Pérez Jiménez perseguían domesticar esa "naturaleza hostil" del territorio venezolano y acondicionar así sus características geográficas "para hacerlo más apto a la civilización contemporánea".⁵⁰ Bajo este precepto, se logró impulsar un faraónico plan de obras públicas, que incluían desde la construcción de grandes vías hasta enormes proyectos de vivienda masiva.

En Caracas por ejemplo, se construyeron importantes avenidas (Fuerzas Armadas, Urdaneta, Francisco de Miranda, Bolívar), autopistas (del Valle, del Este y la más destacada, la autopista Caracas-La Guaira⁵¹), lo mismo que complejos viales y celebrativos, entre ellos el Sistema de la Nacionalidad (comprendido entre la Precursores, y la Plaza de los Símbolos), que ligaba dos de los conjuntos de edificaciones más significativos construidos por el régimen en Caracas: la Ciudad Universitaria y el Círculo Militar. De esta manera, Venezuela a través de las arterias viales construidas tanto en la capital como para su conexión con el resto del país, se convirtió en el país americano que más kilómetros de vías construía y a Pérez Jiménez se le otorgó el “Premio Panamericano de Carreteras” como artífice de tal proeza.⁵²

Pero en definitiva serán las realizaciones residenciales, asumidas como paradigmas de la "transformación del medio físico", las que disputarán la primacía a las obras de vialidad. La primera fase de este proceso está marcada por la aparición de los superbloques sobre los cerros de Caracas y la formulación y ejecución del plan Cerro Piloto (1953-1954).⁵³ Para el Nuevo Ideal Nacional,⁵⁴ el enigma era sencillo: existía un problema de vivienda marginal que afectaba directamente a 300.000 personas y el mayor porcentaje se concentraba en el "cerro central"; por otro lado, éste gozaba de una ubicación estratégica, que reforzaría las obras edilicias y viales que se

Fuente imágenes de esta página: CIC - UCAB

un país próspero, estabilizado políticamente y, sobre todo, con seguridad”. TROCONIS de Veracoechea, Ermila. El Proceso de la Inmigración en Venezuela. Caracas: Ed. Mapfre.1986 Pág. 272

⁵⁰ NIÑO ARAQUE, William. “Ciudad definitiva, un paisaje plenamente moderno 1950-1958”. En: Santiago de León de Caracas 1567-2030. Caracas: Ed. Exxon Mobil. 2004. Pág.166

⁵¹ Esta autopista, atravesaba abruptas montañas mediante largos túneles y salvaba profundos abismos con grandes viaductos, con el fin de incorporar el litoral del Mar Caribe a la zona metropolitana en 15 minutos, convirtiendo a Caracas en puerto de mar.

⁵² En su función ejecutiva y de resultados, Pérez Jiménez era claro: “para que Venezuela pueda cumplir su destino histórico en función del Ideal Nacional, tenemos que fijar como grandes objetivos el mejoramiento moral, intelectual y material de sus habitantes y la transformación racional del medio físico”. “Transformación del medio físico”, reflejo de los grandes programas de construcción de la dictadura, que explica algunos aspectos de la política perezjimenista “clásica” sobre inversiones y gastos en obras públicas. LÓPEZ VILLA, Manuel. “Gestión urbanística, revolución democrática y dictadura militar en Venezuela (1945-1958)”, en Revista Urbana 14/15. Caracas: UCV. 1994. Pág.116.

⁵³ Sobre este Plan se profundizará en el capítulo 4 de esta investigación

⁵⁴ Con este nombre se conoció el programa de gobierno de Pérez Jiménez.

proyectaban, distinto a la imagen deplorable y antiestética que contrastaba con el ideal de progreso de la capital alentado por la dictadura militar.⁵⁵ Es así como cada 2 de diciembre de 1955, 1956 y 1957, después de alucinantes procesos constructivos y financieros, el presidente Pérez Jiménez inauguraba sucesivamente las tres etapas de la urbanización conocida entonces como "2 de diciembre".⁵⁶ Las cifras eran contundentes: en menos de tres años se habían construido más de 9.000 apartamentos para alojar a más de 60.000 personas en 52 superbloques constituyendo una experiencia sociológica y urbanística sin paralelo en América Latina.

Adicional a estas obras residenciales, se destaca la construcción del conjunto administrativo del "Centro Simón Bolívar" en pleno corazón de la ciudad, con sus dos célebres torres de 32 pisos, las cuales sirvieron durante muchos años, en postales y revistas, como símbolos turísticos de la época.⁵⁷

Al finalizar los años del régimen militar en Venezuela en la década de los 50, concluyó también todo intento de adelantar un programa integral de transformación del medio urbano y territorial, asociado a grandes y monumentales proyectos. Los gobiernos democráticos que le sucedieron a partir de 1958 optaron, en este y otros campos de desarrollo, por una serie de medidas coyunturales e inconexas, que descartaban los programas a largo plazo, en favor de acciones con beneficios inmediatos en el plano electoral.⁵⁸

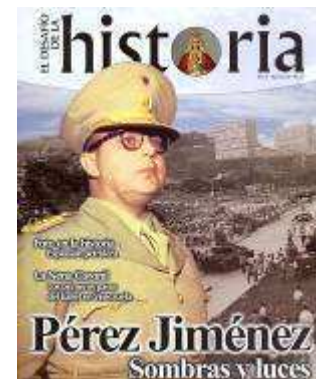
Finalmente, como indicara Rómulo Betancourt, quien sucedió a Pérez Jiménez en la presidencia: "la política suntuaria, ostentosa, la del hormigón y el cemento armado fue grata al régimen, como lo ha sido a todo gobierno autocrático que en piedras de edificios ha querido siempre dejar escrito el testimonio de su gestión".⁵⁹



Uno de los aspectos más emblemáticos de la modernización del país emprendida por el régimen perezjimenista lo constituyó el programa de masificación habitacional.

En la imagen, Pérez Jiménez inspecciona los superbloques de Lomas de Urdaneta.

Fuente: Colección OCI Biblioteca Nacional de Caracas



Pérez Jiménez y de fondo, una de sus mayores obras, la urbanización "2 de diciembre", hoy "23 de Enero".

Fuente: Portada de la Revista Historia. Febrero de 2010.

⁵⁵ LÓPEZ VILLA, Manuel. Op. Cit. Pág. 118

⁵⁶ Esta fecha era emblemática, porque había sido el 2 de diciembre de 1952, cuando Pérez Jiménez asumió el poder. Luego lo perdería en 1958, un 23 de enero, y de ahí en adelante, la urbanización se llamaría como la última fecha, en conmemoración a la caída del régimen militar. A este respecto, el profesor Lorenzo González asegura, que las fechas en que se anunciaban los programas de obras públicas y los días en que inauguraban las mismas, eran muestras, tal vez fetiches, de optimismo sociopolítico y por consiguiente, se declaraban días de fiesta nacional. De estas festividades, las más representativas fueron la Semana de la Patria, que tomaba lugar en julio, y la semana del 2 de diciembre. GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Modernidad y ciudad. Op.cit., pág. 173.

⁵⁷ De estas torres, así como del conjunto de viviendas se profundizará en el capítulo 4 de esta investigación.

⁵⁸ CASTILLO D'IMPERIO, Ocarina. Los años del bulldozer. Ideología y Política. 1948-1958. Caracas: Fondo Editorial Trópykos. 1990. Pág. 61

⁵⁹ 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. 235

A manera de síntesis sobre los regímenes

Si algo distinguirá los procesos urbanos conducidos por los tres gobiernos a manera de regímenes autocráticos y de tendencia populista, será su gran intensidad en las ejecuciones físicas, reflejada en las numerosas y variadas obras construidas en lapsos de tiempo relativamente cortos. En ese sentido, se ha de recordar lo nombrado como una de las características de la metrópoli en América Latina, en cuanto a que es propio de su formación, el pertenecer a procesos de intensa actividad, verificada para los tres casos por construcciones de gran magnitud, resueltas en tiempos menores a lo acostumbrado.

La arquitectura moderna que hacia finales de la década de los 40 todavía se mostraba tímida y modesta en las tres ciudades, en clara asimilación a ciertos postulados del estilo internacional, encontró en esta etapa además de la reacción arquitectónica contra estilos tradicionales, un cambio en la política de la construcción con los gobiernos de estirpe castrense. Fue el momento de las ejecuciones, de las grandes obras, de llevar a la práctica una transformación efectiva y tangible, de pensar y verse “en grande”, así fuera que en muchos casos la intención escondida estuviera en el “clientelaje político” y el ego personal del autonombado “mesías”.

En esos momentos la “arquitectura de Estado”, además de una intensificación de lo edilicio en lo social, llevó a cabo el renacimiento del monumentalismo constructivo, generalmente en la forma de edificios públicos y amplias avenidas que correspondían a los valores representativos del poder, tratándose de aplicar en ellos el nuevo lenguaje de la arquitectura internacional moderna. Parecía entonces que el nacimiento de la “gran ciudad” se producía en un ambiente político discutido, pero innegablemente transformador de su medio físico, donde la consigna en la cual “el Estado se vuelve institucionalmente la vanguardia moderna y la ciudad, su pica modernizadora”,⁶⁰ adquiere uno de sus máximos niveles.



Imagen 3- 18. Odría y Pérez Jiménez en el Perú. Sus acciones en términos de solidaridad parecían mutuamente aplaudidas. Encuentro en Lima. 1955

Fuente: MENDOZA & MENDOZA

⁶⁰ GORELIK, Adrián Op. Cit. Pág. 21

3.2.2 LO ECONÓMICO: ENTRE LA PLANEACIÓN Y LA INCIPIENTE INDUSTRIA

Como se anotó en el primer capítulo de este trabajo, las ciudades sudamericanas, en especial las capitales, continuaron durante la segunda mitad del siglo pasado concentrando la mayor parte de la población y de las actividades económicas de sus países. Las ventajas que ofrecían para el desarrollo favorable de las actividades económicas eran varias: localizaciones privilegiadas que concentraban las mayores posibilidades para la generación de economías externas, de escala y de aglomeración; posiciones estratégicas dentro de la red moderna de comunicaciones; tendencia a fortalecer la situación de dominio históricamente conseguida y la exigencia de capitales e infraestructura que se agrupaban alrededor de las inversiones prioritarias del Estado. Todos eran factores que continuaban acentuando la primacía de las principales ciudades en el continente.⁶¹

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta mediados de la década de los 60, las mayores economías latinoamericanas mostraron relativa prosperidad, marcada por un mesurado crecimiento industrial debida en parte a la sustitución de importaciones, en medio de una sostenida urbanización que supuestamente ampliaba los mercados de consumo. Como se vio en capítulos precedentes, la agenda continental de desarrollismo había sido respaldada desde 1948, por la creación de agencias internacionales como la Organización de Estados Americanos (OEA) y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), patrocinadas por las Naciones Unidas.

Vistas entonces como prometedores ejemplos de “países en desarrollo”, las sociedades latinoamericanas en proceso de industrialización eran consideradas como exponentes de la teoría clásica de modernización, tal como fuera concebida por el desarrollismo económico, pero de hecho “padecían profundas distorsiones en comparación con exitosas experiencias de modernización en Europa, Norteamérica y otras partes del mundo.”⁶²

Como fue discutido en el primer capítulo, la frágil industrialización no había precedido sino más bien seguido a la urbanización latinoamericana, de manera que la sustitución de importaciones no podía ser vista como equivalente de la “Revolución Industrial” con sus conocidos efectos dinamizadores sobre el sistema económico y la transición demográfica. “Tal como ocurriera en otras partes de lo que comenzaba a ser denominado Tercer Mundo, en lugar de haber “jalonado” (pulled) hacia las ciudades contingentes poblacionales que pudieran ser de hecho absorbidos por la industria y otros sectores productivos, la mayor parte de la migración del campo a la ciudad latinoamericana había sido “empujada” (pushed) por un sector agrario relegado por las políticas de énfasis urbano llevadas adelante por los estados corporativos.”⁶³

⁶¹ MARTÍN LOU, María Asunción. Proceso de urbanización en América del Sur: modelos de ocupación del espacio. Madrid: Editorial Mapfre. 1992. Pág. 238

⁶² HAUSER, Philip M. La urbanización en América Latina. Buenos Aires: Solar, Hachette. 1962.

⁶³ POTTER, Robert B. y LLOYD-EVANS, Sally. The City in the Developing World. London: Longman. 1998. Pág. 12-13. Citado por: ALMANDOZ, Arturo. “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares 1900-1960”. En: Reseñas iberoamericanas, Vol. 7, N° 27. Pág. 70

Los países de América Latina, al igual que los demás países de economía dependiente, por la estructura de sus sistemas económicos, eran muy sensibles a las oscilaciones cíclicas de los precios en el mercado mundial. En situaciones de bonanza, la expansión de sus exportaciones les permitió realizar planes de desarrollo muy ambiciosos, ampliándose así los gastos gubernamentales, planes que luego, al sobrevenir las recesiones no podían ser recortados.⁶⁴ En ese ambiente de dependencia, la situación dominante de los Estados Unidos respecto a América Latina en persecución de fines económicos acentuado durante el período posbélico, haría que las economías “semicoloniales” de esta parte del continente fueran vistas como perfectos proveedores de materias primas económicas. Esta dinámica de la dominación, dada por la relación que se establece entre el centro de decisión (el país dominante) y la periferia (los dominados), permitió al primero controlar el crecimiento económico del continente hasta el nivel que podía convenirle y, sobre todo, de dirigirlo para hacer de la economía latinoamericana una complementaria de la suya propia.⁶⁵ Dominio que en otros campos se verá reflejado y “disimulado” como ayuda desinteresada en las misiones económicas que llegaron para la década de los 50, -generalmente impulsadas por los Estados Unidos- a las naciones latinoamericanas. A esta dinámica no serán ajenas las capitales de las que trata este trabajo. Su relevancia radicará no tanto en las acciones efectivamente adelantadas, sino en la adopción de una manera distinta de pensar acerca de cómo debían ser llevados los procesos económicos implementando metodologías de mayor rigor y precisión, y así hacer frente a las consecuencias de un desborde demográfico acelerado sin el paralelo de una gran industrialización, en naciones que ahora aparentaban lucir más urbanas.

3.2.2.1 PLANEACIÓN ECONÓMICA: las misiones económicas internacionales

Uno de los aspectos más significativos en política económica para la década de los 50 del siglo pasado, lo constituyeron las misiones económicas internacionales, encabezadas por renombrados especialistas, quienes estarían a cargo de dar su aprobación y recomendaciones al destino de los préstamos solicitados, ya fuera del BIRF o de otras corporaciones, con el fin de verificar que los créditos dieran respuesta efectiva a las necesidades más urgentes de cada nación. Es así, que a los países llegan misiones como la encabezada por **Lauchlin Currie** en Colombia, la **Misión Klein** en el Perú y la **Misión Rockefeller** en Venezuela, entre otras que llegaron a diversas partes del continente. Ello traería consecuencias directas en el planeamiento económico de los países y en el desarrollo efectivo de infraestructura para las ciudades.

La precaria situación general que vivían estos países se convertiría en tema de trabajo para las misiones, donde sus principales objetivos se concentrarían en cómo lograr el desarrollo sostenido de una economía aquejada por males que sólo producían atraso y estancamiento. Tenían la ventaja de venir de fuera, además de no pertenecer a la élite de los países a donde llegaban o alguno de sus círculos, lo que garantizaba cierta independencia a la hora de proponer. Estas misiones especializadas, -conformadas por profesionales teóricos y

⁶⁴ ESPINOZA GARCIA, Manuel. La política económica de los Estados Unidos hacia América Latina entre 1945 y 1961. La Habana: Ediciones Casa de las Américas. 1971. Pág. 82

⁶⁵ ESPINOZA GARCIA. Pág. 173

prácticos-, en varios casos impulsaron la creación de instituciones, así como la implementación de normas en torno a diferentes aspectos coincidentes entre los países en vías de desarrollo relacionados con el manejo de las políticas públicas. Todas las misiones estuvieron apoyadas en la “credibilidad política” que otorgaba el hecho de invitar especialistas extranjeros que generaran diagnósticos y propusieran soluciones, además de la imagen sobresaliente por tener expertos de diferentes organismos internacionales, que motivara la facilidad para la consecución de créditos y contribuyera a que la imagen de los países visitados tuviera un mayor nivel de reconocimiento en el ámbito internacional.

Los temas fueron recurrentes. En general, estas misiones se enfocaron en el empleo, el sector externo, las instituciones, la reforma fiscal, el manejo tributario, las finanzas intergubernamentales, la administración pública, el sector agrícola, las ciudades, la descentralización, la educación, entre otros. Sin embargo, y pese a lo distinguido de su patrocinio, las misiones ejercieron una influencia muy limitada en la política, lo que no demerita que en la mayoría de los casos se constituyeran en fuente de importantes datos de información estadística base, en procura de adelantar cualquier propuesta de transformación, algo que tradicionalmente no era considerado.



Imagen 3- 19. Lauchlin Currie

Fuente: Semana No. 200 Agosto 19 de 1950

La misión Currie

En Colombia, una vez terminada la IX Conferencia Panamericana en julio de 1948, el gobierno de Mariano Ospina Pérez solicitó un crédito al BIRF por un valor de 78 millones de dólares, con el fin de financiar proyectos de infraestructura, ferrocarriles, carreteras, plantas de energía eléctrica, puertos, y equipo agrícola.⁶⁶ Ante la falta de claridad en el destino de los dineros, se acordó entre el Banco y el grupo de asesores nacionales, la creación de una misión que viniera al país a verificar la situación que se vivía en el momento.⁶⁷ De esta manera, un grupo de 14 funcionarios, encabezados por el economista canadiense Lauchlin Currie⁶⁸, llegaron al país el 11

⁶⁶ MASON, E. y ASHER, R. *The World Bank Since Bretton Woods*. Washington: C.C. Brookings Institution. Citado por: ROJAS, Héctor. “Made in the World is better: Misiones económicas en Colombia y nuestro descreimiento ancestral”. En: *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*. Vol. XV No. 1. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada. Junio 2007. Pág. 84

⁶⁷ Las misiones económicas internacionales en Colombia no eran tema nuevo. Las visitas de expertos se iniciaron casi desde la independencia del país y habían servido en muchos casos como marco de referencia para la creación de entidades gubernamentales, adecuación de políticas para fomentar el desarrollo y la implementación de recomendaciones sobre experiencias de otros países, entre otras. Vale recordar que en el siglo XX, estas misiones económicas de mayor representación aparte de la Misión Currie, se encuentran en las dos misiones Kemmerer de 1923 y 1930, la Misión Lebrét de 1958 y la Misión del Banco Mundial de 1970. ROJAS, Héctor. “Made in the World is better: Misiones económicas en Colombia y nuestro descreimiento ancestral”. En: *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*. Vol. XV No. 1. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada. Junio 2007. Pág. 78

⁶⁸ “Después del auge de los urbanistas, la nueva estrella en el medio desde 1949 era Lauchlin Currie, economista de origen canadiense, consejero del presidente Roosevelt en su programa del “New Deal”, director de la Foreign Economic Administration, consejero del Comité Nacional de Planeación de Colombia, director de la Misión de Estudio del Valle del Magdalena, coordinador de la Misión del Transporte, asesor de la Fundación para el Progreso de Colombia, y asesor técnico de varias asociaciones, sobresaliente propulsor de ferrocarriles, instituciones de planeación, autoridades regionales, así como de estudios y políticas urbanas: racionalidad, instituciones y mecanismos económicos eran su plataforma. Su estudio para el Banco Mundial sigue siendo ejemplo de documentación sintética de un país que se asomaba al desarrollo desde su ruralidad y que apostaba a lo que Lleras Camargo llamaría “nuestra revolución industrial”. VARGAS CAICEDO, Hernando. “Notas para un contexto sobre el Plan Piloto y el Plan Regulador de Bogotá”. En:



Titular en primera página que anunciaba el Plan Currie

Fuente: EL TIEMPO. Agosto 13 de 1950

de julio de 1949, dando así inicio a la misión que duraría hasta noviembre del mismo año. El informe final fue publicado en marzo de 1950⁶⁹ y comprendía dos partes principales: 1) Descripción y diagnóstico de las condiciones económicas y de los problemas en varios campos, y 2) Medidas y propuestas para mejoramiento y cálculos aproximados de las obligaciones financieras y de otra clase necesarias para llevar a cabo el plan.⁷⁰

De esta manera, la misión realizó en cuatro meses el estudio más intenso y amplio jamás realizado de las necesidades y recursos del país. Su propósito era el de formular un programa de desarrollo a largo plazo, con el objeto de elevar el nivel de vida del pueblo colombiano. Por tanto, el informe estaba dirigido a buscar la mejor forma posible de empleo de los recursos físicos y financieros de la nación y a indicar cuál debía ser la acción privada y la gubernamental para alcanzar este fin. Sus recomendaciones tenían el objeto de sentar las bases para llevar a cabo una actividad coordinada en varios frentes con el objeto de lograr un desarrollo económico efectivo en Colombia y para ello, el plan proponía la inversión de 5 mil millones de pesos en cinco años –mil millones por año- para obras de fomento.

La misión halagaba el hecho de que existieran ciertos indicios de procurar un progreso económico en el país,⁷¹ pero así mismo revalidaba la condición no deseada de lo que era ya bien sabido y que el informe reconocería como “la parte más oscura del panorama”, relacionada con la condición de la masa del pueblo: “La gran mayoría está inadecuadamente alimentada, vestida y alojada. Su salud es deficiente y la duración media de la vida es corta. Una gran proporción es analfabeta y pocos han cursado más de dos o tres años de escuela primaria.”⁷² En reconocimiento a que la economía colombiana era todavía preponderantemente agrícola (aproximadamente 40% del ingreso nacional dependía de la agricultura), la misión realizó varias recomendaciones, entre ellas, el aumento de la productividad, lo que no significaba que debía emplearse un mayor número de trabajadores, sino aumentar la producción per cápita, así como hacer uso de métodos más tecnificados. Del mismo modo, se indicaba que la industria colombiana estaba caracterizada por grandes altibajos en la eficiencia: “algunos ramos, como los textiles de algodón y las fábricas de cemento pueden compararse en eficiencia con muchas plantas de países industrialmente

AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 2- Precisiones en torno al Plan Director. Bogotá: Ediciones Uniandes y Pontificia Universidad Javeriana. 2010. Pág. 77

⁶⁹ El título completo del informe presentado por la misión fue: Bases de un programa de Fomento para Colombia. Informe de una Misión, dirigida por Lauchlin Currie, auspiciada por el BIRF con el Gobierno de Colombia. 28 de Junio de 1950, entrega del informe a Eugene Black del BIRF.

⁷⁰ EL TIEMPO. Agosto 13 de 1950. Pág. 19

⁷¹ Al respecto la misión indicaba: “se han establecido numerosas industrias: grandes fábricas de textiles y cemento; plantas transformadoras de alimentos; refinerías de petróleo y minerales; plantas para trabajar los metales y manufacturar productos químicos; estaciones generadoras de energía eléctrica, etc. Se estableció un moderno sistema bancario y se abrió una bolsa de valores. Ha surgido una nueva clase de empresarios, vigorosa y confiada, que desarrolla y dirige estas nuevas industrias e instituciones. Así mismo, el comercio interno y el internacional se han expandido enormemente. Los ingresos de dólares a Colombia han aumentado de US\$ 1.000.000 en 1938, a más de US\$ 300.000.000 en 1949.”. CURRIE, Lauchlin. Bases de un programa de Fomento para Colombia. Resumen del Informe. Bogotá: Banco de la República. 1950. Pág. 22

⁷² *Ibíd.* Pág. 23

más avanzados. En otras, prevalecen condiciones relativamente ineficientes de pequeño taller o industria manual. Además, el incremento necesario de la mecanización en la industria se ha visto obstaculizado por la falta de energía eléctrica”.⁷³ Adicional a estos aspectos, el Plan se refería igualmente a temas como la industria y los combustibles, la productividad industrial, la industria petrolera, entre otros.

En cuanto al petróleo, la misión señalaba que las reservas petrolíferas comprobadas en Colombia eran muy limitadas y por lo tanto se consideraba de extrema importancia fomentar una intensa exploración adicional por parte de las compañías privadas que tenían la experiencia y los recursos necesarios para emprender esta función. Así mismo, “para fomentar una competencia más sana, sería útil suavizar las restricciones cuantitativas sobre las importaciones; evitar la excesiva protección arancelaria; reducir los costos internos del transporte, particularmente de los bienes importados y mantener una estabilidad general de precios”. A pesar de estas recomendaciones en la política de comercio exterior, la Misión se reservó el hecho de opinar sobre la conveniencia de establecer el “libre cambio” en el país.



EL TIEMPO. Septiembre 3 de 1950

Tal vez uno de los puntos más pertinentes al tema de lo urbano por parte de la Misión se encontraría en el tema de la construcción. Currie creía que uno de los instrumentos para lograr el pleno empleo y salir de las depresiones económicas era el gasto público dirigido a la construcción. Seguidor de las ideas del economista inglés John Maynard Keynes, cuya teoría general consistía en procurar un aumento significativo del gasto público en bienes durables (obras públicas y construcción) que crearan empleos y aumentaran el poder de compra de los consumidores para recuperar los niveles de demanda anteriores a la crisis y estimular así la producción y el empleo, su aplicación en Colombia encontraría eco con la misión económica llegada al país en los 50, pero tendría el mayor acento durante la década de los 60 y 70, entre otras, con la creación del sistema UPAC.

Finalmente, puede decirse que Currie y la misión internacional se pusieron en la tarea de descifrar las causas del atraso de Colombia y encontrar soluciones. Se comprendió que el alto desempleo, eminentemente rural, no era resultado de una falla en el flujo monetario (altas tasas de interés, políticas de reducción del dinero en circulación, u otras), como se podía decir de la Gran Depresión de los treinta, sino consecuencia de la mala distribución de los recursos humanos y técnicos. La solución estaba, según Currie, en *llevar la fuerza de trabajo de los campos a las ciudades*, destinándola a actividades que requirieran obreros no calificados como la construcción de viviendas, mientras que la agricultura y la ganadería debían tecnificarse para elevar la productividad y mejorar el empleo en el campo. Resultaba claro que la fuerza económica empezaba a volcarse del campo a las ciudades y el progreso económico de querer ser alcanzado debía fijar sus horizontes en la producción industrial urbana. Para Currie las grandes ciudades presentaban numerosas ventajas sobre las pequeñas y medianas en los países periféricos, pues permitían que el Estado pusiera a disposición de un mayor número de personas servicios colectivos de alta calidad (a un menor costo), y a su vez, constituían una base más sólida para el crecimiento económico

⁷³ *Ibíd.* Pág. 42

nacional. Según Currie, “el crecimiento económico nacional pasaba primero por el crecimiento de las grandes ciudades, y la planificación de las grandes metrópolis debía tener un efecto inductor sobre la economía de todo el país”.⁷⁴ En décadas posteriores, el pensamiento de Currie así se vería orientado.⁷⁵

La misión Klein

En agosto de 1949 el gobierno del general Manuel Odría contrató una misión económica y financiera presidida por el economista norteamericano Julius Klein⁷⁶ e integrada por expertos en distintos campos de la economía, la cual permaneció en el Perú durante casi seis años (1949-1955). Esta misión económica se encargaría de realizar un “minucioso trabajo a entera satisfacción del gobierno”, según lo señaló el ministro del sector en su momento.⁷⁷ El primer informe técnico fue presentado el 5 de noviembre de 1949, cinco meses después de iniciado el diagnóstico (vale decir, casi el mismo tiempo empleado por la Misión Currie en Colombia), y en él, la misión señaló claramente que la inflación era la causa principal de los males que afligían a la economía peruana y que su manifestación más notoria era el alza de los precios y de la cotización de la moneda extranjera. La misión propuso entonces industrializar el país y promover una política económica que atrajera inversionistas extranjeros; propugnaba por el Libre Cambio (algo en lo que se distanciaría de lo propuesto por la misión Currie), e igualmente alentaba por un bajo nivel de impuestos para el capital extranjero y por la búsqueda de la no intervención del Estado en la economía, ya que su función, según se argumentaba, debía propiciar un campo adecuado para las inversiones. Sin embargo, esto último no sería contemplado por la posición que Odría y el régimen tenían al respecto.



Imagen 3- 20. Julius Klein. 1949
Fuente: PALACIOS, Raúl

La misión proponía entonces, la aplicación de una serie de medidas liberales y señalaba como causas de la inflación el incremento exagerado de dinero en circulación por los déficits fiscales y la expansión del crédito derivado del aumento de ese circulante, indicando que las consecuencias serían la subida de los precios y la cotización del dólar. En noviembre de 1949, siguiendo las recomendaciones del primer documento elaborado por la misión y hechas las consultas pertinentes al FMI, el gobierno suprimió el tipo de cambio

⁷⁴ GOUËSET, Vincent. Bogotá: nacimiento de una metrópoli. Op. Cit. Pág.187

⁷⁵ Según Salomón Kalmanovitz el significado de la Misión Currie va más allá de su diagnóstico sobre el desarrollo de la economía nacional, pues el asesor canadiense propone la creación del Departamento Nacional de Planeación, que se organiza finalmente en 1959, se establece en el país y hace importantes estudios sobre la agricultura, el transporte ferroviario, un ambicioso plan de empleo, que en los años sesenta despertó mucha controversia, la llamada Operación Colombia, y un balance de la enseñanza de la economía y de las ciencias sociales. KALMANOVITZ, Salomón. "Notas para una historia de las teorías económicas en Colombia". En: COLCIENCIAS. Historia social de la ciencia en Colombia, tomo IX. Bogotá. 1993. Cabe recordar igualmente que con el decreto creador del Distrito Especial en 1954, Bogotá se liberaba de la tutela política y financiera de Cundinamarca, aspectos que se debieron en gran parte a la influencia de Currie. GOUËSET, Vincent. Bogotá: nacimiento de una metrópoli. Op. Cit. Pág.185.

⁷⁶ “Connotado economista estadounidense, experto en asuntos económicos y financieros de América Latina. Fue docente de la Universidad de Harvard y subsecretario de Comercio. Presidiría la Misión Económica y Financiera que estuvo en el Perú, en 1949”. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. Historia de la República del Perú 1933-2000. Capítulo 2. Lima: Héctor López M. Editor. 2000. Pág. 22

⁷⁷ *Ibíd.* Pág. 23

oficial y restableció el mercado libre del dólar, lo que provocó su subida de 6,50 a 14,85 soles. De igual modo, se autorizó a los bancos comerciales a recibir depósitos en moneda extranjera y se anuló todo tipo de subsidios y de control de precios, con excepción del pan y los combustibles. “Con todo ello, -anunció Odría en su “Mensaje a la Nación” el 17 de noviembre de 1949-, el gobierno ha hecho el más grande esfuerzo verdaderamente constructivo de los últimos años en materia económica y financiera para lograr la más plena rehabilitación económica de nuestra Patria”.⁷⁸ La reorganización del sistema monetario hizo subir los precios al interior, pero meses después vendría el aumento de las divisas debido al auge de las exportaciones entre 1950 y 1952, lo que ayudó a estabilizar el mercado interno.⁷⁹

La satisfacción por la eliminación al control de cambio, haciendo eco de las sugerencias entregadas por la Misión Klein, fue generalizada. Se creía que el progreso de las ciudades y el país en general, sería alcanzado a través de este tipo de medidas que entregaban un “horizonte claro y confiable”, como sustento de los prerequisites políticos, económicos y sociales. El bienestar social sólo se lograría con una acertada conducción de la economía”,⁸⁰ De esta manera, la antigua idea keynesiana de la planificación económica comenzó a plasmarse en el papel que jugó el Estado como mediador entre el capital y el trabajo, así como en la búsqueda del pleno empleo, para lo cual era preciso, -de acuerdo con la recomendación del FMI-, reorganizar la economía exportadora. Esto último se concretó mediante la eliminación total de los controles a partir de 1950, que comenzó por la libertad de cambio y siguió con la libertad en las importaciones. En este sentido, la Misión Klein resultó aplaudida y su propuesta una realidad, con el Decreto Ley 11205.⁸¹

Al respecto debe señalarse que la política de mercado libre y el establecimiento de una legislación favorable, efectivamente atrajeron para el Perú inversiones de capitales extranjeros que incidieron en el incipiente proceso de industrialización, al darse un aumento de la producción. Sin embargo, la mayoría de las industrias que surgieron en sectores como la minería, la explotación petrolera, la industria manufacturera y la producción de energía eléctrica eran dependientes de los grandes consorcios extranjeros, por lo que su efectividad en términos económicos se vio restringida y el equilibrio en la balanza comercial, claramente disminuida.

La misión Rockefeller

Al contrario de las dos misiones mencionadas en Colombia y Perú, que fueron misiones económicas llegadas a través de gestiones gubernamentales, a Venezuela llega por la época un plan que es enteramente privado, y que si bien no hace recomendaciones sobre la política económica que debían seguir los países, tiene un mismo fundamento y objetivo general a las otras: mejorar las condiciones de vida de los países, a través del mejoramiento de los procesos seguidos en agricultura e industria urbana. Es así como en enero de 1947,

⁷⁸ *Ibíd.* Pág. 24

⁷⁹ PORTOCARRERO GRADOS, Ricardo. “El Perú Contemporáneo”. En: Historia del Perú. Lima: Lexus Editores. 2000. Sin paginación.

⁸⁰ SEMINARIO, Bruno. “Los Regímenes Monetarios del Perú”. En: Revista Moneda. Julio de 2006. Lima. Pág. 23

⁸¹ PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. Historia de la República del Perú 1933-2000. Op. Cit. Pág. 23

Nelson Rockefeller⁸² llega a Caracas, para iniciar las negociaciones de "un plan de vastos alcances, que comprendía la colaboración del capital privado norteamericano y la experiencia organizativa y administrativa de los Estados Unidos mediante la formación de compañías de capital mixto".⁸³ Rockefeller quien había sido Subsecretario de Estado y Coordinador de Asuntos Interamericanos, ejercía en ese momento como jefe de la International Basic Economy Corporation - IBEC- y de la American International Association -AIA-, dos organizaciones creadas por la Fundación Rockefeller, que para entonces estaban desarrollando programas de mejoras a gran escala en Brasil, Ecuador y Venezuela.⁸⁴ El apoyo económico fundamental de ambas organizaciones provino de las empresas petroleras radicadas en el vecino país, en su momento temerosas de una posible expropiación y nacionalización, como ya había ocurrido en otros países del área, Bolivia -en 1937- y México -que expropió todas las propiedades petroleras en 1938-.⁸⁵



Imagen 3- 21. N. Rockefeller departiendo en la casa de un campesino venezolano

Fuente: RIVAS DARLENE. *Missionary Capitalist. Nelson Rockefeller in Venezuela.*

La importancia de esta misión privada, radicará en los estudios y proyectos que adelantó la fundación a través del IBEC, que incluían desde “reportes de desarrollo agrícola, operaciones en puertos como La Guaira, distribución de alimentos congelados en Caracas, diagnósticos e informes sobre la industria del calzado, costos de inversión y manufactura para producción de fertilizantes, hasta la proyección de edificios y planes arteriales en las principales ciudades”.⁸⁶ Prueba de su influencia en el desarrollo urbano, se verá patentado en Caracas, donde sus iniciativas contribuyeron a la creación de varios edificios con la intervención de arquitectos y planificadores. Entre ellos, se destacaron principalmente tres personajes: Wallace Harrison, -arquitecto ganador de la sede para la ONU y quien diseñara el Hotel El Ávila, uno de los íconos más representativos de la modernidad caraqueña-; Robert Moses,-quien preparó el Plan Arterial de 1947, de gran influencia para las obras de las grandes autopistas construidas durante la década de los 50, como se verá en el capítulo siguiente-; y Don Hatch, quien se encargó principalmente del diseño de “supermarkets”, con el nuevo concepto de autoservicio que se impondría en la ciudad.⁸⁷ La misión entonces se encargaría de financiar obras y de traer expertos para la realización de las mismas, en aras de conseguir mejores réditos a futuro.

⁸² Poseedores de una inmensa fortuna asociada principalmente a la explotación petrolera y la intermediación financiera, los Rockefeller han sido uno de los grupos económicos más representativos de Estados Unidos y su prodigioso crecimiento del siglo pasado. Las actividades filantrópicas, ligadas especialmente a la promoción de programas educativos y sanitarios, se canalizó principalmente a través de la Fundación Rockefeller, que acompañó la internacionalización norteamericana por buena parte del mundo en desarrollo. GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: Intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX”. En: MARTÍN FRECHILLA, Juan José y TEXERA ARNAL, Yolanda -compiladores-. *Petróleo nuestro y ajeno. La ilusión de modernidad.* Caracas: Universidad Central de Venezuela. 2004. Pág. 177

⁸³ MARTÍN FRECHILLA, Juan José. *Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958.* Op. Cit. Pág. 39

⁸⁴ SEEGERS, Scott. “Nelson Rockefeller en Venezuela”. En: *Revista Américas.* Vol. 3 No. 11. Nov. de 1951. Pág. 3

⁸⁵ GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana”. Op. Cit. Pág. 186

⁸⁶ RIVAS, Darlene. *Missionary Capitalist: Nelson Rockefeller in Venezuela.* Chapel Hill: University of North Carolina Press. 2002. Pág. 120-122

⁸⁷ GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Modernity for import and export: the United States influence on the architecture and urbanism of Caracas”. En: *Colloqui.* Vol. XI. Spring 1996. Pág. 67

Puede afirmarse que tanto los proyectos no cristalizados en Lima y Bogotá de las propuestas hechas por las misiones económicas Klein y Currie respectivamente, así como las obras ejecutadas por parte de la misión Rockefeller en Venezuela, demostraban el interés en regiones cuyo potencial de riqueza y progreso prometían ganancias a futuro. Caracas, afianzada en una economía petrolera triunfante, veía cómo buena parte de los proyectos se volvían acciones efectivas y las propuestas foráneas encontraban asidero, sin agotarse en el papel de las buenas intenciones. En eso, la misión Rockefeller, sin ser en propiedad y de manera ortodoxa una misión económica, alcanzará mayores logros y representatividad en las obras ejecutadas en comparación a las otras dos misiones vistas, cuya influencia en últimas resultó en propiedad, más teórica que práctica.

3.2.2.2 La economía de las tres ciudades: características básicas de la época

Para el momento de su surgimiento como metrópolis, la economía de las tres capitales estaba aún muy influenciada por la producción que a nivel regional era posible alcanzar. La década de los 50 representa para las tres ciudades un período donde la superposición del país campesino y la nación moderna es todavía un hecho y el desarrollo de las actividades productivas más importantes están ligadas fuera de la ciudad. El sustento de los capitales económicos durante la década de los 50, aún no vendrá de mano de una industria destacada y aventajada (el caso de Bogotá y Lima) y cuando ello ocurre (el caso de Caracas), esa industria no tiene asiento sobre la ciudad, sino fuera de ella (los pozos petroleros). En esa medida, el desarrollo capitalista en las tres naciones 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, es una economía que en el momento de génesis de las metrópolis, tiene su base principal en el papel económico de la región y no de la ciudad.

En el caso colombiano, durante el primer tercio del siglo XX, el café posibilitó al país la inserción de su economía en el mercado mundial, con exportaciones que venían creciendo desde las primeras décadas y habían ampliado el mercado nacional y propiciado desarrollos en infraestructura. “El crecimiento continuo de la producción de café entre 1910 y 1960 aproximadamente, constituye quizás el fenómeno más decisivo de la historia económica contemporánea en Colombia. El país se convirtió en el segundo abastecedor mundial de café y en el primero de café suave.”⁸⁸ Será por medio de estos recursos que produce el comercio exterior con la comercialización del grano, como se facilite la producción de obras tanto en áreas rurales -principalmente construcción de vías-, como en las ciudades. En general, durante la década de 1950, la estructura de la economía colombiana entró en una fase de crecimiento acelerado y siguió transformándose. Se respiraban vientos de progreso a los que se sumaban varios procesos que permitían la rápida asimilación de una cultura internacional,



Anuncio de la bonanza cafetera a inicios de la década de los 50
Fuente: EL TIEMPO. Enero 20 de 1950

⁸⁸ PALACIOS, Marco. El café en Colombia (1850-1970). Una historia económica, social y política. Bogotá: El Ancora Editores. 1983. Pág. 479

propiciada por la sustitución de importaciones desde 1930, el crecimiento de los mercados externos e internos y el aumento de la infraestructura de comunicaciones y de las redes de la nación que fortalecían la industria nacional. Las condiciones económicas para la época se mostraban favorables para los sectores productivos de la nación: "entre 1945 y 1953 el producto bruto per cápita aumenta en 3.9% anual, el coeficiente de inversión se estabiliza en un promedio del 20% y el crecimiento del sector industrial asciende a 9.4% anual"⁸⁹

En el caso peruano, el modelo económico concebido a partir de la propuesta de libre cambio hecha por la misión Klein tuvo varias consecuencias, entre ellas, el aumento en las exportaciones de un 6% en 1948 del total de los ingresos del país a un 19% del total de los ingresos en 1959. De igual manera, el avance en los indicadores se ve acompañado por un precio constante en la cotización internacional de las materias primas producidas por el país -principalmente algodón y azúcar- a las cuales se sumaban todos los productos derivados de la extracción minera como el cobre, el plomo, el zinc, (los de mayor productividad económica)⁹⁰ y ciertos sectores que alcanzaron una relevancia notable como el pescado, el cual se convirtió en uno de los principales productos tratados industrialmente en el país. La producción agrícola no solo se vio beneficiada por el tratamiento industrial de muchos de sus procesos, sino además por el hecho de unos mejores tratamientos relacionados con la producción de la tierra, como la introducción de fertilizantes y agroquímicos y la diversificación en las variedades de caña de azúcar.

En Venezuela, la tradicional economía agropecuaria, existente hasta las primeras décadas del siglo XX y basada en el cultivo y venta del cacao y del café, varía notablemente transformando a esta nación en un país minero, monoprodutor, y dependiente de los monopolios externos. Venezuela pasó entonces de ser un país agroexportador a una nación minero-exportadora.⁹¹ Como se había mencionado en el capítulo segundo de este estudio, el componente fundamental del ingreso fiscal para el vecino país provino del petróleo. Las cifras son contundentes: si durante el periodo de López Contreras (1935-1941), el ingreso fiscal petrolero fue de 471 millones de bolívares a un promedio anual de 94 millones, y durante el período de Medina Angarita (1941-1945), el ingreso fiscal petrolero llegó a los 971 millones de bolívares, a un promedio anual de 194 millones; en el período de la Junta Revolucionaria y presidencia de Rómulo Gallegos (1946-1948), los ingresos fiscales petroleros alcanzaron los 2.337 millones, a un promedio anual de 586 millones de bolívares.⁹²

Ahora, 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 localizadas fuera de la ciudad, su administración al contrario, fue fundamentalmente urbana. En ese sentido, las tres metrópolis no ejercieron como productoras, sino

⁸⁹ PÉCAUT, Daniel. Política y sindicalismo en Colombia, 1973. Bogotá: Editorial La Carreta. Pág. 245

⁹⁰ Uno de los principales estímulos a este sector productivo, se dio con el Código de Minería -de 1950-, que exoneraba a las empresas mineras del impuesto general sobre utilidades comerciales e industriales, derogando el derecho de exportación que pagaban a cambio de un pago advalorem por el mineral exportado. También se reconoció la deducción por agotamiento de la mina y se liberó a las empresas mineras de todo impuesto creado o por crearse, por espacio de 25 años. PORTOCARRERO GRADOS, Ricardo. "El Perú Contemporáneo". En: Historia del Perú. Lima: Lexus Editores. 2000. Sin paginación.

⁹¹ MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958, Op. Cit. Pág. 235

⁹² *Ibíd.* Pág. 35

principalmente como administradoras, en un reforzamiento de su labor como centros financieros y comerciales prominentes, su papel más relevante dentro del proceso económico. Sólo para citar el ejemplo de la capital colombiana, el sistema bancario, compuesto por bancos, cajas de ahorro, “corporaciones financieras”, compañías de seguros, sociedades fiduciarias, establecimientos de depósitos, entre otros, encontró desde sus inicios una marcada preponderancia en Bogotá. Ya desde principios de los años 50, el departamento de Cundinamarca representaba más de la tercera parte de las captaciones (43% en 1953) y de las colocaciones bancarias (32.8% en 1954) del país,⁹³ y “de hecho, entre 1946 y 1960 el centro de la capital se convirtió en el emporio de concentración financiera y Bogotá se erigió así en la urbe nueva que reclamaba a gritos el capital financiero moderno a la ofensiva”.⁹⁴

Lo anterior sirve para revalidar el papel protagónico de una ciudad, que como Bogotá a principios de la década de los 50, no se mostraba con predominio único en el país. De las tres ciudades que atañen a este estudio, Caracas y Lima ejercieron una función unipolar en sus respectivas naciones, con clara primacía sobre el resto de ciudades, distinto al caso de Bogotá, donde si bien esta ejercía como ciudad capital y mostraba cierta ventaja sobre otras ciudades que tenían un grado de contribución importante en la economía del país, su participación en las cifras nacionales seguía dada dentro de una red de ciudades, cada una con un registro importante de habitantes, característica particular en el continente.⁹⁵ Sin embargo, y como lo indica Gouëset, el hecho de que la capital colombiana no tuviera una concentración primacial demográfica, no implicaba que Bogotá perdiera concentración económica. De hecho, la concentración económica de esta ciudad desde su inicio como metrópoli en la década de los 50, siempre ha sido superior a su concentración demográfica.⁹⁶ Cabe decir igualmente que Bogotá a diferencia de Lima y Caracas, no participó antes de 1960 de procesos significativos en el comercio internacional, tanto en volumen de mercancías como en valor. Esto sucedía principalmente, porque en esa época la mayor parte de los intercambios se hacían por vía marítima o terrestre, principalmente por los puertos (el caso de Lima) o ciudades cercanas al mar (el caso de Caracas). Sin embargo a partir del papel creciente de los transportes aéreos en el comercio internacional, Bogotá empezó a ocupar un lugar cada vez más importante en los intercambios tanto nacional, como de comercio exterior.

Como se indicó líneas atrás la bonanza económica fue generalizada. Ello permitió en las tres naciones que a inicios de la década de los 50, sus ciudades capital se vieran beneficiadas a través de una política de obras públicas de fuerte impulso, que fueron posibles gracias al crecimiento del PIB interno marcado por una balanza comercial en superávit y mayores ingresos, producto del incremento de las exportaciones. Así, el proceso

⁹³ LABASSE, Jean. “La vie de relation en Colombie”. En : Revista Annales de Géographie. París. No. 358. Nov. Dic. 1957. Pág. 520 y 534. Citado por: GOUËSET, Vincent. Op. Cit. Pág. 271

⁹⁴ APRILE, Jacques. “Bogotá, capital del capital”. En: La Ciudad Colombiana. Op. Cit. Pág. 632

⁹⁵ Hasta mediados de siglo, los polos de desarrollo del crecimiento eran las ciudades que conformaban la cuadricefalia urbana -Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla. Al respecto, cabe recordar que para 1950, en Bogotá sólo se concentraba la quinta parte de la industria nacional y sólo hasta finales de esa década, la capital quita el primer rango industrial a Medellín. GOUËSET, Vincent. Bogotá: nacimiento de una metrópoli. Op. Cit. Pág. XVI- XVII

⁹⁶ Gouëset indica: desde la década de los 50 -hasta donde se tienen registros-, “la concentración económica de Bogotá supera a la de la población. Eso no cuestiona la validez del esquema de cuadricefalia (...), pero guardémonos de cierta “ilusión óptica”: el relativo equilibrio demográfico de la red urbana en los años 60, oculta en realidad una concentración económica cuyo carácter primacial ya era marcado”. *Ibíd.* Pág. 157

estuvo acompañado de una estrategia intensiva en construcción de colegios, hospitales, vivienda y equipamientos, cuyo emplazamiento e impacto es contundente en las ciudades, como se verá en el siguiente capítulo. En el Perú, por ejemplo, de 1950 a 1955 el gasto público en programas de obras públicas alcanzó el 13% del producto bruto anual;⁹⁷ en Venezuela ante los crecientes ingresos derivados de la renta petrolera, el gasto estatal en obras públicas, alcanzará a más de la tercera parte del gasto público total.⁹⁸ La intensa actividad constructora del Estado durante esos años, en donde sobresale la construcción masiva de viviendas en las tres ciudades, se canaliza y ejecuta a través de empresas privadas que en cortos plazos incrementan sus ganancias y aumentan su capital. “Además, esta transmisión de recursos tuvo un efecto multiplicador sobre otras actividades ligadas a la industria de la construcción y repercutió rápidamente sobre el resto de las actividades económicas de la sociedad civil”.⁹⁹

El gasto público en obras, se verá también reflejado tanto en la renovación como en la construcción nueva de redes de infraestructura en servicios públicos. Cada una de las tres ciudades fue de las primeras en su respectivo país, en ser dotadas de servicios públicos de calidad a partir de la década de los 50, y la existencia de nuevas infraestructuras de agua, energía, saneamiento y teléfonos constituyó un factor indiscutible de localización económica, en una época en que faltaban estos servicios en el resto de ciudades. Ello contribuyó a que las ciudades ostentaran un polo de atracción adicional para los grupos inmigrantes.

Sin embargo desde el segundo lustro de la década de los 50, esta próspera bonanza parecía encontrar su fin. Las circunstancias empezaron a cambiar cuando empezó a sentirse la presión demográfica, aumentó la intranquilidad rural, empezó a evidenciarse una restricción sobre el recurso de la tierra y en algunos casos la tecnificación agrícola implicó una transición del jornalero por la maquina, con un consecuente desplazamiento de población campesina a la ciudad. Otros factores alentarían igualmente el final del auge económico. En Perú, por ejemplo, luego de la guerra de Corea la situación económica se vio afectada por la disminución en los precios de los productos de exportación. En Colombia, la cotización del grano de café empieza a decaer en 1955 y en Venezuela el precio del barril de petróleo decrece a una tasa del 6%.¹⁰⁰ En esa medida, algunas de los planes adelantados en obras públicas encontrarían igualmente su recesión.

Finalmente vale nombrar que a inicios de la década siguiente, en los años 60, las ciudades comienzan su proceso como sedes del sector servicios. A la par de un sector semi-industrial incipiente, el sector terciario de la economía encontrará nicho en las nuevas metrópolis a través del afianzamiento y cada vez número mayor de oficinas, restaurantes, lugares de entretenimiento, sitios de información. En décadas posteriores ello será determinante en las funciones económicas de la ciudad, donde el “cuello blanco” del empleado de oficina empieza a reemplazar el “cuello azul” del empleado de la industria.

⁹⁷ PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl. Historia de la República del Perú 1933-2000. Op. Cit. Pág. 25

⁹⁸ LÓPEZ VILLA, Manuel. “Gestión urbanística, revolución democrática y dictadura militar en Venezuela (1945-1958)”. Op. Cit. Pág. 111

⁹⁹ MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Op. Cit. Pág. 162

¹⁰⁰ CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL DE CARACAS. Op. Cit. Pág. 23

Consideraciones adicionales a lo económico

- La contundencia de las cifras que proveía la bonanza económica será la que permita al Estado avanzar en la intención de convertirse en el agente financiero del proyecto de modernización capitalista de la sociedad en las tres ciudades, haciendo posible además que tomen cuerpo las múltiples vertientes de su actuación como generador de empleo, como socio capitalista y como productor directo o asociado, demandante de los bienes y servicios que sus otras actividades le generan.
- En esa medida, El Estado y su política pública fue asumiendo funciones cada vez más importantes en la promoción y dirección del desarrollo de la economía nacional de su país, convirtiéndose a su vez en gendarme, reglamentario, intervencionista y promotor del desarrollo, labores que en muchas de las veces terminaron por ser caóticas en sociedades multiculturales, con sistemas políticos poco estructurados.
- “La concentración de las actividades está estrechamente ligada a la de los hombres, y viceversa. Las capitales se convirtieron en las mayores metrópolis de sus respectivos países porque concentraron una parte creciente de la economía de sus naciones y a su vez, la concentración de la población atrajo cada vez más actividades. La concentración demográfica y la concentración económica están íntimamente ligadas y se alimentan mutuamente por un efecto de “círculo virtuoso”. De alguna manera, las metrópolis atraen a los migrantes por mejores condiciones de vida y de empleo, pero establece igualmente que el inmenso mercado de las familias y de las empresas localizadas en las grandes ciudades, sea factor de atracción a otras empresas”.¹⁰¹
- En las tres naciones y para una misma década, -aquella que vería el surgimiento de las capitales como “grandes ciudades”-, existieron períodos de auge y períodos de recesión. El auge económico entronizado a inicios de la década llega como gran impulsor de las políticas gubernamentales con tendencia populista. Los recursos se daban, las intenciones políticas se centraban en la obra pública, las masas lo reclamaban, entonces ¿por qué no hacer de estas ciudades verdaderas metrópolis en camino a una esperada modernización? El interrogante pareció tener cabida en las tres ciudades, en un momento decisivo para actuar y en ello la economía se acomodaría a los intereses de propios y ajenos a los cambios de las urbes. Sin embargo, al final de la década, la misma recesión de la economía actuaría como elemento en contra de las buenas intenciones y de una bonanza permanente.
- Tal vez esa dualidad, permitió que a pesar de un crecimiento económico anual significativo en cada uno de los tres países, -situación que directamente beneficiaba a sus ciudades capital-, resultara en un crecimiento que ocultó un hecho básico y era el de no estar asociado a una adecuada redistribución entre los grupos sociales, situación defectiva que no era sólo una cuestión de inequidad, sino también un condicionante negativo del propio crecimiento y desarrollo económico de las nacientes metrópolis.

¹⁰¹ GOUËSET, Vincent. Bogotá: nacimiento de una metrópoli. Op. Cit. 207 y 335

3.2.3 DIMENSIÓN SOCIAL: LO COEXISTENTE Y LO YUXTAPUESTO

“Modernizar se convirtió en una moda para las élites, un instrumento de trabajo para los profesionales y en recurso de última hora para las clases populares, que tardaron muchos años en acceder a algunas de las ventajas de ese nuevo modo de vivir”

Armando Borrero en “Las principales corrientes de la sociología urbana”.

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 argumenta Rama, la ciudad “letrada” (la ciudad sabia o erudita) y la ciudad real.¹⁰² 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.¹⁰³ Al respecto, vale recordar lo advertido en el capítulo primero respecto a las características de la metrópoli latinoamericana, enmarcada por ambientes de cambio, movimiento y, sobre todo, de contrastes, que en el caso de lo social mostrará las más denotadas evidencias.

En un momento donde buena parte de los países del continente vivían intensos procesos migratorios, empieza a acentuarse el posicionamiento de dos grupos sociales en las nacientes metrópolis, a modo de dos sociedades cada una ubicada en extremos opuestos. En uno de los grupos -los menos favorecidos-, lo urbano aparecerá como un proceso desilusionante en forma de drama y dificultad; en el otro -las élites-, lo urbano al contrario, aparecerá como su mejor aliado. En el primer grupo, la escasez, el hambre, la falta de oportunidad, la barriada, el hacinamiento será su característica; en el segundo, los clubes, los cines, los parques, los carnavales, el mercado autoservicio, marcarán su modo de vida. Así mismo entre los dos extremos, ganaba visibilidad una clase media que sin ser absolutamente pobre, tampoco le era posible acceder a todas las comodidades y confort reservadas a los más pudientes.

Tal vez, uno de los autores que mejor supo interpretar esta condición dual de las nacientes metrópolis en América Latina, fue el argentino José Luis Romero.¹⁰⁴ Como indica este autor, fue a partir de la década de 1930 cuando varios sectores caídos en la miseria buscaron en su horizonte cómo salir de ella. Una de las salidas les pareció a muchos el supuesto atractivo de las ciudades, de modo tal que estas empezaron a masificarse, lo que desencadenó en desarrollo urbano pero al mismo tiempo en desempleo y miseria urbana, entre otras porque la demanda de trabajo siempre superó a la oferta. Ante la ola de migraciones, Romero indica que la ciudad empezó a contener dos sociedades **coexistentes** y a la vez **yuxtapuestas**.¹⁰⁵ Una como se explicaba, fue la sociedad tradicional, sociedad normalizada y la otra fue el grupo inmigrante, que como grupo carecía de todo vínculo y de todo sistema de normas, una sociedad anómica. Muchos de ellos se ubicaban en tierras de

¹⁰² RAMA, Ángel. Op. Cit. Pág. 122

¹⁰³ 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

¹⁰⁴ ROMERO, José Luis Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. México: Siglo XXI Editores. 1976

¹⁰⁵ *Ibíd.* Pág. 400

nadie, en las que era posible instalarse, como los cerros que rodean a Caracas, a Lima o a Bogotá. Fueron muchos los que se conformaron con hallar un trabajo no calificado, quizá en las obras públicas y en la construcción, obsesión por lo demás de los gobiernos asediados por estas renovadas y crecientes masas urbanas que pedían trabajo. Esta dispersión por clases caracterizó el desarrollo de algunas ciudades, lo que no era un fenómeno nuevo,¹⁰⁶ pero lo distinguía el hecho de nunca haber tenido caracteres tan particulares y evidentes, como los surgidos en la metrópoli.

Los cambios demográficos que culminaron con la explosión urbana de los años 50, provocaron igualmente la emergencia de dos fenómenos de distinto signo que afectaron la anterior organización del espacio: el crecimiento de las ciudades de mayor jerarquía (capitales nacionales y de provincia) y el estancamiento o el desdoblamiento de los núcleos menores (municipios y pueblos), localizados fuera de las nuevas áreas de desarrollo económico. La red urbana heredada del siglo XIX, que aunque desigual había permitido el establecimiento de los centros de pequeño y mediano rango que apoyaban a la producción interior, fue debilitándose paulatinamente por el trasvase de la población, que llegó incluso a traspasar fronteras nacionales.¹⁰⁷

EL DRAMA DEL CRECIMIENTO URBANO SIN URBANIZACIÓN



Bogotá

Fuente: Saúl Orduz



Lima

Fuente: TURNER, John. Lima barriadas today



Caracas

Fuente: Revista Integral N° 7.
Año 1957

La atracción de las áreas urbanas a partir de los años 40 del siglo pasado, en algunos casos resultó irresistible, especialmente cuando estas patrocinaban un posible paso hacia la industrialización. En otros, los factores de mecanización en el campo y las precarias condiciones de vida en muchas áreas rurales, serían la razón para querer acercarse a las grandes ciudades. Tanto, el factor de atracción (el conocido “pull”), como el factor de expulsión (el llamado “push”), serían elementos determinantes en los procesos de crecimiento demográfico de las ciudades.

Con el tiempo, la aparición cada vez mayor de grandes grupos que arribaban a la ciudad y que en su mayoría terminaban formando parcelaciones indiscriminadas en las periferias u

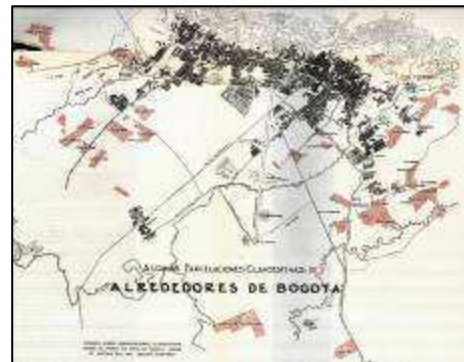
¹⁰⁶ Desde el siglo XIX, en la mayoría de las naciones latinoamericanas fue característica “la construcción de una sociedad civilizada frente al imperio de la barbarie, encarnada por la población nativa y pobre, la cual iba de la mano con la construcción de una ciudad higiénica, lujosa, “autocelebratoria” y controlada como un enorme artefacto estético”. LUDEÑA, Wiley. Lima: Historia y urbanismo en cifras. 1821-1970. Op. Cit. Pág. 65

¹⁰⁷ Las migraciones por motivos de trabajo comenzaron a ser comunes entre países limítrofes, siendo notables por su número los desplazamientos de bolivianos y paraguayos a Argentina y de colombianos a Venezuela. MARTÍN LOU, María Asunción. Op. Cit. Pág. 223

ocupando áreas abandonadas del centro, hizo que la capacidad de la antigua ciudad tradicional se viera amenazada. Empezaron a ser frecuentes problemas de diversa índole que iban desde dificultades con el transporte público, pasando por limitaciones en los suministros de energía y agua y con el sistema de alcantarillado, hasta problemas con el manejo de residuos. Eran todos servicios que debían satisfacer tanto las necesidades de la creciente población como las demandas industriales -que aún incipientes- comenzaban a aparecer con fuerza.

Esta aparición de nuevos grupos anómicos como se indicó, se dio generalmente en el extrarradio de las ciudades, produciendo “barriadas” periféricas que aumentaban con el tiempo en extensión, llegando a formar una parte sustancial de la estructura física de muchas urbes. La proliferación de la población marginada de las grandes ciudades representa desde los años 50 uno de los hechos demográficos más relevantes del continente.¹⁰⁸ Las tres metrópolis de este estudio, no fueron ajenas a este modo particular de esa otra sociedad, la misma que sería alienada y que sufriría el drama de estar en la ciudad sin poder pertenecer a ella. Así como en Brasil se dio la formación de Favelas, en Argentina las llamadas “villas miseria”, en Uruguay los “cantegriles” o en Chile las “callampas”, del mismo modo en nuestras tres ciudades surgieron asentamientos desprovistos de los elementos mínimos que aseguraran bienestar a los nuevos habitantes. Los barrios pirata o urbanizaciones clandestinas en Bogotá, las barriadas o pueblos jóvenes en Lima y los rancheríos en Caracas, surgirían como asentamientos informales haciendo parte en el montaje inesperado de un nuevo paisaje urbano. Ante la necesidad de un techo, muchos de los “nuevos pobladores” recurrieron a la toma –bien fuera legal o ilegal- de suelos urbanos, en un desesperado intento de gestionar o autogestionar el hábitat urbano.

En Bogotá por ejemplo, para 1950 se indicaba que el estado real de los nuevos desarrollos “informales” de la ciudad ascendía a más de 40 fuera del perímetro urbano en un área que cubría aproximadamente 1800 ha, y cuya detención “sólo se veía posible mediante decretos presidenciales”.¹⁰⁹ Por su parte, la Revista Proa respecto al número de inmigrantes entregaba las siguientes cifras: “se trata en Bogotá de unas 60.000 personas que necesitan con urgencia una vivienda con higiene. Cabe informar que para las primeras 500 casas de vivienda económica realizadas por el Instituto de Crédito Territorial, se presentaron 9181 padres de familia con 6, 8, 10 o más hijos que imploraban atención a su solicitud”.¹¹⁰ Lo propio hizo la Revista



Plano 3- 14. En rojo, algunas parcelaciones clandestinas identificadas en Bogotá. Fecha aprox. 1950
Fuente: Atlas histórico de Bogotá. 2007
Plano de Joaquín Martínez

¹⁰⁸ LOMNITZ, Larissa. “La marginalidad como factor de crecimiento demográfico”. En HARDOY, Jorge Enrique. Comp. Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina. Buenos Aires: Ediciones SIAP. 1978. Pág. 316.

¹⁰⁹ Así lo indicaba el Plan Regulador de Bogotá en la década de los 50. 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. 100

¹¹⁰ Revista PROA No. 71. Mayo de 1953

Semana al publicar un artículo titulado “el problema de las urbanizaciones clandestinas en Bogotá”, en el cual señalaba que de 424 urbanizaciones de este tipo, 128 estaban ubicadas fuera del perímetro de la ciudad y 374 dentro del perímetro urbano, las cuales estaban en fase de desarrollo.¹¹¹ “Los “recién llegados” del campo y en algunas ocasiones de otras ciudades, suponían a los ojos de la normatividad una especie de amenaza, un conquistador del espacio que prescindía de permisos legales para construir su hábitat, un violador del orden público y un(os) sujeto(s) que tras el objetivo de obtener un espacio urbano para vivir, eran un potencial trasgresor de la propiedad privada y pública urbana”.¹¹²



Imagen 3- 22. Típica familia de inmigrantes en Bogotá. 1953
Fuente: Revista PROA No. 71

Las crecientes cifras de grupos marginados que llegaban a ocupar un terrero baldío ya fuera por invasión o por compra de lotes “piratas”, tratando de hacerse a un techo y de sobrevivir en condiciones claramente deficientes, resultaba indicativo del creciente problema en la ciudad, al que no podía hacerse caso omiso, y de ahí las iniciativas e intentos por parte del sector público en generar habitación para tantos inmigrantes, intención que nunca fue suficiente, por lo que la generación de nuevos asentamientos espontáneos siguió su marcha. De acuerdo a los planos de la época y de los pocos o casi nulos registros que se dieron de los mismos, su localización aparentemente fue dispersa, sin seguir un patrón de ubicación preciso. Al norte, al sur, al occidente podían verse levantar rancheríos que agrupados parecían una masa informe de agregados.

Igual o aún más indicativo fue el caso de la capital peruana. Debido al flujo migratorio proveniente de la Sierra a mediados de la década de los 40, y reconociendo a la capital como centro nodal de actividades en el país (contrario a la red de ciudades colombianas), apareció en Lima el primer modelo de tipo marginal, conocido como San Cosme y de ahí en adelante el modelo se extendió a otras partes de la ciudad rápidamente.¹¹³ Es así como en pocos años San Cosme se ramificaría sobre las faldas del cerro San Cristóbal, -ubicado al norte del río Rímac-, de manera tal que para la década de los 50, los asentamientos marginales ya ocupaban ambos márgenes del río. En 1955, este tipo de agrupaciones irrumpen por primera vez en áreas no urbanas, fuera del casco de la ciudad, en la salida que dirige a la población de Canta, al norte de Lima.¹¹⁴



Periódico EL COMERCIO. Lima
Mayo de 1949



Imagen 3- 23. Barriadas en el cerro de San Cristóbal. Lima-1955
Fuente: MATOS Mar José. Estudio de las barriadas limeñas.

¹¹¹ Revista Semana. Febrero 18 de 1957

¹¹² TORRES Alfonso. La ciudad en la sombra. Barrios y luchas populares en Bogotá 1950-1977. Bogotá: CINEP. 1993. Pág. 301

¹¹³ Entrevista al antropólogo peruano José Matos Mar. Ver anexos.

¹¹⁴ MATOS Mar, José. Estudio de las barriadas limeñas. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Departamento de Antropología. 1967. Pág. 12



Plano 3- 15. Ubicación de barriadas en Lima. 1949-1959

Fuente: Elaboración propia a partir de plano digital

Para 1959, existían 187 barriadas en lo que se consideraba Lima Metropolitana y se estimaba que alrededor de 60.000 viviendas se instalaban cada año. A pesar de las construcciones por cuenta del Estado y de particulares, el problema de escasez de vivienda seguía en aumento.¹¹⁵ Es así como se terminaron formando verdaderos conjuntos de barriadas en las periferias de la ciudad, conocidas como los pueblos de Puente Piedra, Vitarte y Ciudad de Dios, las cuales se proponía fueran habilitadas como Ciudades Satélites, donde se ubicarían integrantes del campo y población flotante tanto de las barriadas como de los tugurios de la ciudad. Propuesta que al final no progresaría, porque fueron núcleos que no alcanzaron completa autonomía y su relación con la ciudad central era aún muy marcada y dependiente, sobre todo como fuente de empleo.



Imagen 3- 24. Propuesta de barriadas como ciudades satélites.

Fuente: GARCÍA, Héctor. Seis años al servicio de la ciudad

Lo que sí lograron obtener en 1957, fue el reconocimiento formal de su existencia con la Oficina Central de Barriadas, el Decreto Supremo de Barriadas (1958) y la Ley de Barriadas (1961), por lo que de alguna manera se sintió que habían conseguido su estatus legal y la entrada al grupo de asentamientos formales. Con los años, las barriadas se convirtieron en una de las formas más características de la tradición urbanística limeña junto al urbanismo estatal y el urbanismo privado, al punto que para finales de los 60, el 25% de la población limeña residía en los pueblos jóvenes.¹¹⁶

En el caso caraqueño, de la misma forma que el caso bogotano y limeño, fue habitual encontrar en su paisaje urbano, el nacimiento de varios asentamientos espontáneos. A principios de los años 50, más de 40.000 ranchos ocupaban cerros y quebradas del Distrito Federal lo que constituía un gran desafío a la gestión de la urbanización y de la vivienda popular promovida por el régimen militar de Pérez Jiménez.

¹¹⁵ BELTRÁN, Liliana. La arquitectura moderna en el Perú. Op. Cit. Pág. 58

¹¹⁶ La importancia que este tipo de asentamientos ganaron era tal, que "ninguna invasión, barriada ni barrio marginal dejó de pasar por la mano de algún arquitecto o urbanista". Ludeña recuerda que con Turner, William Mangin y Hans Harms el tema de las barriadas y la construcción popular se convirtió en objeto de estudio que despertó el entusiasmo de numerosos observadores, -Doxiadis, Christopher Alexander o Charles Jencks-, entre otros. LUDEÑA, Wiley. Op. Cit. Pág. 60



Imagen 3- 25. Familia típica campesina migrante cuyo rancho se ubicó en el área metropolitana de Caracas.



Imagen 3- 26. Interior de un “rancho” en Ciudad Tablitas, asentamiento espontáneo de Caracas. 1955

Fuente imágenes: Revista Integral No. 7

poblacional de la metrópoli y los asentamientos informales pronto verían ocupados la mayor parte de los cerros que rodean el valle caraqueño.

Por lo tanto, el crecimiento y consolidación de asentamientos espontáneos, déficit en el número de viviendas y difíciles condiciones para asegurar un mínimo en la calidad de vida de los nuevos habitantes, será tema común durante el surgimiento de las tres metrópolis. A pesar de algunos esfuerzos estatales (como se verá en el siguiente capítulo) y gestiones privadas por generar proyectos de vivienda masiva, ésta siempre se vio rebasada por el número de inmigrantes cada vez más creciente. De esa manera, la década de los 50 en las tres ciudades se convertiría en el período que afirmó y fortaleció los agrupamientos informales generalmente periféricos y que aún hoy siguen en franco crecimiento.

¹¹⁷ MARTÍN FRECHILLA, Juan José Planes, planos y proyectos para Venezuela. Op. Cit. Pág. 307

¹¹⁸ ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso. Arquitectura y urbanismo modernos en Venezuela y en el Táchira. 1930-2000. San Cristóbal: Universidad Nacional Experimental del Táchira. 2000. Pág. 218

¹¹⁹ LÓPEZ VILLA, Manuel. “Gestión urbanística, revolución democrática y dictadura militar en Venezuela (1945-1958)”. Op. Cit. Pág. 110

¹²⁰ NIÑO ARAQUE, William “Ciudad definitiva, un paisaje plenamente moderno 1950-1958”. En: Santiago de León de Caracas 1567-2030. Caracas: Ed. Exxon Mobil. 2004. Pág. 159

Consideraciones adicionales a lo marginal

- Los drásticos aumentos demográficos fueron acompañados de una adopción de nuevas costumbres y modos de ser en la ciudad, ya que los cientos de inmigrantes y desplazados debieron incorporar nociones de tiempo y espacio que contrastaban con los ritmos del campo. Comenzó a emerger la “cultura del rebusque”, la economía informal y la industria de la construcción, que se convirtió en uno de los principales focos de recepción laboral para “los recién llegados” o los “campesinos urbanizados”.
- La peculiar estructura social de nuestros países tendrá en la estructura espacial su revelación; tanto el rancho como la urbanización formal aparecen como expresiones morfológicas concretas resultantes de la forma en que los habitantes de la ciudad resuelven su lugar en ella, generando la primera toda suerte de ensayos del sector público por contener su desarrollo o por eliminar su presencia.
- Para algunos autores,¹²¹ la política "democrática" ha tendido a considerar los barrios de ranchos como un defecto colateral del desarrollo del país. Así, al permitir o propiciar su consolidación como solución habitacional, en realidad se busca amortiguar la conflictividad social y evitar las grandes inversiones que implica la reurbanización.
- Pobreza en el campo también existía. Sólo que al trasladarse a la ciudad, se hizo mucho más visible y la capacidad alienante de los otros grupos ayudó a confirmarla con mayor rigor.

LA OTRA SOCIEDAD: ALIADA DEL OCIO Y EL PLACER

Como se nombró al principio de este apartado, de manera coexistente al grupo marginal, se encontraba esa otra sociedad, la reconocida, la formal, la opulenta, la sociedad de élite que se valió de lo urbano para garantizarse una condición moderna. Junto a ella, pero de menor grado en una jerarquía social, el grupo de la clase media, del cual sus integrantes –en menor cuantía-, les era posible acceder a ciertos privilegios que mostraban las nuevas metrópolis. En general, emular la paradigmática forma de vida moderna fue el objetivo a alcanzar por los grupos sociales acomodados, quienes en parte lo encontrarían en el ocio y el placer.

Serían la recreación, el consumo y el descanso, campos abarcados por la experiencia urbana, como una forma de cultivar el ocio. Esta esfera del ocio, en sus acepciones de descanso o diversión, es uno de los aspectos más singulares de la vida urbana moderna. Al respecto Walter Benjamín en el siglo XIX identificó seis elementos conexos del mundo moderno del consumo en el París decimonónico: las arcadas, los panoramas, las exposiciones mundiales, la división entre los espacios de residencia y trabajo, los bulevares y el embellecimiento estratégico de la ciudad.¹²² En el siglo XX, ese mundo de la recreación urbana se amplió enormemente, llegando a adquirir las connotaciones de un fenómeno de masas, con una gran incidencia en la aparición de espacios metropolitanos

¹²¹ ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso. Op. Cit. Pág. 217

¹²² BUCK-MORSS, S. The Dialectics of Seeing. Walter Benjamin and the Arcades Project. Cambridge, Mass: The MIT Press. 1991. Citado por: GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Metrópolis: ambiente y cultura modernos”. Op. Cit. Pág. 70



Imagen 3- 27. Terraza del Hotel Tamanaco. Caracas. 1956
Fuente: Fund. de la Memoria Urbana



Imagen 3- 28. Partido entre Perú y Chile Estadio Nal. en Lima. 1953
Fuente: Todo Fútbol Perú. Internet



Imagen 3- 29. Hipódromo La Rinconada. Caracas. 1957
Fuente: CIC - UCAB



Imagen 3- 30. Carrera de motos en la Universidad Nacional. 1951
Fuente: Sady González

como parques, estadios, centros de convenciones, salas de concierto, bulevares, centros comerciales, cines y museos. Complementario a ellos, el uso del automóvil marcó un nivel de posición social y permitió la descentralización de algunas actividades relacionadas con las necesidades de la vivienda (supermercados, centros de ocio, educación y salud), algunas ubicadas en las periferias metropolitanas (sobre todo los clubes).

Era posible entonces disfrutar en la metrópolis de teatros, hoteles con bares “americanos” y restaurantes de alta gastronomía. Pero igualmente era posible hacer parte de las nuevas tendencias o manifestaciones culturales, representadas algunas de ellas en desfiles y carnavales, que fueron formalizados como uno de los ritos de mayor interés en el comportamiento urbano.

Igual de importante fue la consolidación de actividades deportivas, en donde como espectadores y seguidores de diferentes torneos y prácticas lúdicas, los asistentes podían recrearse de actos y competencias al que solían asistir en compañía de amigos y familiares. El fútbol, el ciclismo, el tenis, el beisbol, el automovilismo incipiente, fueron algunos de los deportes que iniciaron su posicionamiento en firme dentro de las metrópolis. Auspiciados generalmente por medios tan efectivos como la radio y la prensa, y luego aún más con la entrada de la televisión,¹²³ las competencias deportivas se volvieron costumbre dentro de las noticias buscadas por los ciudadanos. Los escenarios para estas prácticas entonces comenzaron a aparecer o a ser ampliados y la construcción de estadios, velódromos, hipódromos y de otra clase de prácticas, se vio como una necesidad de las nuevas urbes.

Las ferias internacionales también harían su entrada y la inauguración de espacios para ferias exposición sería común en las ciudades. Igualmente a finales de la década de los 50, tanto en Lima, como en Caracas y Bogotá, las modificaciones introducidas en el sector comercial llevaron a la creación de nuevas formas de venta, por medio de grandes centros de compra, representados en centros comerciales y supermercados, que supieron simbolizar el consumo masivo. Con el objeto de lograr el mejor escenario para ese mundo de consumo, el ambiente físico y los métodos de mercadeo –con vitrinas atractivas y

¹²³ La televisión en las tres ciudades sería inaugurada entre 1954 y 1955

promociones especiales- clonaban los de Norteamérica, donde el supermercado y la cultura del automóvil estaban en pleno apogeo. Es así como en 1954, se inauguraba en Caracas el primer supermercado de este estilo, conocido como CADA, -Compañía Anónima Distribuidora de Alimentos- en un complejo comercial llamado “Centro Comercial Las Mercedes”, en San Bernardino¹²⁴ y así el reconocido “American Way of Life” de la capital venezolana sería ratificado una vez más. En Bogotá igualmente se inauguraba el Mercado “Super Rayo” en la calle 63 con carrera 7ª –actual Carulla-, y en Lima aparecían amplios supermercados en grandes centros comerciales construidos en los extrarradios de la ciudad, como el centro comercial “Sears” y el centro comercial “Todos” en San Isidro.¹²⁵ Las grandes vitrinas de exhibición y el hecho de encontrar “todo” en un solo lugar, cambiarían con el tiempo los hábitos de compra, de quienes claro, tenían el poder para hacerlo.



Almacenes Sears – Caracas
Fuente: Lorenzo González



Supermarket en Miraflores- Lima
Fuente: Revista El Arq. Peruano



Mercado Super Rayo- Bogotá
Fuente: Paul Beer

Imagen 3- 31. Grandes almacenes años 50

Todas estas situaciones con acceso prácticamente restringido a un grupo minoritario en las tres ciudades, hacía que la familiaridad entre élites acentuara la enorme diferencia entre unos pocos privilegiados y las clases medias, sumadas a ellas una gran mayoría que vivía en condiciones de pobreza y sin oportunidades. La gente que conformaba este grupo social, el mismo que podía disfrutar de los atractivos brindados por la metrópoli, deseaban tener un compromiso en firme con la concreción de actividades y de imágenes que los acercara al mundo moderno, de tecnología y de confort que muchos de ellos conocían del extranjero. Patrón de comportamiento que encontrará varias similitudes en las tres ciudades.

Consideración adicional

Al parecer la ciudad moderna trae consigo ciertos destellos de progreso, pero al mismo tiempo produce relaciones sociales anónimas, superficiales y transitorias.¹²⁶ Al respecto, vale traer a colación lo que el autor Louis Wirth señalaba a finales de los 30: “los contactos en la ciudad ciertamente pueden ser cara a cara, pero sin embargo ellos son impersonales, superficiales, transitorios y segmentados”¹²⁷. Como algunos autores han destacado, pareciera que el aumento en la cantidad y densidad de habitantes produce algo que pudiera considerarse paradójico a primera vista, y es el hecho de establecer un contacto humano

¹²⁴ GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Modernity for import and export: the United States influence on the architecture and urbanism of Caracas”. En: *Colloqui*. Vol. XI. Spring.1996. Pág. 72

¹²⁵ BELTRÁN, Liliana. *La arquitectura moderna en el Perú*. Op. Cit. Pág. 61

¹²⁶ WIRTH, Louis. “Urbanism as a Way of Life”. En *The American Journal of Sociology*. Vol. 44 No. 1. 1938

¹²⁷ *Ibíd.* Pág. 12

que es cercano y distante a la vez. En esa medida, se pensaría que la cercanía física funciona como un disparador de alejamiento interpersonal, donde la metrópoli trabaja como un crisol de individuos con distintos antecedentes y formación, creando la distancia perceptual requerida para transformar las prácticas culturales.



Fuente: Revista LIFE

El caso de las tres metrópolis así lo demuestra. En ellas se van a conjugar sociedades en extremos opuestos, pero compartiendo espacios comunes de la gran ciudad. En estos grupos sociales tan distantes, lo híbrido y heterogéneo de nuestro modo específico de estar en la modernidad mostrará sus más denotadas características. Algunos elementos de lo premoderno y lo moderno sufrieron de traslapo y superposición, al tiempo que las distancias sociales se vieron más realzadas.



Fuente: CIC - UCAB

4. CAPITULO IV: LO FÍSICO URBANO DE LAS 3 METRÓPOLIS: IDEAS Y ACCIONES ESPACIALES. AÑOS 50

Un interés fundamental de este trabajo consiste en indagar por las expresiones físicas de la modernidad, en concreto las manifestaciones tangibles hechas ciudad. Como se indicaba en el marco teórico, resulta relevante destacar el énfasis en el doble rol de la metrópoli como embrión y emblema de la modernidad, crisol del vínculo entre idea y artefacto, motor de sus reciprocidades, que la coloca en una situación de infraestructura y superestructura del mundo moderno. Una metrópoli que produce modernidad pero que a la vez es reproducida de manera correlacional por ella. Bajo esa premisa, la estrecha conexión entre la transformación modernizadora de las ciudades y la de su contraparte urbana permite afirmar que la modernidad necesita ser entendida no sólo como una revolución política, económica, social y cultural, -como se vio en el capítulo precedente-, sino también como una revolución urbana, en el entendido de considerar propiamente lo “urbs”¹ de la ciudad, es decir, interpretándola en términos puntualmente físicos.

Si uno acude a lo expuesto por Lefebvre,² cuando indica que la producción del espacio se da sólo a través de las múltiples relaciones e interdependencias de tres dimensiones, a saber: la práctica espacial o el espacio percibido, la representación del espacio o el espacio concebido y el espacio de representación o de lo vivido, parece pertinente a los propósitos de este apartado, el acudir a la segunda dimensión -la representación del espacio o el espacio concebido- por cuanto ella corresponde a una producción por parte de arquitectos, planificadores, urbanistas, tecnócratas y todos aquellos quienes abordan el espacio desde una mirada disciplinar, “realizando abstracciones del mismo, pero a la vez reproduciendo nuevos espacios concretos”. En eso consiste precisamente el objetivo de este capítulo, en hacer un reconocimiento que muestre 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, en un tiempo y espacio específico: el de la metrópoli.

En esa medida, se hará énfasis en hacer un paralelo de los planes urbanos -Piloto y/o Regulador-, contratados en su momento para las tres ciudades, en procura de encontrar similitudes que permitan su comparación, y complementario a ello, se hará un abordaje de las ejecuciones materiales que en términos físicos se considera, entregan un significado especial a la construcción de esa imagen de ciudad con visos de metrópoli moderna. Un proyecto moderno, que como ha de verse, ondulará sus movimientos entre la idea de ciudad y la ciudad.

¹ La autora belga Choay, cuando señala algunas acepciones originales de la palabra ciudad, recuerda que en el lenguaje común actual aún se le concibe como la unión indisoluble de lo que los romanos llamaban urbs -el territorio físico de la ciudad- y civitas -la comunidad de los ciudadanos que la habitan-. 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. 62

² LEFEBVRE, Henri. The Production of Space. Oxford, United Kingdom: Blackwell, 1991. Pág. 68-168.

4.1. DESDE LAS IDEAS: el mito planificador de lo urbano

Se ha sugerido en el marco teórico de esta investigación, cómo lo efímero, lo fugaz, lo transitorio de la modernidad puede ser asociado en buena parte con las formas de vida metropolitana. Recordemos, esa es una mitad del arte. Pero la otra mitad, es lo eterno, lo inmóvil, lo que tiende a permanecer. En ese sentido, la planificación urbana, puede ser considerada como un conjunto de principios o fuerzas que buscaban contrarrestar el libre fluir metropolitano e introducir orden frente al caos. Esto puede ser verificado en el carácter utópico de los planes urbanos que se propusieron a finales de los años 40 y durante los 50 del siglo XX, en los cuales se plantearon principios más abstractos, más universalistas, espacios tradicionales, cartesianos y estáticos, fundamentados en principios deterministas. Desde esa propuesta, la planificación representaría el campo de las ideas, el estado ideal, en tanto que la ciudad moderna, representaría -al ser tomada como artefacto-, un campo material cambiante, inestable, fugaz. Visto así, existiría un contraste entre un conjunto inmaterial, pero aparentemente estable -las ideas- (el discurso de la planificación), y un hecho evanescente, mutante, -la ciudad-. Ello no significa que desde las ideas no se provoquen cambios, sólo que estos cambios desde la perspectiva de la planificación tienen por característica ser dirigidos y racionalmente planeados. Si tomamos la anterior interpretación, resulta válido formular la tesis de que la planificación urbana representaría tanto el discurso de la continuidad, como el de la transformación. Es decir, la planificación urbana entendida como una idea de ciudad, pero también como un instrumento de su transformación. En esa medida, sería lícito indicar que *la planificación urbana representa uno de los elementos más característicos de la modernidad*: lo temporal y lo permanente, lo transitorio y lo eterno, lo fugaz y lo inmóvil.

El crecimiento no planificado, que será una de las grandes particularidades en los procesos urbanos latinoamericanos, en general manifestado con mayor énfasis para las ciudades de este estudio durante las décadas de los años 40 y 50 del siglo pasado, hizo que la fe por la adquisición de planes modernos, se pensara como la solución a tan crudas realidades. Esta comprensión se inscribe en un momento en el que la planificación, en términos modernos, ha cobrado un gran valor, y el modelo de referencia es el plan. Ante la ola migratoria sucedida en la mayoría de ciudades, que poco a poco estableció la aparición de una sociedad urbana que reclamaba tácitamente nuevos modos de relacionarse con el territorio, la solución más apropiada fue abrirse paso a las propuestas que impulsaban las ideas modernas. Es propósito de este apartado, el hacer un reconocimiento de los planes considerados de “corte moderna” en las tres ciudades del presente estudio, en la búsqueda de características afines y modos de abordar el fenómeno urbano de manera similar, que permitieran categorizar una serie de variables comparables, y desde las cuales se pudiera entrever una manera semejante de abordar desde las ideas, las diferentes estrategias a seguir, en el ánimo por entregar procedimientos que permitieran alcanzar el anhelado orden y progreso.

Se hará referencia de manera específica a los planes propiamente urbanos desarrollados durante la segunda posguerra en los casos de estudio,³ que por su significado y aporte en la

³ Cabe aclarar que las tres ciudades en general, gozaron de otros planes para la misma época, sin duda relevantes, pero que resultaban para este estudio de improductiva o escasa comparación entre ellos. Es el caso del Plan Nacional de Obras

formación de un pensamiento considerado “moderno” sobre lo urbano, merecen especial atención, toda vez que son en general calificados como puntos de partida o detonadores de un modo, hasta cierto punto “revolucionario” de “idear” lo urbano en términos de renovación y crecimiento. Le Corbusier, Wiener y Sert, Rotival y Violich, acompañados de grupos criollos de profesionales, serán los protagonistas principales de los planes ideados para Bogotá (1947-1953), Lima (1947-1949) y Caracas (1951). Es pertinente aclarar que los tres planes tienen tantos puntos en común como diferencias, ya sea en cuanto a sus historias particulares como al desarrollo de las propuestas y de su doctrina urbana. Es la intención de esta investigación, el esbozar algunos de estos rasgos, bajo la premisa del sentido comparativo.

4.1.1. Antecedentes

- Los tres planes, considerados como planes piloto y regulador, presentan como antecedente normativo, leyes que ordenaban la preparación de “Planes Reguladores de Urbanismo”. En Bogotá, la Ley 88 del 27 de diciembre de 1947⁴, ordenó la elaboración de dichos planes para municipios con presupuesto superior a \$200.000; en Lima, la Ley 10723 de 1946 que decretaba la preparación de un plano regulador, con base en el estudio del Expediente Urbano de la ciudad, así como en el levantamiento del plano catastral de los inmuebles urbanos de Lima y sus distritos⁵; y en Caracas, la Ordenanza sobre arquitectura, urbanismo y construcciones de 1942, que contempló la elaboración de planos reguladores para las diferentes áreas de la ciudad y que luego sirvió como base para la posterior adopción de la zonificación moderna.⁶
- La iniciativa en los tres casos provino del sector público. Bien fuera, por gente de élite que ostentaba cargos gubernamentales de importancia o por medio de las oficinas encargadas del desarrollo urbano, estos servirían de puente para hacer posible la contratación de urbanistas extranjeros de renombre. En Bogotá, Eduardo Zuleta Ángel, en ese momento embajador ante las Naciones Unidas, fue el encargado de traer al maestro suizo; en Perú fue por medio de la Corporación Peruana del Santa para realizar el plan regulador de Chimbote⁷, como llegaron luego a contratar a Wiener y Sert para desarrollar el Plan Piloto de Lima; y en Caracas, la oficina de Prost, con el urbanista francés Maurice Rotival, llegará por medio del gobernador de Caracas, general Elbano Mibelli.⁸

Públicas (1947-1950), así como el Plan Administrativo y Fiscal para Bogotá (1953); El Plan Regulador Integral Municipal para Lima (1945), lo mismo que el Plan Nacional de Vialidad (1947), en el caso de Caracas.

⁴ CEMENTOS Boyacá. *Le Corbusier en Colombia*. Bogotá: Hernando Vargas Caicedo Editor. 1987. Pág. 101. Es de anotar que esta ley tuvo como principal gestor a la Sociedad Colombiana de Arquitectos, en cabeza de uno de sus miembros más sobresaliente, Jorge Gaitán Cortés. CORTÉS, Rodrigo. *Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá 1900 - 1990*. Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes. 1995. Pág. 21

⁵ DORICH TORRES, Luis. *Al rescate de Lima: la evolución de Lima y sus planes de desarrollo urbano*. Lima: Sagsa. 1997. Pág. 72

⁶ ALMANDOZ, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas*. Op. Cit. Pág. 342

⁷ DIOS SALAS, Juan de. “Tres momentos y una sola identidad de la planificación urbana de Lima en el siglo XX”. En: *Arquitextos 17*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2004. Pág. 27-37.

⁸ ALMANDOZ, Arturo. Op. Cit. Pág. 295-300

- De modo similar, los tres planes contaron con la creación de oficinas base en las ciudades a planificar, comandadas por profesionales -generalmente arquitectos o urbanistas-, originarios de los países interesados en desarrollar las iniciativas, muy a la manera de los “Planning Department” americanos. En el caso bogotano, por medio del Acuerdo 88 de 1948, se creó la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (OPRB)⁹, cuyo primer director fue Herbert Ritter Echeverry, luego sucedido por Carlos Arbeláez Camacho. En Lima, con la Ley 10723 de 1946, se fundó el Consejo Nacional de Urbanismo y la Oficina Nacional de Planeamiento Urbano (ONPU), esta última encargada de llevar a cabo el Plan Piloto, bajo la dirección del urbanista peruano Luis Dorich Torres; y en el caso caraqueño, se instauró por decreto gubernamental del 10 de agosto de 1946, la Comisión Nacional de Urbanismo, que contó con la Dirección de Obras Municipales del Distrito Federal, que dirigía la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano (OMPU),¹⁰ ésta última encargada de la elaboración del plan Regulador, y presidida entre otros, por Carlos Raúl Villanueva, Cipriano Domínguez y Leopoldo Martínez Olavarria,¹¹ todos arquitectos locales.
- El fundamento ideológico de los planes en las tres ciudades, contó con el apoyo de revistas o medios de comunicación impresos, interesados en el tema de lo urbano, de reciente fundación para el momento, y que empezaban a mostrar desde sus páginas una posición amigable a los conceptos que exponía el Movimiento Moderno y sus máximos representantes. Es así como la Revista Proa (1946) en Bogotá¹², la revista El Arquitecto Peruano (1937), lo mismo que la columna de la Agrupación Espacio (1947) en el diario El Comercio de Lima¹³ y las columnas de



Imagen 4- 1. Artículo en Proa No. 1. Propuesta promoción arquitectos de 1945. Fuente: Proa No. 1 – Agosto de 1946



Imagen 4- 2. Portada Revista El Arquitecto Peruano y columna de la Agrupación Espacio. Fuente: El Arq. Peruano Enero de 1948 y diario El Comercio de Lima - Agosto 26 de 1948

⁹ CEMENTOS Boyacá. Le Corbusier en Colombia. Op. Cit. Pág. 102

¹⁰ CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL DE CARACAS. Op. Cit. Pág. 15

¹¹ MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Op. Cit. Pág. 373-374

¹² Desde su misma fundación, la revista Proa propuso en sus artículos, una serie de proyectos cuyo objetivo era la transformación de Bogotá, en una “ciudad moderna”, aún antes de la formulación del Plan Piloto, pero con claros aires de la ideología impulsada por el urbanismo moderno del momento. La llegada de Le Corbusier, en su número 7, es anunciada como un acontecimiento sin igual, y en marzo de 1949, en el número 21, se señalaba que “el plano para regular el desarrollo de Bogotá será indudablemente un muy interesante y apreciado proyecto. Bogotá lo necesita”; aunque luego con el tiempo, la revista tome distancia del Plan guardando silencio sobre él, para luego incluso denunciar irregularidades y hacer fuertes críticas sobre el mismo. Aún así, aunque su posición fuera pesimista respecto a los resultados del Plan, lo que es de anotar, es la clara y constante intención de la revista por ejercer influencia sobre las decisiones urbanas que se tomaran para la ciudad.

¹³ La Revista El Arquitecto Peruano es fundada por Fernando Belaunde Terry (el mismo que impulsara la fundación del Instituto de urbanismo en 1944) y la Agrupación Espacio es dirigida por Luis Miró Quesada (arquitecto de reconocida trayectoria para la época). Según Ludeña (ver anexos, entrevista), los dos grupos, resultan ser dos movimientos ideológicos, político y culturales, con ciertas diferencias, pero con una nueva actitud reflexiva y metodológica hacia los

Rafael Bergamín (1938) en El Nacional de Caracas y otros periódicos,¹⁴ se encargaron de difundir los principios del urbanismo moderno y en general apoyaron las iniciativas de los planes con la fe de que traerían un cambio efectivo en cada una de las ciudades. La importancia de este hecho radicó en que a través de estos medios, se hizo posible establecer un canal de difusión masiva que de alguna manera buscaba una mayor y más amplia legitimidad social para el proyecto moderno de transformación de la ciudad y del país.



Imagen 4- 3. Copia del artículo original que anuncia el Plan Piloto de la capital peruana

Fuente: Biblioteca Nacional del Perú. Diario El Comercio de Lima – Diciembre 9 de 1948

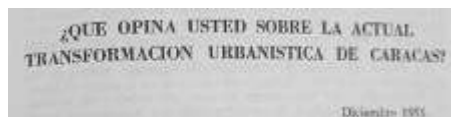


Imagen 4- 4. Artículo de Rafael Bergamín en El Nacional de Caracas – Dic. de 1951

Fuente: BERGAMÍN, Rafael. 20 años en Caracas, 1938-1958. Pág. 119

4.1.2. Los temas afines

Al realizar una lectura de los tres planes en cada una de las ciudades y los fundamentos que los soportan, es posible establecer una serie de temas paralelos, que permiten dilucidar una manera análoga de enfrentar el fenómeno urbano producido para entonces, aún en tierras y condiciones disímiles. Esto puede deberse a distintos factores: bien fuera por las convicciones mismas de quienes dieron a los planes forma y fundamento, o a la escuela urbana tanto europea como norteamericana que cimentó sus principios, o si se quiere, a una cuasi-universalización de los elementos a manera de patrones que suponían una fácil adaptabilidad. Puede ser motivo de investigación, el hallar otras causas que puedan respaldar tal afirmación. Sin embargo, importa aquí el limitarse a sugerir algunos de esos temas afines encontrados para los tres planes en función de la comparación sin pretender entrar a su profundización, para lo cual existen obras detalladas. Entre los temas encontrados comunes y tratados por este estudio, se encuentran: el reconocimiento de la geografía, la imposición de límites al crecimiento, la reorganización y jerarquización de la malla vial, la aplicación del “zonning”, la interacción entre las diversas escalas y propuestas de creación de centros cívicos.

problemas de la ciudad. Al grupo de El Arquitecto Peruano, estará vinculado Luis Dorich, por lo que su cercanía al Plan Piloto es más contundente.

¹⁴ Un ejemplo paradigmático del creciente interés en la planificación urbana en aquella época en Caracas, es la serie de artículos de prensa que el arquitecto español Rafael Bergamín, ardiente defensor de los principios del CIAM, publicó entre 1938 y 1958. Sus artículos muestran el conocimiento de la planificación europea del momento y sus implicaciones arquitectónicas: Henri Prost, Le Corbusier, Gropius eran continuamente citados por Bergamín. Por ejemplo, escribió en 1938: "creo firmemente que no existe más solución para el centro de una ciudad, que la radicalísima del derribo total de todas las viejas edificaciones y sobre el terreno totalmente limpio "dibujar" los nuevos trazados". BERGAMÍN, Rafael. 20 años en Caracas, 1938-1958. Madrid: Gráficas Reunidas. 1959. Pág. 26

4.1.2.1. Reconocimiento de la geografía y consideración de lo Regional

“Cuando se hace la incorporación de categorías geográficas, 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.”¹⁵ Esta afirmación realizada por el autor argentino Martí Arís, pareciera tener eco en lo que otros autores reconocen como una cualidad propia de los proyectos de Le Corbusier para Sudamérica. Pérez Oyarzún, señala por ejemplo que “la luz sudamericana a la que el arquitecto franco-suizo se refería en “Precisiones”, no es la luz genérica de sus primeros escritos, sino la luz de un ámbito geográfico y cultural concreto, en el cual parece que sus ideas y propuestas pueden fructificar”.¹⁶ De la misma forma, Alejandro Lapunzina recalca que “como marcando la necesaria fusión entre el ámbito natural y el urbanismo, los componentes emblemáticos de sus planes se situaron precisamente allí, sobre esos accidentes topográficos que dicta la geografía, (...), logrando fundir la singularidad de la geografía con la universalidad de la doctrina”.¹⁷

Estas consideraciones sobre la obra proyectada de Le Corbusier en tierra sudamericana, no serán exclusivas de los planes y propuestas del legendario arquitecto, sino que también serán características de los planes adelantados específicamente para los casos de estudio que atañen a esta investigación, aún con protagonistas diferentes, aunque no tan lejanos en su manera de proceder. **El reconocimiento de lo geográfico y la variable de la escala regional**, serán principios equivalentes a los tres planes, donde el acervo de las características físico-geográficas propias de cada ciudad, será valorado y puesto en escena, como protagonista clave en la concepción del plan.

En el caso bogotano, “Le Corbusier entendía que la geografía era la que definía de entrada la estructura territorial y urbana de la ciudad”.¹⁸ Le Corbusier se deja impresionar desde el principio por el impacto que la montaña tenía en Bogotá. En sus dibujos en planta enfatiza la inclinación de la montaña, y en distintos escritos, subraya la importancia de la montaña en el diseño de Bogotá: “la ciudad está apoyada lateralmente en el cerro y se levanta sobre un valle segmentario cuyos bordes se elevan hasta la base de las montañas”.¹⁹ El arquitecto en su segunda conferencia dictada en Bogotá, habla de “hacer entrar todas esas riquezas naturales en los equipamientos humanos”. El urbanismo de las tres dimensiones que Le Corbusier proclamaba debía situar el proyecto de la ciudad contemporánea en su justo contexto del territorio y su base geográfica. El arquitecto suizo definirá como “un paisaje admirable” el escenario geográfico en el que se implanta la ciudad: la gran cordillera que le sirve de fondo, el valle desplegado, el perfil de la ciudad histórica que se recorta contra las montañas, los trazados que sirven las principales líneas de la orografía. “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,

¹⁵ MARTÍ ARÍS, Carlos. “Le Corbusier: Bogotá, vista aérea”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 2. Op. Cit. Pág. 19

¹⁶ PÉREZ OYARZÚN, Fernando. “Le Corbusier bajo la luz de Sudamérica”. *Ibíd.* Pág. 48

¹⁷ LAPUNZINA, Alejandro. “De la pampa al altiplano: los planes directores de Le Corbusier en América”. *Ibíd.* Pág. 623

¹⁸ FONTANA, María Pía y MAYORGA, Miguel. “Arquitectura en todo, urbanismo en todo”. Le Corbusier: del Centro Cívico al centro de Bogotá. *Ibíd.* Pág. 82

¹⁹ LE CORBUSIER. Establecimiento del Plan Director para Bogotá. Pág. 10

respetado y seguido los fundadores de la ciudad".²⁰ Ello será considerado entre otras, por la propuesta edilicia para el plan, donde se programa la restricción de las alturas para asegurar la silueta de la montaña, la cual es observada como una reserva paisajística.²¹

De igual modo, algunas de las consideraciones sobre el territorio y la geografía son acentuadas a una escala mayor, -la escala de lo regional-, para la capital colombiana. Como se indicó en el capítulo anterior, el plan destacaba la posición geográfica de la ciudad, con su localización a casi 3000 metros de altitud y a 500 kilómetros del puerto más cercano, así como el hecho de que la región estuviese definida por la geografía de la sabana y donde el espíritu del plan abogaba por lograr una articulación de la ciudad dentro de un sistema regional de abastecimiento. La propuesta para la construcción de un aeropuerto, adicional al ya existente, así como las conexiones ferroviarias y por carretera, mostraban el interés por el fortalecimiento de las relaciones a nivel internacional y regional. Y aunque se consideraba que la ciudad no poseía el potencial para convertirse en un destino industrial de exportación, era claro que debía mantener las características como nodo de distribución de una industria proporcionada a las necesidades del consumo local.²²

De manera parecida, el Plan Piloto diseñado para la ciudad de Lima, destacaba las características geográficas de la capital inca. El estar inserta en un valle, ubicada en la parte media de la costa peruana, a una altura media sobre el nivel del mar a 153 mt., lo mismo que el hecho de servir como centro de comunicaciones a los sistemas aéreos por su estratégica localización, fueron componentes valorados por el Plan. La geografía determinada por los ríos Rímac, Lurín y Chillón cuyas desembocaduras se encuentran cercanas, formaban para entonces una de las mayores concentraciones de zonas cultivables de la costa, lo que era asumido por el Plan como de vital importancia para asegurar el abastecimiento de la ciudad. La misma importancia era asumida para los territorios elevados de la cordillera de los Andes, favorables para la cría de ganado, abundantes en recursos mineros y otras materias primas, que determinaban la formación de centros poblados; el plan argumentaba que esta concentración de materias primas y mano de obra, favorecía la creación de regiones industriales, elemento clave para el crecimiento económico de los más importantes núcleos urbanos ubicados en el valle de la Sierra, lo que incluía a la capital, siendo los terrenos vecinos a estos valles susceptibles de un mayor aprovechamiento.²³ Así mismo, el plan esboza las características de los principales puertos peruanos y sus zonas de influencia, destacando a “El Callao”, por las posibilidades agrícolas, mineras y de formación de centros industriales cercanos a la capital peruana. De esa manera, ríos, cordilleras, valles y costa serán elementos geográficos denotados con claridad por el Plan Piloto para Lima, en la medida que con los recursos de ellos provenientes, se aseguraban elementos base para un correcto desarrollo.

²⁰ *Ibíd.* Pág. 3

²¹ HERNÁNDEZ, Carlos. Op. Cit. Pág. 87

²² LE CORBUSIER. Op. Cit. Pág. 9

²³ Al respecto el Plan indica: “los valles a medida que se alejan de la costa disponen de áreas de cultivo de menor amplitud, pero en cambio por la pendiente de las quebradas permiten el aprovechamiento de los ríos para la instalación de plantas generadoras de fuerza eléctrica, necesarias al desarrollo industrial”. OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO. Plan Piloto de Lima. Lima: Empresa Gráfica T. Scheuch, S.A. 1949. Pág. 7

El mismo Plan, a nivel de escala regional, señalaba que la región estaba íntimamente ligada a la ciudad y debía ser organizada en vista de la dependencia que existe entre sus diversas actividades. “No se puede estudiar una ciudad, sin pensar en su región. La ciudad vive de su región y ésta de la ciudad, que es su centro de gravedad, su foco de vida (...) el planeamiento regional tiende a sustituir la organización espontánea y contingente con una organización racional. Si la ciudad y la región se influyen mutuamente, el planeamiento de Lima debe forzosamente considerar el desarrollo de toda su región, en la creación de nuevas ciudades satélites, posibles lotizaciones agrarias, futuras granjas, apertura de nuevos caminos, construcciones de puentes, entre otros.”²⁴ Es un planeamiento a escala regional que enfatiza en el plano de lo económico y sobre todo del abastecimiento, en reconocimiento a las fortalezas de las particularidades geográficas inmediatas a la ciudad. Esta escala recibió el nombre de “región alimenticia” y clasificó el origen de los alimentos que se consumían en la capital, utilizando información suministrada por la Oficina del Ferrocarril Central y el Mercado Mayorista, del año 1947. El Plan analizó para entonces, las cantidades y calidades de las tierras de cultivo de Lima, el Callao y las de los valles del Chillón, Rímac y Lurín, y estudió las interrelaciones de Lima con los departamentos de Junín e Ica, que actuaban como abastecedores natos de alimentos a la ciudad y desde este análisis se fundamentó el trazado vial de primera jerarquía de la ciudad, las vías férreas, las redes de servicio público y los usos principales del suelo urbano.²⁵

Así mismo, el Plan Regulador para Caracas de manera similar a los planes para Bogotá y Lima, reflejaba una preocupación por el reconocimiento de lo geográfico y lo regional. El ámbito del análisis realizado para este plan, en comparación a su predecesor, el plan Monumental de 1939, fue ampliado y reconocía que: "la ciudad capital no puede enfocarse hoy dentro de sus linderos políticos. Es necesario resolverla dentro de sus límites naturales, como representación e integración del importante sector influenciado, y como consecuencia de la vasta región que la produce".²⁶ Cabe recordar que sería Rotival -uno de los autores del plan-, quien para esa oportunidad apareció ante sus antiguos aprendices venezolanos ya no con atuendo europeo, sino de matiz norteamericano, quien ejercería una fuerte influencia por abordar la escala de lo regional, a diferencia de sus trabajos anteriores.²⁷ Para Rotival, era la región -y no la ciudad- la que emergía como el sujeto esencial de la planificación, algo que para el urbanista francés no era completamente nuevo, pues había intentado previamente aplicar las herramientas de la planificación física a escala regional en Yale durante los años 40.²⁸

Las condiciones geográficas para Caracas, resultaban categóricas. Al igual que en el plan para Bogotá, la imponente montaña sobre la que a sus pies nace la ciudad, hace que el marco geográfico se encuentre fuertemente determinado por el relieve y haya sido condicionante dentro del Plan, en el afán por relacionar de manera más efectiva la capital

²⁴ *Ibíd.* Pág. 6

²⁵ *Ibíd.* Pág. 8

²⁶ CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL DE CARACAS. OFICINA MUNICIPAL DE PLANEAMIENTO URBANO. Plan General Urbano de Caracas 1970 - 1990. Primera etapa del estudio. Caracas. 1972. “El plan regulador de 1951”. Pág. 15

²⁷ “Trabajando para entonces en la Universidad de Yale, el rejuvenecido planificador llegó con notoria preocupación por la región, un ámbito al que el Rotival de los “grandes ensambles” no parecía haber prestado mucha atención”. ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 348

²⁸ GONZÁLEZ Casas, Lorenzo. Modernidad y ciudad. Op. Cit. Pág. 166

venezolana con la costa. Ello sería de vital importancia ya que las relaciones de intercambio debían ser fortalecidas con una salida más directa y expedita al mar, algo que un año antes (1950) había empezado a gestarse con la construcción de la autopista Caracas-La Guaira. De esta manera, las relaciones no sólo con otros países, sino también con las regiones más próximas de la propia Venezuela, será tema a tener en cuenta por el Plan Regulador, ya que al igual que en los planes para Bogotá y Lima, resultan relevantes los temas de abastecimiento y producción. El Plan destacará por lo tanto, las zonas con mayor presencia de actividad agrícola, lo mismo que aquellas especializadas en trabajos de silvicultura y pesca, así como las áreas de hidrocarburos y explotación de minas y canteras,²⁹ que garantizaran una producción económica eficiente y abundante para la capital venezolana, algo que se encontrará muy semejante a lo dispuesto por el Plan Piloto de Lima, cuando caracteriza las propiedades de la “región alimenticia”.

Es palpable entonces, el interés general en los tres planes por hacer un reconocimiento a las condiciones particulares de los entornos geográficos sobre los cuales se asentaban las nacientes metrópolis y la relación que estas debían fortalecer o crear con sus regiones más próximas o de mayor influencia. En las tres ciudades, existirá un interés general de los planes por convertirlas en “centros industriales” de acuerdo a sus posibilidades, y en donde la concurrencia de materias primas, a través de buenos canales físicos de comunicación, permitieran un confiado intercambio entre la ciudad y la región, que apoyara condiciones óptimas no sólo para el desarrollo industrial, sino también para garantizar su auto-sostenimiento. Esa mirada a lo regional, puede ser interpretada como un gesto típicamente moderno, en el sentido de querer generar un dominio sobre el territorio y ejercer así un control deliberado sobre las áreas productivas. En sintonía a esto, también se empezarán a develar rasgos característicos de la metrópoli, en la medida que -como se denotó en el marco teórico-, la ciudad se convierte en centro nodal de un sistema de relaciones internacionales, sin que ello sea incompatible con su rol de centro nacional o regional y las fronteras entre campo y ciudad tienden a fundirse, tanto en términos económicos como territoriales.

4.1.2.2. Implantando límites a la ciudad desbordada

Si bien los tres planes promulgaban la interacción a nivel regional y promocionaban el fortalecimiento de las relaciones con las zonas productivas más cercanas, también era clara la posición que se tenía respecto al establecimiento de límites precisos en las ciudades que invalidaría cualquier posible asomo de desorden físico y crecimiento sin fin. Concentrar la ciudad en un área más reducida, frenando la expansión del tejido urbano y regulando su crecimiento a través de reglas de densidad y consolidación de núcleos satélites, fueron temas característicos que abordaron los tres planes.

²⁹ CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL DE CARACAS. Op. Cit. Pág. 77



Imagen 4- 5. Definición para el perímetro de Bogotá. Plan Piloto, Decreto 185 de 1951

Fuente: CUELLAR, Marcela y MEJÍA, Germán. Atlas histórico de Bogotá

En Bogotá por ejemplo, afirma Le Corbusier: "la ciudad se desarrolló sin orden ni razón y ha tomado una extensión anormal". Por lo tanto la solución que adoptó el Plan fue la de fijar límites a la extensión de la trama urbana, rodeándola de espacios verdes; se propuso la avenida Cundinamarca -actual Cr.30- ensanchada, para fijar el límite de la extensión urbana hacia el occidente, bordeada por un cinturón verde de 600 mt de ancho que la separaba del resto del territorio consolidado de la ciudad; núcleos urbanos satelitales fueron indicados al norte, noroeste y oeste del límite establecido como aceptable para el

crecimiento de la ciudad.³⁰ Crecimiento que parecía imparable y por ello la definición del perímetro urbanizable se convirtió así en el asunto más apremiante, toda vez que nuevos desarrollos –aproximadamente 40-, se encontraban al norte y sur de la ciudad fuera de los límites municipales.³¹ Finalmente en el Plan Regulador, Wiener y Sert propuso una ampliación del perímetro al occidente inicialmente de 800 mt, que concluyó en una de 500 mt, ante el temor de que la avenida propuesta en el Plan Piloto como límite, generara el efecto contrario y potenciara el desarrollo acelerado de ese borde. A pesar de las intenciones por fijar un perímetro que contuviera de manera efectiva el crecimiento desbordado de la ciudad, estas propuestas encontraron gran oposición por parte de los urbanizadores y sus inmobiliarias locales, las cuales veían amenazados sus intereses comerciales.³²

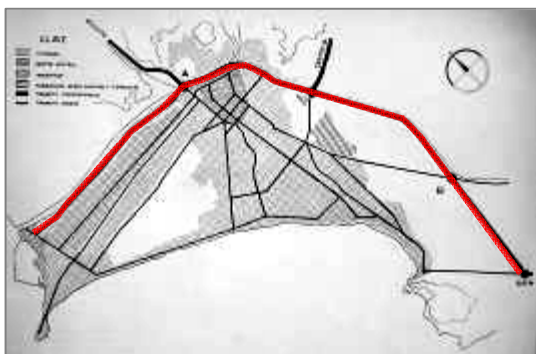


Imagen 4- 6. Vía de circunvalación propuesta como perímetro a la ciudad de Lima

Fuente: Plan Piloto de Lima. Pág. 25

En el caso limeño, el Plan indicaba que teniendo en cuenta los inconvenientes que presentan las grandes aglomeraciones urbanas y lo reducido del área cultivable de la costa, se debía propender por la limitación del crecimiento de la ciudad, evitando que una sola ciudad.-el caso de Lima-, alojara el 11% de la población total del Perú.³³ Con ello, se advertía el riesgo del monocentrismo y la concentración exagerada de habitantes en un único núcleo urbano, y de ahí la preocupación por establecer un perímetro. De esa manera, la solución propuesta desde el Plan Piloto

consistió en generar una vía de circunvalación que debía iniciar en el kilómetro 22 de la carretera al sur, para seguir por el límite de la zona cultivada al norte y luego paralelamente a la línea del ferrocarril hasta llegar al río Rímac, y luego continuar hacia el suroeste de

³⁰ LAPUNZINA, Alejandro. Op. Cit. Pág. 58

³¹ SCHNITTER, Patricia. Le Corbusier, Sert y Wiener, vicisitudes del Plan Regulador para Bogotá. Op. Cit. Pág. 164

³² MUMFORD, Eric. "Los CIAM y Latinoamérica". En: CONSORCIO DEL MUSEU D'ART CONTEMPORANI DE BARCELONA. Sert: Arquitecto en Nueva York. Barcelona: Actar. 1997. Pág. 69

³³ OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO -ONPU-. Plan Piloto de Lima. Conclusiones. Sin pág.

forma paralela al río hasta llegar a El Callao -Ver Imagen 4- 6 de la página anterior-. El borde de la costa proporcionaría el límite natural hacia el sur (como los cerros bogotanos al oriente o los cerros caraqueños al norte) y de esa forma, con el límite geográfico del mar contener el área de crecimiento de la capital peruana.

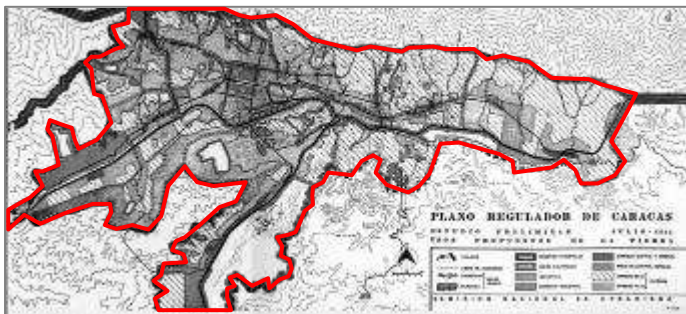


Imagen 4- 7. Plan Regulador de Caracas 1951, que señala el límite propuesto para la ciudad.

Fuente: De Sola Ricardo Irma. Contribución al estudio de los planos de Caracas. 1967

En Caracas, el Plan consideró la extensión de la ciudad como uno de los puntos clave a tratar, debido al crecimiento desbordado de la población y al aumento de la densidad en el Oeste y el Centro; los 34.000 ranchos censados, la desorganización del uso comercial, la localización industrial cercana a la vivienda, la falta de servicios, la escasez de recreación y la dispersión de la Administración Pública fueron los

principales componentes problemáticos. Bajo tales condiciones, el crecimiento no se veía como opción deseable y unos límites definidos serían la clave para contenerlo. En el Plan, esos límites serían dados por los elementos naturales, como el río Guaire y la misma topografía que bordea la ciudad caraqueña, extendiéndose la parte sur por un pequeño espacio plano, a manera de gran ramificación, por donde se empezaban a ubicar ciertos asentamientos. Se confiaba en que la forma y condición misma de las barreras naturales cumpliera la labor de contención, y por ello, a diferencia de los planes en Bogotá y Lima, no existió como tal una propuesta específica para construir un elemento que sirviera como referencia de borde. El tiempo demostraría que esto no sería impedimento para que grupos, generalmente en condiciones vulnerables, empezaran a ocupar los cerros y el resto de la periferia cercana. Una realidad que ulteriormente no sería exclusiva de la capital venezolana.

Para los tres casos, se esboza entonces un panorama ideal en términos físicos de límite a un crecimiento autocontenido, que como se verá luego tiende más a una renovación de lo existente que a una posible expansión de las metrópolis. Propuestas enmarcadas dentro de un cuadro físico tangible, de límites categóricos y visibles, donde la idea de “desborde” no tenía cabida, toda vez que representaba el sinónimo del suburbio, asumido como lo expone la Carta de Atenas, en símbolo de fracaso, miseria, error urbanístico, “uno de los peores males de la época”³⁴. Una expansión bajo esas premisas, en los planes resultaba a todas luces, indeseable. El Plan Piloto para Lima, lo sentenciaba así: “El definir unos límites precisos tiene una gran importancia porque de ella depende la unidad de la ciudad: de otra manera se produciría la dispersión de los barrios, con la consiguiente extensión de servicios y pérdida de la composición general del sistema de circulación y ubicación de centros vitales”³⁵.

³⁴ LE CORBUSIER. Principios de urbanismo: la Carta de Atenas. (1942). Traducción de Juan Ramón Capella. Barcelona: Ed. Ariel. 1979. Pág. 51-52

³⁵ ONPU. Plan Piloto de Lima. Op. Cit. Pág. 27

4.1.2.3. Por una reestructuración de la red vial

La reestructuración de las redes de circulación, con una adecuación a la velocidad, movimiento y actividad de conexiones provocadas y requeridas por la irrupción del automóvil, será un elemento vital de las propuestas realizadas por los tres planes, en el entendido que es por medio de la trama que arman las redes, como se sostienen, definen y estructuran los otros componentes del plan. “La circulación es la manera de aportar la sangre necesaria a los órganos constitutivos de un ser vivo. Cuando la ciudad ha recibido su zonificación racional y armónica, la circulación viene a religar todas las cosas y evita los conflictos, la congestión, la fatiga y la confusión”.³⁶

Para el caso de Bogotá, como lo anotan varios expertos, el elemento más relevante del plan era la nueva red viaria, categorizada según el sistema de las 7V establecido por Le Corbusier, aplicado por primera vez en la capital colombiana y donde se mostraba con detalle cómo eran sus elementos constitutivos a través de plantas y perfiles.³⁷ El planteamiento se apoyaba en las características de la grilla urbana preexistente y la localización de las vías rápidas dividía la ciudad en 35 sectores. El Plan Piloto insistía en el esfuerzo que se debía cumplir por religar el norte con el sur a través de vías longitudinales designadas como V2, -las carreras 10, 14, 13 y 4-, que prolongadas hacia el sur de la ciudad, estarían en capacidad de soportar “condiciones racionales en el número de automóviles”.³⁸ La clasificación vial vendría dada por una jerarquía estructurada, con una clara segregación del automóvil y el peatón, distinguiéndose las vías de gran circulación (rutas rojas), las vías de servicio (rutas naranja), ambas para vehículos, de las redes de peatones (rutas amarillas). –Imagen 4- 8- Esta clasificación se consideraba la condición

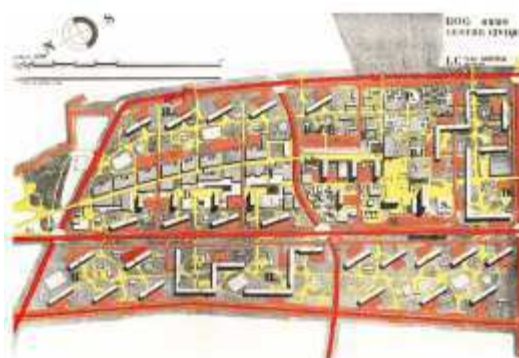


Imagen 4- 8. Plan Director de Bogotá. Plano del Centro Cívico. Circulación.

Fuente: Fundación Le Corbusier. FLC 605



Imagen 4- 9. Exposición de la malla vial propuesta por el Plan Piloto en el periódico El Siglo

Fuente: El Siglo. 6 de Abril de 1951

³⁶ LE CORBUSIER. Establecimiento del Plan Director para Bogotá. Pág. 26

³⁷ Adicional a las propuestas de Le Corbusier, los esquemas de circulación estuvieron soportados por los estudios de los consultores Seeyle, Stevenson, Value and Knecht, donde por primera vez el tráfico urbano se cuantificaba con capacidades, movimiento de vehículos en horas críticas y estacionamientos periféricos. Igualmente en la propuesta, se mencionaban parking meters, estacionamientos en el interior de manzanas, en calles, la construcción de sótanos, cuando en Bogotá los sótanos no eran una constante. “Con una población de 700,000 habitantes, Bogotá tenía solamente 20,000 carros que, sin embargo, eran un problema en el congestionado centro de la ciudad. Era necesario ofrecer para esta área, 9520 parqueos, más un parqueo periférico de 4000 puestos”. VARGAS CAICEDO, Hernando. “Notas para un contexto sobre el Plan Piloto y el Plan Regulador de Bogotá”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Op. Cit. Pág. 79

³⁸ LE CORBUSIER. Establecimiento del Plan Director para Bogotá. Pág. 17

ideal de todo plan de urbanización moderno y según lo expuesto por el Plan, Bogotá sería “la primera ciudad del mundo en lograr en los tiempos modernos la armonía de las circulaciones, algo que no existe en ningún lugar, a excepción de una o dos ciudades, como Venecia o las pequeñas poblaciones de las islas griegas”³⁹.

En el Plan Piloto para Lima, uno de los principales puntos tratados por el plan integral de circulación, fue el relacionado a los accesos desde el norte, centro y sur del país, y la unión directa entre ellos, de modo tal que se evitara la interferencia en el tránsito interno local, punto que fue solucionado con la “Avenida de Circunvalación” con inicio en el kilómetro 22 de la carretera al sur, que uniría las vías nacionales que convergían en Lima. El Plan contemplaba además, al igual que en el Plan de Bogotá, la jerarquización de las vías: algunas vías arterias (consideradas de primera categoría) debían ajustar su perfil y cruces, de acuerdo a su condición, con una reglamentación específica sobre las características de las obras que podían realizarse en las zonas vecinas, en donde algunas debían dejar a ambos lados una faja de terreno “non edificandi” dedicada a área verde;⁴⁰ un sistema de arterias de segunda categoría, serviría a la circulación interna y rápida, el cual fue diseñado aprovechando las avenidas existentes, previa clasificación de las mismas y en vista de que muchas de ellas se consideraban convenientemente trazadas; las arterias de tercera categoría, serían las perimétricas de cada unidad vecinal, y por último, el sistema quedaría completo con la red de servicios al interior de cada barrio.

Para el área central, el esquema vial planteado para solucionar el problema circulatorio de este sector, consistió en suprimir el tránsito de vehículos que lo atravesaba de sur a norte y de este a oeste, estableciendo una circunvalación interna conformada por las avenidas Tacna, Wilson, Abancay, Bolivia (con su prolongación), y la construcción del malecón en la margen izquierda del río, cerrando el circuito. “Mediante este sistema se pensaba dedicar exclusivamente las calles céntricas al tránsito de acceso local y a la circulación de peatones en las mejores condiciones de comodidad y seguridad”.⁴¹



Imagen 4- 10. Intersección By-Pass, propuesta por el Plan Piloto, a la altura del Puente del Ejército, al norte del río Rímac



Imagen 4- 11. Intersección By-Pass propuesta en la Av. Javier Prado

Fuente imágenes: ONPU. Plan Piloto de Lima, 1949

³⁹ *Ibíd.* Pág. 41

⁴⁰ ONPU. Plan Piloto de Lima. Op. Cit. Pág. 26

⁴¹ DORICH TORRES, Luis. Al rescate de Lima. Op. Cit. Pág. 93

En el Plan Regulador para Caracas, la llamada “vialidad”, al igual que en los planes para las otras dos ciudades, estuvo jerarquizada. La clasificación en autopistas, avenidas, y avenidas-calles de las unidades vecinales, se organizaría de acuerdo con el sistema de autopistas, en el momento existente: del Guaire, del Valle y Caracas-La Guaira, así como los sistemas alimentadores de cada una de ellas.⁴² Al igual que en Bogotá, se adoptó el sistema vial jerárquico del CIAM de las “7V”, dividiendo a la ciudad en doce zonas o comunidades. Se definía un sistema vial de gran capacidad destinado casi exclusivamente a vehículos, segregando las grandes corrientes de circulación de las comunidades residenciales, áreas de trabajo y conectando eficientemente las comunidades con los centros de trabajo y el área central. Como parte distintiva de la agenda preparada por Rotival, el plano regulador reafirmaba la importancia de la Avenida Bolívar (algo que el propio Rotival había propuesto desde el Plan Monumental del 39), enfatizando en la creación de masas edificadas más grandes en otras secciones de la avenida, ideas que fueron la inspiración (o la justificación) del Centro Simón Bolívar, el complejo multi-usos que reproducía al Rockefeller Center en el centro de Caracas.⁴³

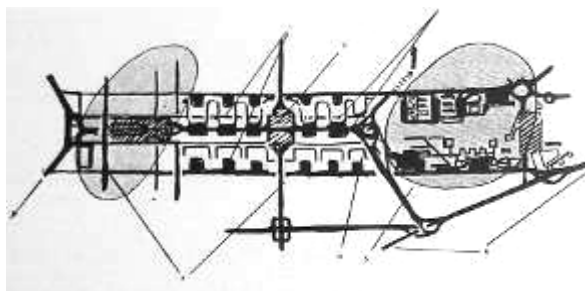


Imagen 4- 12. Esquema del conjunto de composiciones de la Av. Bolívar. A la izquierda el Centro Federal, hoy Centro Simón Bolívar.

Fuente: L'Architecture D'aujourd'hui No. 33. 1951

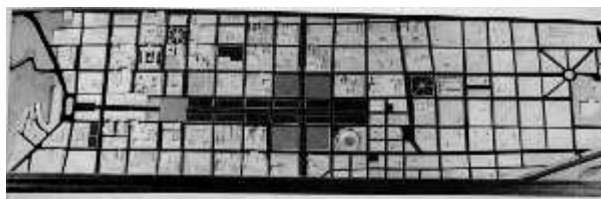


Imagen 4- 13. Maqueta Av. Bolívar. 1951



Imagen 4- 14. Plano de la circulación planteada para Caracas.

Propuesta que hará parte de un estudio posterior adelantado por Rotival en 1959, que tiene como base el Plan Regulador de 1951

Fuente: El Plan Rotival. La Caracas que no fue

Este plan regulador, partió entonces de un análisis preliminar de la ciudad y concluyó con una proposición esquemática de usos y densidades así como un estudio primario de la vialidad. Sin embargo, a pesar de lo posiblemente “esquemático”, su influencia es notable. Las más importantes realizaciones urbanísticas para la ciudad de Caracas en las décadas de

⁴² AAVV. El Plan Rotival. La Caracas que no fue. Op. Cit. Pág. 102

⁴³ GONZÁLEZ CASAS. Modernidad y ciudad. Op. Cit. Pág. 163

los 50 y 60, surgieron de la aplicación del plan de 1951 y de las ordenanzas de zonificación y planes parciales preparados siguiendo sus lineamientos generales.⁴⁴

Como se indicó, la reestructuración de lo vial resultó protagonista de primera línea en la concepción ideal de los tres planes, en clara consonancia con los principios modernos de tratar a la circulación como una función urbana vital, con un destino preciso, de dimensiones y características especiales, con una clasificación según su naturaleza (calles de vivienda, calles de paseo, calles de tránsito, arterias principales) en una separación radical de peatones y vehículos y con cruces de tráfico para las vías más amplias tratados mediante cambios de nivel. Una correcta circulación garantizaría ciudades más productivas, ciudades que se acercaban a un verdadero “ideal moderno”, como era sentenciado en la Carta de Atenas: “(...) sería tanto más juicioso emprender una reforma fundamental en la circulación de las ciudades, cuanto que ello iniciaría una era de urbanismo más fecunda y completamente nueva”.⁴⁵

4.1.2.4. Imitando a Garnier:⁴⁶ Aplicación del zoning

Esa reorganización de la red vial impulsada por los planes, conllevaba a la sectorización de las ciudades en zonas de uso diferenciado. “La división de la ciudad en sectores homogéneos suponía la existencia de un todo heterogéneo, que adquiriría “orden y medida” con base en la diferenciación funcional y en la jerarquización simbólica de los sectores”.⁴⁷ Sert al respecto, indicaba: "...cuando se proyecta una ciudad, primero hay que subdividir el territorio en distintas zonas según el uso que se les quiera dar (industrial, comercial, residencial, etc.), de forma que la estructura general resultante sea orgánica, completamente opuesta a la estructura informe de las ciudades actuales".⁴⁸

En los tres planes apareció la constante de hacer una clasificación del territorio urbano según su uso y su función. La zonificación precisaría los usos de la tierra según la función urbana a la cual se dedicaría, dividiendo el territorio dentro de un perímetro urbano preciso -ver Plano 4- 1 en la página siguiente- y según las cuatro funciones básicas promulgadas por los CIAM. Estas propuestas de zonificación estuvieron acompañadas por una normativa básica de edificabilidad, donde se expusieron las alturas permitidas, así como las volumetrías a manejar, de modo tal que fuera posible determinar los coeficientes de uso del terreno, las densidades y porcentajes de construcción. En el caso bogotano, estos elementos fueron más evidentes en el Plan Regulador de Wiener y Sert,⁴⁹ que propiamente en el Plan Piloto En Caracas, se hicieron tangibles por medio de la Ordenanza de Zonificación, hecha realidad a partir de 1958 y en la cual fue decisiva la intervención del norteamericano Francis Violich.

⁴⁴ OMPU. Plan general urbano de Caracas. Op. Cit. Pág. 16

⁴⁵ Ver: LE CORBUSIER. Principios de urbanismo: la Carta de Atenas. Op. Cit. Pág. 89-102

⁴⁶ Vale recordar que el primer modelo urbano en aplicar una especialización de funciones urbanas con zonificación, es la propuesta de Toni Garnier y su ciudad industrial en el Valle de Ródano, a principios del siglo XX.

⁴⁷ CORTÉS, Rodrigo. Op. Cit. Pág. 28

⁴⁸ SERT, José Luis. "Centros para la vida colectiva". Sert: Arquitecto en Nueva York. Pág. 137

⁴⁹ Para profundizar sobre el tema, ver: “El Plan Regulador de Bogotá”. En Revista Anales de Ingeniería. No. 640. Bogotá: Julio de 1953.



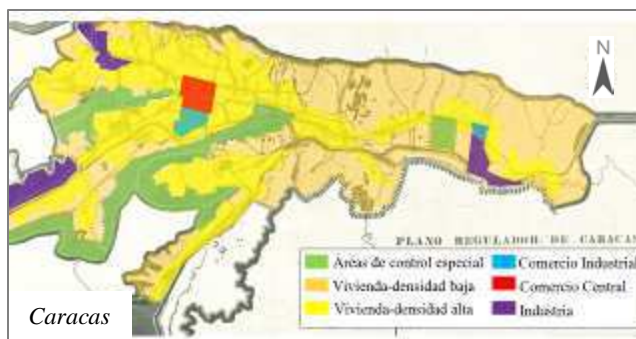
LEYENDA

1. Industria pesada
2. Reserva para industria
3. Industria ligera
4. Mercado y comercio de influencia
5. Comercio pesado
6. Negocios y administración
7. Centro cívico y cultural
8. Habitación-vivienda

Plano 4- 1. Planes generales de zonificación para el área metropolitana de las tres ciudades.

Estos planes pueden verse con mayor detalle en el capítulo 3 de este estudio.

Fuente: Elaboración digital propia a partir de plano original



De manera muy sumaria, la realidad que finalmente se viviría en las tres ciudades, resultó hasta cierto punto, acorde con uno de los enunciados hechos dentro de las memorias del Plan Regulador para Bogotá: “la zonificación por función o uso de la tierra debe ser rígida en sus principios generales y flexible en sus detalles; éstos deben ajustarse a una realidad constantemente cambiante”. Muchas de las zonas clasificadas dentro de un determinado uso, demostraban una mezcla sin par en las tres nacientes urbes, como en desafío a los postulados modernos. La realidad que cada una vivía parecía ser más fuerte y la aplicación estricta y sin margen de cruce de la “teoría del sector”, una herramienta que rebuscaba su adaptación.

4.1.2.5. Interacción entre las diversas escalas: de la escala que da el avión a la escala que da el peatón

Otro de los temas afines en los planes para las tres ciudades, consistió en definir relaciones de tipo inter-escalar entre territorio, ciudad y arquitectura. En ellos fue patente el manejo de lo macro y de la gran escala, pero al mismo tiempo de lo micro y el diseño en detalle, acompañado de una gradación de los espacios libres intermedios, del más público al más privado (de la plaza del centro cívico al patio privado de la casa)⁵⁰. De esta manera, en los

⁵⁰ Algunas de estas propuestas aparecen en “Can Patios make cities?”, autoría de Sert, las cuales representan uno de los principales argumentos en el discurso urbanístico del catalán. Ver: RUBERT DE VENTÓS, María. “Ciudades en América Latina. El trabajo de Town Planning Associates 1943-1956. En: Sert: Arquitecto en Nueva York. Op. Cit. Pág. 97

tres planes, como se ha reseñado, existió una mirada a la escala de lo regional, que luego pasó a una escala metropolitana, seguida de una escala urbana, para finalmente reposar en una escala menor o sectorial, y llegar así al “núcleo del sector”. Los planes en este sentido fueron agentes pioneros, en cuanto intentaron relacionar las diferentes escalas comprometidas en los problemas urbanos de las capitales, definiendo en cada etapa un respectivo núcleo o “corazón”.

Sin embargo, se verá cómo los autores que protagonizan el discurso, acentuaron una escala más que otra. Por ejemplo, para el caso bogotano Sert comenzó a tomar distancia de ciertos postulados corbusianos, y decidió dar un enfoque más político y cultural, afianzado en una fuerte inclinación por la actividad peatonal. En modo figurado, si en Bogotá a Le Corbusier le interesó tratar “toda la naturaleza tropical” existente, a Sert en cambio le interesó centrarse “en la vitrina bien iluminada”⁵¹; la escala de “lo macro” en Le Corbusier, la escala de “lo micro” en Sert, eso que el catalán empezó a llamar en 1953, “diseño urbano”. El Plan para Bogotá contó con una sola versión de las “escalas macro” esbozadas por el arquitecto franco-suizo, pero contó con dos propuestas para el Centro Cívico, una de ellas elaborada por el Plan Regulador, autoría de Wiener y Sert, y en el cual se expusieron algunas reflexiones que desafiaron la real pertinencia de los postulados que venían siendo pregonados por los CIAM.⁵²

Para el Plan Piloto de Lima, la TPA se había ocupado igualmente del desarrollo del Centro Cívico, en tanto que el estudio de las “grandes escalas” (región económica y región nutritiva), fue llevado a cabo por el equipo local de la ONPU, bajo la dirección de Luis Dorich; algo que no resulta casual, pues Sert al enfatizar en la necesidad de un urbanismo a escala humana, daba primacía al centro cívico y cultural como “el elemento más importante de una gran ciudad”, elevándolo implícitamente al estatus de una quinta función.⁵³ Por lo mismo, no es extraño que Sert encontrara en la definición de los elementos que componen el Centro Cívico, la materia prima para el desarrollo de núcleos que permitieran disfrutar de una verdadera vida en comunidad, en tanto que el manejo de una escala territorial mayor era encargo para otros equipos.

En el caso de Caracas, la visión de la escala macro, de la interacción con lo regional estuvo a cargo del urbanista francés Maurice Rotival, quien siguió una metodología a la manera de los discursos gráficos de fuertes colores que caracterizaban a Le Corbusier, en tanto que la escala de lo micro, fue manejada por el urbanista norteamericano Francis Violich. El

⁵¹ MUMFORD, Eric. “Josep Lluís Sert, the CIAM «Heart of the City» and the Bogotá Plan: Precursor to Urban Design, 1947-1953. En: AAVV. *Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951*. Op. Cit. Pág. 246

⁵² Algo que según algunos autores, como Eric Mumford, se venía trabajando tentativamente en los proyectos de la Ciudad de los Motores y con más claridad en Chimbote, donde Sert y Wiener propiciaron una significativa revisión de los anteriores planteamientos urbanísticos de los CIAM. “Si bien mantuvieron la noción de zonificación funcional y continuaron proyectando ocasionalmente bloques de viviendas situados en espacios abiertos, también empezaron a responder a las influencias locales que percibían, explorando la creación de un espacio urbano cerrado en los centros cívicos y proponiendo el uso de tipos residenciales extensivos, con patio o jardines y construidas con métodos autóctonos.” MUMFORD, Eric. “Los CIAM y Latinoamérica”. Op. Cit. Pág. 59. Para el caso específico bogotano, las diferencias ideológicas entre el Plan Piloto de Le Corbusier y el Plan Regulador de Wiener y Sert, han sido estudiadas entre otros, por el arquitecto Carlos Hernández Rodríguez.

⁵³ SERT, J.L. “The Human Scale in City Planning”. En: ZUCKER, Paul. *New Architecture and City Planning*. Pág. 403. Tomado de: OCKMAN, Joan. “Los años de la guerra: Nueva York, Nueva Monumentalidad”. En: Sert: *Arquitecto en Nueva York*. Op. Cit. Pág. 35

elemento más simple de la ciudad según el Plan lo constituía el barrio, que debía estar provisto de una escuela, parques, centros de compras y lugares de reunión, como la iglesia, clubs, etc. “En esta forma la familia podría disponer de un lugar que le permita desenvolver su vida cívica, disponiendo de locales accesibles fácilmente a pie, sin los peligros de la circulación motorizada, y viviendo dentro de una escala apropiada, muy diferente de la que se observa en las grandes aglomeraciones”.⁵⁴

De esta manera, el acercamiento a una “escala humana”, siguiendo los discursos de Mumford, Giedion y Sert, por medio de centros de vida comunitaria, se convertirá en otra de las características compartidas por los tres planes, que despliegan un manejo jerárquico de las escalas territoriales, exhibiendo desde lo regional hasta el elemento núcleo de sus centros cívicos. Aunque no resulta enunciado en ninguno de los tres planes de manera precisa y categórica, el modo operativo del cómo debería darse la interacción entre las distintas escalas, sí era clara la generación de una conciencia por ver a la ciudad como parte integral de una región más vasta y al mismo tiempo, develar que si bien la mirada era total, la división por barrios o sectores, -cada uno con un núcleo que le servía de motor-, se constituía en la otra escala que entretejía un acercamiento más personalizado, menos mecanizado, más humano. Se interactuaba entonces, de una escala que podía ser vista desde un avión a una escala propiamente vivida por el peatón.

4.1.2.6. Ponerle “corazón” a la ciudad: Propuestas para un centro cívico

Como se ha mencionado, en los años 40 se empezó a agitar el debate alrededor de la conveniencia que podían traer algunos de los principios sentenciados por los CIAM. Es bien conocido que incluso dentro del mismo grupo, hubo manifestaciones de algunos de sus miembros que empezaban a mostrar cierto distanciamiento. Entre otros, había señalamientos de que los CIAM de preguerra no habían prestado suficiente atención a lo que Lewis Mumford había llamado “elementos del centro cívico”, y fue entonces, cuando personajes como Sert y Giedion se empezaron a convencer de la importancia de la vitalidad peatonal en la vida urbana y de la creación de un centro cívico para el peatón como componente necesario de las ciudades modernas, tanto por razones culturales como políticas. El marco conceptual estaría dado por el ensayo de Giedion, de 1944, titulado “The Need for a New Monumentality”.⁵⁵

Bajo esta premisa y con los directos implicados⁵⁶ en la formulación de tal propuesta, no podía esperarse algo diferente a que los planes para las tres ciudades latinoamericanas gozaran dentro de su estructura de la creación de Centros Cívicos, siendo los elementos más detallados en los planes y tal vez, los fundamentos principales de todo el planteamiento. En el plan para Bogotá, como se indicó líneas atrás, existieron dos propuestas para este espacio cívico-cultural. Una, desde la postura de Le Corbusier, quien

⁵⁴ OMPU. Plan general urbano de Caracas. Op. Cit. Pág. 18

⁵⁵ MUMFORD, Eric. “Josep Lluís Sert, the CIAM «Heart of the City» and the Bogotá Plan: Precursor to Urban Design. Op. Cit. Pág. 240

⁵⁶ Sert participó de manera directa en los planes para Bogotá y Lima, y en el Plan Regulador de Caracas cooperó con la Comisión Nacional de Urbanismo para estudiar las áreas afectadas por la construcción de la gran avenida Simón Bolívar. Tomado de: “Sert habló sobre planificación en la Habana”. En Revista El arquitecto Peruano 196-197 –Nov. Dic. 1953-

planteó un centro cívico “monumental” bajo los parámetros de una arquitectura funcionalista y estética, si se quiere, más mecanicista; y la otra, desde José Luis Sert, con una visión más antropocéntrica, que rescató la calle y la plaza, aunado a una mayor atención por la realidad política, económica y social local.⁵⁷ Son, como indica Hernández (2004), dos posturas ideológicas distintas bajo un mismo suelo, en un mismo tiempo y en un solo plan, lo que evidencia el distanciamiento de los modelos dentro del grupo CIAM. Si se permite, el de Le Corbusier, más arquitectónico, el de Sert más urbano.

En Lima, la creación de un nuevo centro cívico de aproximadamente 67 Ha, fue propuesto en una localización cercana de la antigua penitenciaría, al sur de la Plaza San Martín y contiguo al Parque de la Exposición (espacios verdes construidos a finales del siglo XIX), atendiendo a conservar zonas consideradas de verdadero interés arquitectónico a través de una reglamentación especial. Sert determinó en su propuesta este desplazamiento del Centro Cívico más al sur del original, -ubicado en la Plaza de Armas-, debido a las condiciones de aglomeración en que se encontraba la ciudad a causa del desarrollo y el crecimiento desbordado. El nuevo centro cívico estaría reservado a las actividades culturales, recreativas, administrativas y comerciales, albergaría a los ministerios que no poseían local apropiado, además de un Centro Cultural con teatro, museo y sala de conciertos, un hotel, un centro panamericano con embajadas e instituciones afines, así como el nuevo edificio de correos y telégrafos.⁵⁸ “En la memoria original, Sert compara el área verde en el centro de la nueva intervención con el Rockefeller Center, con lo cual busca de alguna manera rescatar esa idea de centro vital urbano de Nueva York, para tratar de llevarlo a la ciudad de Lima”.⁵⁹ Esta propuesta hecha al Consejo Nacional de Urbanismo bajo la dirección técnica del catalán, disfrazó -a juicio de los entendidos- un amplio proyecto de renovación

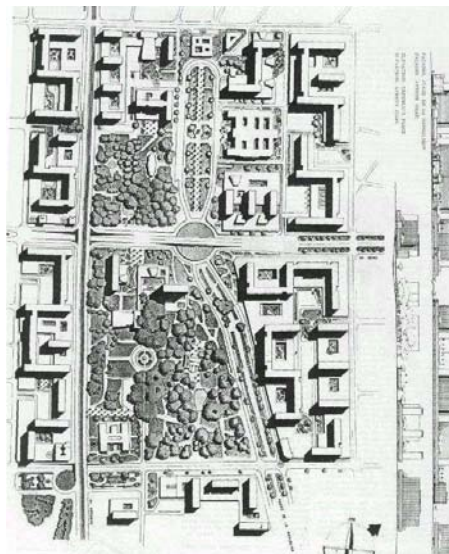


Imagen 4- 15. Propuesta Centro Cívico de Lima, realizada por Sert y la TPA.

Fuente: ONPU. Plan Piloto de Lima. Plano No.6



Imagen 4- 16. Propuesta Centro Cívico de Lima, realizada por el grupo local ONPU.

Fuente: DORICH, Luis. Al rescate de Lima.

⁵⁷ “El core es un lugar para la expresión de la vida humana”. En Bogotá, es en esta noción de lugar para la expresión de la vida humana donde se enmarcará la propuesta del centro cívico del plan piloto. Sert defiende la idea y la traduce en “El corazón de la Ciudad”. La creación de un centro físico para el hombre y desde el hombre, retomará la noción de la calle y de la plaza como ejemplos para consolidar el conjunto moderno. Ver: 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. 90-91 y HERNÁNDEZ, Carlos. “El Centro Cívico del Plan Director de Bogotá: dos ideas de ciudad moderna en un solo plan”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Op. Cit. Pág. 236-237

⁵⁸ DORICH, Luis. Op. Cit. Pág. 95

⁵⁹ BORGATELLO, Octavio. “Lima, proyecto TPA, Perú”.

urbana de un gran sector del centro histórico de la ciudad. Sin embargo, para hacer factible este proyecto de renovación urbana, se decidió un año más tarde incluir cambios que modificaron el área original. La variante propuesta sobre el esquema original contenido en el Plan Piloto aprobado por el Consejo Nacional de Urbanismo se concretó en el rectángulo conformado por las avenidas Grau, Bolivia, Abancay y Paseo de la República. Dicho rectángulo incluyó una superficie de 37 Ha (de las 67 Ha originalmente planteadas), siendo su longitud mayor de 550 m., sobre las Avenidas Grau y Bolivia, y la menor de 420 m sobre el Paseo de la República y la Av. Abancay -Ver Imagen 4- 16 de la página anterior-. Esta segunda propuesta, realizada por el equipo local de la ONPU, se presentó en su momento a través de una maqueta - Imagen 4- 17- la cual presentó otras modificaciones, en tanto que la propuesta original realizada por Sert, sólo conoció registro en planos.



Imagen 4- 17. Maqueta Centro Cívico Plan Piloto de Lima. Propuesta ONPU

Fuente: ONPU. Plan Piloto de Lima. 1949

Para el Plan Regulador de Caracas, durante mayo de 1949 se presentó el proyecto preliminar de Centro Cívico, como una reubicación del Plan de 1939. En él se mantuvo la función original de la Av. Bolívar, en un área de 39 Ha, de aproximadamente 16 manzanas, con cuatro secciones: “el Nuevo Capitolio ubicado a partir de la calle Sur 25 hacia Los Caobos; los edificios para los Ministerios a ambos lados de la Explanada, el cual sería un grandioso espacio verde, continuación de la Av. Bolívar que permitiría una visión total del conjunto general del Centro Cívico y haría penetrar el Parque de los Caobos en el corazón de la ciudad; al norte se ubicarían los ministerios políticos, y finalmente al sur quedarían localizados los ministerios técnicos y el Palacio de Justicia”.⁶⁰ En 1950, Rotival participó como asesor en este proyecto del Centro Cívico (rebautizado Centro Federal Administrativo en el mismo año), del cual presentó los argumentos necesarios para demostrar la pertinencia espacial, urbana y



Imagen 4- 18. Avenida Bolívar en el Centro de Caracas

La imagen corresponde al plan de 1939, que es la base para la formulación del Centro Cívico en la década de los 50. Se resalta en negro su área de ocupación, de morfología lineal.

Fuente: El Plan Rotival. La Caracas que no fue

⁶⁰ MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Op. Cit. Pág. 388-391. Adicional a ello, Martín Frechilla indica, basado en el Archivo Histórico de Miraflores: “El proyecto de Centro Cívico arranca desde la calle Sur 13 al abrirse la Avenida Bolívar en dos al sur hacia la Avenida Este 10 –hoy Lecuna- y la Autopista del Este y al norte hacia la Avenida México, para después integrar el Centro Cultural, proyecto de Juan Andrés Vega y Stefan Konarek también de la Comisión Nacional de Urbanismo que agrupaba a los Museos ya construidos y el Parque de Los Caobos”.

arquitectónica del Centro Federal como remate de la Avenida Bolívar que se abrió para envolverlo. Una postura que guardaba mucho de las grandes intervenciones lineales a la mejor forma “haussmaniana”, donde la apertura de la calle debía ser correctamente asegurada por grandes edificios limitándola a lado y lado. Una visión que en su concepto parecía anacrónica⁶¹ y alejada incluso, a las propuestas realizadas para los centros cívicos de Lima y Bogotá. Aún con esto, a finales de la década, en 1959, el mismo Rotival será de nuevo contratado y en su “Tesis para el Centro de Caracas”, afirmará que el “objetivo fundamental de las soluciones indicadas es el de revitalizar el centro de Caracas, devolviéndole su verdadero carácter de *corazón de la ciudad*”.⁶² Nuevo discurso en Rotival, que seguramente encontró su fundamento en las ideas que años atrás venía ya manejando la nueva posición de los CIAM.

Sin embargo -y a pesar de la posible distancia conceptual-, a diferencia de lo sucedido con los planes para Bogotá y Lima, en Caracas una parte de lo proyectado para el Centro Cívico es efectivamente construido. El 1 de enero de 1951 se inauguró el estacionamiento subterráneo para 400 automóviles; adicional a ello, entre el 24 de noviembre de 1950 y el 24 de noviembre de 1952 se inauguró la estación subterránea de autobuses, se registró la conclusión



Imagen 4- 19. Aerofotografía del Centro Simón Bolívar. 1957
Fuente: Instituto Geográfico Simón Bolívar

y comienzo de ocupación de los dos edificios de la primera manzana, así como el avance considerable de los Edificios Norte y Sur (las conocidas Torres del Centro Simón Bolívar o Torres del Silencio).⁶³ Como se mostró en el capítulo anterior, las condiciones encontraron un momento en el que las variables se cruzaron a la vez y ello hizo posible que algunas ideas del plan caraqueño encontraran una manifestación visible, al contrario de lo sucedido para los planes de Lima y Bogotá, que conceptualmente parecían tener mayor contundencia y decisión hacia lo considerado moderno. El apoyo político, económico, incluso intelectual, que se esperaba para los planes de estas urbes, nunca encontró asidero. Caracas con “menos plan”, sería la excepción.

De acuerdo a lo anterior, se muestra clara la necesidad en los tres planes, de hacer una consideración por incorporar centros de vida activa a las ciudades, en plena consonancia con los principios reclamados a los CIAM antes y después del segundo conflicto bélico

⁶¹ A pesar de todo su atavío de planificador, en Rotival aún resonaba algo del enfoque intuitivo francés hacia la ciudad, así como también había vestigios de monumentalidad en su innovadora propuesta para el centro Simón Bolívar, que sin embargo mostraba aires modernistas con la propuesta de altos edificios de oficinas con estacionamientos subterráneos, que se convertiría en corazón multifuncional de la Caracas de los rascacielos, a la manera que preconizaba el CIAM por aquellos años. Ver anexos: Entrevista a Arturo Almandoz.

⁶² AAVV. El Plan Rotival. La Caracas que no fue. Op. Cit. Pág. 123

⁶³ Tomado de: “Síntesis de las labores realizadas por la Junta de Gobierno”, en el Informe de la Gobernación del Distrito Federal 1950-1952. Pág. 797 y 871.

mundial.⁶⁴ Aún con ideas distintas, el objetivo al proyectar los centros cívicos parecía ser común, concentrado en el hecho de reunir en un mismo espacio el conjunto de las funciones colectivas que podía manifestar el espíritu de un grupo social, de una ciudad, de una sociedad. Sert afirmaba por ejemplo, que sobre todo en las grandes ciudades el "centro cívico cultural constituía el elemento más importante (...) el cerebro y la máquina que gobierna la ciudad", el lugar que "debía contener zonas especialmente concebidas para reuniones públicas, donde los principales monumentos fueran elementos singulares del territorio y referentes simbólicos de las aspiraciones populares".⁶⁵

Los acercamientos propiamente formales de los centros cívicos en los tres planes fueron distintos y las soluciones propuestas respondían a los cambios propios de unas ideas en evolución, junto a otras que parecían eviternas. Bajo esta premisa, parece pertinente señalar que este "híbrido ideológico", esta especie de mestizaje intelectual en la manera de concebir los planes, reflejado con mayor acento en las propuestas de sus centros cívicos, puede elevarse como una de las categorías desde las ideas que evidencian con claridad innegable, el hecho mismo de la modernidad: lo fugaz y efímero de algunas, en coexistencia con lo eterno e inamovible de otras. Incluso, dentro de aquellas propuestas que pueden considerarse más decididas, se tuvo como intención la unificación de lo viejo con lo nuevo, bajo la consigna de que ello permitiría resolver los problemas del presente y del futuro. Sert indicaba para el Plan Piloto de Lima, "tomamos en consideración las tradiciones y las maneras del pueblo, evitando los grandes espacios abiertos que no serán usados propiamente o empleados agradablemente. La ciudad "verde" propuesta por los urbanistas modernos, no será jamás aplicada directamente a los países de América Latina".⁶⁶ "Para Sert la importancia del centro cívico en la ciudad responde a ese nuevo intento de conectar las ideas modernas con los valores históricos de la ciudad, rescatados por los críticos de la modernidad, como Lewis Mumford."⁶⁷ Ese nuevo enfoque de Sert sobre las plazas tradicionales de las ciudades latinoamericanas, adicional al conocimiento de los enfoques sobre "contexto" urbano, -por entonces desarrollado por el miembro del CIAM italiano, Ernesto Rogers, quien colaboró brevemente en el Plan de Lima en 1947-, tuvieron su reflejo en los proyectos adelantados en América Latina, en el intento por colocar en términos locales, propuestas universales, situando en un mismo suelo la cohabitación de elementos fijos y eternos con los nuevos y posiblemente mutantes.

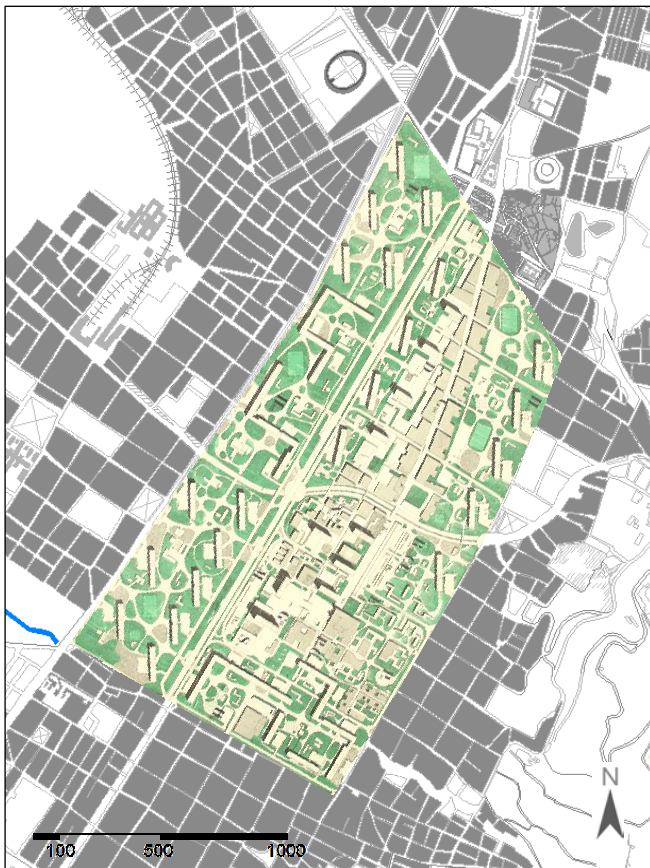
Las imágenes siguientes, muestran la localización de las propuestas hechas en los Centros Cívicos, teniendo como base la configuración urbana de la época para las tres ciudades, dibujadas a una misma escala, de modo que permita su comparación.

⁶⁴ Estas razones en defender el núcleo (el corazón) en los CIAM, también coinciden con los intereses de grupos británicos, holandeses y escandinavos, en la creación de lugares centralizados de los servicios y actividades comunales en las nuevas ciudades y asentamientos. MUMFORD, Eric. "Josep Lluís Sert, the CIAM «Heart of the City» and the Bogotá Plan: Precursor to Urban Design. Op. Cit. Pág. 240.

⁶⁵ SERT, José Luis. "The Human Scale in City Planning". Op. Cit. Pág. 403-404. Citado por: MUMFORD, Eric. "Los CIAM y Latinoamérica". Op. Cit. Pág. 57. Al respecto, Mumford señala que evidentemente esta concepción del centro cívico presenta algo más que una similitud pasajera con anteriores concepciones Beaux-Arts o de la City Beautiful, pero Sert nunca reconoció esos paralelismos.

⁶⁶ L'Architecture d'Aujourd'hui, 1951. Pg. 54. Citado por HERNÁNDEZ, Carlos. Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. Op. Cit. Pág. 61

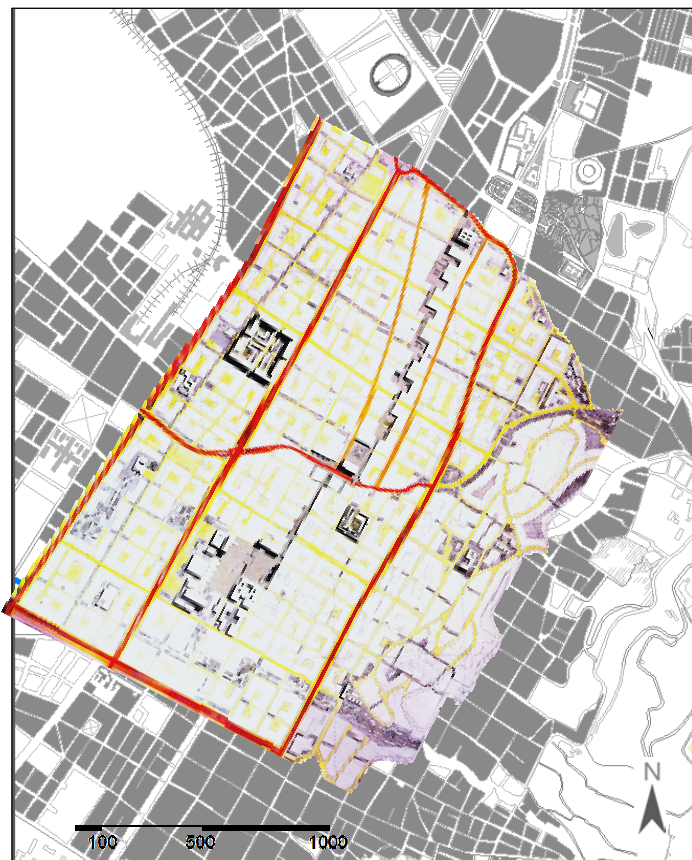
⁶⁷ *Ibíd.* Pág. 141. El mismo plan Piloto de Bogotá, señalaba que "el Centro Cívico (...) une el pasado con el presente. Constituye la historia de la ciudad sin ruptura y sin abandono". Plan Director de Bogotá.



Plano 4- 2. Bogotá. Centro Cívico
propuesto por el Plan Piloto. Le
Corbusier

Área aprox.= **217 Ha**

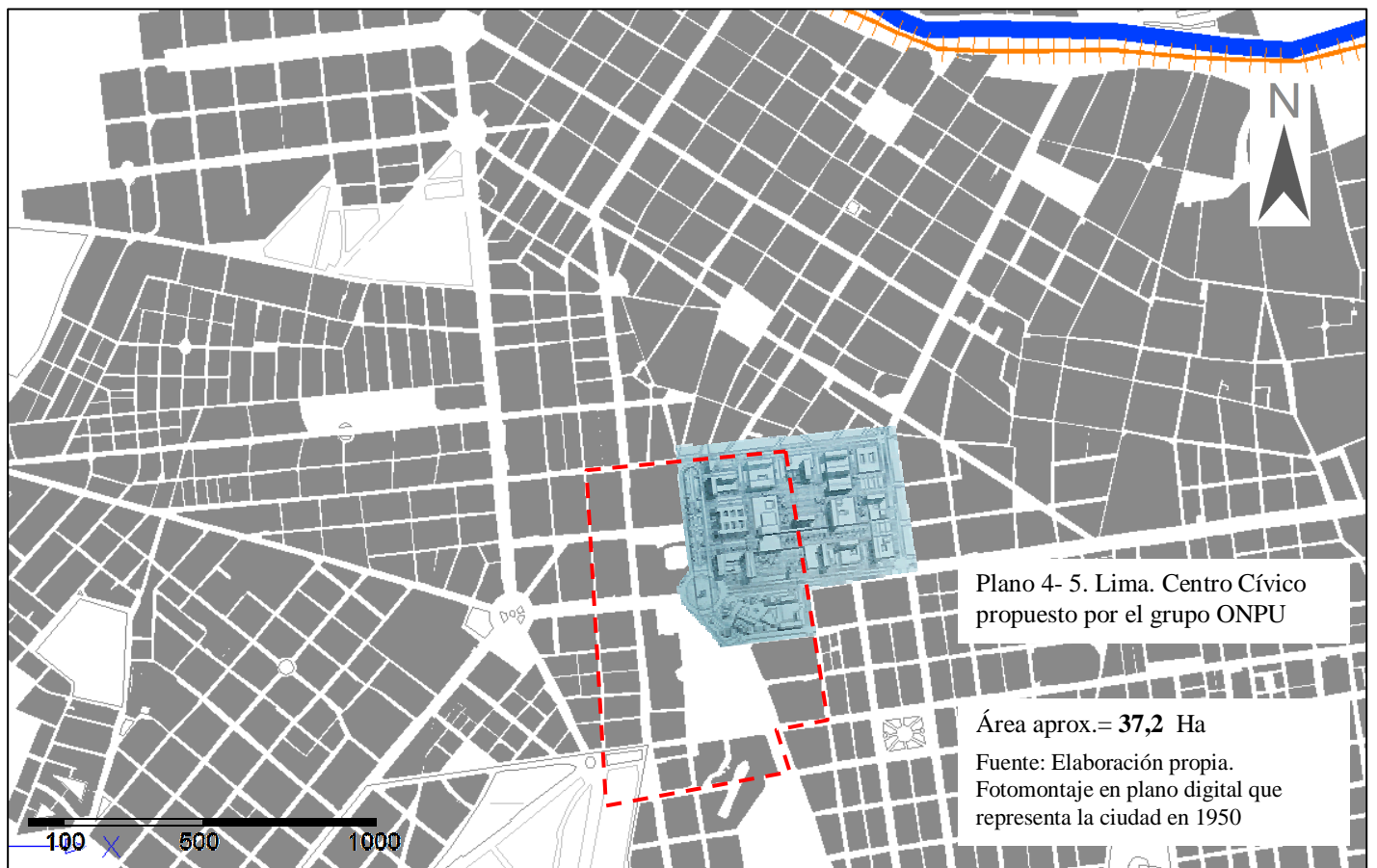
Fuente: Elaboración propia.
Fotomontaje en plano digital que
representa la ciudad en 1949



Plano 4- 3. Bogotá. Centro Cívico
propuesto por el Plan Regulador.
Wiener y Sert

Área aprox.= **322,7 Ha**

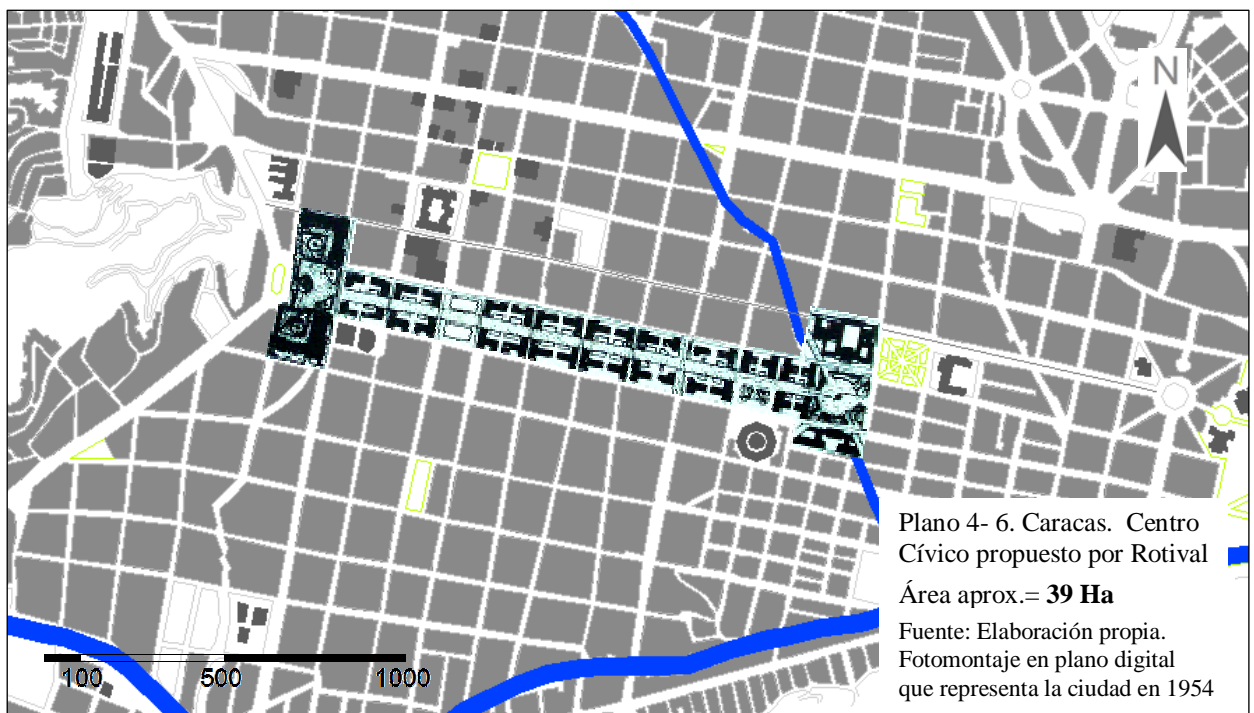
Fuente: Elaboración propia.
Fotomontaje en plano digital que
representa la ciudad en 1949





Plan Piloto de Bogotá.
Le Corbusier en
comparación con el Centro
Cívico propuesto por Rotival
en Caracas
Área aprox.: **217 Ha**

Las dos ciudades están
dispuestas a la misma escala,
para facilitar su comparación



Plano 4- 6. Caracas. Centro
Cívico propuesto por Rotival
Área aprox.= **39 Ha**

Fuente: Elaboración propia.
Fotomontaje en plano digital
que representa la ciudad en 1954

4.1.3. Consideraciones finales respecto a los planes

- Como ha sido denunciado por varios autores, el período que abarca este estudio, empieza a mostrar una *sustitución del concepto de urbanismo, por el de planificación*. Es clara una transición del significado dado en su momento al urbanismo, entendido como "la formación y el desarrollo de la urbe propiamente dicha, como entidad aislada", por el concepto de planificación, "que considera al conglomerado urbano, actual o potencial, como función de la región" y "las distintas regiones del país como elementos integrantes de un todo".⁶⁸ Como se vio en los temas afines a los tres planes, la atención sobre lo regional y la relación que la naciente metrópoli debía establecer con el territorio donde se enmarcaba, debía ser premisa relevante en la concepción general de los planes modernos.

En adición a esto, algunos urbanistas como Rotival, luego de la posguerra pedían consideración para los aspectos financieros dentro de la metodología de planificación. Se puede decir en el caso de Rotival, que el antiguo *urbaniste* ahora deseaba ser considerado como *planificateur*, la nueva "mano derecha" de los estadistas norteamericanos.⁶⁹ Para Rotival, el planificador era el único capaz de orquestar el concepto general resultante de los aportes suministrados por diversos especialistas, incluyendo arquitectos y urbanistas. De acuerdo con su experiencia estadounidense, Rotival consideraba que el llamado arquitecto-urbanista era un híbrido que "podía ser hasta peligroso" en términos de planificación, "porque el urbanista se ha preocupado hasta ahora de la composición arquitectónica, pero de hecho ha ignorado a la planificación".⁷⁰

Autores locales como Rodrigo Cortés,⁷¹ insistirán igualmente que es en este período cuando empieza a darse un cambio en el discurso, transitando del urbanismo a la planeación, en la medida que se pasa de la formalización de un "saber hacer" tradicional, -marcadamente instrumental-, de las primeras décadas del siglo XX, a la adopción del "plan" como institución, durante las décadas del 40 y el 50. Planificación que a juicio del autor, pareciera tener dos etapas, una formalista o puramente esteticista ("planeación de arquitectos") y otra que enfatiza en la necesidad de construir una base informativa mucho más compleja y diversa, con el

⁶⁸ Hay matices conceptuales e históricos asociados a cada término: tal como ha sido esbozado para contextos de industrialización avanzada, a diferencia del *urbanisme* francés, de la *urbanistica* italiana o del *Städtebau* germano, el *town planning* anglosajón enfatizó valores sistémicos, procedimentales y/o políticos, apoyado para ello en las ciencias sociales y su aparato técnico en reemplazo del diseño, por resumir así su orientación más general, internacional y evidente para mediados del siglo XX. HEBBERT, Michael. "Town Planning versus Urbanismo". En: 11th Conference of the International Planning History Society (IPHS). Planning Models and the Culture of Cities. Barcelona: IPHS. 2004. Pág. 89-98.

⁶⁹ Al respecto Rotival sostenía: "Lo mismo que la Roma Antigua ponía al arquitecto a la derecha del emperador, hoy el planificador es, en Estados Unidos, colocado a la derecha del presidente, del gobernador del Estado o del alcalde de la ciudad". ROTIVAL, Maurice. "La planificación: doctrina y método de trabajo", en Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela, No. 249. Caracas: CIV, diciembre de 1956, pág. 13-21

⁷⁰ ALMANDOZ, Arturo. Urbanismo europeo en Caracas. Op. Cit. Pág. 348-349

⁷¹ CORTÉS, Rodrigo. Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá 1900 - 1990. Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes. Abril de 1995.

fin de poder diseñar estrategias de intervención en todos los campos, sintetizada en la experiencia de los Planes Integrales de los años 60 y 70.

- En la creación de los tres planes persistirá una diferencia entre una *concepción "macrocósmica"* y una *visión "microcósmica"* de la planificación. La primera estará asociada sobre todo a una imagen de ciudad, representada en un discurso gráfico formal, distinguido en colores intensos, encargado de las escalas territoriales mayores, en algo que ha sido llamado por algunos autores, como el *instintive fast o short approach*⁷², en el sentido que la visión macrocósmica parecía promover un enfoque rápido como metodología que podía seleccionar factores básicos y formular hipótesis sin conocer toda la situación a planificar. Esta concepción puede asimilarse a la manera de trabajo de Le Corbusier para Bogotá, Rotival para Caracas y el grupo de la ONPU en Lima. Una visión cargada todavía de improvisación articulada a los instrumentos de planificación regional y urbana para justificar un proyecto arquitectónico y un diseño urbano.⁷³ De otro lado, la visión microcósmica, esa que por el contrario busca un método basado en el conocimiento detallado en las zonas como único medio de formular instrumentos de control urbano. Visión que busca la previa identificación concreta de los problemas de la ciudad, la preeminencia de la vivienda, la zonificación y los usos del suelo, los instrumentos de regulación y ordenamiento, las técnicas de la planificación urbana y la estructura institucional de control. A este grupo pueden unirse los trabajos de Wiener y Sert para Bogotá y Lima, y la labor desempeñada por Francis Violich en Caracas.

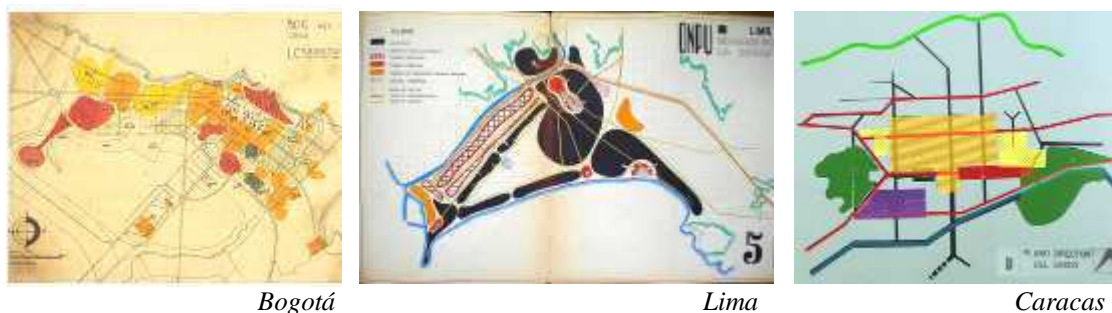


Imagen 4- 20. Planos que reflejan la visión macrocósmica de los planes para las tres ciudades. Le Corbusier en Bogotá, el grupo ONPU en Lima y Rotival en Caracas

Fuente: Plan Piloto de Bogotá, Plan Piloto de Lima y Tesis para el Centro de Caracas (Rotival).

Los tres planes en las tres ciudades, evidenciaron simultáneamente las dos visiones. Por un lado, los trazos macrocósmicos visionarios "con unos lápices gruesos de

⁷² Entre otros, así denominado por Martín Frechilla, Juan José y Almandoz Arturo.

⁷³ El mismo Rotival en 1964, afirmaba: "el arquitecto-urbanista es un arquitecto para el que la mayoría de las veces el urbanismo sólo es un medio. Porque los honorarios del urbanista no tienen medida de comparación con los del arquitecto. Es un salario de miseria lo que reciben. Y es fácil darse cuenta cuando como urbanista, pero sobre todo como arquitecto, vienen a contratar construcciones sobre un terreno que forma parte del plan de ordenamiento contratado anteriormente con los honorarios en cuestión. Entonces, sólo entonces el negocio es rentable (...) el plan de urbanismo de detalle de un barrio sólo interesa en función del contrato de arquitectura que va a recibir. ROTIVAL, Maurice. "Planification et urbanisme". En: Revista Urbanisme No. 82-83, 1964. Pág. 44. Puede que ello también explique de alguna manera, el marcado interés de Le Corbusier, porque le encargaran uno de los edificios del Centro Cívico para Bogotá.