

colores, y unos análisis y un poder de síntesis increíble<sup>74</sup>, unidos a la rapidez del *short approach*; por el otro, la investigación meticulosa, el catastro, los usos del suelo, la propiedad y los precios del suelo para culminar en regulación, zonificación y ordenamiento. Puede afirmarse que en ello se encarnan dos ilusiones: **la síntesis y el control**. Y entre ambos extremos, todo el posible debate de intervención positiva, técnica sobre la ciudad, entre la planificación y el proyecto arquitectónico, entre el diseño urbano como morfología concreta o como normativa instrumental que deja en otras manos el encargo de alcanzar un resultado particular. “Imposible ilusión urbanística de síntesis e imposible ilusión urbanística de control”<sup>75</sup>. Poder de síntesis en Le Corbusier, Rotival, el grupo ONPU, poder de control en Wiener, Sert y el norteamericano Violich. En esa medida, pareciera que el debate ideológico entre dos corrientes de pensamiento urbano moderno, reflejada en los planes, no resultara exclusivo del caso bogotano.

- Aunado a lo anterior y específicamente para los planes de Bogotá y Caracas, parecía que las “retóricas” maneras del urbanismo francés habían ya claudicado ante los “prodigios” de la planificación funcional proveniente de Norteamérica, lo que mostrará dos formas de planeación urbana: “por un lado el planeamiento europeo, que fija su atención en la definición y gestión de un modelo de ciudad plasmado en un plano, y por otro, el planeamiento “racional” que fija sus intereses más en los procedimientos para enfrentar los temas y problemas del desarrollo urbano, conformando los espacios institucionales necesarios para su trámite y realización.”<sup>76</sup> El primero más aproximado al “qué” de la planificación, el segundo más cercano al “cómo” de la misma. De cierta manera, puede sugerirse como lo indica Salazar, que la sensación obtenida en muchos casos era la de estar “planificando a la europea pero practicando a la norteamericana”.<sup>77</sup> A este respecto y como ya lo pronosticaba Violich a principios de la década de los 40: “los jóvenes arquitectos y planificadores practicantes de América Latina comenzaban a ver hacia los Estados Unidos en vez de Europa”.<sup>78</sup> Ese giro en el enfoque disciplinar lo complementaría sumariamente, años después, indicando: “Un movimiento moderno de Beaux Arts inspiró el final de los años 1930, y una orientación social la mitad de los 1940, sólo para dar paso a principios de los 1950 a un enfoque funcional generado en las técnicas norteamericanas”.<sup>79</sup>

<sup>74</sup> Foro Maurice Rotival. Revista Punto No. 65. Caracas. 1983. Así mismo Le Corbusier afirmaba que fue en Bogotá, donde por primera vez se aplicó la metodología de desarrollar primero una *imagen sintética* (el Plan Piloto), que resumió los principales elementos de una política urbana. CORTÉS, Rodrigo. Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá 1900 – 1990. Op. Cit. Pág. 23.

<sup>75</sup> MARTÍN FRECHILLA, Juan José. Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958. Op. Cit. Pág. 376

<sup>76</sup> SALAZAR, José y MANCO, Karina. “La influencia del Plan Director en la formación de la disciplina urbanística en Colombia”. En: AAVV. Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Op. Cit. Pág. 256

<sup>77</sup> Conferencia Noviembre 2010.

<sup>78</sup> VIOLICH, Francis. Cities of Latin America. Housing and Planning to the South. New York: Reinhold Publishing Corporation. 1944. Pág. 169-173

<sup>79</sup> VIOLICH, Francis. “Caracas: Focus of the new Venezuela”. En WENTWORTH, H. (Ed.) World Capitals. Towards Guided Urbanization. New York: Anchor Press, Doubleday. 1975. Pág. 285

## **4.2. DESDE LAS ACCIONES: La metrópoli como producto urbano tangible**

A la par de la planificación urbana, la industria de la construcción fue un poderoso instrumento de la modernización de los países cuya representación máxima será efectiva en sus respectivas capitales. El programa edilicio público y privado de los años 40 y 50 de las ciudades tratadas en este estudio, puede ser catalogado como uno de los esfuerzos más importantes en la historia de los tres países. El hecho mismo de construir se convirtió en una cuestión de orgullo nacional y la actitud predominante era de optimismo: el progreso sería alcanzado por la vía de asignar los recursos a la construcción, de tal suerte que “los términos progreso y proyecto llegaron a ser sinónimos en el discurso nacional del desarrollo”.<sup>80</sup>

Progreso y proyecto que asumirían como uno de sus principales soportes tangibles, los grandes programas edilicios, orientados en general a adaptar el medio físico a las demandas de la modernización de acuerdo con principios de racionalidad instrumental. Como se ha indicado anteriormente, el escenario elegido para llevar a cabo estas demandas, fue el de la naciente metrópoli. Esta se convirtió en el lugar por excelencia para el despliegue de las fuerzas de la razón moderna; el medio urbano que no resultaba ajeno a la dinámica de lo moderno, manifestada entre otras, por las intervenciones propiamente físicas, sobresalientes en un período que resulta intenso en materia constructiva, como lo es el período que abarca este estudio. Intensidad que se verá reflejada en dos particularidades propias de lo moderno, como son **el movimiento y el cambio**, cuya forma física se expresó fundamentalmente en dos dimensiones: el movimiento en una dimensión horizontal, por efecto de las grandes vías –autopistas- y por la mancha indefinida de los suburbios o nuevos barrios; y el cambio en una dimensión vertical, por efecto de la aparición de grandes torres -los “rascacielos”-.

En general, estas dinámicas de cambio y movimiento, características temporales y espaciales de la modernidad metropolitana, harán que la ciudad sea percibida como un lugar en constante transformación; un **"sitio en permanente construcción"**<sup>81</sup> cuya gigantesca energía y la de sus promotores, tanto públicos como privados, fue entendida como símbolo de modernización. Como indica Saldarriaga, “en una ciudad grande de cualquier país, se hacen visibles signos materiales de una modernización social y económica. Una modernización entendida, como el traslado al plano de la acción de algunos de los fundamentos de la modernidad”.<sup>82</sup> Se insistirá con ello que uno de los sentidos en la modernización de una ciudad, está representado en las transformaciones materiales que alteran la estructura física de su espacio urbano. Pero, ¿en qué consiste la modernización urbanística de una ciudad? En términos convencionales y de acuerdo a lo

---

<sup>80</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Ciudad y modernidad. Op. Cit. Pág. 172

<sup>81</sup> Al respecto, en entrevista con Lorenzo González, el profesor resalta algo que el español Bergamín indicaba en la década de los 50 en Caracas, y es el hecho de cómo esa ciudad está transformando sus nombres. Es así como Bergamín señala que todos los días se tiene que acostumbrar a un nuevo paisaje, a disponerse a una continua transformación y a la idea de borrar el pasado. Él español usaba una frase que resulta ilustrativa: “en la ciudad siempre se tenía la sensación de querer tumbar y tumbar”, “el deseo de echar abajo todo, para volver a hacerlo nuevo.” Entrevista con Lorenzo González. Ver anexos.

<sup>82</sup> SALDARRIAGA, Alberto. Bogotá Siglo XX. Op. Cit. Pág. 24

expresado por algunos autores,<sup>83</sup> se considera necesario cumplir con algunos requisitos generales como los que a continuación se describen:

- Dotación de una infraestructura compleja de redes de servicios públicos a la mayor cantidad posible de usuarios
- Dotación de una extensa red jerarquizada de vías principales y secundarias, diseñadas bajo unas condiciones funcionales y técnicas
- Uso extensivo de sistemas motorizados de transporte público y privado, dispuestos a movilizar grandes masas de ciudadanos.
- Espacio urbano basado en la separación entre vehículos y peatones. Necesidad de proveer lugares para la congregación masiva de ciudadanos, llamados genéricamente “espacio público”.
- Difusión y aplicación en el urbanismo y la arquitectura, de técnicas constructivas avanzadas, diferentes de las tradicionales y apoyadas por una base industrial especializada.
- Construcción de nuevos tipos de edificios funcionalmente adecuados a las nuevas actividades urbanas.
- Incorporación dentro de su perímetro de grandes porciones de territorio planeadas y proyectadas bajo principios propios del urbanismo moderno, como ciudad-jardín, unidades vecinales, supermanzanas, entre otros.

Tomando algunos de estos parámetros, la segunda parte de este capítulo hace un recorrido por las intervenciones físicas más significativas del “medio ambiente construido”,<sup>84</sup> ejecutadas en cada una de las tres ciudades en la época de estudio. Luego de debatir y seleccionar, se ha visto pertinente sintetizar en tres puntos fundamentales, tal vez los de mayor impacto, significado y sentido comparativo en las tres ciudades: **avenidas, arquitectura y vivienda**. El primero, el de las avenidas, porque estas aparecieron como nuevos elementos urbanos independientes, sinónimo de la dinámica y el movimiento propio de la metrópoli. El segundo, el de la arquitectura, porque esta fue el dispositivo a través del cual se apalancaba el desarrollo como contribución específica a la imagen de la ciudad deseada; y por último, la vivienda -el mercado moderno por excelencia-, en su papel de unidad autosuficiente y elemento clave en el desarrollo de una nueva estructura urbana. El propósito de este último apartado no será entonces distinto, al de hacer un reconocimiento a esa “capa técnica”<sup>85</sup> material, superpuesta y anclada que responde y es el resultado de acciones concretas sucesivas, tanto en el tiempo –años 50- como en el espacio –las tres metrópolis-.

---

<sup>83</sup> Entre otros, se retoma lo propuesto por Frank Marcano en “Ciudad y modernidad: balance frente al próximo milenio. La experiencia urbana venezolana”. Revista Urbana. No. 22. 1998 y Alberto Saldarriaga, “Bogotá Siglo XX”, sobre los elementos mínimos que debiera cumplir una ciudad para considerar su modernización urbanística.

<sup>84</sup> Recurriendo al término inglés “built environment” o al francés “cadre bâti”. Sin entrar a debates teóricos profundos, el ambiente entendido principalmente en sus dimensiones físicas y biológicas, como sinónimo de medio, hábitat, espacio, lugar o escenario que rodea a los individuos y comunidades. DEAR, M.J. “Posmodernism and Planning D: Society and Space. Vol 4. 1986. Pág. 375. Citado por GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. “Metrópolis: ambiente y cultura modernos”. Op. Cit. Pág. 64. Complementario a lo anterior, este medio ambiente construido, territorial y urbano, es necesariamente un producto histórico, acumulativo, renovado, rehecho, que evoluciona generalmente en amplitud y concentración en la localización geográfica concreta, nacional y única. FRECHILLA, Martín. El proceso de producción del medio ambiente construido -una vía para su análisis-. Caracas. FAU-UCV. 1982. Pág. 35.

<sup>85</sup> Expresión utilizada por el geógrafo francés Pierre George para denominar el resultado del influjo de la técnica sobre el espacio. GEORGE, Pierre. La era de las técnicas. Caracas: Monte Ávila, 1975. Pág. 6

#### **4.2.1. LAS GRANDES AVENIDAS: El automóvil como elemento central de diseño**

*“El individuo moderno es, por encima de todo,  
un ser humano móvil”  
Richard Sennet*

Circulación y movilidad devienen esenciales para la complejidad del paisaje diverso y cambiante de la metrópoli.<sup>86</sup> La difusión de nuevos sistemas de transporte en el siglo XX agregó nuevas variables a la ecuación del movimiento metropolitano y si el sello del urbanismo decimonónico es el bulevar, el del siglo XX es la autopista. En la nueva metrópoli de autopistas, son el movimiento y la velocidad los elementos que transforman al hombre del bulevar en el hombre del automóvil. La velocidad equivale a la libertad y al progreso, y como lo aseguraba Le Corbusier, “una ciudad hecha para la velocidad es una ciudad hecha para el éxito”,<sup>87</sup> de modo que “las grandes avenidas construidas para entonces, se convertirán en los grandes corredores de la modernidad”.<sup>88</sup>

Para ello las nuevas y antiguas avenidas encontrarán como gran aliado a un medio cada vez más frecuente y cotidiano al paisaje urbano moderno: el automóvil. El tema de la movilidad, el de la “circulación en movimiento”, -en palabras de Richard Sennett-<sup>89</sup> cobró gran importancia con la imposición definitiva del automóvil en las grandes urbes y su protagonismo será fundamental para los nuevos diseños y condiciones de las autopistas y de la misma vida urbana. Como indicaba cierto urbanista peruano en la década de los 50: “Para vencer las distancias, la ciudad ha sido invadida por el automóvil que habiéndose construido también para el servicio del hombre, metido en sus estrechas calles, resulta hoy el amo del hombre”.<sup>90</sup>

Las nuevas avenidas, muchas veces colocadas estratégicamente como freno y control a la expansión, pero también como el modo de distribución ideal para cubrir el territorio urbanizable, se levantarían como símbolo de una nueva época, una nueva etapa donde los números empezaron a cambiar. Como lo señala Romero, “el número” fue lo que alteró el carácter de la ciudad, “el número cambió la manera de moverse dentro de la ciudad, el número sobrepasó las posibilidades del transporte urbano. Aumentaron los automóviles, desaparecieron los tranvías para ser reemplazados por ágiles autobuses (...); de esa manera costosas redes viales de tránsito rápido, se construyeron para resolver los problemas de movilidad. Ensanches, repavimentaciones y severos controles de tránsito procuraron aliviar la gravedad de los problemas creados por el número creciente de automóviles, cuya expresión fueron los embotellamientos, que llegaron a formar parte del paisaje urbano de las metrópolis latinoamericanas. Incluso, dónde dejar el automóvil se transformó en una

---

<sup>86</sup> El historiador inglés Arnold Toynbee llamó "ciudades en movimiento" a las metrópolis modernas. Toynbee consideraba que la accesibilidad y el transporte eran las claves de la explosión urbana moderna. TOYNBEE, Arnold. Ciudades en marcha. Trad. Mary Williams. Madrid: Alianza Editorial. 1973. Pág. 1-39

<sup>87</sup> LE CORBUSIER. La ciudad del futuro. Versión castellana. Edit. Revol. Pág. 179

<sup>88</sup> Entrevista con Lorenzo González Casas. Ver Anexos.

<sup>89</sup> SENNETT, Richard. Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Madrid: Alianza Editorial. 1994. Específicamente el capítulo ocho, “Cuerpos en movimiento”. Pág. 273-301.

<sup>90</sup> Discurso del ingeniero y urbanista Roberto Pérez del Pozo en el acto de inauguración de labores de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 1 de abril de 1955. Tomado de: Revista El Arquitecto Peruano. No. 212-213. Lima, Marzo-abril. 1955

cosa generalmente más importante que aquello que se quería hacer cuando se emprendió la marcha en él”.<sup>91</sup>

Las grandes avenidas introdujeron al mismo tiempo un nuevo sentido de movimiento en la ciudad, en el entendido de que “al fin fue posible moverse no sólo dentro de los vecindarios, sino a través de ellos”.<sup>92</sup> Las nuevas líneas de movimiento, al romper su envolvente tradicional, comenzaron a revelar los interiores de grandes zonas de ciudad, mostrando situaciones que aparecían menos visibles en el pasado, o que a los ojos de muchos, resultaban hasta entonces desconocidas, develando sectores urbanos carentes de los mínimos recursos. Tanto para las élites como para los grupos menos favorecidos, (los primeros como poseedores, los segundos como observadores), “el tiempo” y el automóvil pasaron a constituirse en elementos fundamentales de la ciudad moderna. Desde la distancia, la ciudad parecía adquirir otra perspectiva, y la autopista se transformó en un mirador continuo y prácticamente cinematográfico de todas las otras posibles ciudades contenidas en ella. En esa medida, a los intereses de este trabajo, pareció prudente hacer una rápida mirada a las obras más significativas que en materia vial se adelantaron en cada una de las ciudades de este estudio, toda vez que en ellas la modernidad parecía llegar a otras velocidades.

En **Bogotá** para la época de estudio, fueron llevadas a cabo una serie de intervenciones viales, que si bien como ejecutorias no resultaron en número tan abundantes como lo propuesto en los planes (específicamente los planes de la década de los 40), sí resultaron definitorias en el crecimiento urbano de la metrópoli. Muchas de ellas, se desprendieron de lo propuesto por el Plan Piloto en lo referente a su plan vial, incluso con vigencia permanente hasta muchos años después,<sup>93</sup> de suerte que para 1960 estaba ya concebida la red vial metropolitana, cuya ejecución sería adelantada en décadas posteriores.

Por esa época, -en medios escritos principalmente-, el asunto de la movilidad en la ciudad se había convertido en tema obligado de debate ante el número cada vez más creciente de automóviles y buses en la capital. En una de las editoriales de la revista Proa,<sup>94</sup> titulada “Bogotá necesita nuevas arterias”, se indicó que la ciudad contaba con un automóvil por cada 15 habitantes, en tanto que en Estados Unidos había ciudades donde por cada dos habitantes existía un vehículo. Esto sirvió a la revista para argumentar que la anomalía del tránsito en la capital no podía deberse entonces al número de vehículos y al respecto, proponía: “con el fin de preparar a la ciudad a un crecimiento mayor, es necesaria la apertura de nuevas vías amplias y rectas (...); por ejemplo: la Carrera 4 debería ir completa desde San Cristóbal hasta la calle 82, y las calles 6, 11, 19 y 22 deberían ser ampliadas a 40 o 50 metros”. Se pensaba que la medida podía tomar por mucho unos 6 años e indicaba que este era un “plazo prudencial de acuerdo con la creciente inscripción de vehículos”. Este es sólo un ejemplo de los tantos que pueden encontrarse cuando se revisa la prensa escrita de la época, lo que demuestra una preocupación constante por superar las barreras de comunicación entre distintos sectores de la ciudad, generando vías que produjeran un

---

<sup>91</sup> ROMERO, José Luis. Op. Cit. Pág. 422-423

<sup>92</sup> BERMAN, Marshall. Op. Cit. Pág. 151

<sup>93</sup> Al respecto, Rodrigo Cortés afirma que el Plan Vial propuesto en el Plan Piloto, resistió revisiones periódicas prácticamente hasta 1979. CORTÉS, Rodrigo. Del urbanismo a la planeación. Op. Cit. Pág. 94

<sup>94</sup> Revista PROA N°84. Bogotá. Octubre de 1954.

desplazamiento efectivo, factor clave de la nueva dinámica moderna.

Al parecer muchas de estas preocupaciones manifestadas por diferentes sectores, entusiastas y propositivos, encontraron eco con obras llevadas a la realidad. Algunas de las avenidas más relevantes e influyentes en el crecimiento y estructura urbana para la época, se reseñarán brevemente a continuación. En sentido oriente-occidente, se adelantaron la Avenida de las Américas, la avenida Ciudad de Lima o calle 19 y la Calle 26 o Avenida El Dorado. La Av. de las Américas fue concebida como una vía paisajística para la ciudad. Su proyección estuvo a cargo de los arquitectos Carlos Martínez, Herbert Ritter y Edgar Burbano. La vía incluyó 2 tramos, el primero, llamado Avenida Techo, que conectaba el aeropuerto de Techo, -inaugurado en 1930-, con el sector de Puente Aranda y el segundo tramo partió desde el cruce en Puente Aranda hasta la intersección de la calle 34 con la calle 26. En esta avenida se planteó por primera vez en Bogotá, un proyecto vial ambicioso en proporciones y calidad ambiental, que buscó unir el terminal aéreo con el centro de la ciudad y descongestionar la salida hacia el occidente. La avenida se proyectó con la intención de ser un parque con senderos sinuosos para el disfrute de peatones, ciclistas e incluso de jinetes, quienes mediante una reglamentación concreta podían hacer uso de ella.<sup>95</sup>



Imagen 4- 21. Av. Américas a la altura del CUAN. 1963

Fuente: Saúl Orduz

La avenida Ciudad de Lima o calle 19 se empezó a proyectar desde 1958, pero su construcción debido a la compra, demolición, incluso traslado de algunas edificaciones tomó más de una década.

Por su parte, la avenida El Dorado, empezó a ser concebida en 1952, en la alcaldía de Manuel Briceño Pardo, pero sería el alcalde Fernando Mazuera Villegas, “el Haussmann local”,<sup>96</sup> quien con el deseo de hacer de Bogotá una “ciudad moderna” empezaría su ejecución en 1954 en reemplazo del antiguo camino a Engativá. Con la ubicación del nuevo aeropuerto internacional en el occidente de Bogotá, la prolongación de la calle 26 hacia esa dirección entraría a ejercer como vía de conexión entre el centro de la ciudad y el nuevo aeropuerto. Al oriente se previó hundir la vía y construir puentes en los cruces con las carreras 7<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup>, 13 y de la avenida Caracas, obras inauguradas en 1961. Con ello, “Bogotá tuvo así su primera “mini-autopista” subterránea de 12 cuadras de longitud, la que marcó físicamente la



Imagen 4- 23. Calle 26 a la altura del CAN. 1964



Imagen 4- 22. Viaductos de la calle 26. 1963

Fuente fotografías: Saúl Orduz

<sup>95</sup> SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 148

<sup>96</sup> Así llamado irónicamente por Aprile. APRILE, Jacques. Op. Cit. Pág. 639

separación entre el centro y el norte de la ciudad.”<sup>97</sup>

En sentido sur-norte, las vías más destacadas construidas en el período, estuvieron representadas en la carrera 10, la Avenida Cundinamarca –actual Cr. 30-, la Avenida 13 de Junio, –actual Autopista Sur-, y la Avenida Caracas, que había iniciado actividades desde 1933 y que luego de su prolongación en décadas posteriores, se convertirá en la Autopista Norte.

La primera de ellas, la carrera 10<sup>a</sup>, se proyectaría como la ampliación de su calle original, que se extendía desde el Hospital de la Hortúa por el sur, hasta la calle 23 por el norte. La idea era convertirla en una avenida de 40 metros de ancho, con una intervención de 5 kilómetros que comprendería desde la Calle 27 sur hasta San Diego. Se hizo necesario entonces, demoler más de 30 metros, repartidos en ambos costados, “para que allí surgieran los prismas racionales, la valorización inmobiliaria y las modernas empresas financieras”.<sup>98</sup> La avenida fue proyectada desde 1945, la demolición de edificaciones empezó en 1947 y su construcción se hizo efectiva entre 1953 y 1960.

La Avenida Cundinamarca –actual Cr. 30- inició su construcción hacia 1953, en cuyo año ya habían sido adquiridas un 80% de las propiedades comprendidas entre el sector que va de la Calle 6 a la Calle 13. Esta avenida atravesaría la ciudad desde Muzú hasta la Av. de las Américas, y seguiría la línea del Ferrocarril del Norte hasta llegar a la Hacienda El Chicó. En enero de 1953, se proyectó que el 30 de junio del mismo año entraría en funcionamiento el primer tramo de esta avenida con un total de 30 metros de ancho.<sup>99</sup>

Acerca de la avenida 13 de Junio<sup>100</sup> –actual Autopista Sur- vale mencionar lo que indicaba la revista Proa, en su editorial número 90, de 1955:

“Sobre el sector sur donde las industrias hacen nuevas apariciones, la avenida 13 de Junio despejó la circulación y favoreció a los barrios obreros, haciendo una valiosa contribución urbanística. Intensificó el interés de los industriales por los barrios del sur. Cuando el ex ministro de Obras Públicas, Jorge Leyva propuso la apertura de esta importante arteria se suscitaron polémicas y el departamento municipal de urbanismo empleó todos los medios

<sup>97</sup> SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 149

<sup>98</sup> NIÑO MURCIA, Carlos y REINA, Sandra. La carrera de la modernidad. Op. Cit. Pág. 59

<sup>99</sup> EL TIEMPO. Enero 28 de 1953. Pág. 20

<sup>100</sup> Así nombrada por ser el día en que Rojas Pinilla tomó el poder.



Imagen 4- 24. Por la construcción de la Carrera 10, el municipio continúa con la compra de lotes.

Fuente: El Tiempo. Agosto 9 de 1950

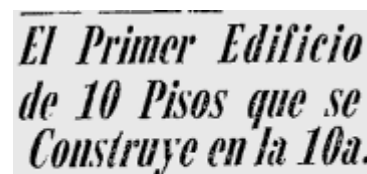


Imagen 4- 26. Anuncio de construcción de edificios en altura sobre la Carrera. 10

Fuente: EL TIEMPO.

Noviembre 4 de 1953



Imagen 4- 25. Carrera 10 al sur. 1958

Fuente: Saúl Orduz

para obstaculizarla. En ese entonces, los presuntos urbanistas nacionales estaban engolosinados con las planchas, charlas y dibujos de los técnicos Sert y Wiener. Ellos habían incrustado los barrios sociales, sin juicio y sin razones, a lo largo de la calle 13, entre Paiba y las inmediaciones de Puente Aranda. Nada les importó que las calles fueran estrechas, que los terrenos ya urbanizados y parcelados tuvieran precios elevados ni que las cimentaciones y desagües fueran costosos. Lo interesante era sostener los absurdos urbanísticos presentados con el pomposo nombre de Plan Regulador de Bogotá. (...) La Avenida 13 de Junio, está dando a los barrios del sur el carácter que urbanísticamente les corresponde. Las industrias disponen de terrenos favorables a sus economías, a los ensanches y a las maniobras del cargue y descargue. En el sector fijado por los técnicos extranjeros (refiriéndose a Wiener y Sert) apenas son hoy posibles pequeños talleres artesanales. El beneficio ya lo están apreciando los industriales y los obreros de Muzú, Quiroga y Santa Lucía. La autopista o avenida 13 de Junio redimió una región desvalorizada y está siendo para Bogotá su más reciente y valiosa contribución urbanística”.<sup>101</sup>

El artículo muestra por una parte el inconformismo y la denuncia ya reiterada para entonces de lo que no había tenido en cuenta la formulación del Plan Regulador, y por otra, los beneficios y favores que había traído la incorporación de una avenida clave para el desarrollo al sur de la ciudad.



Imagen 4- 27. Vistas de la autopista norte. Años 50

Fuentes: Revista Semana y Bogotá CD

Entonces si el sur contaba con avenida, el norte para abrir mejor comunicación hacia la Sabana, proyectaría una autopista. Por aquel entonces, el ministro Jorge Leyva intuyó que esa vía al norte, con el tiempo habría de tener una gran importancia para la ciudad futura y así parecía demostrarlo el hecho de que el nuevo Country Club fuera construido en el camino del Contador, -7 km adelante-, sumado a la realización de varias urbanizaciones en su momento proyectadas fuera del área urbana, y que multiplicaron el valor de la fanegada por diez, en menos de cinco años -1950 a 1955-.

Del mismo modo que la revista Proa con la autopista Sur, la revista Semana consignaba el proyecto de la autopista norte de esta manera: “Concibió el ministro de obras una autoestrada (sic) al estilo de las alemanas, con dos vías, de ida y regreso, amplísimas, con zonas para peatones y equitadores. No existen cruces con las vías que corten la autoestrada, porque han sido construidos puentes elevados que no la obstruyen. Un inmenso monumento a los soldados muertos en servicio del

gobierno abre la anchurosa avenida. El proyecto es llevarla hasta el Puente del Común, a la altura del kilómetro 30”.<sup>102</sup>

<sup>101</sup> PROA N°90. Junio de 1955. “La influencia urbanística de la Avenida 13 de Junio”.

<sup>102</sup> Revista SEMANA No. 342. Mayo 9 de 1953



De esta manera, parecía que Bogotá con sus nuevas avenidas entraba en el juego que imponía el automóvil junto a la necesidad de un desplazamiento rápido y efectivo que fijaban los tiempos de una urbe moderna. Las grandes tensiones hacia el norte, sur y occidente fueron resaltadas por los ejes de las nuevas autopistas. Su construcción influiría el crecimiento de la ciudad en décadas posteriores y su entrada en funcionamiento sería visto como símbolo de la senda por donde corre el desarrollo.

En **Lima** en tanto, durante la década, si bien se ejecutaron algunas obras viales, estas no resultaron tan prolíficas ni tan de gran magnitud como las que presentó la capital peruana en las décadas precedentes –ver capítulo 2-. Durante los años 50 principalmente sobrevino un “proceso de relleno”, como un continuo procedimiento de ocupación de las áreas próximas a los ejes ya formados. Este proceso de relleno se dio particularmente en el área formada por el triángulo Callao, Lima y Miraflores, llegando a una etapa de consolidación del casco urbano existente, hacia 1959. En este mismo año, el 12 de septiembre se expidió la resolución suprema que definió “El Plan Arterial de Lima”.<sup>103</sup>

Uno de los hechos más significativos a nivel de infraestructura vial de este plan, correspondió a la construcción de dos puentes sobre el río Rímac, claves en el futuro crecimiento y desarrollo de la parte norte del río. Uno de ellos, el puente “Santa Rosa de Lima”, resultó ser la primera unión efectiva entre la ciudad capital y el antiguo distrito de “Abajo el Puente”. Este puente constituyó la prolongación de la Avenida Tacna hacia el Distrito del Rímac, en solución a los problemas de tránsito que se presentaban en los desplazamientos desde y hacia el centro, para salvar el río.<sup>104</sup> Ver Plano 4- 7

El segundo puente construido fue el conocido como “Ricardo Palma”, inaugurado el 18 de Enero de 1962, el cual representó al igual que el puente Santa Rosa, la prolongación hacia el Distrito del Rímac de otra gran avenida en Lima, la Avenida Abancay -Ver Plano 4- 7-. Con su construcción se facilitó la movilidad desde los balnearios del Sur, tránsito que venía de la Avenida Panamericana para ingresar al distrito Lima –zona centro- por la Avenida Manco



Imagen 4- 29. Puente Santa Rosa de Lima en la noche de su inauguración Ago. 30. 1960



Imagen 4- 28. Otra vista del puente Santa Rosa. A la derecha, la Iglesia del mismo Nombre  
Fuente imágenes: GARCIA R, Héctor. Seis años al servicio de la ciudad 1956-1962



Plano 4- 7. En amarillo los nuevos puentes en Lima a principios de la década de los 60

1. Puente Santa Rosa
2. Puente Ricardo Palma

<sup>103</sup> BELTRÁN, Liliana. La arquitectura moderna en el Perú. Tesis de posgrado. Facultad de Arquitectura. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. UNI. 1980. Pág. 62

<sup>104</sup> GARCIA RIBEYRO, Héctor. Seis años al servicio de la ciudad 1956-1962. Lima: Concejo Provincial de Lima. Pág. 15

Cápac y continuar así, por la Av. Abancay. Este puente se construyó dentro del “Plan Integral Rímac” y el “Plan Vial de Circunvalación”. El alcalde de aquel entonces, sentenciaba: “el puente ha resuelto un viejo problema de tránsito en el centro urbano y le ha abierto al tradicional distrito del otro lado del río, la puerta para el progreso a que tiene justo derecho”.<sup>105</sup> Se consideraba que ambos puentes, “más que vías de tránsito eran vías de progreso”, tanto por la “revalorización” de los inmuebles del Distrito Rímac, “como por representar seguro y promisorio augurio de rápido embellecimiento y adelanto”.<sup>106</sup>



Imagen 4- 30. Puente Ricardo Palma.

Fuente: Lima como la conocimos.

Otro de los proyectos finalmente cristalizados para la época, consistió en la prolongación de la Av. Nicolás de Piérola, -proyecto que venía aplazado desde inicios del siglo XX-. Esta prolongación era en lo fundamental, una solución de continuidad en el tramo comprendido entre la Plaza San Martín y la Av. Grau. No se había realizado antes, debido a que era indispensable cortar una parte del tradicional Cuartel de Santa Catalina, edificado en 1806. Con la intervención de esta avenida, el tránsito quedó abierto desde la Plaza 2 de Mayo hasta la Av. Grau. Ver plano Plano 4- 8



Plano 4- 8. Prolongación de la Av. Nicolás de Piérola, en el centro de Lima

Otra de las obras ejecutadas en Lima durante los años 50, consistió en el ensanchamiento de los jirones Cuzco y Arequipa –hoy Emancipación-, lo mismo que de los jirones Lampa y Camaná, todos ubicados en el centro histórico. El Plan de Obras Públicas proyectado durante la alcaldía de Luis Gallo Porras -1948-1949-, consideró el ensanchamiento de los jirones Cuzco y Arequipa, de forma que se transformaran en avenidas de iguales características a la Av. Nicolás de Piérola, y constituyeran así dos de las más importantes avenidas para facilitar el tránsito vehicular en el sentido este-oeste y viceversa. Durante los años 50, se realizó el primer tramo, comprendido entre las avenidas Abancay y Tacna. Así mismo, el ensanchamiento de los jirones Lampa y Camaná, se hizo desde jirón Cuzco hasta el Paseo de la República, el primero, y desde el jirón Arequipa hasta la Plazuela de la Recoleta –hoy plaza Francia-, el segundo. Ampliaciones que se harían efectivas en su totalidad durante el primer lustro de la década del 60.<sup>107</sup> Ver Plano 4- 9.



Plano 4- 9. Ampliación de los jirones Cuzco y Arequipa (en rojo); Lampa y Camaná (morado).

Fuente planos: Elaboración propia

<sup>105</sup> Op. Cit. Pág. 16

<sup>106</sup> Op. Cit. Pág. 18

<sup>107</sup> Op. Cit. Pág. 19

Otras obras proyectadas en la capital peruana a finales de la década de los 50 y principios de la década posterior consistieron en la prolongación de la Avenida de la Aviación (Ensanche Jirón Tacora); la construcción de la avenida en la margen izquierda del Malecón del Rímac en forma paralela al río y la construcción de la Avenida Santa Rosa de Lima, el tramo comprendido entre la Plaza de Armas y la Avenida Tacna.

Como se indicaba, la cantidad de nuevas avenidas para este período en Lima no será de carácter significativo, o por lo menos, no como lo representó la primera mitad de siglo. Sin embargo, la construcción de una infraestructura necesaria para ligar los dos extremos del río Rímac por medio de los puentes Santa Rosa y Ricardo Palma, hizo posible una comunicación del centro de la ciudad con la parte norte, lo que determinaría en años posteriores el crecimiento de la metrópoli en esa dirección.

Ahora, entre las innumerables obras viales que se hicieron para el período, de las tres ciudades que abarca este estudio, es destacado el caso de la capital venezolana. Si algo caracteriza a **Caracas**, es el número y la magnitud de las avenidas construidas durante la década de los 50. En 1947 se prepararon diversos estudios que incluyeron las condiciones de desplazamiento por la ciudad de los 400.000 habitantes de Caracas, particularmente en lo concerniente al empleo privado del automóvil. Dados los nexos empresariales de los Estados Unidos con el país, -como se vio en el capítulo 3-, la recomendación de las “express way” vendrá de técnicos norteamericanos, especialmente de Robert Moses.<sup>108</sup> La intención de Moses en su plan arterial para la ciudad era clara: primero, impulsar el uso del automóvil para crear una mayor cobertura espacial de Caracas; y segundo, conseguir las mejores condiciones financieras para construir la costosa infraestructura requerida, a partir de la colaboración de los grandes beneficiarios de la operación: las compañías comercializadoras de gasolina y automóviles. Si bien las propuestas del norteamericano durante el régimen perezjimenista no llegaron a adoptarse al pie de la letra, las decisiones que se tomaron en nombre del urbanismo de autopistas marcaron en forma definitiva los rasgos urbanos y las condiciones de vida de Caracas.

En ese sentido, diversos autores<sup>109</sup> encuentran a la autopista como el dispositivo de mayor incidencia en la apreciación efectiva de Caracas como metrópoli. Algunos insistirán en que paradójicamente, las nuevas vías comunicaban pero a la vez generaban desintegración, porque minimizaban el intercambio social al eliminar los cruces y contactos que éstos conllevaban. A tal desintegración dinámica corresponde la forma que tomó la construcción del resto de Caracas, en tanto se superpusieron piezas en diversas escalas representadas en ranchos, edificios de apartamentos o grandes volúmenes, que conformaban una nueva tipología espacial urbana fragmentaria. “Este es el rasgo que buena parte del urbanismo

---

<sup>108</sup> Robert Moses, llega a Caracas en abril de 1948, por medio de la Fundación Rockefeller, como se mencionó en el capítulo 3. Luego de una serie de entrevistas con personeros y asesores del gobierno venezolano, prepara su reporte sobre vialidad en Caracas. El reporte, que incluyó el trabajo de otros seis asesores norteamericanos, enfatizaba la importancia de crear un sistema vial jerárquico y la construcción de un conjunto de autopistas con el fin de aliviar la congestión vehicular. En el informe, Moses no solamente trazaba un esquema vial sino sugería técnicas de gerencia y fuentes financieras (similares a las empleadas en aquel momento en New York) con la finalidad de sustentar el sistema arterial propuesto. MOSES, Robert. *Arterial Plan for Caracas, Venezuela*. New York: IBEC Technical Services. 1948. Pág. 163. Biblioteca UCV.

<sup>109</sup> Entre otros, Lorenzo González, Juan José Martín, Alfonso Arellano, Frank Marcano. Investigadores de la Caracas de los años 50.

moderno oficial de Caracas y de las posturas románticas de humanización de la ciudad, quieren obviamente exorcizar. Pero lo hacen, al parecer, más para justificar a sí mismas su existencia que para operar con efectividad en la gran ciudad”.<sup>110</sup>

Sin embargo, a la par de estas posturas se dan otras que al contrario avalan el significado y labor que cumplieron en Caracas las grandes avenidas. Es el caso del profesor Gouverneur, quien encuentra en la red de autopistas caraqueñas la herramienta que permitió articular los “retazos” de ciudad. “Se cosieron los parches, pero no con una red de bulevares sino con autopistas. Estas vinieron a cumplir su cometido en el sentido que permitieron fácil accesibilidad a todo el valle (...), porque antes de las grandes avenidas pasar de un parche a otro era prácticamente un laberinto. Había una sola avenida de esa escala que era la equivalente a la avenida séptima de Bogotá, curiosamente también llamada en Caracas el Camino Real. Era sólo una, y en ella se hizo la actual línea de metro. De esa manera dentro de la estructura interna del valle, había muy pocos puntos de conexión que no fueran por medio de este Camino Real. Las autopistas comienzan a servir como enlace de movilidad de todos los parches”.<sup>111</sup>

El crecimiento de Caracas se hizo posible entonces por la construcción de un sofisticado sistema vial que permitió incorporar las nuevas unidades urbanas, todas conectadas a la autopista, que se convirtió en la espina dorsal de este crecimiento. Este proceso se caracterizó por la inversión de grandes recursos en la vialidad, la cual fue diseñada bajo exigentes parámetros técnicos con los recursos provenientes del ingreso petrolero. Muy pronto la vialidad se constituyó en símbolo de crecimiento de la capital venezolana, de modo que “entre los años 40 y la década de los 60, la estructura vial principal recomendada para la ciudad es construida y la comunicación entre las diferentes partes de la ciudad sólo puede realizarse utilizando el automóvil mediante la estructura vial que las comunica.”<sup>112</sup>

En esta fase de construcción, la infraestructura inicial fue sustituida por una importante red vial definida como nueva estructura urbana paralela a la anterior. Ejemplo de ello se ve representado en el nuevo espacio corredor del Río Guaire, cuyo recorrido fluvial se extiende a lo largo de todo el valle, y que por su condición central y disponibilidad de suelo en sus márgenes, se convirtió en el espacio de mayor vitalidad a gran escala para acoger las necesidades de transporte y así ver nacer una de las vías más importantes en Caracas paralela al río, la Autopista del Este.

Aparte de esta gran autopista y muy a modo de inventario, entre las obras viales más importantes construidas en la época, se cuentan: Av. Caracas-La Guaira, Av. Bolívar, Av. Francisco de Miranda, Av. Urdaneta, Av. San Martín, Av. Sucre, Av. Morán, Av. Roosevelt, Av. Victoria, Av. Nueva Granada, el Sistema Vial de La Nacionalidad, que comprende la Avenida de Los Próceres, El Paseo de los Ilustres, el Paseo de los Símbolos y el de los Precursores. La Autopista del Valle, conectada a la Carretera Panamericana; Av. Andrés Bello, Viaducto Nueva República y Av. Guzmán Blanco, más conocida como

---

<sup>110</sup> ARELLANO CÁRDENAS, Alfonso. *Arquitectura y urbanismo modernos en Venezuela y en el Táchira. 1930-2000*. San Cristóbal: Universidad Nacional Experimental del Táchira. 2000. Pág. 221

<sup>111</sup> Entrevista en Bogotá. Ver anexos

<sup>112</sup> MARCANO REQUENA, Frank. “Ciudad y modernidad: Balance frente al próximo milenio. La experiencia urbana venezolana”. En: *Revista Urbana* No. 22. 1998. Pág. 96-97.

la Cota 905. Además de estas avenidas, encargadas de formar la Rama Troncal de todo el sistema vial de Caracas y su Área Metropolitana, se hicieron otras avenidas de menor categoría que venían a ser un complemento de las primeras, entre otras las llamadas "Avenidas Principales" de todas las urbanizaciones.<sup>113</sup>

Por la extensión de obras en materia vial realizadas en Caracas, a continuación se hace una breve reseña de las más significativas:



Imagen 4- 32. Autopista del Este, a la altura de la Ciudad Universitaria



Imagen 4- 31. Autopista del Este, paralela al río Guaire

Fuente imágenes: Archivo CIC- UCAB

En 1953 se inauguró la primera etapa de la Autopista del Este que siguiendo el rumbo marcado por el río Guaire, unió el centro de la ciudad con el este. Con la incorporación de distribuidores de tránsito, pasos de dos niveles, puentes y viaductos, la autopista representó el desarrollo de la ingeniería vial en Venezuela. Concebida como parte de un sistema que abriría un circuito perimetral alrededor de Caracas, esta vía permitiría la vinculación expedita al mar, al occidente y al oriente del país. Fue la propuesta más ambiciosa del Plan Vial de 1951 y el definitivo entendimiento de la capital como una metrópoli moderna, en señal de una relación espacio-tiempo, distinta a la convencional pautada en la ciudad tradicional. “Además de su carácter urbano y funcional, la autopista es un recorrido de espectacular sentido plástico, a través de la cual es posible dominar la geografía de la ciudad, divisando hitos de la arquitectura moderna, como la Ciudad Universitaria o la Plaza Venezuela.”<sup>114</sup>

Otra de las acciones viales que ilustra la importante transformación de la ciudad durante la década de los 50 es la avenida Urdaneta, un asombroso esfuerzo de renovación urbana desarrollado en una zona de alta densidad y de reconocida tradición en Caracas. Construida en 1953, su realización convirtió la estrecha calle original en una vía de 26 metros de ancho con tres canales de circulación en cada sentido (ver imágenes de la página siguiente). Para 1956 se calculaba que circulaban más de 3000 vehículos por hora en cada sentido. Sus dos kilómetros de longitud exigieron la instalación paralela de tuberías para cloacas, acueductos, sistemas de suministro de luz y cableado telefónico,



Imagen 4- 33. Av. Urdaneta.  
Años 50  
Fuente: MENDOZA & MENDOZA.

<sup>113</sup> TROCONIS DE VERACOECHEA, Ermila. Caracas: Ed. Mapfre. Colección Ciudades de Iberoamérica.1992. Pág. 243-244.

<sup>114</sup> AAVV. Caracas la ciudad moderna. Caracas: CD-ROM. Centro de Investigación de la Comunicación -CIC-. Universidad Católica Andrés Bello -UCAB-.1999.

reafirmando la conveniencia de asociar la construcción de vías con la infraestructura de servicios.



Imagen 4- 34. Av. Francisco de Miranda. 1955  
Fuente: AAVV. Santiago de León de Caracas. 2004

representaba el vehículo en una ciudad, en plena expansión”.<sup>115</sup> La avenida con el tiempo se convirtió en la principal arteria del este de la capital, al prolongar el centro de Caracas hasta el casco de Petare.

Otra de las autopistas que sobresale en la época, es la avenida Francisco de Miranda, vía cuya extensión alcanzaba aproximadamente 8 km y dos calzadas, con un ancho total de 33 metros, canales y zonas para estacionamiento. Esta avenida formó parte del ambicioso plan de dotar a Caracas con una red vial capaz de comunicar el centro con la periferia. “Fue concebida como park way, cumpliendo la función de parque urbano con lo cual se ponía de manifiesto una clara influencia del “American Way of Life” como síntoma de lo moderno y del automóvil en la Caracas de mitad de siglo, un papel signado por el confort, la facilidad y la independencia que



Imagen 4- 35. Av. Urdaneta antes (1952) y después (1955)

Fuente imágenes:  
MENDOZA & MENDOZA



Imagen 4- 36. Anuncio de la construcción autopista Caracas-La Guaira  
Fuente: EL TIEMPO. Enero 14 de 1953

Por otra parte, en ese inevitable proceso de expansión de la ciudad, la necesidad de las conexiones con el puerto y el aeropuerto situados en el Litoral Central, exigieron la construcción de una conexión eficiente. La autopista Caracas-La Guaira, una de las obras de ingeniería más importantes de dicho período, sería la encargada de llevarla a cabo. La difícil geografía con la que se enfrenta el trazado de esta autopista (debido a lo quebrado del terreno), obligó a construir dos túneles de 1800 y 460 m, y 3 viaductos sobre la quebrada de Tacagua. El viaducto No. 1 es de 302 metros de longitud con un arco central en concreto de 152 metros, para la época uno de los más

grandes de América y el quinto en extensión en el mundo.<sup>116</sup> La importancia de la vía radica en que con ella, Caracas quedó comunicada a 15 minutos del mar.

<sup>115</sup> MENDOZA & MENDOZA. Así progresa un pueblo, diez años en la vida de Venezuela. Homenaje al General Marcos Pérez Jiménez con motivo del tercer aniversario de su posesión como Presidente Constitucional de la República. Caracas: Talleres Gráficos Ilustraciones S.A. 1956. Sin paginación.

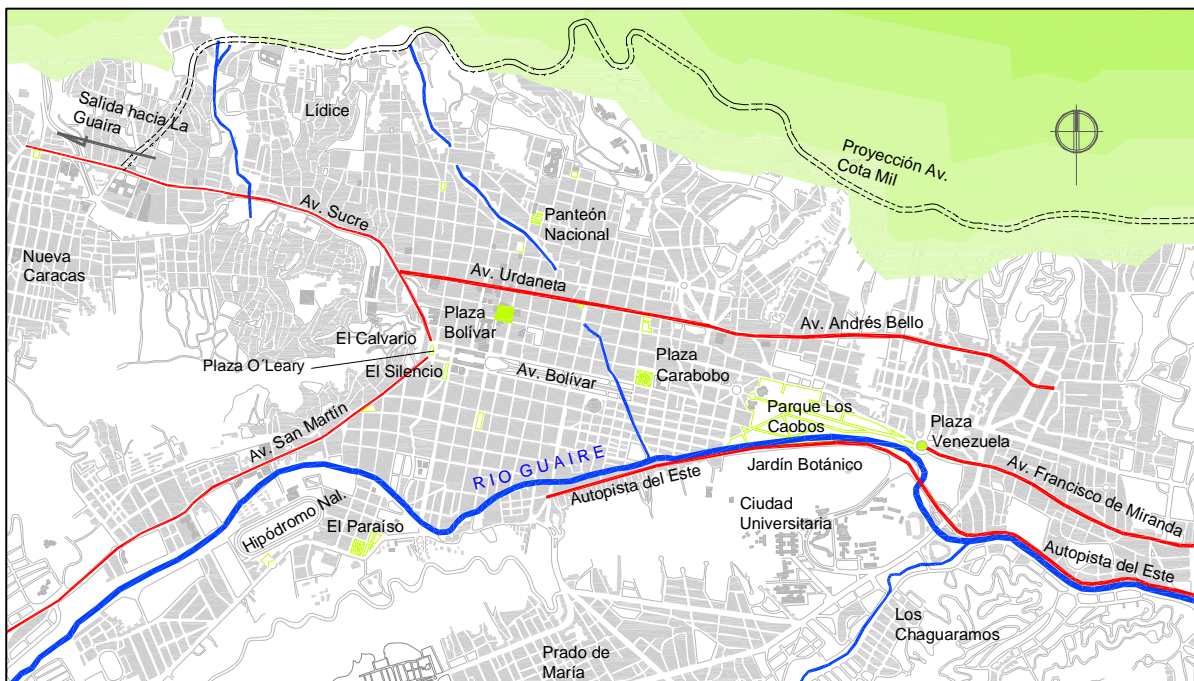
<sup>116</sup> AAVV. Caracas la ciudad moderna. Caracas: CD-ROM.



Para culminar el tema vial de la capital venezolana, cabe decir que para algunos autores como William Niño,<sup>117</sup> la verdadera modernidad visual y urbana de Caracas se planteó simbólicamente a partir del 1 de enero de 1950 con la inauguración de la Avenida Bolívar, y se prolongó en un esfuerzo monumental de construcción hasta el 23 de enero de 1958, fecha de la caída del régimen perezjimenista, cuando la metrópoli mostraba su intención de abarcar la extensión total del valle. La avenida Bolívar como eje de 2 km entre las Torres del Centro Simón Bolívar y el parque Los Caobos, marcó la axialidad monumental que establecía la primera gran avenida de Caracas y el descubrimiento de una escala de “dimensiones heroicas”.<sup>118</sup> Su construcción marca la “Y” de uno de los sectores más populares de Caracas, al conformar la parte vertical que amarra los dos brazos extendidos hacia las avenidas Sucre y San Martín, convergentes en la plaza Urdaneta, hoy plaza O’Leary.



Imagen 4- 37. Av. Bolívar. Caracas, 1953.  
Al fondo, se observan las Torres Simón Bolívar  
Fuente: AAVV. Santiago de León de Caracas



Plano 4- 10. Ubicación de las avenidas construidas en Caracas en el período de estudio, mencionadas en este capítulo.

Fuente: Elaboración propia

<sup>117</sup> 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. 153-202.

<sup>118</sup> *Ibíd.* Pág. 156

Finalmente, se ve pertinente citar la siguiente reflexión hecha por Francis Violich, al visitar de nuevo algunas ciudades latinoamericanas al final de la década de los 50:

“Las zonas centrales y las grandes ciudades latinoamericanas, no obstante su vitalidad urbana y el estar llenas a toda hora, están congestionadas al punto de ser escasamente utilizables para aquellos que se sirven de ellas. Caracas es la excepción, debiéndose esto a que está muy generalizado el sistema del automóvil propio. En este caso una tendencia de suburbanización, dentro del ejemplo de Estados Unidos, hace que ésta ciudad contraste con las otras de Suramérica”.<sup>119</sup>

Efectivamente el “American Way of Life” había permeado en Caracas su forma urbana y las autopistas eran la prueba más categórica de su obediencia al estándar norteamericano.

Las tres ciudades en su fase de cambio a un nuevo paisaje de su vida metropolitana, encontrarán en la realización de las grandes avenidas, los instrumentos que permitieron ligar pero al mismo tiempo fragmentar. Es innegable que muchas de ellas resultaron en efectivos conectores de lugares antes alejados y percibidos como distantes, y que ahora a una nueva velocidad parecían estar más cercanos. Sin embargo, muchas de estas nuevas vías parecían cumplir al mismo tiempo un papel fraccionador, en la medida que se alzaban como grandes e impenetrables barreras, escindiendo sectores de ciudad que antes se mostraban en interacción. Pero recordemos, es parte de la característica moderna, el de los ambientes complejos, heterogéneos y contradictorios. Heterogeneidad que se ve en cada una de las ciudades, pero que al ser comparadas entre ellas, paradójicamente muestran paisajes similares, como encuadrados en un mismo marco de razones.

Tres ciudades, tres vías, tres momentos y un paisaje urbano que se presenta casi idéntico...



Imagen 4- 39. Av. Inca Garcilaso de la Vega en Lima. 1952 (Av. Wilson)  
Fuente: “De calles, balcones y plazuelas. Lima y su historia gráfica. Siglos XIX y XX”. CD Rom



Imagen 4- 40. Av. Urdaneta en Caracas. 1953  
Fuente: CIC - UCAB



Imagen 4- 38. Carrera 10 en Bogotá 1963  
Fuente: Daniel Rodríguez. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

<sup>119</sup> VIOLICH, Francis. “Visitando nuevamente las ciudades de la América Latina”. En Newsletter. Aspo. 1957. Tomado de: Revista El Arquitecto Peruano No. 243-244 Oct. Nov. 1957.



## **4.2.2. ARQUITECTURA Y MONUMENTALIDAD: la táctica de los dispositivos modernos**

*"La arquitectura no se preocupa exclusivamente de la construcción, sino que más bien la monumentalidad surge del esfuerzo consciente del arquitecto por dar forma a las necesidades emocionales del ser humano"*

*Giedion.en "The Need for a New Monumentality" 1944*

Complementario al tema de la vialidad, la segunda implicación de la ocupación espacial en cada una de las ciudades estuvo representada por la arquitectura. El desarrollo de la urbanización como forma única, distinta y autónoma, será un proceso acompañado por las propuestas arquitectónicas incorporadas como elemento fundamental de identidad en la vida "moderna" de ciudad. A lo largo de las trayectorias que cumplían las nuevas avenidas, se inició una empresa de ilusión de futuro donde se localizaron los íconos arquitectónicos más importantes de una nueva memoria de construcción para las recientes metrópolis.

La arquitectura moderna se unió entonces a la planificación urbana, como "emblema de y camino a" la modernidad en América Latina. Como Gwendolyn Wright ha señalado, "el momento de apogeo del modernismo tercermundista durante los años 50 y 60 fue en parte una reacción al historicismo elegante del diseño urbano colonial, una señal de que países independientes podrían ser parte del desarrollo internacional moderno".<sup>120</sup> Al respecto cabe recordar que el primer edificio público expresado con arquitectura moderna no se hizo ni en Europa ni en Estados Unidos, sino en Brasil: el Ministerio de Educación y Sanidad en Río de Janeiro. En este caso, los autores eran arquitectos modernos, totalmente periféricos, ajenos a los CIAM y a la tradición racionalista dominante.<sup>121</sup> Se recordará que "los miembros del CIAM redefinen el papel del arquitecto en la nueva sociedad tecnocrata, cuya ordenación global reivindican. Combatían por una causa, la modernidad. Luchaban por erradicar las formas y tradiciones arquitectónicas del pasado; para ellos, la modernidad estaba simbolizada por objetos (silos, transatlánticos...) antes que por procesos o nuevos sistemas de relaciones. El edificio era proyectado como objeto técnico, como artefacto, de tal suerte que el edificio se convertía en objeto autónomo, y llegado el caso, podía ser reproducido por la industria."<sup>122</sup>

Repitiendo el lema de Le Corbusier "arquitectura o revolución", cada proyecto de construcción se percibía como un dispositivo táctico al desarrollo y como una contribución puntual a la imagen del país deseado. La arquitectura se introdujo en la agenda de lo cotidiano de nuestros países, haciéndose una necesidad del desarrollo. Las obras públicas llegaron a ser sinónimo de política pública, mientras que la planificación se asociaba con la instrumentación racional de esas obras. "Edificios y avenidas -más tarde rascacielos y

---

<sup>120</sup> WRIGHT, Gwendolyn. Politics of Design. Pág. 311. Citado por González Casas. Modernidad y ciudad. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana. 1997. Pág. 61

<sup>121</sup> MONTANER, Josep María. La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona: Gustavo Gili. 1997. A propósito de lo que indica el autor Ezio Manzini. Pág. 108

<sup>122</sup> CHOAY, Françoise. Reino de lo urbano y muerte de la ciudad. Op. Cit. Pág. 67

autopistas-, entraron en el debate político, convirtiéndose en eficientes dispositivos para propagar estándares internacionales de pensamiento y conducta”.<sup>123</sup>

La arquitectura moderna se convirtió así, en el instrumento de materialización de la nueva sociedad por excelencia, representando el espíritu del tiempo y del lugar,<sup>124</sup> en tanto que la ciudad se convirtió en el escenario de la vida social y política de la Nación. La búsqueda de una identidad moderna alejada de las formas tradicionales e historicistas, conllevó a la exploración de nuevos lenguajes que dieran respuesta a ese “espíritu del tiempo”, además de reinterpretar y adaptar modelos extranjeros a unas condiciones locales particulares.

“El llamado Estilo Internacional no parecía encontrar barreras regionales (...) un mismo estilo arquitectónico parecía adecuado a todos los habitantes de la tierra. Las bases conceptuales de este esperanto arquitectónico estaban enraizadas en las formulaciones pioneras de la estética modernista preparada en las décadas anteriores (racionalidad funcional, abstracción formal, geometría simple), pero su principal característica (que adquirió al dejar de ser experimentaciones aisladas y convertirse en instrumento de construcción masiva) fue la de *privilegiar la eficiencia constructiva* sobre cualquier otra consideración, lo que Mies llamó “la arquitectura vuelta construcción””.<sup>125</sup> En la búsqueda de esa eficiencia, resultaría clave la implementación y adopción de nuevas técnicas en el ámbito latinoamericano como el concreto, que para la arquitectura moderna europea representó el nuevo espíritu de la época. Arquitectos en diferentes ciudades latinoamericanas, consideraron el concreto como elemento estructural y formal con diversas posibilidades de aplicación, que aunado a otros materiales como el vidrio y el acero, forjaron productos arquitectónicos con cierto espíritu formal común, pero no ausentes de grados de identidad particulares.

#### **4.2.2.1. La arquitectura de las tres nacientes metrópolis**

La arquitectura moderna en general fue entonces objeto de la técnica, los materiales industrializados y la producción industrial, algo que explicaría la simplificación de las formas y la racionalidad en el lenguaje tipológico en coherencia a esta condición de practicidad a la que estaban sujetos los proyectos. Esto vendría respaldado en la creencia de que la arquitectura tenía su mayor desafío en los avances técnicos, y las mejores apuestas y el mejor talento se concentró en cómo hacer prefabricados, en cómo aligerar losas de concreto y en cómo utilizar materiales y detalles industrializados. Desde mediados de los años 50 se empezaron a producir postes pretensionados, pilotes prefabricados, muros de contención precolados, edificios industriales prefabricados, edificios de vivienda económica con grandes paneles y edificios totalmente prefabricados de oficinas con plataforma y planta libre. El concreto armado se alzaría entonces como expresión de la modernización de la construcción en las tres ciudades, y unido a él, se colocarían otros materiales “vanguardistas”. Sin embargo, muchas de las técnicas artesanales tradicionales no desaparecieron y por el contrario, se sumaron a las nuevas técnicas en una simbiosis propia de la mezcla e hibridación, muy característico de nuestro modo moderno.

---

<sup>123</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Ciudad y modernidad. Op. Cit. Pág. 173

<sup>124</sup> WAISMAN, Marina. “La arquitectura descentrada”. Ediciones Escala. Bogotá, 1998

<sup>125</sup> ARANGO, Silvia. Historia de la Arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 1993. Pág. 209

El objetivo del siguiente apartado no es dar cuenta de inventarios exhaustivos u ofrecer una visión de conjunto del trabajo de un determinado estilo, grupo o arquitecto. Se trata simplemente de detener la mirada en ciertas obras de arquitectura que en la época hicieron posible formular un discurso moderno coherente y su influencia en el ámbito de lo urbano, así fuera sólo a modo de imagen –como sucedió en algunos casos-, resultó significativa.

### **Una construcción “de altura”**

En términos tangibles, las ciudades para la época de estudio, parecían estar adquiriendo dos condiciones aparentemente contradictorias, pero a la vez posiblemente complementarias: A la par del crecimiento horizontal que daban las nuevas avenidas, crecimiento en lo fundamental periférico, se contraponía en el escenario urbano, la aparición de grandes torres o “rascacielos” ubicados generalmente en el centro. La construcción de edificios en altura fue una de las principales características del intenso período constructivo de posguerra, para las tres metrópolis. “Las torres, serán reseñadas como elemento plástico que simboliza la ciudad del siglo XX”.<sup>126</sup> Y ya dentro de ellas, “el ojo de Dios es el ojo del Poder, y desde la torre toda ciudad es un panóptico (...); desde los rascacielos se adentra a la ciudad, porque desde ellos se accede para obtener el placer de dominar la metrópoli”.<sup>127</sup>

Una de las firmas de arquitectos que en occidente gozó de gran acogida, fue la firma Skidmore, Owings and Merrill -SOM-. Ellos, con su famosa “Lever House”, ejercieron gran influencia en la arquitectura desarrollada en altura en varios países. Este grupo que seguía los conceptos de Mies, sobre todo en la utilización del muro cortina, desarrolló su edificio bajo una nueva concepción formal del espacio. El Lever House, modelo de edificio para oficinas, originó un tipo de propuesta arquitectónica, donde los elementos verticales y horizontales conformaban un perfecto equilibrio con la trama que ofrecía la fachada de cristal.

Ahora, para algunos autores,<sup>128</sup> la competencia por la altura fue producto tanto del interés rentista del suelo urbano como de cierto afán de representatividad empresarial o institucional. En Bogotá, a mediados de los años 50 se alcanzó la altura de los 21 pisos con dos edificios: el banco de Bogotá y el edificio Ángel -ubicado en la calle 19 con Cr. 7-. El primero fue confiado precisamente a la firma Skidmore, Owings and Merrill, -la misma firma del CAO-, quienes desarrollan en la capital colombiana su prototipo torre-plataforma, ubicado sobre la naciente carrera 10.



Imagen 4- 41. Lever House. NY. Años 50.

Fuente: Recurso Internet



Imagen 4- 42. Banco de Bogotá en construcción.

Fuente: Paul Beer

<sup>126</sup> NIÑO, William. Op. Cit. Pág. 156

<sup>127</sup> GORELIK, Adrian. “Imaginarios urbanos e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos”. En: Miradas sobre Buenos Aires, historia cultural y crítica urbana. Editorial siglo veintiuno. Pág. 5

<sup>128</sup> SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 189



Imagen 4- 43. Se observa el acento del edificio en un contexto donde predominaba la baja altura  
Fuente: PROA N°137/JUL/1960



Imagen 4- 45. Banco Francés e Italiano.

Fuente imágenes: Arquitectura Moderna en América Latina 1950-1965



Imagen 4- 45Seguros Bolívar 1955.

El edificio Ángel por su parte, fue construido en 1955 y tuvo características similares en su proyección a la de SOM, -torre sobre plataforma-. Aparecen para la misma época otros edificios en altura como el edificio de Seguros Bolívar, de 17 pisos, ubicado sobre la Cr. 10, diseño de la firma Cuéllar-Serrano-Gómez; el Banco Francés e Italiano de la firma Obregón-Valenzuela y otra serie similar de edificios que de manera puntual y como en estilo “puntillista” aparecerán en el paisaje urbano, y empezarán a estilizar una figura vertical en el centro de la capital colombiana.



Imagen 4- 46. Edificio Ángel. 1965. Fuente: Saúl Orduz

En Lima, aunque en menor proporción, también empezarán a construirse edificios en altura. En 1956 fue construido el Ministerio de Educación, de 22 pisos, que tenía una torre central de acero y dos torres gemelas a ambos lados construidas en concreto armado. Era el nuevo edificio más alto de Lima y así le sería por varios años. En esta década, gracias a la bonanza económica, también se construyeron otros edificios “altos” como las nuevas sedes del Ministerio de Hacienda (avenida Abancay) y el Ministerio de Trabajo (avenida Salaverry). Asimismo, el sector privado impulsó la construcción de modernos edificios a lo largo de las avenidas Tacna y Wilson, tanto de uso comercial como residencial. Finalmente, en 1960, se inauguró el edificio del Hotel Crillón, de 20 pisos, en la avenida La Colmena.



Imagen 4- 47. Ministerio de Educación del Perú. 1956



Imagen 4- 48. Hotel Crillón  
Fuente: PALACIOS Raúl.  
Historia de la República del Perú

En Caracas, durante la década en estudio, apareció el conjunto de las torres gemelas del Centro Simón Bolívar, no sólo como el elemento más representativo de las construcciones en altura en la capital venezolana, sino como imagen urbana moderna que por años hizo conocer a la ciudad. Las torres se manifestaron como continuidad del programa previsto en el Plan Rotival, pero asumiendo la escala monumental que el francés había previsto



Imagen 4- 51. Torres Centro Simón Bolívar



Imagen 4- 50. Maqueta de la propuesta y su contexto  
Fuente imágenes: Revista Venezuela Up to date Vol IV No. 11 Dic. 1953



Imagen 4- 49. Las torres a nivel de peatón. 1956  
Fuente: MENDOZA & MENDOZA 1956



Imagen 4- 52. Torres en la actualidad  
Fuente: Jimmy Guzmán –JGB-

para el sector de El Silencio. Este conjunto multifuncional fue diseñado por Cipriano Domínguez arquitecto “corbusiano” que trae de su pasantía en la Rue De Sevres, la experiencia de las posibilidades del lenguaje moderno. Las Torres del Centro Simón Bolívar plantean la continuidad de la vialidad propuesta en el Plan del 39, la cual penetra el edificio creando una compleja intersección de niveles que mantiene vigente su funcionalidad; establece una monumentalidad que se erigirá en la nueva imagen iconográfica de la ciudad, logrando una integración a la trama urbana a partir del respeto al alineamiento con El Silencio y la continuidad de los pórticos urbanos, desarrollados ahora como pilotes.

Estas torres gemelas del Centro Simón Bolívar muestran una fuerte referencia a desarrollos foráneos, como el Rockefeller Center y el Ministerio de Educación de Brasil, en Río de Janeiro, en el cual vale recordar la fuerte incidencia de Le Corbusier.<sup>129</sup>

Otra de las construcciones icónicas en altura, realizada para la época en Caracas, es la “Torre Polar” -1953-1954-, ubicada en la Plaza Venezuela y proyectada por la firma de José Miguel Galia y Martín Vegas. Al igual que ejemplos anteriores vistos tanto en Bogotá como en Lima, este proyecto desarrolló el tema del rascacielos acompañado por un volumen bajo, el cual era de uso más público, “un tipo que dominaría el perfil urbano de la Caracas administrativa y comercial de la década de los cincuenta”<sup>130</sup>

Con su intervención, la torre Polar se constituyó en las décadas siguientes, como referente clave en el nuevo nodo de coordenadas de la ciudad, caracterizado principalmente por la Plaza Venezuela, con responsabilidades equivalentes a las que en otros ámbitos asumía el Centro Simón Bolívar. “El conjunto Polar constituiría así un paradigma de modernidad y también de emulación metropolitana satisfaciendo así su condición



Imagen 4- 53. Torre Polar en construcción. 1954  
Fuente: CIC - UCAB

<sup>129</sup> 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

<sup>130</sup> SATO, Alberto. José Miguel Galia, arquitecto. Caracas: Instituto de Urbanismo Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela. 2002. Pág. 59



referencial para esta zona de la ciudad emergente”,<sup>131</sup> además de ser ejemplo representativo de dos temas típicos en el campo estructural para los edificios de la época: la construcción en altura y el espacio de grandes luces.

Ejemplos de un tipo y estilo muy similar de las construcciones en altura, se verán entonces alzados en las tres capitales, transformando de manera categórica el paisaje de sus centros. La ciudad tradicional otrora claramente horizontal, con los campanarios de las iglesias como sus puntos de referencia más altos, empezaba a coexistir con elementos de otra escala, de una magnitud sin precedentes, en el intento por ver reflejado el avance y desarrollo a través de una imagen imponente.

### **La metrópoli “equipada”**

La construcción de diversos espacios colectivos para las tres capitales, en su búsqueda por brindar los servicios necesarios a los antiguos y nuevos residentes y que por décadas habían sido reclamados, encontró el clima económico y la iniciativa para ver cristalizados los proyectos. Por la magnitud que algunos ostentaron, se convirtieron en referentes no sólo a nivel local de las ciudades que servían a su ubicación, sino que su influencia llegó al nivel nacional. Se reseñarán a continuación algunos de los equipamientos de mayor incidencia para la época, en las tres ciudades.

La salud, junto a la higiene resultaba tema obligado a resolver y de ahí la preocupación por generar los espacios adecuados para la atención de enfermedades. El número cada vez mayor de habitantes, hizo que las políticas en salud fueran tema de urgente acción y la construcción de hospitales y centros especializados, una de las características del período.



Imagen 4- 54. Hospital San Carlos. Bogotá 1948  
Fuente: Paul Beer



Imagen 4- 56. Hospital Universitario. Caracas. 1954  
Fuente: MENDOZA & MENDOZA



Imagen 4- 55. Hospital del Empleado. Lima. 1958  
Fuente: Lima y su historia gráfica. Siglos XIX y XX “. CD Rom

En Bogotá por ejemplo, se ejecutaron obras como el hospital San Carlos, el Hospital Militar, así como la proyección del Hospital San Ignacio y la construcción de las clínicas David Restrepo -especializada en maternidad- y Palermo, lo mismo que varios asilos para huérfanos y ancianos.<sup>132</sup> En Lima, la construcción de nuevos hospitales con sistemas novedosos que permitían prestar un mejor servicio, fue posible a través de construcciones como el Hospital del Seguro del Empleado -hoy Rebagliati- en 1958, el Hospital Militar y

<sup>131</sup> *Ibíd.* Pág. 58

<sup>132</sup> *Revista PROA* No. 39. Septiembre de 1950

el Hospital Naval Bella Vista.<sup>133</sup> En Caracas, el Hospital Universitario ubicado dentro de la Ciudad Universitaria, constituyó el centro clínico más importante del país, tanto por capacidad como por los modernos equipos e instalaciones que fueron importados.<sup>134</sup>

A la par de estos equipamientos, aparecerían los grandes aeropuertos como elemento clave de conexión nacional e internacional, lo cuales fueron desarrollados con mayor tecnología y capacidad. El Dorado en Bogotá (1955-1959), Jorge Chávez en Lima (1960-1965) y Simón Bolívar en Maiquetía –a 30 minutos de Caracas-, (1945-1962) fueron los puertos de navegación aérea desarrollados durante la época, estratégicamente visualizados como la oportunidad de importar no sólo materiales y personas, sino también las nuevas ideas.



Imagen 4- 60. Aeropuerto El Dorado- 1959  
Fuente: Bogotá CD, Museo de Desarrollo Urbano



Imagen 4- 57. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima.  
Fuente: Arqandina. Recurso electrónico



Imagen 4- 59. Aeropuerto Simón Bolívar. Caracas. 1962  
Fuente: Santiago de León de Caracas



Imagen 4- 58. Hotel Tequendama. 1954  
Fuente: Paul Beer



Imagen 4- 62. Hotel Riviera en Lima. 1960  
Fuente: Revista El Arq. Peruano. No. 308



Imagen 4- 61. Hotel Humboldt en Caracas. 1957  
Fuente: CIC - UCAB

La industria hotelera, sería otro de los componentes características durante la época, como dispositivos modernos en la etapa de “cosmopolitanización” de las tres ciudades. Hoteles como El Tequendama en Bogotá, el Hotel Riviera en Lima o la variedad de hoteles que en la Caracas tropical fueron construidos, (Tamanaco, Humboldt, Barinas, Bella Vista, entre otros), fueron acordes a las nuevas maneras de vivir el ocio, el placer, el confort como ideales a conquistar en la vida moderna. Las ciudades debían entonces tener la capacidad de responder a lo que en su momento el turista reclamaba, y los hoteles serían el medio de hacer ver que las nuevas metrópolis estaban en capacidad de brindar lo que ciudades del primer mundo ofrecían.

<sup>133</sup> BELTRÁN, Liliana. Op. Cit. Pág. 81

<sup>134</sup> MENDOZA & MENDOZA. Op. Cit. Sin paginación



Imagen 4- 67. Universidad Central de Venezuela –UCV- 1955  
Fuente imágenes: CIC - UCAB



Imagen 4- 65. Facultad de Arquitectura UCV. 1954



Imagen 4- 66. Aula Magna recién inaugurada. 1954



Imagen 4- 64. Departamento de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería –UNI- en Lima. 1960  
Fuente: Rev. El Arquitecto Peruano



Imagen 4- 63. Corredor del Aula Magna de la UCV, en la actualidad  
Fuente: Jimmy Guzmán -JGB

A la par de hospitales, aeropuertos y hoteles, nuevos modelos urbanos con énfasis en lo educativo irán conquistando en algunos casos la periferia de las ciudades. Es el caso de la Ciudad Universitaria de Caracas o UCV,<sup>135</sup> proyectada, a partir de 1945 por Carlos Raúl Villanueva y el proyecto de la Universidad Nacional de Ingeniería en Lima. Las experiencias derivadas de la construcción de importantes vías de comunicación que circundan y enmarcan los conjuntos universitarios, sirvieron para que estos empezaran a constituirse en unidades claramente independientes pero muy conectadas con el sector central. Estas instituciones representaban además, el medio a través del cual era posible lograr el ascenso social. El papel que ellas entrarían a ejercer, resultaría clave para los ideales de modernización social que se planteaban los principios de progreso.

En Bogotá igualmente, fueron construidas varias sedes universitarias para la época, entre otras, el Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, las universidades Javeriana, Libre, América, de los Andes, Jorge Tadeo Lozano, la Gran Colombia, Distrital Francisco José de Caldas y Pedagógica. El alto número de instituciones fundadas para la época, es demostrativo del interés en la promoción de un pensamiento científico y técnico que condujera al desarrollo de la industria nacional y a la producción de un trabajo calificado.<sup>136</sup> Estas no serían razones ajenas a los intereses que tanto en Caracas como en Lima resultaban igualmente perseguidos.

<sup>135</sup> Declarada por la UNESCO, a partir del año 2000, como Patrimonio Mundial de la Humanidad

<sup>136</sup> CASTILLO, J. C. del. Bogotá años 50, el inicio de la metrópoli. Op. Cit. Pág. 110





Imagen 4- 69. Centro Internacional. Bogotá.  
1960

Fuente: Saúl Orduz



Imagen 4- 70. Edificio de  
oficinas Atlas. Lima. 1958

Fuente: El Arquitecto Peruano



Imagen 4- 68. Edificio de  
oficinas El Municipal en  
Caracas. 1957

Fuente: CIC - UCAB

La arquitectura para los espacios de trabajo fue otra de las constantes en el repertorio constructivo exhibido para la época. Oficinas para distintos tipos de actividad, ya fuera para empresas públicas o privadas aparecerían en la escena urbana, como sedes del sector servicios, que en las ciudades cada vez tomaba más fuerza. Edificios para bancos, compañías de seguros, centros comerciales y oficinas en general, aparecieron como elementos urbanos característicos; algunos incluso combinaban el uso de oficinas con vivienda y comercio. La mayoría de estos edificios en las tres ciudades, mostrarían formalmente un espíritu funcionalista y tecnológico propio de una modernidad arquitectónica ortodoxa, fiel a los principios del Movimiento Moderno. Algunos aparecerían ubicados en grandes espacios abiertos como bloques sueltos, -caso Centro Internacional en Bogotá o el Centro Simón Bolívar en Caracas- y otros, -la mayoría-, como nuevos edificios que se insertaron en lotes urbanos. En general, será una arquitectura que sintetiza el pensamiento moderno referido al significado social de la construcción y a las “formas puras” del movimiento moderno. Bajo esas premisas, aparecieron en poco tiempo como parte del escenario urbano, edificios blancos con planta libre y ventana corrida, contruidos rápidamente al amparo de la novedad tecnológica, con una innovadora estética que satisfacía también los intereses rentables del desarrollo de la ciudad.

### **Las técnicas de lo moderno**

Ligada a la fecunda e intensa producción arquitectónica, que en las tres ciudades no registraba un antecedente similar, se encontró la posibilidad de experimentar con nuevas tecnologías constructivas y nuevos modos del “saber hacer” arquitectura. Sistemas como el conocido “reticular celular” (losas aligeradas a través de la utilización de cajones prefabricados de concreto que sirven de molde a viguetas que conforman una retícula),<sup>137</sup> serían ampliamente difundidos y utilizados con el objetivo



Imagen 4- 71. Edificio Sena. Bogotá. 1958

Fuente: Saúl Orduz

<sup>137</sup> VARGAS CAICEDO, Hernando. El desarrollo de la edificación en concreto armado en Colombia: El caso de los pioneros Doménico Parma y Guillermo González Zuleta (1945-1985). Bogotá: Universidad de los Andes. Revista dearquitectura 04. 2009. Pág. 68

de acelerar los ritmos constructivos y bajar los costos de producción. Sin duda, esto constituiría un avance técnico significativo, con el cual arquitectura e ingeniería establecerían una alianza triunfadora y donde la plasticidad en las formas sería aplicada en algunos proyectos. Esa tendencia al “alarde formal” con el concreto armado se vería acentuada con la influencia brasileña a comienzos de los años 50, motivada por los éxitos internacionales de Niemeyer y los trabajos del arquitecto español Félix Candela.

La técnica se trabajó así con un espíritu experimental e innovador; materiales como el acero y el vidrio acompañarían asiduamente al concreto, con el uso de nuevos equipos adecuados al manejo de estos materiales y con el interés en la industrialización tanto en la producción de materiales como en la prefabricación de elementos. En algunos proyectos, se reemplazaría la estructura portante en concreto, por un esqueleto armado en acero importado, como fue el caso del Hotel Tequendama en Bogotá, la torre Polar en Caracas o el Edificio Atlas en Lima.

Otros materiales como el acero inoxidable, el aluminio, el plástico, el vinilo, los pisos asfálticos, los materiales sintéticos, paneles prefabricados, maderas industrializadas, acabados cerámicos, entre otros, llevarían a la práctica la industrialización –preconizada entre otros por Gropius en la Bauhaus-, aunque paralelamente a estos novedosos materiales se siguieran utilizando los tradicionales. En ello, la mezcla de lo nuevo y lo antiguo, prueban su relación característica de lo moderno.

### **Las firmas y el trabajo individual**

El ejercicio profesional de la arquitectura durante la década de los 50, estuvo acentuado por la formación de grandes compañías o “firmas” de arquitectura e ingeniería, que surgieron prontamente, adquirieron importancia y se convirtieron inmediatamente en portadoras del sentido funcionalista y el interés en desarrollar técnicas nuevas en el medio. Las firmas no son, claro está, exclusividad de este periodo, pero sí lo es su escala; en los años 50 se crearon o consolidaron verdaderas empresas diseñadoras-constructoras que estandarizaron las decisiones para poder satisfacer la demanda. Por lo general, estas empresas de arquitectura podían manejar grandes proyectos al ofrecer un conjunto coordinado de conocimientos técnicos en campos de relativa especialización y complejidad.

Firmas como Cuéllar-Serrano-Gómez, Esguerra-Sáenz-Urdaneta Suárez & Cía. (luego entraría a formar parte de este grupo Germán Samper), Obregón-Valenzuela & Cía., en Bogotá, o Carbonell & Sanabria, Vegas & Galia, Ferris-Ferrero & Tamayo, Benacerraf &



Imagen 4- 72. Supermarket de la Av. Pardo. Lima. 1965

Fuente: Revista El Arq. Peruano



Imagen 4- 73. Construcción del centro comercial Helicoide sobre la roca Tarpeya. Caracas. 1956

Fuente: CIC - UCAB

Vestuti, Carpio & Suárez en Caracas,<sup>138</sup> se convierten en los protagonistas de una nueva tradición cultural al definir con sus obras la iconografía de lo moderno.<sup>139</sup>

Pero a la par de las grandes firmas, existía el trabajo de arquitectos que decidieron optar por una metodología y formas de trabajo individual, distinto a la imagen corporativa del diseño colectivo de las grandes firmas. Varios de ellos se valieron de publicaciones, como la revista Proa en Colombia, el Arquitecto Peruano en Lima o la revista Integral en Venezuela, para colaborar con editoriales, artículos y pronunciarse así sobre el estado de la profesión. Muchos de ellos, participaron de los Congresos Panamericanos de Arquitectura y consolidaron las ideas a través de instituciones gremiales como las sociedades de arquitectura y las apuntalaron en las facultades, a través de la docencia; esto para las tres ciudades, constituyó una táctica de avance que resultó ser altamente eficaz y produjo un impacto definitivo en el perfil social del arquitecto y de la arquitectura en sus respectivas naciones.

En estos grupos, se destacarán entonces arquitectos como Jorge Gaitán Cortés, Juvenal Moya, Jorge Arango, Carlos Martínez, entre otros, para el caso bogotano; Villanueva, Mujica, Malaussena, Guinand y Doming para el caraqueño; y Enrique Seoane, Fogliani, Cron y García Bryce para el caso limeño. La importancia en las obras de muchos de ellos, alcanzó fama internacional. Serían varios los estudios para cubrir la cantidad y calidad de sus obras, para lo cual otros espacios distintos al de esta investigación pueden ser creados o consultados.

A continuación, una breve clasificación por ciudad, de las obras arquitectónicas a nivel de equipamientos urbanos más relevantes del período.

	<b>CARACAS</b>	<b>LIMA</b>	<b>BOGOTÁ</b>
<b>BANCOS</b>	Edificio Banco Mercantil y Agrícola. Vegas y Gali. 1953. Edificio Banco Unión. Benacerraf, Guinand y Vestuti. 1953.		Banco de la República. Banco Francés e Italiano. Obregón & Valenzuela. 1958 Banco de Bogotá. Skidmore, Owings and Merrill
<b>SALUD</b>	Hospital Universitario. Villanueva. 1945 – 1949.	Hospital Naval Av. Venezuela. 1956 Hospital Central del Empleado. Edward Durell Stone. 1958	Clínica David Restrepo, Cuéllar serrano Gómez, 1951

<sup>138</sup> NIÑO, William. “Ciudad definitiva un paisaje plenamente moderno”. Op. Cit. Pág. 182

<sup>139</sup> Respecto al volumen de trabajo que desarrollaban las firmas, es diciente el caso bogotano, donde de las 36 obras importantes realizadas entre 1950 y 1969, 25 fueron proyectadas por cinco compañías de arquitectura e ingeniería y los demás por autores individuales. “Lo que hace entrever el positivo auge de las firmas”. SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 188

<b>TRANSPORTE</b>		Terminal de transporte de Lima. Hermanos Cánepa	Estación de buses. GGZ. 1951 Aeropuerto El Dorado. DP. 1956
<b>OFICINAS</b>	Torres del Centro Simón Bolívar, Cipriano Domínguez. 1949 – 1957. Círculo de las Fuerzas Armadas. Luis Malaussena 1951 Torre Polar. Vegas y Gali. 1951 – 1954 Angloven. Vegas y Galia. 1954 Edificio Gran Avenida. Benacerraf, Guinand y Vestuti. 1954 Centro profesional del este. Jorge Romero, Pedro Neuberger, Dirk Bornhorst. 1956	Edificio Fénix. Seoane Ros. 1950 Edificio Guzmán Blanco. Villarán Freire. 1952 Ministerio de Hacienda y Comercio. Payet. 1953 Edificio Radio El Sol. Miró Quesada. 1954 Ministerio de Educación. Seoane Ros. 1955 Edificio Atlas. Alvarez, Calderón y Weberhofer. 1955 Ministerio de Trabajo. Alejandro Garland. 1955 Edificio El Pacífico. Osma. 1957 Embajada Americana. Bernard C. Hibler. 1958 Edificio La Fénix. Osma. 1958 Edificio Neptuno. Alberto Menacho. 1958. Edificio Seguros. El Sol. Seonae Ros. 1959	Edificio Seguros Bolívar, Cuéllar serrano Gómez, 1956 Sociedad Colombiana de Ingenieros, Cuéllar serrano Gómez, 1957-1959 Edificio Ervico, Obregón Valenzuela & Cía, 1957 Edificio Sena, Esguerra Sáenz Urdaneta Suárez y Germán Samper, 1958 Laboratorios Abbott, Esguerra Sáenz Urdaneta Suárez y Germán Samper, 1958 Edificio Colseguros Chapinero, Obregón Valenzuela & Cía. 1959 Edificios Ecopetrol. DP. 1954
<b>HOTELES</b>	Hotel Humboldt. Tomás Sanabria. 1956 – 1957. Hotel Tamanaco. Carlos Guinanand Baldo.	Hotel Crillón Centro Vacacional Huampaní. Cillonis, Olazabal y Urquiaga	Hotel Tequendama. Cuéllar serrano Gómez 1959-1962
<b>EDUCACIÓN</b>	Ciudad Universitaria. Villanueva. 1945 – 1965	Departamento de Arquitectura Escuela Nacional de Ingenieros. 1951	Colegio Mayor del Rosario, Cuéllar serrano Gómez, 1954

<b>CULTURA Y RECREACIÓN</b>	Club Táchira. Fruto Vivas. 1955 Concha Acústica José Ángel Lamas. Julio Volante. 1954. Museo de Arte Moderno de Caracas. Oscar Niemeyer. 1955 Hipódromo La Rinconada. Arthur Frobelich. 1957 Estadio Olímpico. Villanueva. 1952 Cinema Metropolitano. Plaza del Silencio. 1952. Cinema Imperial. Plaza Candelaria. 1951 Cinema Castellana. Gustavo Wallis. 1952.	Estadio Nacional. Arq. Jimeno. 1952 Restauración teatro Segura. Héctor Velarde. 1956-62 Proyecto Edificio Cine Tauro. Weberhofer. 1957	Teatro de la comedia, Jorge Gaitán Cortés, 1953 Hipódromo de techo, Álvaro Hermida y Guillermo González Zuleta, 1955 Biblioteca Luis ángel Arango, Esguerra Sáenz Urdaneta Suárez & Cía., 1957 El Country Club. 1950 (Obregón y Valenzuela y Jorge Arango) Proyecto ensanche Estadio El Campín. GGZ. 1952 Teatro La Comedia. GGZ 1953 Teatro CUAN. GGZ. 1955
<b>CULTO</b>		Iglesia Santa Úrsula. Paul Linder. 1950	Iglesia del Gimnasio Moderno, Juvenal Moya, 1954
<b>ABASTECIMIENTO</b>	Centro Comercial El Helicoide. Jorge Romero. Dirk Bornhorst y Pedro Neuberger. 1955	Tienda Sears Roebuck. Paul Linder. 1955 Centro Comercial Todos. Álvarez Calderón y Hatch. 1956 Oh! Qué bueno. Arq. Mario Bianco. 1956	Supermercado Rayo. Pizano, Pradilla y Caro 1955. Mercado CUAN. GGZ. 1955
<b>FÁBRICAS Y TALLERES</b>	Fábrica General. Benacerraf y Vestuti. s.f.	Fábrica de Cemento Chilca. 1955 Fábrica Peruana Eternit. 1955	Fábrica de Chiclets Clark. Francisco Pizano. 1953 Almacén y talleres de la Volksvagen. Bruno Violi. Estructura de González Zuleta. 1955 Talleres del Sena, Cuéllar Serrano Gómez 1958-1961 Edificio CINVA. Ritter y Mejía. 1953

Equipamientos de mayor importancia construidos durante la época en las tres ciudades

Fuente: Elaboración propia a partir de diversos textos

## **Consideraciones adicionales al tema arquitectónico**

- Violich en 1957, indicaba: “mientras en Estados Unidos nos estamos expandiendo horizontalmente, las ciudades sudamericanas están expandiéndose hacia arriba, levantándose alto sobre terrenos con valores inflados e incontrolados. La mayoría de ellas tienen financiación de propiedad comunal o cooperativa, y una tendencia vertical, debida a los arquitectos e inspirada en los discípulos de la escuela del CIAM, que están orientados por conceptos esculturales de formas urbanas, más bien que por análisis sociales bien meditados”.<sup>140</sup> Como lo señalaba Violich al terminar la década, puede ser que la construcción de lo urbano en nuestras ciudades se haya visto influenciada a través de una vocación unívoca: la de la arquitectura. Lo cierto es que su influencia en la imagen deseada de metrópoli resultaba sugestiva y daba para pensar que la ilusión de una modernidad posible estaba más cerca que nunca.
- Con la apertura de avenidas más anchas y con la construcción de edificios de gran altura dedicados a oficinas, administración, finanzas, entre otros servicios, se desplazaron algunas viejas casonas tradicionales del centro histórico de las ciudades, por lo que la escasez de viviendas alentó la subdivisión de las antiguas edificaciones existentes con su consiguiente deterioro. Para algunos autores,<sup>141</sup> lo intenso de la construcción en este período se asoció entonces a “la destrucción creadora”; la excavadora y la bola de demolición eran los símbolos de la tabula rasa, una política que suponía que demoler una vieja estructura permitiría cortar amarras con el pasado.
- Parecía que con el inicio de esta etapa intensa en materia constructiva, -reforzada en las dos décadas siguientes-, la arquitectura de las tres ciudades pasaba de una tímida modernización a una producción consolidada e importante. En ese sentido la modernización habría triunfado porque parecían cumplirse algunos de los requisitos propios de las políticas desarrollistas. En ello, resulta innegable el papel protagónico que le correspondió asumir a la arquitectura pública y privada en la institucionalización y modernización que emprendió el Estado.
- La variedad de planteamientos en el manejo del material indica el interés conjunto de arquitectos e ingenieros por experimentar estructuras novedosas con el material -específicamente el concreto- que había ganado prestigio e imagen como signo de modernización. El empleo de nuevos materiales técnicamente más perfeccionados, se hizo a través de mecanismos de expansión y difusión internacional; la imposición y generalización de una hegemonía en la producción cultural, propagaría muy pronto una especie de internacionalismo vigente, que consideraba a la arquitectura como un objeto de consumo.
- Se tiende a una arquitectura espectacular, a través de sus grandes superficies vidriadas, donde mediante la utilización del color, la luz y los letreros, se generan sensaciones de gran atracción al público. Esta nueva concepción viene reforzada por la facilidad que ofrece el poder comprar desplazándose en automóvil, gracias a que los nuevos espacios

---

<sup>140</sup> VIOLICH, Francis. “Visitando nuevamente las ciudades de la América Latina”. Newsletter. Aspó. 1957. Tomado de: Revista El Arquitecto Peruano No. 243-244. Oct. Nov. 1957

<sup>141</sup> Entre otros, Orlando Marín y Lorenzo González.

ofrecían por lo general áreas suficientes de estacionamiento. Ese tipo de arquitectura con características que atendían al automóvil, había llegado como una influencia de los nuevos conceptos que habían surgido desde principios de siglo en las ciudades norteamericanas, en el momento de la gran expansión de sus ciudades.

- Las nuevas construcciones aparecieron, en un principio, mostrando siempre una influencia urbana en el espacio, constituyendo un derrotero, una tipología edificada, -como orientación de las demás-, estableciendo un orden y escala urbanas a seguir. En ese propósito, el edificio alto destinado a oficinas o equipamientos, se presenta como el tema privilegiado por los arquitectos para establecer nuevos puntos de referencia, nuevos nodos urbanos. Sin embargo, ha de ser característico para las tres ciudades, que en el área central se ubiquen los edificios más altos, pero no así la mayor densidad habitacional, porque la mayor parte de ellos como se indicó, estarán dedicados al uso de oficinas y comercio, y no a la vivienda.
- En variadas reflexiones académicas, ha sido bastante discutido el tema de la universalidad, la legitimidad y la autenticidad como cualidad de la modernidad arquitectónica en América Latina. El contraste entre el clima septentrional norteamericano y europeo y el variado clima tropical de estas tierras determinó una de las principales diferencias arquitectónicas que motivaron el uso de elementos como cortasoles, patios interiores, persianas y grandes aleros, para atenuar los rigores del clima. Estas diferencias, sin mencionar variables de tipo cultural, se vieron acentuadas por las limitaciones de los materiales de construcción disponibles en nuestro medio.
- La atención de los arquitectos a estas y otras particularidades del lugar constituyó el toque definitivo para evitar que la arquitectura latinoamericana de los 50 y 60 sea considerada un ejemplo más del “International Style”; de esta manera, en muchas ciudades, incluidas las de este estudio se construyeron complejos urbano-arquitectónicos, edificios y equipamientos en general de calidades excepcionales, en las que se reconoce la indisoluble relación que los arquitectos criollos y foráneos de mediados del siglo XX establecieron entre lo universal y lo local.
- Durante la década de los 50, se abre un capítulo sin precedentes de edificatoria de “lo moderno”, enmarcado en el inmenso desafío que representó el construir la forma del espacio de lo público, es decir, asumir la nueva escala que dimensionó la expresión contemporánea de la metrópoli. Se redujeron las distancias, se articuló un sistema de referencias -hoy iconográficas- y aparecieron las perspectivas de escala heroica, o las de escala geográfica, sobreponiéndose a las de corto dominio visual planteadas en el pasado con la retícula de una ciudad construida desde la corta extensión de la cuadrícula tradicional. Era en definitiva un nuevo nacimiento, una nueva etapa.

### 4.2.3. LA VIVIENDA: el mercado urbano moderno. El sueño eterno de la casa propia

*“Quizá lo más duro era tener un techo, pero a la larga se conseguía, bueno o malo y desde la vivienda, -primaria quizá pero urbana al fin-, parecía que se tenía el derecho a reclamar todos los beneficios de la vida urbana”*

*José Luis Romero*

El mercado urbano moderno, es en fundamento, el mercado de la vivienda. Este mercado será la clave que convierte a la ciudad en una industria capaz de competir con las otras industrias y no sólo hacerles de sede. Siguiendo a Weber, “es un mercado que supone la ficción de la equivalencia como parte necesaria de su dinámica expansiva”<sup>142</sup>. Por ello, tradicionalmente y más agudamente en ese momento progresista, la vivienda digna y la ciudad sana eran pre-requisito del orden social, base del derecho a la ciudad, paso previo y necesario a la ampliación de la ciudadanía.

Las ofertas a las posibilidades de vivienda en las tres ciudades, se verán básicamente agrupadas en dos clases: la construcción en altura y la vivienda en serie. Tanto la construcción en altura, -como posibilidad urbanística y arquitectónica-, lo mismo que la vivienda en serie de baja densidad, -como manera de desarrollar las grandes porciones del tejido urbano-,<sup>143</sup> fueron características de las tres ciudades de estudio, en su forma de afrontar el déficit de vivienda ante la ola inmigratoria. De ese modo, la solución de vivienda masiva se concentrará fundamentalmente en dos tipos de propuesta: por un lado, una muy horizontal con agrupaciones de viviendas individuales de baja altura y por otro, una propuesta de tipo vertical con torres de alta densidad y mayor capacidad habitacional, de modo que pudieran localizarse cercanas al centro de la ciudad. Los dos modelos pertenecerán al mundo de las soluciones planificadas. Sin embargo, paralelo a estas, -y como se trató en el capítulo 3-, también aparecerán los asentamientos y las soluciones espontáneas. En ello habrán de coincidir las tres metrópolis, ya que buena parte de su construcción en materia de vivienda se hizo sin intervención de arquitectos o profesionales especializados y fueron los maestros de obra, los obreros de construcción o los propios usuarios quienes adelantaron con desarrollo progresivo, en un proceso de "autoconstrucción", la mayor parte de la vivienda para sectores de bajos ingresos en zonas generalmente deprimidas.

Tanto en Bogotá, como en Lima y Caracas, el desarrollo de áreas residenciales se distinguió por ser una acción conjunta entre el Estado y el sector privado, siendo el Estado el principal promotor en la construcción de “barrios obreros” como solución a la vivienda popular y económica, y la empresa privada en papel de agente secundario en la construcción de las mismas. “En América Latina, la acción del Estado en el campo de la vivienda ha afectado considerablemente los procesos de desarrollo urbano en las ciudades donde se ha llevado a cabo”.<sup>144</sup> En los proyectos de vivienda masiva, se vería con mayor fuerza e intensidad el hecho de que el Estado se convirtiera en principal agente de vanguardia, valiéndose de la ciudad como su pica modernizadora. De ahí, que sea interés de este apartado, el reseñar las

<sup>142</sup> Citado por GORELIK, Adrián. “Ciudad, Modernidad, Modernización”. Op. cit., pág. 16.

<sup>143</sup> CORPORACIÓN COLEGIO DE VILLA DE LEYVA, CEHAP, CITCE. Estado, ciudad y vivienda: urbanismo y arquitectura de la vivienda estatal en Colombia 1918-1990. Bogotá: Ministerio de Desarrollo – INURBE. 1996. Pág. 20

<sup>144</sup> *Ibíd.* Pág. 34



principales obras adelantas por el Estado constructor en las tres ciudades, en un momento que será clave para la confirmación de las políticas públicas de vivienda en buena parte de Latinoamérica, sin que ello excluya la significativa participación de la empresa privada. Sólo que a los propósitos que sigue este trabajo, pareció pertinente profundizar en las acciones del Estado, por encontrar en ellas un mayor sentido comparativo.

### **Las instituciones**

“Los procesos de modernización, la formación de la clase obrera y el desarrollo de políticas, planes y proyectos estatales de vivienda son todos fenómenos que se interrelacionan en el panorama urbano latinoamericano. Desde décadas atrás, en varios países se había concretado el establecimiento de bases jurídicas e institucionales para el desarrollo de programas de vivienda. Hacia 1950, varias de estas instituciones y programas se encontraban establecidos, ejerciendo sus funciones”.<sup>145</sup>

En Bogotá, el aparato estatal en políticas para el desarrollo de proyectos de vivienda, contó para la época con el Instituto de Crédito Territorial, **-ICT-**, la Caja de Vivienda Popular – **CVP-**, y el Banco Central Hipotecario, **-BCH-**, como entidades principales. En Lima, además del Fondo Nacional de Salud y Bienestar Social **-FNSBS-**, intervino la Corporación Nacional de la Vivienda **-CNV-** que ya venía actuando desde 1946 cuando fue creada, siendo la entidad que mayor cantidad de obras realizó en este lapso de tiempo y la que tuvo a su cargo la construcción de casi todas las unidades vecinales en la capital peruana. Otra institución, con un modelo mixto de participación pública y privada, lo constituyeron las Cooperativas de Vivienda, creadas desde 1945, bajo el control del Ministerio de Agricultura, que igualmente contribuyeron a resolver los problemas habitacionales existentes, alentando a la iniciativa privada para la ayuda al problema común de la vivienda.<sup>146</sup> En Caracas, el principal agente estatal estuvo representado en una única figura, la del Banco Obrero **-BO-**, el cual llevó a cabo uno de los programas de mayor tamaño en vivienda multifamiliar entre los construidos en América Latina para la década, el conocido proyecto de Cerro Piloto.

### **Los modelos**

Si bien es cierto que existieron elementos comunes, tanto en las causas como en las respuestas que cada ciudad tuvo respecto al tema de la vivienda masiva para la época, también es necesario decir que cada metrópoli presentó un modelo de solución que es predominante sobre el resto de los modelos. En el caso de Bogotá por ejemplo, se acentuó el modelo de tipología de la urbanización de vivienda unifamiliar, en tanto que en Lima fueron protagonistas las unidades y agrupamientos vecinales, y en Caracas, prevaleció la tipología de la vivienda multifamiliar en altura. Cada modelo tuvo unas consecuencias particulares en el desarrollo urbano de las ciudades. Los proyectos de vivienda unifamiliar y las unidades vecinales ocuparon terrenos generalmente periféricos al momento de su construcción, alejados del casco central de las ciudades, en suelos nunca antes ocupados. Ello incidió en un crecimiento urbano horizontal que conllevó a una ampliación de las distancias, caracterizada por una baja densificación. En el otro modelo, la vivienda multifamiliar en altura, **-construida con mayor acento en Caracas-**, esta realizó su mayor

---

<sup>145</sup> *Ibíd.* Pág. 29

<sup>146</sup> BELTRÁN, Liliana. *Op. Cit.* Pág. 53

proyecto en una zona que ya estaba constituida, relativamente cercana al centro, en un proceso de renovación urbana que se “impuso” y borró a las construcciones que allí se ubicaban. El crecimiento entonces no sería horizontal como en los otros dos modelos, sino predominantemente vertical, a favor de producir altas densidades.

En Bogotá, ejemplos claros del modelo de viviendas seriadas en tipología unifamiliar desarrolladas para la época, están representados por el barrio Los Alcázares (1947- 1949) -324 unidades-; el barrio Muzú (1949-1973) -1216 unidades- y el barrio Quiroga (1951-1962) -4014 unidades-, todos proyectos del Inscredial o ICT. El modelo puede ser igualmente confirmado en propuestas de menor cuantía de unidades, como el barrio La Soledad (1953) -141 unidades, el barrio Quinta Mutis (1955) -212 unidades- y el Polo Club (1958-1959) -206 unidades-, proyectos desarrollados por el BCH.<sup>147</sup> De modo común, fueron proyectos caracterizados por ordenarse a través de un planteamiento urbano general, cercanos a vías de comunicación arteriales, con propuesta de áreas libres, viviendas que no sobrepasaban los 2 pisos, con patios posteriores y equipamientos de uso colectivo de mayor escala.

Por su parte, en Lima la tipología destacada viene dada por las “unidades vecinales”<sup>148</sup>, que desde la década de los 40 se impondrán como el modelo característico de solución a la vivienda masiva. El arquitecto Fernando Belaúnde (el mismo que fundó la Revista El Arquitecto Peruano y diputado de Lima en ese momento), concretó las propuestas generales en el Plan de Vivienda de 1945, que Ludeña califica como “el primer plan de vivienda orgánico formulado por un gobierno peruano”.<sup>149</sup> La población de los nuevos barrios debería fluctuar entre 1000 y un máximo de 5000 familias, con una densidad de 15 familias por hectárea. Así, el ejemplo construido más sobresaliente lo constituyó la conocida Unidad Vecinal No. 3, -UV3-, coordinada por el mismo Belaúnde<sup>150</sup> con la intervención de urbanistas como Luis Dorich, cuyo modelo sería



Imagen 4- 75. Barrio Quiroga  
Fuente: Revista Proa No. 71 Mayo 1953



Imagen 4- 74. Barrio Quinta Mutis  
Fuente: Revista Proa No. 94 Nov. De 1955



Imagen 4- 76. Unidad Vecinal No.3.  
Lima. 1948  
Fuente: Revista El Arquitecto Peruano. No. 150 Ene-Feb 1950

<sup>147</sup> Datos tomados de: CORPORACIÓN COLEGIO DE VILLA DE LEYVA. Op. Cit. Pág. 107-139

<sup>148</sup> El urbanista Luis Dorich aseguraba en 1953, que el concepto de las unidades vecinales proyectadas en el Perú por la Corporación Nacional de la Vivienda y otras Instituciones, tenían ciertamente sus raíces en las ideas de Howard. -Revista El Arquitecto Peruano. Octubre de 1953-. Así mismo, Ludeña indica que el tema de las unidades vecinales estuvo inicialmente vinculado a experiencias internacionales –los Cinturones Verdes- realizados en los Estados Unidos, inspiradas en las teorías de Clarence Perry, Clarence Stein y el propio Gropius. LUDENA URQUIZO, Wiley Lima: Historia y urbanismo en cifras. 1821-1970. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento – UNI- Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. Pág. 29

<sup>149</sup> *Ibíd.* Pág. 29

<sup>150</sup> A propósito de la -UV3-, Belaúnde en 1955 hacía el siguiente comentario: “La adaptación de la idea de unidades vecinales a Sudamérica, llevada a la práctica en la unidad No. 3, que se construyó entre 1945 y 1948, fue un aporte de profesionales peruanos y sirvió de base para que el Congreso Panamericano de Arquitectos de 1947 (tal como lo recuerda la publicación oficial argentina del Instituto de Planeamiento Urbano y Rural) adoptara como punto y doctrina continental

acogido en varios ejemplos de ciudades latinoamericanas.<sup>151</sup> Esta unidad vecinal fue el inicio de las unidades construidas posteriormente: Matute en el barrio de La Victoria, Rímac, Santa Marina y Mirones sobre la Avenida Colonial. De algún modo las unidades vecinales prepararon el desarrollo de otros modelos, como los llamados Agrupamientos Vecinales<sup>152</sup> -Miraflores, Angamos en Jesús María, San Eugenio en Lince, Barboncito en Avenida Aramburú, Riso sobre la Avenida César Vallejo del distrito de Lince y el agrupamiento Surquillo para maestros, todos diseñados por la Corporación Nacional de La Vivienda bajo la dirección del arquitecto Santiago Agurto Calvo.

“El lenguaje arquitectónico empleado en estos proyectos responderá a la aplicación de principios racionalistas y funcionalistas, dando como resultado bloques “limpios” y llanos, donde se prescindir de toda clase de ornamentación y el muro exterior de cierre cubre desde el nivel de la calle hasta la azotea, formando un volumen cerrado con simples perforaciones horizontales, constituidas en ventanas.”<sup>153</sup> Su organización espacial es similar a la empleada en la UV3, donde el espacio libre es el resultante de la colocación de los bloques en paralelo. Será común el uso de elementos prefabricados, lo que trajo consigo ese modo racionalizado en la construcción de las unidades, que reforzaba los principios de la arquitectura moderna.

En general, las unidades vecinales en la capital peruana contaban con equipamientos colectivos, como iglesia, cinemas, restaurantes, tiendas, destacándose la presencia de unidades para la educación. La ejecución de “Unidades Escolares” fue otra de las obras del Estado que caracterizó a la



Imagen 4- 78. Unidad vecinal Matute  
Fuente: Revista El Arq. Peruano  
No. 194-195 Sept 1953



Imagen 4- 77. Agrupamiento vecinal  
Miraflores  
Fuente: Revista El Arq. Peruano  
No. 155. Junio de 1950

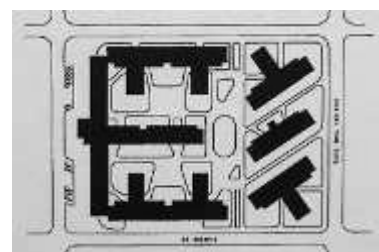


Imagen 4- 79. Planta localización  
Agrupamiento Vecinal Angamos  
Fuente: Ludeña Wiley. Op. Cit.

---

aquel principio básico del desarrollo orgánico-celular de la ciudad, tan vinculado a la tradición peruana y, especialmente al espíritu de asociación de nuestra milenaria comunidad rural”. Tomado de: Editorial Revista El Arquitecto Peruano No. 212-213 de marzo-abril de 1955.

<sup>151</sup> Los mismos proyectos de Muzú y Quiroga son considerados como ejemplos de “unidades vecinales”. En este punto, vale recordar que con el urbanismo moderno llegaron a Bogotá los conceptos de “supermanzana” y “unidad vecinal” que fueron experimentados primero en la vivienda económica, antes de ser asumidos por los urbanizadores comerciales. La “supermanzana” se convirtió posteriormente, con algunas modificaciones, en el modelo aplicado en las “unidades residenciales” o “conjuntos cerrados”. La unidad vecinal, fue interpretada de diversas maneras, a partir de la “teoría del sector” de Le Corbusier. “Su papel de medida de dotación de servicios comunales poco se cumplió en Bogotá”. SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 144

<sup>152</sup> Los agrupamientos vecinales son conjuntos de menor escala a las unidades vecinales, que sirvieron de ensayo para observar distintos aspectos relacionados a la vivienda y promover igualmente su uso en apartamentos, que para el caso de ser considerado “agrupamiento” no debía pasar de las 200 unidades. Se consideraba igualmente que el agrupamiento no estaba obligado a dotar de equipamiento comunal a las viviendas, por lo que debía hacer uso de los servicios del barrio, logrando mayor interacción con su contexto. ADRIANZEN PERSIVALE, Luis Eduardo. “Agrupamientos vecinales realizados por la Corporación Nacional de la Vivienda 1946-1956”. Tesis de posgrado. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes. 2005. Pág. 21

<sup>153</sup> BELTRÁN, Liliانا. Op. Cit. Pág. 75

década de los 50, -como se vio en el capítulo 2- administradas por el Fondo de Educación Nacional. La importancia de las Unidades Escolares radicó en que la mayoría de veces, actuaron como complemento de las unidades vecinales, en respuesta a la demanda educativa de la ciudad.

Al mismo tiempo, en Caracas, -entre 1950 y 1960-, y debido al déficit de viviendas y a los altos precios de los terrenos urbanos, se produjo una ola de construcción de edificios de apartamentos para la venta y alquiler, que cambió notablemente el paisaje caraqueño con una gran variedad en los estilos arquitectónicos. La generación de vivienda masiva había empezado en los 40, con una obra emblemática para la ciudad: la urbanización “El Silencio”. Diseñada por Villanueva, estuvo destinada para la clase media en ascenso, y se basó en un plan de renovación urbana que transformó todo el centro de la ciudad.<sup>154</sup> Este planteamiento ha sido considerado “el primer proyecto público de vivienda económica en América Latina”<sup>155</sup> y fue particularmente importante para el desarrollo de la industria local de la construcción. El proyecto estimuló el desarrollo de nuevas técnicas gerenciales de edificación, una nueva escala de intervención inmobiliaria, la negociación de programas de financiamiento a largo plazo, nacional e internacional y el uso de nuevos materiales y técnicas de construcción. También representó una combinación de iniciativas públicas y privadas en la construcción de viviendas para trabajadores.

Una década después, los criterios del urbanismo moderno para grandes conjuntos de vivienda en Caracas, modificaron las concepciones del Banco Obrero en los años 50. La formulación del Plan Nacional de la Vivienda (1951-1955) pretendía mostrar la capacidad organizativa y de gestión racional del régimen de Pérez Jiménez, en su empeño por adelantar “la transformación del medio físico” postulada por el Nuevo Ideal Nacional. Bajo la dirección de Villanueva, un grupo de jóvenes arquitectos nacionales y extranjeros, y de estudiantes de arquitectura, fundó el Taller de Arquitectura del Banco Obrero –TABO-, del que saldrán los proyectos concretos para realizar el Plan.<sup>156</sup> Los nuevos esquemas formales trataron de aplicarse literalmente y el “superbloque” fue entonces escogido para concentrar en grandes unidades funcionales todas las viviendas. “La “unidad de habitación” constituirá el modelo que los arquitectos del TABO intentarán trasplantar a los agrestes cerros caraqueños, para ser habitados por campesinos recién convertidos en ciudadanos.”<sup>157</sup>

Ante la cantidad de inmigrantes tanto nacionales como extranjeros llegados a Caracas, resulta inevitable entonces, acudir a la masificación de la vivienda. A mediados de 1953, cuando el ritmo de producción de viviendas del Plan ya no satisfizo la acelerada “transformación del medio físico”, se decidió complementarlo con un plan especial de “emergencia” o “plan de desocupación de los cerros” y se propuso como solución que se creía eficiente, la reubicación de sus habitantes en superbloques de apartamentos.

---

<sup>154</sup> “Para 1944, hondos problemas socio-económicos estaban representados en el sector donde se construyó El Silencio y que sólo bajo el gobierno del presidente Isafás Medina Angarita cambiaría su faz de miseria, enfermedades y prostíbulos para dar paso a una moderna urbanización para la clase media. En aquel sitio que por siglos había sido refugio de delincuentes y asiento de prostitutas, fueron destruidas 1.792 habitaciones, de las cuales 1.132 estaban destinadas a prostíbulos, venta de licores y casas de vecindad, en las peores condiciones de insalubridad y deterioro. A cambio de este antro de pobreza y marginalidad, el gobierno de Isafás Medina Angarita construyó 1.000 apartamentos de dos, tres y cuatro habitaciones, y más 410 locales para comercio e industrias”. TROCONIS de Veracochea. Op. Cit. Pág. 238

<sup>155</sup> GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo. Ciudad y Modernidad. Op. Cit. Pág.175

<sup>156</sup> LÓPEZ VILLA, Manuel. Op. Cit. Pág. 115

<sup>157</sup> *Ibíd.* Pág. 116



Imagen 4- 80. Imagen XX. La “Unidad de Habitación Cerro Grande” se construye sólo dos años después de la terminación de su homónima de Marsella diseñada por Le Corbusier entre 1947 y 1952. Las semejanzas son evidentemente intencionales. Fuente: La vivienda multifamiliar. Caracas 1940-1970.



Imagen 4- 81. Vista panorámica de las construcciones existentes antes de la construcción del Plan Cerro Piloto. Fuente: MENDOZA & MENDOZA

Es así como se comienzan a imponer en el valle caraqueño, grandes bloques en altura, cuyo inicio lo marca la “Unidad de Habitación Cerro Grande” (1953), construida en la zona periférica de El Valle y punto de partida para el sistema de superbloques del “Plan Cerro Piloto”. Se construyeron 144 apartamentos dúplex y simplex a los cuales se accede mediante corredores externos cada tres pisos, servidos por dos torres de circulación vertical independientes del edificio. Un año después fue inaugurada la “Unidad de Vivienda Diego de Losada”, la cual presentó el tipo superbloque que fue utilizado masivamente en la comunidad “2 de diciembre”. Al igual que Cerro Grande, el bloque es de 15 plantas y cuenta con 165 apartamentos.

Mediante este nuevo Plan, se llevaría a cabo el proyecto más grande de vivienda multifamiliar que había visto, no sólo la ciudad, sino Latinoamérica entera. El proyecto denominado “Cerro Piloto”, -llamado así por asumir el sector del “cerro central” de la ciudad como zona de ensayo-, proyectaba construir 40 superbloques para alojar a 40.000 personas. Para entonces, ya se habían iniciado los desalojos en las zonas seleccionadas,<sup>158</sup> los informes “preliminares” corroboraban las decisiones ya tomadas, la industria privada de la construcción ya estaba preparada, el plano regulador de 1951 indicaba “vivienda multifamiliar” para esa área y en el Banco Obrero reorganizado para el magno programa, el TABO ya disponía del sistema constructivo de “multicelulares” para realizarlo.<sup>159</sup>

Dentro del plan Cerro Piloto, la unidad conocida como “Unidad 2 de Diciembre”, que luego de la caída de Pérez Jiménez habrá de llamarse la “Unidad 23 de Enero”, será su principal urbanización. Edificada en tiempo récord de ocho meses, su ubicación abarcó un territorio extendido desde el oeste del centro histórico de Caracas, -desde el parque El Calvario-, hasta el extremo de los Flores de Catia; “220 ha, cinco colinas intervenidas, abiertas a la luz, a la montaña, cruzadas por la vialidad tangencial, sembradas por 52 bloques neo-plasticistas de 15 pisos impecablemente distanciados, dispuestos a la orientación solar y a la sana ventilación”.<sup>160</sup> El “sueño corbusiano” hecho realidad.<sup>161</sup>

<sup>158</sup> Para esa época y en ese lugar, todo un conjunto de barriadas caraqueñas -cuyo proceso de urbanización se remontaba a finales del siglo XIX-, se extendía desde El Calvario hasta Catía, conformando una entidad urbana consolidada, con parroquias tradicionales de la ciudad. Solamente hacia la cresta de los cerros predominaba la construcción espontánea y sus pobladores vivían en el rancho marginal. Sin embargo, todos los barrios serán demolidos sucesivamente para construir, de 1955 a 1957, las tres etapas (Sector Este, Central y Oeste) de la comunidad “2 de diciembre”. LÓPEZ VILLA, Manuel. Op. Cit. Pág. 118

<sup>159</sup> MENDOZA & MENDOZA. Así progresa un pueblo, diez años en la vida de Venezuela. Op. Cit. Sin paginación

<sup>160</sup> INSTITUTO DE ARQUITECTURA URBANA. La vivienda multifamiliar. Caracas 1940-1970. Caracas: Fondur. 1983. Pág. 27

“La participación de miles de trabajadores en su construcción, teatralizaba en el oeste del valle avileño, la dimensión de las grandes transformaciones y emulaba el espíritu de la tecnología; a escala internacional representarían la proporción del desarrollo de una metrópoli latinoamericana”.<sup>162</sup> Inaugurado el conjunto en 1956, se agruparía este en tres áreas vecinales, con servicios comunales, como iglesias, canchas, parques y comercios, que para el momento ejemplificaban una intervención única a escala continental. Las estructuras de concreto armado, sus sistemas de pórticos centrales y voladizos, al igual que sus policromías, constituyeron una de las características visuales más destacadas. Los bloques se expusieron entonces, como un manifiesto de la modernidad cuyas nuevas fachadas, titánicas dimensiones y discurso de orientación higienista, formularon una respuesta al pasado y la pobreza, y una hipótesis al porvenir. El sueño de la modernidad, cimentada en la superación y materializada en los superbloques parecía ser alcanzado.

En Bogotá, como experiencia similar, puede citarse el CUAN,<sup>163</sup> aunque obviamente no en la cantidad y proporciones de la obra hecha en Caracas, y en Lima, sólo hasta la década de los 60, aparecerá un ejemplo significativo de vivienda multifamiliar en altura, con el proyecto Torres de San Felipe, conocido actualmente como “Residencial San Felipe”.<sup>164</sup>



Imagen 4- 82. Cincuenta y dos bloques en el paisaje que conformaron la Urbanización 23 de Enero. 1955



Imagen 4- 83. Los edificios policromados de la urbanización. 1955  
Fuente imágenes: Revista Integral No. 7



Conjunto 23 de Enero  
Fuente: Revista Integral No. 7



CUAN  
Fuente: Martínez y Burbano. 1967



San Felipe  
Fuente: Revista Puentes. Junio de 2008

<sup>161</sup> Como ya había sido costumbre, los detractores de tal sueño se pronunciarían. Lewis Mumford por ejemplo, afirmaría: “Esa tiesa empalizada de 15 pisos demuestra que a nuestros vecinos del sur les falta tanto por aprender acerca de vivienda y planificación comunal para grupos de bajos ingresos, como a nuestras propias entidades metropolitanas de vivienda”. En: Revista The New Yorker. 1956. Tomado de la Revista El Arquitecto Peruano No. 224-225 Marzo- Abril 1956.

<sup>162</sup> NIÑO William. Op. Cit. Pág. 159

<sup>163</sup> Los 23 edificios del Centro Antonio Nariño, inaugurado en 1952, contarían con 960 apartamentos y capacidad para 6400 personas. “La razón por la cual estas propuestas no se desarrollaron con más frecuencia no es de tipo arquitectónico y urbanístico, ni se debió a las polémicas profesionales: el bajo costo relativo de los precios del suelo urbano hacía que en ese momento las inversiones cuantiosas que es necesario hacer para levantar edificios en altura.” SALDARRIAGA, Alberto. Op. Cit. Pág. 225

<sup>164</sup> Complejo arquitectónico con 15 torres elevadas, entre 15 y 16 pisos, con una vista privilegiada de la ciudad, desarrollado por el entonces presidente, arquitecto Fernando Belaúnde. LUDENA URQUIZO, Wiley. Op. Cit. Pág. 31

A continuación, un breve cuadro de los proyectos de vivienda más destacados construidos por iniciativa del Estado durante el período en cada ciudad.

	<b>PROYECTO</b>	<b>AÑO</b>	<b>UNIDADES</b>	<b>PROMOTOR</b>
LIMA	UNIDAD VECINAL No. 3	1946		CNV
	AGRUPAMIENTO ANGAMOS	1948-50	92	CNV
	AGRUP. MIRAFLORES	1948-50		CNV
	AGRUPAMIENTO ALEXANDER	1950	112	CNV
	UNIDAD VECINAL MATUTE	1952-66	1145	CNV
	UNIDAD VECINAL RIMAC	1952-66	917	FNSBS
	UNIDAD VECINAL MIRONES	1952-66	1256	FNSBS
	AGRUP. SAN EUGENIO	1953	140	FNSBS
	AGRUPAMIENTO RISSO	1953		FNSBS
	AGRUP. BARBONCITO	1953	102	FNSBS
	UNIDAD VECINAL CUZCO	1953		CNV
	URBANIZACIÓN EL AGUSTINO	1955	432	CNV
	GRUPO CHUCUITO	1955	72	CNV
	GRUPO BALCONCILLO	1956		CNV
	AGRUPAMIENTO LA MARINA	1957	1176	Min. de Marina
URBANIZACIÓN ATOCONGO	1956-58		FNSBS	
CARACAS	PROPATRIA	1954	256	TODAS LAS OBRAS SON REALIZADAS POR EL BANCO OBRERO
	SAN MARTIN	1954-55	350	
	EL PARAISO	1952-1954	118	
	CERRO GRANDE	1954	144	
	LOS PALOS GRANDES			
	SIMÓN RODRIGUEZ	1956	1380	
	EL SILENCIO	1945	1000	
	23 DE ENERO	1955-57	9176	
	URDANETA	1954-55	600	
	CIUDAD TABLITAS	1952-53	824	
DIEGO DE LOSADA	1954	370		
BOGOTA	MUZÚ	1949-73	1216	ICT
	LOS ALCÁZARES	1949-56	324	ICT
	QUIROGA	1951-62	4014	ICT
	CUAN	1958	768	ICT
	BAVARIA	1956	60	ICT
	LA SOLEDAD	1953	141	BCH
	QUINTA MUTIS	1955	212	BCH
	VERAGUAS	1957	188	BCH
	EL CAMPIN	1957	89	BCH
	POLO CLUB	1958	206	BCH
	LOS MOLINOS DEL SUR	1958	478	BCH
	CENTENARIO	1957	30	CVP

Principales proyectos de vivienda adelantados por iniciativa pública en cada ciudad

Fuente: Elaboración propia a partir de diversos textos



## **Consideraciones adicionales sobre la vivienda**

- “La vivienda popular fue uno de los temas más relevantes políticamente y a la vez uno de los puntos focales de la arquitectura en estos años. Si bien en la década de los 30 tanto en los barrios residenciales como en las unidades modelo para obreros y empleados se estaba llegando a fórmulas distributiva similares, la noción estandarizada de un "tipo" ideal de vivienda sólo se entroniza hacia los años 50, una vez aceptadas socialmente la idea de privatización, la de la familia nucleada y la creencia de que la arquitectura debe responder a las "necesidades básicas" propugnadas por los CIAM”.<sup>165</sup>
- Vivir en apartamentos implicaba una actitud moderna contraria a la visión de sectores tradicionales, quienes vinculaban su ascenso social a transitar de la casa urbana a la casa-quinta suburbana. Sobre esta visión es ilustrativo el testimonio siguiente: "en 1944 un proyecto que se tenía para hacer un edificio en propiedad horizontal en la Urbanización San Bernardino en Caracas, fracasó. Los capitalistas opinaban que no era apto para Venezuela, donde la gente tenía el hábito de tener sus gallinas en el corral; eso de apartamentos era bueno para Europa, no para acá".<sup>166</sup> Por ello, para algunos autores, esa experiencia resultó ser un fracaso sobre todo en los aspectos sociales.<sup>167</sup>
- Las nuevas urbanizaciones fueron fundamentalmente periféricas y dimensionadas en función de la jerarquía de sus servicios colectivos. En ellas vivió la utopía que pretendió rescatar, -frente al universo de la metrópoli y sus relaciones masificadas y conflictivas-, la mítica “integración con la naturaleza”, la “síntesis” entre clases diversas y el “alma de la comunidad” perdida.
- La simplificación de la propuesta formal en la mayoría de las nuevas unidades de vivienda de las tres ciudades, así como la organización elemental de las “células de habitación”, analizadas en cuanto mínimo vital, pasó a configurar la imagen de "racionalidad" de las nuevas ciudades obreras. Frente al caos de lo metropolitano y a la irracionalidad de la empresa capitalista, las nuevas propuestas habitacionales cumplieron su papel ideológico como ejemplos de organización, de higiene, moralidad, y de “pacto social”. “Al convertirse en propietario de viviendas higiénicas y confortables, el obrero se incorporaba al ritmo de la moderna vida social”.<sup>168</sup>
- La expansión urbana se encontró ligada con la nueva arquitectura; el desarrollo arquitectónico de las viviendas unifamiliares y de la denominada vivienda suburbana y

<sup>165</sup> ARANGO, Silvia. Op. Cit. Pág. 223

<sup>166</sup> LANDER, Luis y CRUZ, Antonio. “Informe teórico sobre la ordenanza de zonificación del Distrito Federal” Mimeografiado, 1958. Tomado del artículo de PADRÓN, Martín: “Caracas 1928-1958: permanencias y transformaciones morfológicas durante la primera modernidad urbano-arquitectónica en Venezuela”. Adicional a ello, vale recordar que en el caso del CUAN, este sería duramente atacado durante la dictadura de Rojas Pinilla, hasta el punto de no ser permitida su ocupación porque era "considerada amoral" la comunidad generada por los edificios en altura con muchos apartamentos por piso.

<sup>167</sup> Así lo considera, refiriéndose a la urbanización 23 de Enero en Caracas, el autor Marco Negrón. “Realidad múltiple de la gran ciudad. Una visión desde Caracas”. En: NUEVA SOCIEDAD. No.114 julio-agosto 1991. Pág. 76-83

<sup>168</sup> BANCO OBRERO DE VENEZUELA. “La batalla contra el rancho”. En: MENDOZA & MENDOZA. Op. Cit. Sin paginación.



en lotes urbanizados, dispuso de una mayor libertad para el establecimiento de una arquitectura moderna contemporánea, sin restricción de ninguna clase; de esa manera se desarrolló una arquitectura en las viviendas que aplica en la medida de sus posibilidades, los diversos elementos considerados modernos, como materiales, texturas, colores, formas y volúmenes.

- Tanto en Lima como en Bogotá, las nuevas propuestas de vivienda masiva, son intervenciones en suelo urbanizado reciente, sin conocer sobre procesos de renovación urbana para la vivienda nueva. En Caracas, al contrario, la intervención para las nuevas unidades comprenderá una drástica erradicación de las preexistencias de la ciudad tradicional, de la cual prácticamente no quedará huella. Sin entrar a juzgar las virtudes y defectos de estas intervenciones, interesa destacar que estas se realizaron de manera intensa, en un lapso no mayor a los cinco años.
- Para la época, será coincidente en las tres ciudades el hecho de promulgar leyes a favor de la propiedad horizontal. La imposibilidad de subdividir legalmente la propiedad de apartamentos y oficinas constituyó un serio impedimento para la modernización de las ciudades. “Al quedar grabada la financiación de inmuebles de varios pisos, se restringía su edificación, y por lo tanto se dificultaba la implementación de soluciones contenidas en los estudios de desarrollo urbano, especialmente de aquellas zonas destinadas a aumentar la densidad de población en áreas tales como centros cívicos, zonas comerciales, entre otros”.<sup>169</sup> Es así como en el caso limeño, Fernando Belaúnde elaboró y propuso la denominada Ley de Propiedad Horizontal, que fue promulgada en 1946 (Ley No. 10726) y permitió, por primera vez en el Perú, independizar legalmente la propiedad de las secciones en que se divide cada piso de un edificio, manteniendo cada propietario la copropiedad sobre las zonas comunes y servicios del mismo. En el caso bogotano, será con la Ley 182 de 1948, con su posterior decreto reglamentario 1335 de 1959, como se dispondrá de actuaciones factibles en materia de propiedad horizontal;<sup>170</sup> y en Caracas, la Ley de Propiedad de Apartamentos, del 3 de junio de 1957, entrará en forma a complementar las escasas disposiciones que al respecto contemplaba el código civil.<sup>171</sup>
- Como reflexión adicional final de este apartado, cabe considerar que “es la vivienda el tema que termina por dar forma a la ciudad, de la cual es masa ineludible. La vivienda es el tema y el protagonista que ofrece más posibilidades y extremos, entre lo inadvertido y lo previsto, lo exclusivo y lo marginal, lo real y lo ilusorio, lo provisional y lo permanente, lo vernáculo y lo impuesto, los buenos y los malos propósitos.”<sup>172</sup> Acaso, ¿no son estas, características propias de nuestro modo específico de estar en la modernidad?

---

<sup>169</sup> DORICH, Luis. Al rescate de Lima. Op. Cit. Pág. 77

<sup>170</sup> Régimen Legal de Bogotá. Diario Oficial. Mayo 16 de 1959.

<sup>171</sup> Gaceta Oficial No. 25383 del 17 de Junio de 1957. Caracas

<sup>172</sup> INSTITUTO DE ARQUITECTURA URBANA. La vivienda multifamiliar. Caracas 1940-1970. Caracas: Fondur. 1983. Pág. 9

**El hoy y el ayer.** Comparaciones de algunas unidades habitacionales y su transformación en el tiempo

**Bogotá**

Loa Alcázares. 1956



Loa Alcázares. 2007

Barrio Muzú. 1958



Barrio Muzú. 2010

Barrio Quiroga. 1966



Barrio Quiroga. 2010

Imagen 4- 84. El hoy y el ayer. Barrios de la época. Bogotá.  
Se observa la drástica transformación que han llevado a cabo las edificaciones originales a través de diferentes reformas

Fuentes: Fotos antiguas: Revista Proa. Fotos actuales: Archivo particular

**Lima**

Agrupamiento Miraflores 1950



Agrupamiento Miraflores 2010

Agrupamiento Angamos 1950



Agrupamiento Angamos 2010

Imagen 4- 85. El hoy y el ayer en algunos agrupamientos  
A diferencia de la transformación de este tipo de urbanizaciones en Bogotá, varios agrupamientos limeños aún conservan buena parte de su configuración original  
Fuentes: Fotos antiguas: Revista El Arquitecto Peruano. Fotos actuales: Jimmy Guzmán.

**Caracas.** Infortunadamente por seguridad fue imposible tomar fotografías a las residencias “23 de Enero”.

## **Conclusiones sobre las acciones**

Al comparar con las acciones físicas adelantadas durante la primera mitad del siglo XX en las tres ciudades, se afirma un hecho claro y es que muchos de estos procesos de modernización habían empezado tiempo atrás a la década tratada. Fueron realizaciones puntuales de una modernización con hechos inicialmente independientes que luego se adhieren en algo semejante a un proyecto colectivo. Durante el siglo XX, el comienzo en el proceso de transformación del medio físico en las tres urbes se da en las primeras décadas, pero es al inicio de la segunda mitad del siglo, cuando el proceso adquiere su afirmación y consolidación.

Las obras adelantadas en materia vial, hicieron que las nuevas avenidas construidas asumieran el papel de “urbanizadoras”, convertidas en ejes de desarrollo a través de los cuales sobreviene el proceso de relleno, que es un continuo proceso de ocupación de las áreas próximas a dichos ejes. Estas vías se convirtieron en muchos casos, en el único elemento que permitió unir ciertas partes de la ciudad y contradictoriamente a la vez se convirtieron en barreras urbanas para cualquier otro medio de comunicación. De ese modo, la autopista permitió trasladarse rápidamente en distancia, pero al mismo tiempo dividió el territorio, lo que condujo a la dualidad de ciudades interconectadas, pero de tejidos urbanos divididos.

El gran número de carreteras, autopistas y viaductos, construidos durante la década de los cincuenta en los países de las capitales tratadas, mostraron estructuras de soporte para el momento novedosas, junto a tecnologías importadas de avanzada en materia constructiva, algo que hasta entonces, aún resultaba precario. La construcción de túneles, viaductos, puentes, avenidas fue un claro fenómeno de la modernidad americanizada y al aprecio del "alarde ingenieril" como síntoma estético del tiempo. En muchas de estas obras se apreció un despliegue importante de elementos prefabricados y pretensados que permitieron satisfacer las exigencias del recorrido y los retos asociados al tema de las grandes luces. Estas experiencias luego se extrapolaron al ámbito de la construcción de edificaciones, como bien demuestra el énfasis otorgado al tema del diseño estructural en la arquitectura del período en estudio.

A ese respecto, los edificios construidos durante esta etapa tienden a perder su especificidad formal y son los criterios de la productividad técnica, de la estandarización y serialidad de los elementos, y de la "cadena de montaje" (desde la célula de vivienda hasta el conjunto residencial) los que se colocan como nuevos valores arquitectónicos de la gestión estatal. Ello en clara consonancia con principios de racionalidad técnica y constructiva como promulgaban los estándares internacionales.

Así mismo, los ejemplos arquitectónicos expuestos en las tres metrópolis, demuestran que la arquitectura surgida durante el período en estudio, más allá de su formulación como objetos, participan de la configuración de la ciudad.

Por otra parte, la perspectiva interdisciplinaria esbozada en el texto cobra entonces importancia fundamental dentro del análisis del proceso modernizador de las ciudades,

permitiendo visualizar, en conjunto con las propuestas urbanas formuladas durante el período en estudio, el papel estructurante tanto de la obra de arquitectura como de la infraestructura. Esta aproximación representa un nuevo paradigma en el contexto de la praxis urbana que incidió en las metodologías de *hacer ciudad*, y la construcción de la metrópoli, como nuevo estado de posicionamiento en lo urbano, representado a través de grandes avenidas, viaductos, torres, equipamientos de diverso tipo, viviendas en serie con distintas tipologías, indicaría que en definitiva esta era una nueva etapa y que las razones para pensar que no era solamente un cambio cuantitativo de la ciudad tradicional, se verían reafirmadas por las condiciones de un ambiente construido distante a la imagen de la ciudad histórica que por más de 400 años había acompañado a las ciudades.

Finalmente, si bajo una misma mirada traemos a colación lo visto en el capítulo tercero, se puede establecer entonces que la ciudad no puede ser comprendida ni como un “vacío”, escenario de las prácticas sociales ni como un “modelo” maqueta jerárquica del pensamiento proyectual urbanístico sino a la manera del autor Gorelik, “como un espacio heterogéneo, socialmente producido por una trama de relaciones, materialización compleja de la cambiante textura de las prácticas sociales”.<sup>173</sup>

---

<sup>173</sup> GORELIK, Adrián. Imaginarios urbanos e imaginación urbana. Op. Cit. Pág. 6

#### **4.2.4. CARTOGRAFÍA ANTES Y DESPUÉS – AÑOS 50**

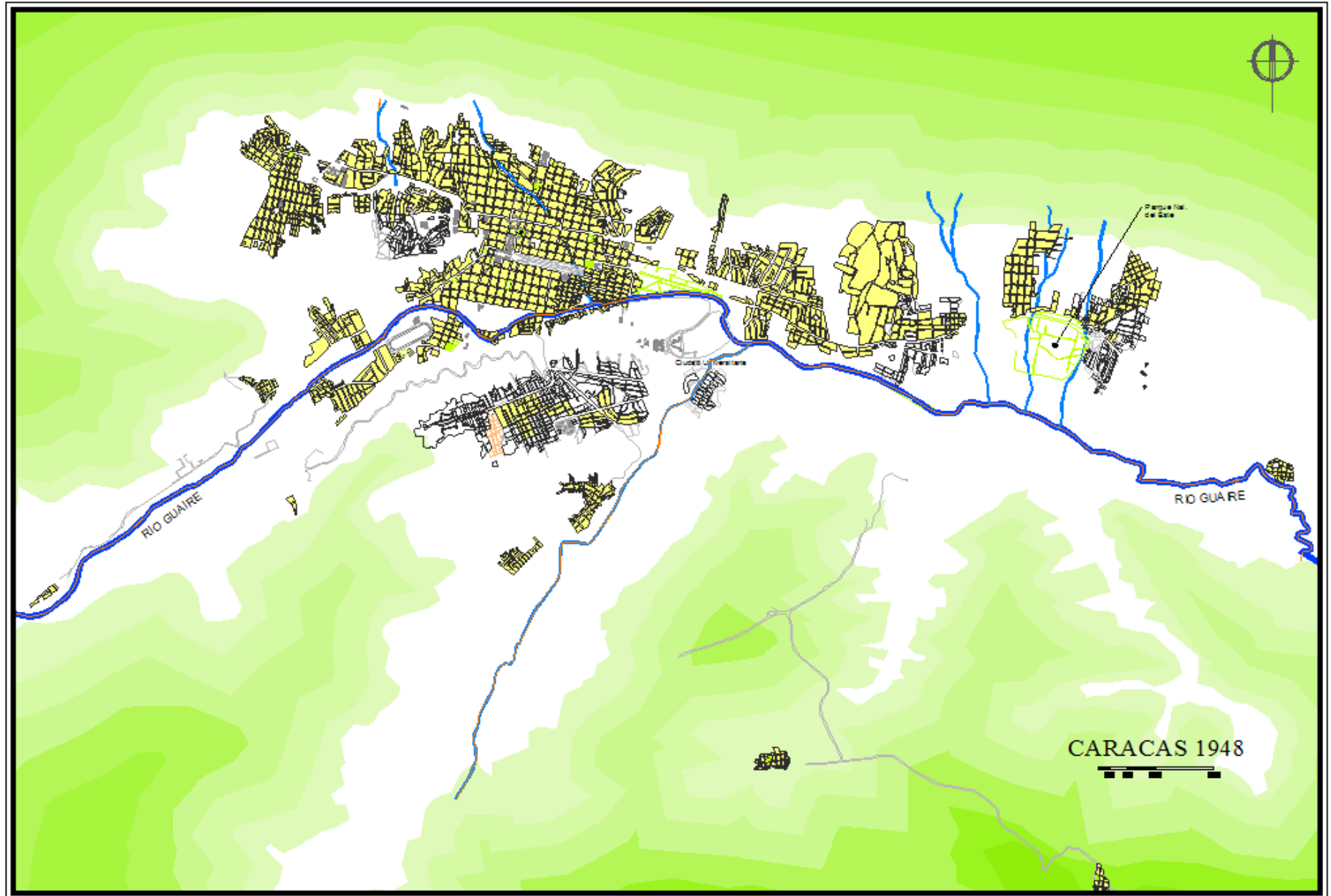
En las próximas páginas se ha querido hacer una relación de la estructura física de las tres ciudades, para lo cual se muestra dos planos por cada una. En el plano de fondo se observa la constitución de la ciudad para la década de los 50, y en el plano de papel vegetal, la formación de la ciudad antes de su inicio como metrópoli. Con ello tan sólo se desea mostrar el crecimiento urbano y la ocupación en área urbanizada de las tres ciudades en un antes y un después de su paso como ciudad tradicional a una con características de metrópoli.

### **CARACAS**

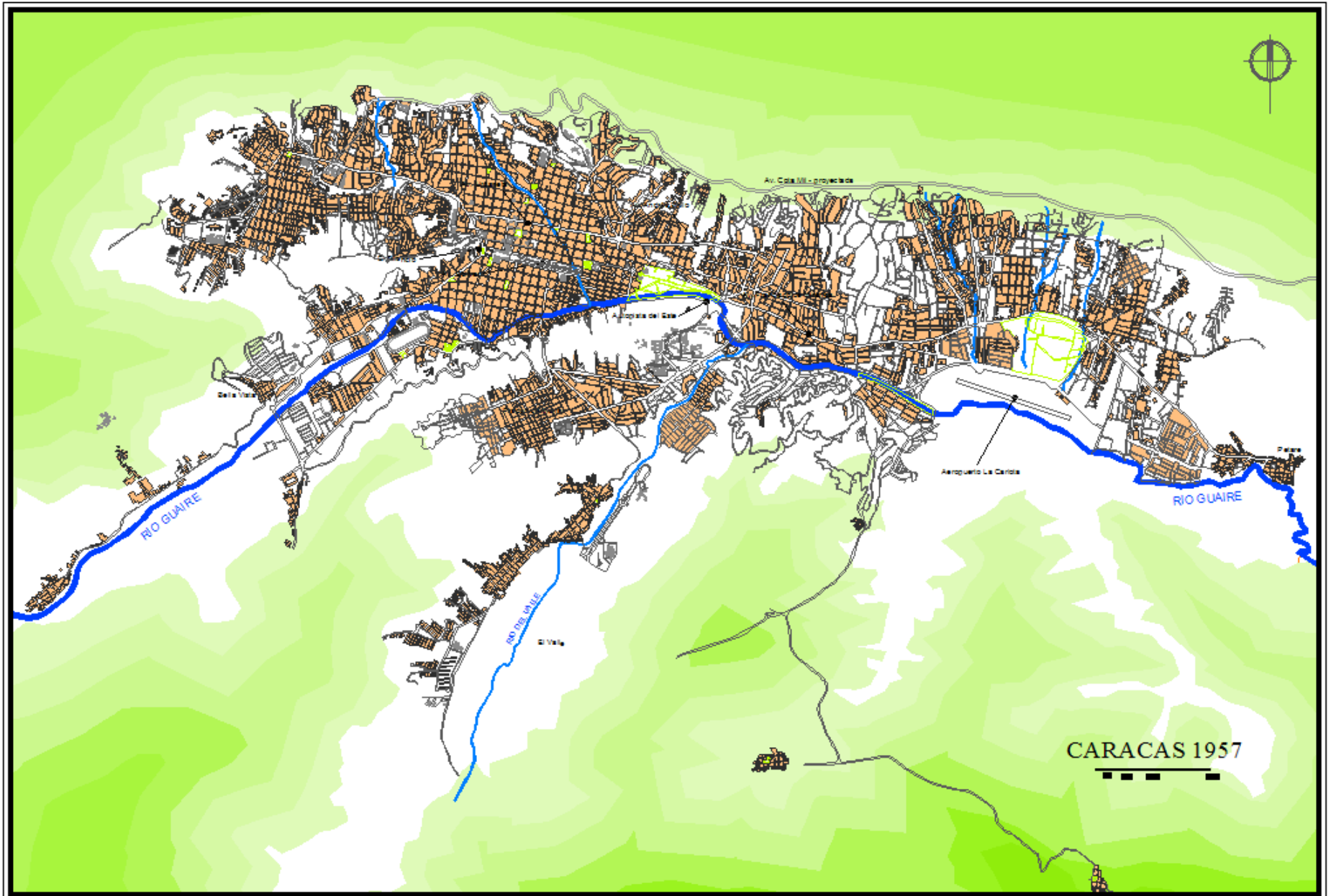
El aspecto más relevante que impregnó el inicio de los 50, está dado por el dominio que se hizo de la geografía del valle avileño, a partir de la facilidad de las comunicaciones que estableció la autopista del Guaire (posteriormente del Este) como enlace, y al aeropuerto de la Carlota, lo mismo que la autopista Caracas-La Guaira. La apertura al mar entre túneles y viaductos; la ampliación hacia el sur desde la continuación que posteriormente realizó la autopista hacia El Valle; la expansión hacia el Sur-este (Ciudad Satélite La Trinidad 1953, Prados del Este 1955) y la previsión de la Cota Mil, constituyeron las acciones premonitorias planteadas en el Plan Vial de 1951 que dieron forma definitiva al Área Metropolitana.

Los crecimientos sucesivos muestran una forma totalizadora de apropiación del valle con dos implicaciones fundamentales: por una parte, la confirmación de que las vías rápidas determinarían de manera contundente la forma urbana, por otra, la celebración de la urbanización como forma única, distinta y autónoma, orientadora de la organización territorial.

Fue la infraestructura viaria el medio de colonización y conquista del valle principal hacia el este y los valles secundarios a ocupar. Esta operación, principalmente destinada a solucionar el problema del transporte, privilegió exclusivamente el movimiento y fomentó la independencia de las nuevas urbanizaciones que a este sistema se conectan. En consecuencia, se verá surgir las grandes obras de vialidad ajenas al tema del trazado de las obras de servicios de las nuevas urbanizaciones.







## **LIMA**

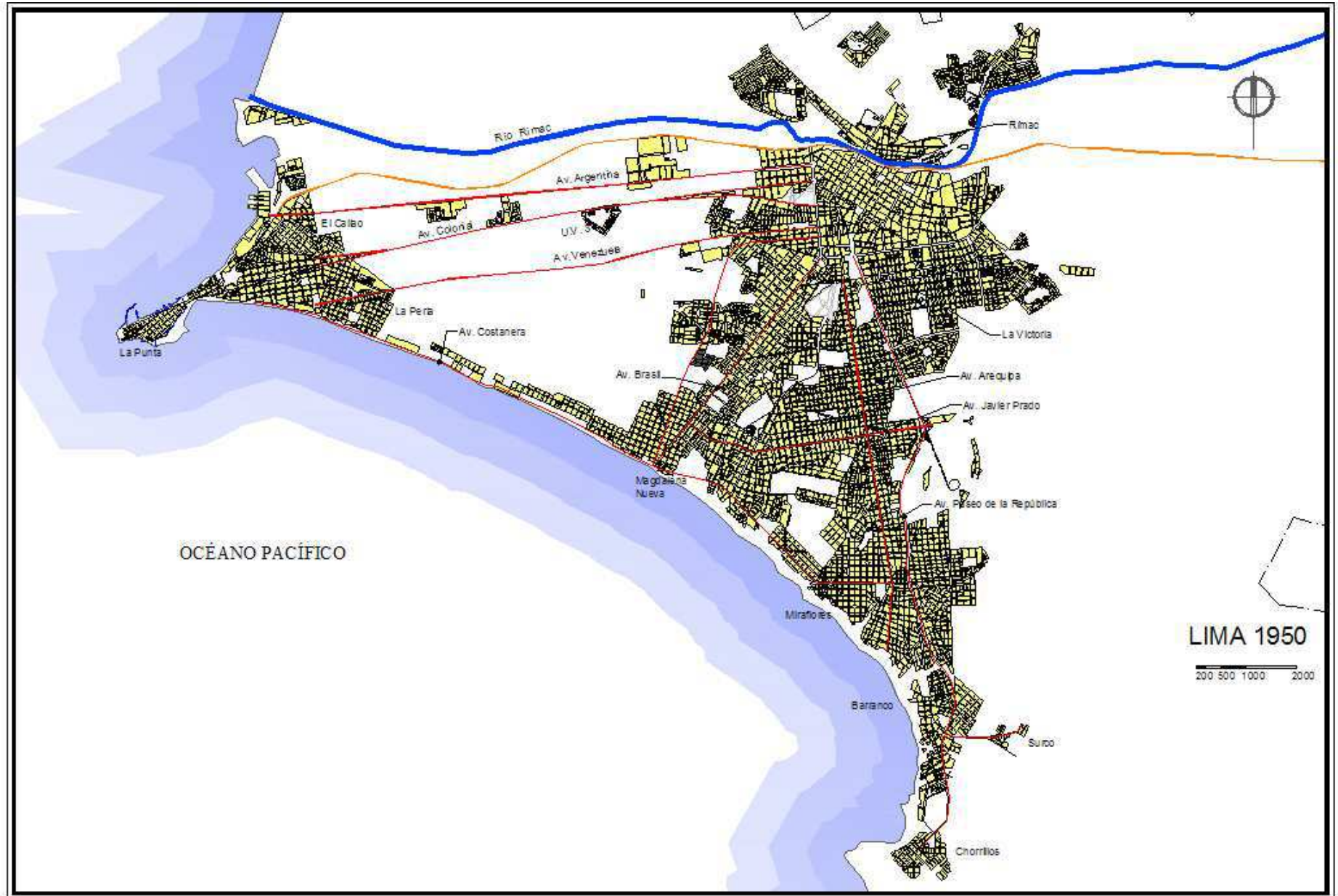
A finales de la década, Lima presenta en su zona edificada tres grandes sectores: la céntrica, donde se encuentran los edificios de mayor altura y de calles estrechas; luego a su alrededor se encuentra principalmente una zona de uso residencial, en donde destacan ya no las torres de las iglesias sino los edificios altos y aislados, como es el Hospital del Empleado y los tanques de agua; y el último sector sería el periférico, conformado por edificaciones de menor altura, casas aisladas en los terrenos semi-rústicos y las barriadas en su proceso de consolidación.

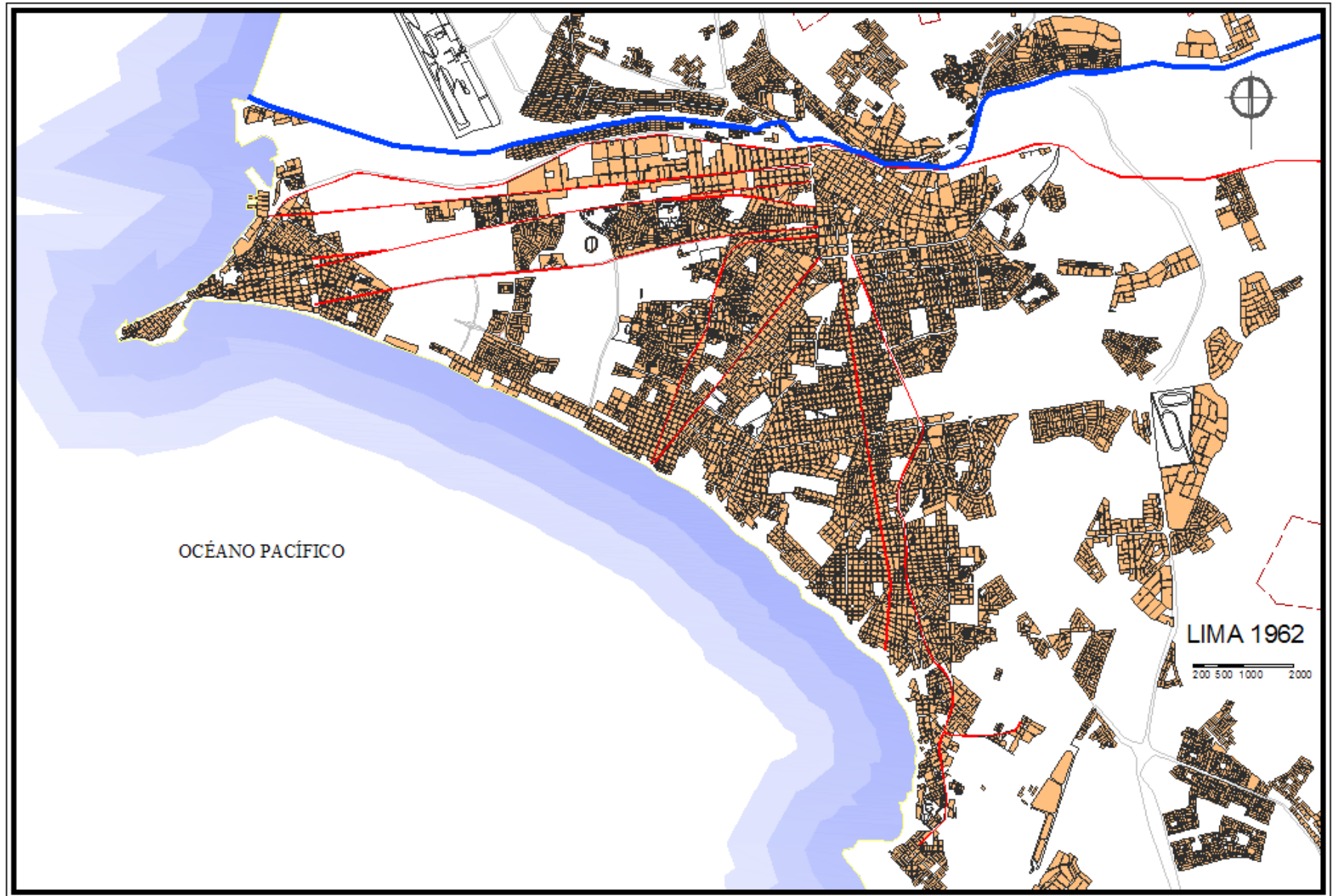
El distrito de Miraflores, hacia 1957, se había convertido en un sub-núcleo urbano de regular extensión, pues el asentamiento original había crecido en todas direcciones, urbanizándose los terrenos agrícolas a su alrededor. En tanto que San Isidro se había convertido en suburbio residencial, producto de una urbanización no planificada, cuya extensión lo convirtió en distrito.

El crecimiento urbano de Lima, se podría esquematizar siguiendo la teoría concéntrica así:

- Núcleo Central: Actividades: comercial administrativa y cultural.
- Zona de transición y deterioro social: característica de los edificios de esta área es tener dos o tres pisos de altura, construidos en el siglo XIX. Son convertidos en viviendas multifamiliares, en tiendas y en pequeños talleres. Sobre todo en la zona comprendida entre la avenida Tacna, Av. Abancay, el río Rímac y la Av. Uruguay.
- Zona de obreros y empleados: rodea a la anterior, formada por casas de un solo piso, callejones, fábricas, residencias y talleres (Rímac, Barrios Altos, La Victoria, etc.)
- Zona de vivienda de la clase media y alta: se extiende hacia el sur y sur oeste de la tercera zona (Miraflores y San Isidro)
- Zona suburbana







## **BOGOTÁ**

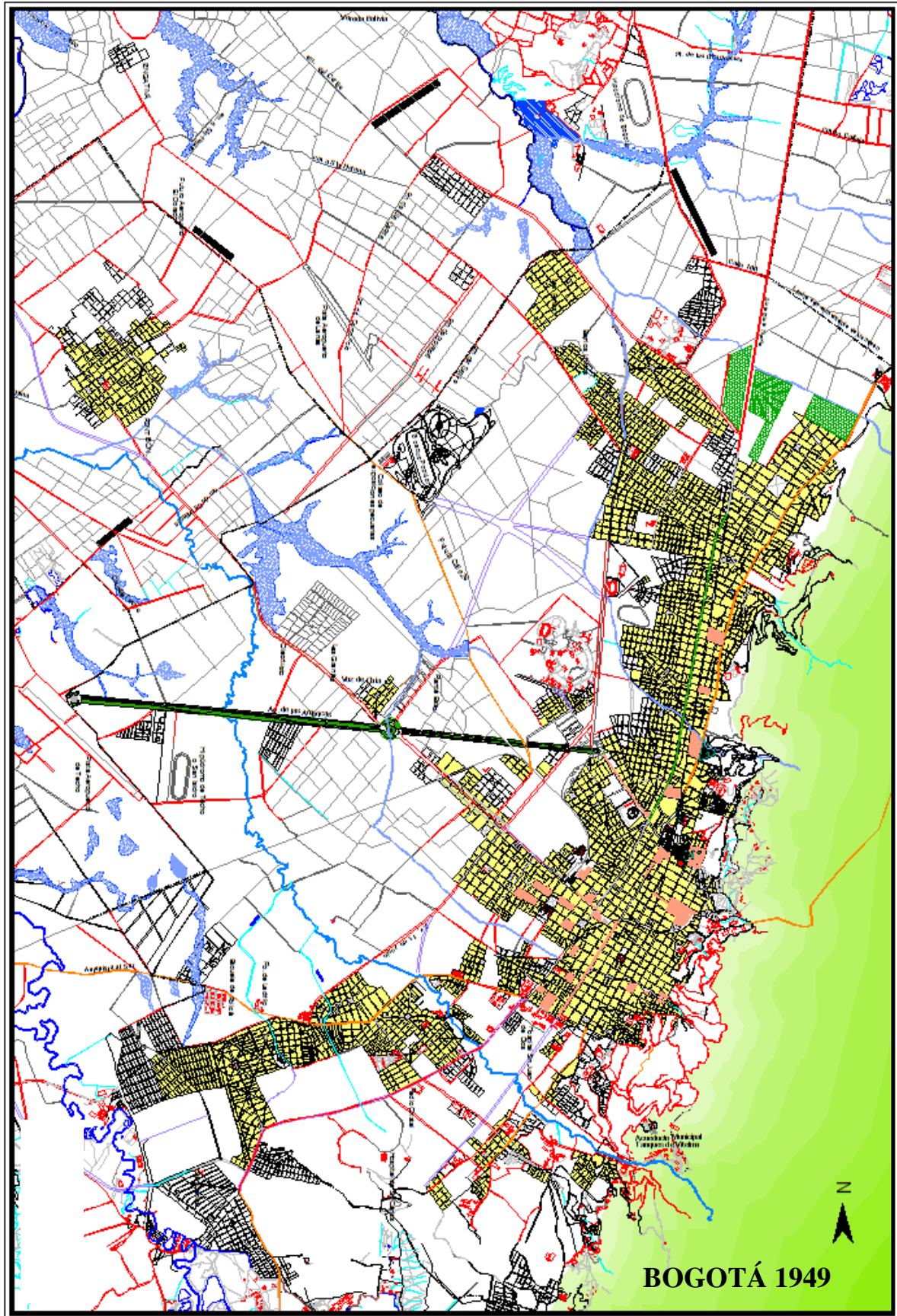
En la búsqueda de la identidad moderna en Bogotá es notoria la introducción de nuevos proyectos de modernización en la ciudad, proponiendo su descentralización urbana: las nuevas centralidades estarán definidas por el Centro Urbano Antonio Nariño, el Centro Internacional, El Centro Administrativo Nacional; el Aeropuerto El Dorado y la Avenida El Dorado, la Avenida de las Américas, el barrio Quiroga, los planes de vivienda como el de Ciudad Kennedy.

Entonces, como desbordando el viejo perímetro urbano, se multiplicaron los barrios nuevos: al oriente en las laderas de los cerros, hacia el sur en Bosa y Usm, por el norte hasta Usaquén y por el oeste, Funza y Fontibón. En pocos años estos antiguos centros agrícolas, tradicionalmente separados de Bogotá, se encontraron incorporados a la urbe.

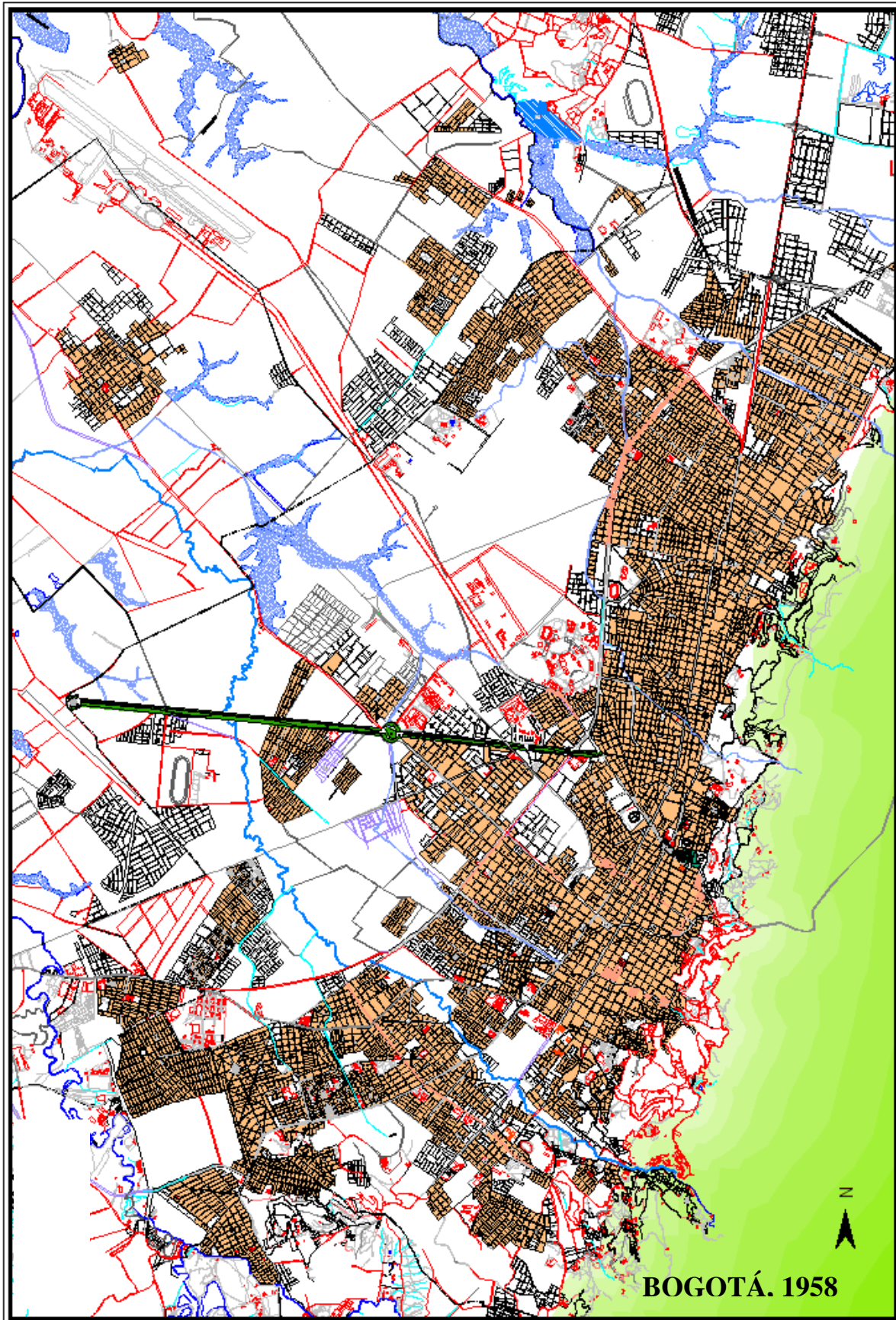
“Así se fue extendiendo la mancha urbana de la Sabana, así fue operando la conurbación, se rompieron las fronteras entre municipios hasta conformar una inmensa región urbana; de tal manera que el general Rojas Pinilla no hizo más que legalizar un hecho cumplido, en beneficio de los grandes especuladores de bienes raíces al acecho”.

Jacques Aprile en “Bogotá, capital del capital”.









## 5. CONCLUSIONES

A modo general, se ha querido mostrar a lo largo de los temas tratados por esta investigación que las tres ciudades como concepto y en su etapa de nacimiento a metrópolis, fueron consideradas como el instrumento para arribar a otra sociedad, a una sociedad precisamente moderna; con ello no se pretende demostrar que el proceso resulta absolutamente novedoso o exclusivo de la década tratada por este estudio para las tres ciudades –años 50 del siglo XX-, porque bien puede argumentarse, como efectivamente se observó, que ciertos asomos de aires modernos venían de tiempos precedentes. Sin embargo, lo que sí puede desprenderse de las reflexiones realizadas, es el hecho de que entender y posicionar a la ciudad, -así esto se diera de manera no deliberada- como el espacio dónde producir la modernidad y que a su vez esta fuera recíprocamente productora de ciudad, es un acto característico, propio y distintivo de la metrópoli.

De esa forma, la metrópoli, entendida en sus particularidades como plurifuncional, pluricéntrica, con un crecimiento que la hace carente desde el punto de vista morfológico de una configuración claramente jerarquizada, con cambios constantes y dinámicos, nodo central del sistema de relaciones internacionales, con un alto grado de movilidad, así como de heterogeneidad tanto social como físico-espacial, es en definitiva una nueva etapa, sustancialmente diferente a las características propias de la ciudad tradicional. Es -como se indicó en algunos capítulos- una transmutación efectiva que hará ver a las tres metrópolis no como productos “inflados” de la ciudad histórica, sino como productos cuantitativa y cualitativamente distintos del asentamiento que les da origen.

La metrópoli entonces, fue asumida como el paradigma, el modelo de una nueva sociedad, y por lo mismo en ella se empieza a descifrar la lógica de una sociedad moderna. Las tres ciudades en su transformación, en ese proceso de nacer y convertirse a grandes metrópolis, fueron pensadas nuevamente como las inventoras de una sociedad que aspiraba a ser moderna y debía cortar amarras con un pasado visto como lastre. Objetivos ideales que debieron convivir con la marcada y característica realidad de un modo de ser y estar de nuestras sociedades, que llevaría a un nacimiento dentro de un ambiente condicionado, donde elementos propios de lo premoderno y lo moderno se mezclaron e interactuaron, gozaron de superposición y traslapeo durante los procesos urbanos cursados en el surgimiento de las tres metrópolis.

Procesos urbanos que dentro de su experiencia, incluyeron contextos en las dimensiones política, económica, social y propiamente físico-espacial, tanto en las ideas como en las acciones, que resultaron categóricamente vinculantes toda vez que su influencia –directa o indirecta-, en la génesis de la “gran ciudad”, demuestra lo multidimensional en la concepción de un proyecto que se considerara moderno. En esa medida los modelos internacionales y locales, el proceso previo a la conversión de grandes ciudades, los gobiernos militares, la bonanza económica, la escisión social, los planes modernos, lo mismo que la intensidad en número y calidad de las obras construidas, -entre otros-, serán todos temas en algunos puntos distantes, en otros puntos afines, pero característicamente unidos y mezclados en el crisol de una sociedad en búsqueda de su modernidad: la metrópoli.

## Los modelos: influencia de lo internacional y lo local

Tanto los procesos heterónomos como los procesos autónomos urbanos sucedidos en América Latina, al cerrar la década del 40 y durante la década del 50 se enmarcaron en dos corrientes de pensamiento moderno, claramente importados, que como se observó, tienen sustento sobre la teoría de la planeación del desarrollo: primero, un pensamiento económico, el cual asigna un papel protagónico a la ciudad en el modelo de desarrollo y segundo, un pensamiento urbanístico, primero europeo (madurado durante la primera mitad del siglo XX), luego complementado con postulados de corte norteamericano. En ambos casos, la clave radicaría en esa fórmula considerada mágica durante el periodo: *la planificación*. Ambas posturas contravirtieron los paradigmas tradicionales en el ámbito cultural latinoamericano, su influencia en el programar y hacer ciudad se ubicará más en el plano de las ideas y teorías, que propiamente en las ejecuciones.

En lo económico por ejemplo, la gran esperanza depositada en la política económica norteamericana de posguerra, nunca llegó a concretarse tal y como se esperaba, pero es innegable su influencia en el proceso de formación de la economía latinoamericana. La planificación económica, una de las vertientes de la teoría del desarrollo, encontraría asidero desde las ideas, pero su aplicación se vería restringida, por el rigor de la política económica imperativa norteamericana, que siempre buscó medidas proteccionistas en beneficio de sus propios intereses. Pudo entonces verificarse que nuestras metrópolis nacieron dentro de ese clima de expectativa, que parecía encontrar al mejor de los aliados y el ambiente ideal para una génesis sin complicaciones. Sin embargo, una vez fueron creciendo, la dialéctica con lo heterónimo en el plano económico, se entabló en términos claramente desiguales.

En lo urbano, es clara igualmente la participación e influencia que tienen las ideas del urbanismo moderno a mediados del siglo XX sobre las temáticas y problemáticas de la ciudad latinoamericana. Bien fuera porque se manifestaron a través de postulados clásicos del “modelo progresista” o por medio de su evolución con modelos que parecían más cercanos a lo requerido por nuestras urbes, las teorías modernas de lo urbano encontraron para las ciudades latinoamericanas su concreción por medio de los planes, y aunque la influencia es innegable, su ejecución en todos los casos fue parcial y concentrada a proyectos puntuales.

Se verificó como a la par de los procesos heterónomos, el continente experimentó procesos autónomos, surgidos o desarrollados desde la propia Latinoamérica, en un intento por afrontar las transformaciones de su estructura interna. La sustitución de importaciones, el posicionamiento del Estado como actor de vanguardia, la creación de diferentes instituciones tanto en la planeación económica como la urbana a nivel continental, serían principios comunes a muchos de los países latinoamericanos, en el intento por una modernización de sus sociedades. El proceso urbano seguido por las tres ciudades, se nutrirá de estas dos canteras, tanto de los modelos europeo y anglosajón, como de los modelos que desde la propia Latinoamérica se forjaron en tiempos de posguerra.



## **El paso previo: el camino a ser**

Durante la primera mitad de siglo XX, las tres ciudades presentaron hasta cierto alcance, modernizaciones puntuales de su infraestructura, a través de un mejoramiento de sus redes de servicios públicos así como en los sistemas de transporte colectivo, lo mismo que la construcción de edificios públicos y equipamientos con aires “modernos”, -principalmente representados en parques, centros educativos, hospitales, teatros, entre otros-, en convivencia con estructuras tradicionales. En esa medida, puede intuirse que formas de un pasado (las formas eternas, inmóviles), empezaron a coexistir con señales, -aún débiles-, de un modo distinto de pensar y transformar la ciudad (lo dinámico), es decir, dos características básicas en un proceso que tiende a ser incluyente de lo moderno.

Sin embargo, en las tres ciudades hasta la primera mitad del siglo pasado, se mantienen las bases estructurales de una misma idea de ciudad y de producción urbanística. En esos años los países y sus respectivas capitales se encuentran sujetos a la preeminencia de los intereses de las élites gobernantes y el funcionamiento de los países es basado en una economía semifeudal y de tendencia agroexportadora. En general, los procesos de modernización del medio urbano durante esta primera etapa son lentos, lo mismo que el retraso en la formación de un pensamiento urbano moderno reflejado en una idea borrosa de proyecto de ciudad.

Se observó igualmente cómo el crecimiento urbano que orientó los sucesos expansionistas en cada ciudad durante las primeras décadas del siglo XX, sirvió como plataforma física para la transición de ciudades tradicionales a ciudades con cierto cariz de metrópolis. El barrio para entonces, se constituyó en las tres ciudades como la unidad de producción del territorio urbanizado, en reemplazo de la manzana o el solar de los siglos anteriores. La construcción de estos barrios, se dio no de manera sistemática y compacta o en consecuencia a un orden formal y racional, sino de modo fragmentario y desarticulado, generalmente ubicados cerca a las vías de comunicación con municipios o poblaciones vecinas. Derivado de ello, se observarán grandes porciones de terreno vacío, situación que rompió con lo compacto de la ciudad tradicional y donde no es posible definir con precisión unos límites estrictos. El crecimiento de las tres ciudades durante la primera mitad de siglo, fue entonces más inesperado que propiamente planificado, expansión que no se planteó bajo una idea o modelo de ordenamiento físico, sino a través de un proceso espontáneo.

## **Los contextos**

Desde el punto de las escalas regional y metropolitana, se observa en las tres ciudades, 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; esta acción 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. Las tres ciudades pretendieron en su momento 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 metrópolis.

En términos cuantitativos, 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, por lo menos hasta la década que abarco este estudio, años 60. Adicional a ello, 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.

En el aspecto demográfico es clara la gran intensidad de los procesos migratorios 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 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. Al mismo tiempo, la tasa de nacimientos superaba la tasa 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.

Las tres ciudades llegan así a la cifra del millón de habitantes (que en términos cuantitativos las convertía en metrópolis), en la década de los 50, -más precisamente entre los años 1951 y 1956-, trayendo consigo una urbanización acelerada y una concentración urbana destacables, que las posicionaban como grandes polos de atracción, vistos como símbolos de aquel lugar que prometía el progreso.

En los contextos político, económico y social, se verificó como el surgimiento de las tres metrópolis se concibió dentro de un ambiente marcado por el “autoritarismo tecnocrático” representado en figuras de tendencia populista a través de regímenes militares de corte progresista, que vieron en la construcción de ciudad la oportunidad de alcanzar sus objetivos de gloria. Durante estos gobiernos, se produjo una gran intensidad en las ejecuciones físicas, reflejada en las numerosas y variadas obras construidas en lapsos de tiempo relativamente cortos. El nacimiento de la “gran ciudad” para las tres urbes, se produjo entonces 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”, adquiere uno de sus máximas representaciones.

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.

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. 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 principalmente como administradoras, en un reforzamiento de su labor como centros financieros y comerciales prominentes, su papel más relevante dentro del proceso económico.

En las tres naciones y para la misma década de los años 50, 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, manifestada en la construcción de obras públicas. Con los recursos a la mano, fue posible pasar de la teoría a la práctica, de los hechos a las reflexiones. Ello lo entendieron bien los regímenes militares y de ahí el inventario de obras que puede encontrarse en cada una de estas administraciones.

Sin embargo, la bonanza económica, fue un crecimiento que ocultó un hecho básico y era el 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. De esa manera, la cultura moderna es recibida y jalonada no por una sociedad compacta e interesada en la generación de equilibrio, sino por sociedades en extremo opuestas que coexistirán bajo un mismo espacio, -la metrópoli- en condiciones claramente desiguales.

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. Algunos elementos de lo premoderno y lo moderno sufrieron de traslapo y superposición, al tiempo que las distancias sociales se vieron más realzadas. 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.

## **Los planes urbanos ideados y el ambiente físico construido**

Se realizó un reconocimiento que mostró cómo desde las ideas sobre lo físico, -propiamente desde la planificación urbana- y cómo desde las acciones -lo que en términos materiales fue efectivamente construido-, se devela un acercamiento a la producción de un espacio en búsqueda de la modernidad.

Desde las ideas, fueron encontrados temas comunes en la estructura de los tres planes urbanos contratados por las ciudades a expertos internacionales a inicios de la década de los 50, entre otros, el reconocimiento de la geografía, la imposición de límites al crecimiento, la reorganización y jerarquización de la malla vial, la aplicación del “zoning”, la interacción entre las diversas escalas y propuestas de creación de centros cívicos. Ello hizo posible establecer una serie de temas paralelos, que permitieron dilucidar una manera análoga de enfrentar el fenómeno urbano producido para entonces, aún en tierras y condiciones disímiles.

Se encontró por ejemplo que en la creación de los tres planes persistió una diferencia entre una concepción “macrocósmica” y una visión “microcósmica” de la planificación. La primera estuvo asociada sobre todo a una imagen de ciudad, representada en un discurso gráfico formal, distinguido en colores intensos, encargado de las escalas territoriales mayores. 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. De otro lado, la visión microcósmica, buscó por el contrario un método basado en el conocimiento detallado en las zonas como único medio de formular instrumentos de control urbano. Visión que buscó 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.

Se afirma entonces que las dos posturas encarnan dos ilusiones: la síntesis y el control. Poder de síntesis en Le Corbusier, Rotival, el grupo ONPU, poder de control en Wiener, Sert y el norteamericano Violich. En esa medida, el debate ideológico entre dos corrientes de pensamiento urbano moderno, reflejada en los planes en un mismo territorio y tiempos, no resultó exclusiva del caso bogotano.

Por otra parte, desde las acciones, se indagó por las expresiones físicas de la modernidad, en concreto las manifestaciones tangibles hechas ciudad.

En ese sentido los procesos de modernización dados a través de una transformación del medio físico, surgieron a modo “positivista, tecnocéntrico y racionalista”. En la difusión de estas “prácticas materiales”, se verían representados los nuevos sistemas de transporte y comunicación, las grandes avenidas, los rascacielos, las viviendas en serie y en general todo lo que la ingeniería podía ofrecer; objetos de la ciudad, que reiteraban el culto a la eficiencia de la máquina, como mito suficiente para satisfacer todas las aspiraciones humanas.

El paso a la nueva arquitectura fue al principio lento y gradual, tuvo al comienzo como objetivo sólo modificar su vestidura, la fachada para los mismos temas ya desarrollados. Aparece en la actividad arquitectónica nuevos casos aunque ya comunes, pero con nuevos criterios y mentalidad moderna; edificios comerciales, de rentas, de oficinas y apartamentos, multifamiliares, supermercados, viviendas económicas, características que se basan en la forma de una nueva vida urbana. En cumplimiento de los objetivos que se trazaron los nuevos tiempos, fue necesario armar un montaje con una serie de elementos que sirvieron de andamiaje, a manera de “dispositivos modernos”. De esa manera, autopistas, hoteles, hospitales, supermercados, centros comerciales, entre otros, constituyen testimonios claves de la modernización de la sociedad y la ciudad. Todos estos elementos tienen en común el que materializan la faceta fluida y efímera de la modernidad.

Sobre la construcción de viviendas de costos bajos, esta puede catalogarse como la actividad edilicia que mejor encarnó ciertas novedades, tanto en el aspecto urbanístico como arquitectónico. La vivienda económica es para esta investigación una de las expresiones más genuinas de los rasgos modernos, porque en ella se concentran cualidades típicamente modernas, como son la estandarización, la tecnología, racionalidad, totalidad y abstracción.

Respecto a este apartado, finalmente cabe decir que la metrópoli y su dinámica, ese conjunto transitorio y fugaz, siempre ha sabido rebasar con creces la propuesta desde las ideas. La experiencia demostraría que la planificación moderna en su espíritu que tiende a la estabilidad, no alcanzó al ímpetu dinámico, volátil y cambiante tan propio de las ciudades.

## **Bogotá comparada**

El hecho de conocer algunos de los fenómenos urbanos de ciudades como Lima y Caracas, adentrarse en su historia como ciudades, identificar su influencia en la construcción de un proyecto de nación, el tratar de comprender su lógica y estructura internas, ha sido en lo personal, un privilegio y una enseñanza sin par que permite descubrir lo que está más allá de las fronteras. No sólo porque mi escaso acervo intelectual sobre lo urbano, ha sido gratamente complementado con la experiencia de cruzar la frontera de lo local en términos cognoscitivos, sino porque ello ha permitido establecer comparaciones con el tema urbano bogotano y determinar, -algo que todos sabemos, pero que no todos entendemos- y es el reconocer que en esto efectivamente no estamos solos.

Con ello se quiere recalcar que el proceso de Bogotá en su acercamiento a la conversión de una gran ciudad, no es un proceso único, ni tampoco su modernización representa un proceso atípico frente a otras ciudades modernas, como las de este estudio. Algunas hipótesis que pretenden hacer ver el caso bogotano como un caso exclusivo y sin par en la historia de su formación urbana, tanto en la consideración de los protagonistas y su estirpe, como por las ideas y las acciones seguidas, pierden un sentido efectivo, tal vez porque no han acudido a un estudio comparado. Esta investigación no es tampoco definitiva y conclusiva respecto a ello. Pero el tratar de hacer un paralelo de Bogotá con otras dos ciudades de condiciones similares, intuyó razones para aseverar que los procesos urbanos

de nuestra ciudad, si bien tienen rasgos distintivos, no todos son exclusivos ni particulares, algo que en el entendido de muchos, se debe dar por sentado.

Diversas situaciones así lo evidencian. El hecho de hacer una conversión a metrópoli dentro de procesos de gran intensidad, reflejados en el incremento poblacional, lo mismo que en la transformación física, contar con un desarrollo industrial no significativo a pesar de tener una economía solventada en un comercio internacional boyante, el hecho de ser una modernización “desde arriba” bajo la dirección de algunas élites, el tener una sociedad fragmentada en lo social con grupos acomodados y otros marginados, el contratar a expertos internacionales para desarrollar misiones económicas y planes urbanos, presentar dos modelos teóricos modernos de plan en un mismo momento, por citar algunas situaciones, serán todas características comunes al proceso vivido por las tres metrópolis. En esa medida, y de acuerdo a lo específico que puede encontrarse en cada uno de los capítulos, se puede indicar que la hipótesis propuesta por esta investigación es verificable, toda vez que aún con efectos y contextos diferentes, los procesos urbanos de los años 50 en las tres ciudades presentaron similitudes que forjaron una identidad propia y característica en la manera de abordar su búsqueda de la modernidad reflejada en uno de sus productos privilegiados: la naciente metrópoli.

En complemento a ello, puede afirmarse que la génesis de las tres metrópolis se caracterizará por ostentar coincidentemente los siguientes principios:

- Parten de una base física y social cuyo pensamiento y acciones no consideran aún a la ciudad como el instrumento a través del cual llegar a conseguir un estado de bienestar.
- En la transición de una sociedad y ciudad tradicional a una con cierto cariz de metrópoli, se van a superponer elementos pre-modernos y modernos, en consonancia con los principios de cambio y movimiento, acompañados de las formas eternas e inmutables, características propias de nuestro modo de estar en la modernidad.
- Las tres metrópolis nacerán dentro de un ambiente condicionado, que incluye momentos de gran intensidad tanto en el número de habitantes como en el número de intervenciones físicas hechas al medio urbano.
- El contexto político en las tres ciudades se verá caracterizado por ser un ambiente discutible desde los regímenes militares, pero incuestionablemente actuante, gestor de los activos procesos de incorporación a modelos con aires modernizantes. Obras públicas de toda especie, así lo confirmarían.
- La economía, en el momento de génesis de las tres metrópolis, tiene su base principal en el papel económico de la región y no de la ciudad.
- 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.
- 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.

- En lo social, serán sociedades escindidas de grupos desiguales, hecho que no era nuevo, pero que a partir del surgimiento de la “gran ciudad”, será revitalizado y expondrá con mayor fuerza el drama de los menos favorecidos. Del mismo modo, aquellos que podían hacerse a los nuevos factores de placer y confort que entregaban las metrópolis, encontraron en el medio urbano, uno de sus mejores aliados.
- Las tres ciudades tendrán en común la contratación de planes urbanos de corte moderno, por lo que un pensamiento distinto parecía estar surgiendo respecto a cómo debían acometerse los planes a futuro para las ciudades.
- La intensidad en las obras adelantadas para la transformación del medio físico evidencian que en definitiva la ciudad es considerada como el nuevo espacio donde los objetivos prometidos por los ideales modernos sería cristalizables. La metrópoli y su dinamismo transformador se convierten entonces en una etapa, cuantitativa y cualitativamente distinta, de aquella que le dio origen.

### **Por último**

Si bien, el fenómeno de lo moderno en América Latina como se ha visto, presenta unos rasgos particulares, estos en gran medida no contaron con las herramientas necesarias que permitieran un desarrollo conjunto y una modernización sincronizada de las dimensiones política, económica, social y física en las ciudades y en la sociedad; de ahí que para muchos el cambio no se haya tornado tan decididamente transformador, e incluso sea considerado como una “modernización superficial y aparente”, precisamente porque las viejas estructuras, en ocasiones más mentales que físicas, habían acompañado por décadas el comportamiento y costumbres de los habitantes urbanos.

Pero que ello no induzca a error. Si bien es cierto, que los procesos de modernización de nuestras ciudades no son comparables con países cuyo desarrollo ha sido más precoz, ni tampoco su cantidad y cobertura ha sido la anhelada, ello no inhibe el hecho de verificar un modo de estar y construir un proyecto moderno de ciudad y de sociedad, así este no fuera plenamente deliberado. Por lo tanto, como algunos autores lo reconocen, su carácter modélico, ideal, no puede ser puesto en cuestión por los ejemplos de ciudades sin duda imperfectas que produce esta sociedad real. Tanto la heterogeneidad, como simultaneidad de elementos paradójicos específicamente vistos en las tres metrópolis de este estudio, permiten que sus procesos urbanos sean entendidos como auténticos y precisamente cercanos a la modernidad. Nuestras metrópolis latinoamericanas han sido protagonistas decididas de nuestro modo de estar en la modernidad, siendo estas el reflejo, pero a la vez el máximo productor -con todo y lo insuficientes- de los procesos de modernización dados a partir de la segunda mitad del siglo XX en nuestras sociedades, y el espacio donde lo eterno y lo inmóvil, junto a lo fugaz y lo efímero, -características innatas de la modernidad- tiene una marca indeleble.

Precisamente por eso desde esta orilla teórica se estará de acuerdo en que “debatir lo moderno en América Latina, es fundamentalmente debatir la ciudad”. “La ciudad

americana no sólo entendida como uno de los productos más genuinos de la modernidad occidental, sino también como el producto creado como máquina para inventar la modernidad, extenderla y reproducirla”, algo que aún hoy encuentra absoluta validez porque los ideales de la modernidad nunca han sido anacrónicos, hoy como ayer presentan vigencia, son pertinentes y enseñan que el sueño por la modernidad sigue aún su búsqueda constante.

## **BIBLIOGRAFÍA**

La bibliografía ha sido agrupada por temáticas, de la siguiente manera:

### **1. GENERAL**

AYMONINO, Carlo (1983). El significado de las ciudades (1975), trad. Francisco Pol Méndez. Madrid: Herman Blume Ediciones.

BENÉVOLO, Leonardo (1979). Los orígenes del urbanismo moderno (1963). Madrid: H. Blume Ed.

BOISIER, Sergio (1999). Teorías y metáforas sobre el desarrollo territorial. Chile: CEPAL.

COLLINS, George (1980). Camilo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno (1965). Barcelona: Gustavo Gili

CHOAY, Françoise (1997). The rule and the model. On the theory of architecture and urbanism (1980). MIT trad. USA: editado por Denise Bratton.

CHUECA GOITIA, Fernando (1970). Breve historia del urbanismo: un recorrido por la organización de las ciudades, desde la antigua Mesopotamia hasta la actualidad. Madrid: Alianza Editores.

DUCCI, María Elena (2005). Introducción al urbanismo: conceptos básicos (1989). México, Buenos Aires: Editorial Trillas.

FUENTE, María Jesús (1999). Diccionario de historia urbana y urbanismo: el lenguaje de la ciudad en el tiempo. Universidad Carlos III de Madrid. Madrid: Boletín Oficial del Estado

HALL, Peter (1996). Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Barcelona: Ediciones del Serbal.

HOBBSAWM Eric. (1995). Historia del siglo XX. España. Editorial Crítica. Primera edición en español

LE CORBUSIER (1979). Principios de urbanismo: la Carta de Atenas. (1942) Trad. Juan Ramón Capella. Barcelona: Ed. Ariel.

\_\_\_\_\_ (1980). A propósito del urbanismo. (1946), trad. Roser Berdagué. Barcelona: Poseidón

LEFEBVRE, Henri (1991). The Production of Space (1974). United Kingdom: Oxford, Blackwell.

LUQUE VALDIVIA, José -Coord.- (2004). Constructores de la Ciudad Contemporánea. Aproximación disciplinar a través de los textos. Madrid: Inversiones Editoriales Cie Dossat. Departamento de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura-Universidad de Navarra.

- MARTÍN, Ángel (2004) Ed. Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Barcelona: Ediciones UPC.
- MERLIN, Pierre (2000). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. France: Presses universitaires.
- MUMFORD, Lewis (1957). La cultura de las ciudades (1938). Buenos Aires: Emecé Editores.
- \_\_\_\_\_ (1979). La ciudad en la historia (1961). Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- ORDEIG, José María (2000). Diseño urbano y pensamiento contemporáneo. España: Monsa Instituto de ediciones.
- PANERAI, Philippe (1986). Elementos de Análisis Urbano. Barcelona: Gustavo Gili.
- ROSSI, Aldo (1999). La arquitectura de la ciudad (1971). Barcelona: Gustavo Gili 10a edición.
- SENNETT, Richard (1994). Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Madrid: Alianza Editorial.
- SERT, José Luis (1942). Can our cities survive? Cambridge, Massachussets, EEUU: Harvard University Press.

## **2. MODERNIDAD**

- AYMONINO, Carlo (1971). Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna. Barcelona: Gustavo Gili.
- BERMAN, Marshall (1982). All that is solid melts into air, the experience of modernity. Todo lo sólido se desvanece en el aire (1989), trad. Andrea Morales Vidal. México: Siglo XXI.
- BRUNNER, José Joaquín (1992). América Latina: Cultura y Modernidad. México: Editorial Grijalbo.
- COMPAGNON, Antoine (1990). Las cinco paradojas de la modernidad. Caracas: Monte Ávila.
- CORREDOR, Consuelo (1992). Los límites de la modernización. Bogotá: CINEP.
- FRISBY, David (2007). Paisajes urbanos de la modernidad: exploraciones críticas. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes
- GARCÍA Canclini, Néstor (1989). Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Buenos Aires: 1a ed., nueva edición.
- GIDDENS Anthony (1999). The consequences of Modernity (1990), trad. Ana Lizón Ramón. Madrid, España: Alianza.
- GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo (1997). Modernidad y ciudad. Trabajo de ascenso. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana.

GORELIK, Adrián (2003). “Ciudad, Modernidad, Modernización”. En: Revista Universitas Humanística. No. 56 Nov. Dic. 2003

\_\_\_\_\_ (2004). “Imaginario urbano e imaginación urbana. Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos”. En: Miradas sobre Buenos Aires, historia cultural y crítica urbana. Editorial siglo veintiuno.

HABERMAS, Jurgen (1993). Modernity, an incomplete project. En Postmodernism, a Reader. Editado por T. Docherty

HARVEY, David (2008). La condición de la posmodernidad (1990). Buenos Aires: Amorrortu Editores

JARAMILLO VÉLEZ, Rubén (1998). Colombia: la modernidad postergada. Bogotá: Editorial Temis. 2da Edición.

LARRAÍN IBÁÑEZ, Jorge (1996). Modernidad, razón e identidad en América Latina. Santiago de Chile. Barcelona: Andrés Bello.

LECHNER, Norbert (1991). Debates sobre Modernidad y Postmodernidad. Quito: Nariz del Diablo.

LÓPEZ SORIA, José Ignacio (2006). “De la vida y las formas en la ciudad moderna”. En Revista Urbes No. 3. Ene-Dic 2006. Pág. 29-36. Lima.

MONTANER, Josep María (1997). La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona: Gustavo Gili.

OTXOTORENA, Juan Miguel (1991). Arquitectura y proyecto moderno. La pregunta por la modernidad. Barcelona: Eiuinsa

PAZ, Octavio (1981). El ogro filantrópico: historia y política 1971-1978 (1978). Barcelona: Editorial Seix Barral, 2a. ed.

\_\_\_\_\_ (2001). Sueño en libertad: escritos políticos (1994). Barcelona: Editorial Seix Barral.

PICÓ, Josep (1999). Cultura y modernidad: seducciones y desengaños de la cultura moderna. Madrid, España : Alianza.

SATO, Alberto (1984). Introducción al debate sobre la modernidad latinoamericana. Trabajo de ascenso. Universidad Central de Venezuela: Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

TOUREINE, Alan (1993). Crítica de la modernidad. Trad. Mauro Armiño. Madrid: Temas de Hoy, 2da ed.

VIVIESCAS, Fernando y GIRALDO, Fabio (1991). Colombia: El despertar de la modernidad. Bogotá: Foro Nacional por Colombia: gente nueva editorial (impresión de 2002).

WAGNER, Peter (1997). *A sociology of Modernity. Liberty and discipline* (1994) Versión castellana de Marciano Villanueva Salas. *Sociología de la modernidad: libertad y disciplina*. Barcelona: Herder.

### **3. METRÓPOLI**

BLUMENFELD, HANS (1967). *The modern metropolis: its origins, growth, characteristics, and planning*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.

DEL CASTILLO, Juan Carlos (2004). “La experiencia del urbanismo moderno. Una experiencia con la dimensión del espacio”. En *Revista Urbanismos* No. 1. Bogotá: Facultad de Artes Universidad Nacional.

FOLLIET, Joseph (1955). *La metrópoli en la vida moderna*. Buenos Aires: Infinito. Colección en depósito alterno Universidad Javeriana

GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo (1999). “Metrópolis: ambiente y cultura modernos”. En revista *Urbana* No. 24. Pág. 63-79. Caracas

GOUËSET, Vincent (1998). *Bogotá: nacimiento de una metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.

NEGRÓN, Marco (1996). “La planificación urbana local y el contexto metropolitano”. En *Revista Urbana*, N° 19. Caracas: Instituto de Urbanismo, Universidad Central de Venezuela

PASSOS, Aloar (1972). “Tendencias y dirección del crecimiento urbano en América Latina entre 1950 y 1970”. En: *Revista SIAP* vol. 6 No. 24.

SIMMEL, George (1903). “Metrópolis y vida mental”. En FROMM, Erich (1976). *La soledad del hombre*. Caracas: Monte Ávila Editores

WIRTH, Louis (1938). “Urbanism as a Way of Life”. En: *The American Journal of Sociology*. Vol. 44 No. 1. Chicago: The University of Chicago Press

### **4. LATINOAMERICA**

AAVV (2002). *Historia económica de América Latina: desde la independencia a nuestros días*. Barcelona: Crítica

ALMANDOZ, Arturo (2002). “Urbanization and Urbanism in Latin America: From Haussmann to CIAM”. En: Almandoz, Arturo (ed.): *Planning Latin America’s Capital Cities, 1850-1950*. London/New York: Routledge, pág. 13-44.

\_\_\_\_\_ (2003). *Historiografía Urbana en Latinoamérica. Del positivismo al posmodernismo*. *Revista Diálogos*. N° 7. Brasil: Recurso electrónico: [http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol7\\_atg2.htm](http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol7_atg2.htm).

\_\_\_\_\_ (2007). “Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares 1900-1960”. En: *Reseñas iberoamericanas*, Vol. 7, N° 27. p. 59-80. Recurso



electrónico:<http://www.iai.spkberlin.de/fileadmin/dokumentenbibliothek/Iberoamericana/2007/27-Almandoz.pdf>

\_\_\_\_\_ (2008). Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina. Caracas: Editorial Equinoccio-Universidad Simón Bolívar.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (1969). El desarrollo urbano en América Latina. Washington: BID.

BEYER, Glenn H. Comp. (1970). La explosión urbana en América Latina. Buenos Aires: Aguilar.

CALDERÓN, Fernando (1996). Esa esquivia modernidad: desarrollo, ciudadanía y cultura en América Latina y el Caribe. Caracas: UNESCO, Editorial Nueva Sociedad.

CALDERÓN, Luis (1963). Problemas de la urbanización en América Latina. Madrid: Sucs. de Rivadeneyra.

CARRION, Fernando (1988). Investigación Urbana en el Área Andina: Caminos recorridos y por recorrer. Quito: IFEA.

CEHOPU (1989). La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden. Bogotá: Secretaría Técnica, centro de publicaciones MOP.

CEPAL (1978). La CEPAL en la realidad económica de América Latina: 1948-1978. Santiago de Chile: Colección IIT

COMPLAK, Krystian. (1989). Los gobiernos de facto en América Latina 1930-1980. Caracas: Academia Nacional de Historia.

CONSORCIO DEL MUSEU D'ART CONTEMPORANI DE BARCELONA (1997). Sert: Arquitecto en Nueva York. Barcelona: Actar.

DELER, Jean Paul y GEOURS, Saint (1986). Estados y naciones en los Andes: Hacia una historia comparativa: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú. Lima: Instituto de estudios peruanos; Instituto francés de Estudios Andinos.

ESPINOZA García, Manuel (1971). La política económica de los Estados Unidos hacia América Latina entre 1945 y 1961. La Habana: Ediciones Casa de las Américas.

FREIXA, Jaume Josep (1979). Josep Ll. Sert. Barcelona: Gustavo Gili.

GARZA Villarreal, Gustavo (1996). Cincuenta años de investigación urbana y regional en México. Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano

GUTIERREZ, Ramón (2005). Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica (1992). Madrid: Ediciones Cátedra. 4a Ed.

HARDOY, Jorge Enrique y SCHAEDEL, Richard. Comp. (1976). Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia. Simposio sobre el proceso de urbanización en

América Latina desde sus orígenes hasta nuestros días (4: 1972 Sep.4-8: Roma). Buenos Aires: SIAP.

HARDOY, Jorge Enrique y MORSE, Richard. Comp. (1988). Repensando la ciudad de América Latina. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.

HARDOY, Jorge Enrique. Comp. (1972). Las ciudades en América Latina: seis ensayos sobre la urbanización contemporánea. Buenos Aires: Paidós.

\_\_\_\_\_ Comp. (1978). Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina. Buenos Aires: SIAP.

\_\_\_\_\_ (1992). Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica: tendencias y perspectivas. Madrid: Editorial Mapfre.

HECK, Marina (1993). Grandes metrópolis de América Latina. Sao Paulo: FCE, Memorial.

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

HEBBERT, Michael (2004): "Town Planning versus Urbanismo". En: 11th Conference of the International Planning History Society (IPHS). Planning Models and the Culture of Cities. Barcelona: IPHS.

HOFER, Andreas (2003). Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina. Bogotá: El Áncora Editores, Corporación La Candelaria.

KAPLÁN, Marcos (1972). Aspectos políticos de la planificación en América Latina. Montevideo: Editorial Tierra Nueva.

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

MORSE, Richard M (1973). Las ciudades latinoamericanas. V1 – V2. México: Secretaría de Educación Pública.

MUMFORD, Eric (2000). The CIAM Discourses on Urbanism, 1928 - 1960. Cambridge: The MIT Press.

PÉREZ OYARZÚN, Fernando (1991). Le Corbusier y Sudamérica. Viajes y proyectos. Santiago, Ediciones ARQ. Dpto de publicaciones Escuela de Arquitectura Pontificia Universidad Católica de Chile.

PORTES, Alejandro (2005). Ciudades latinoamericanas: un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo. Buenos Aires: Prometeo libros

RAMA, Ángel (1984). La ciudad letrada. Tajarar Editores

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

QUIJANO, Aníbal (1977). Dependencia urbanización y cambio social en Latinoamérica. Lima: Mosca Azul.

UNESCO (1999). Historia General de América Latina (9 Volúmenes). Paris: Ediciones Unesco y Editorial Trotta, Fondo de Cultura Económica.

VALLADARES, Licia y PRATES, Magda (1995). “La investigación urbana en América Latina: Tendencias actuales y recomendaciones”. En: Gestión de las Transformaciones Sociales. Documentos de debate N° 4. UNESCO

VIOLICH, Francis (1944). Cities of Latin America. Housing and Planning to the South. New York: Reinhold Publishing Corporation.

\_\_\_\_\_ (1971). Desarrollo de la comunidad y el proceso de planificación urbana en la América Latina. Traducido por Sergio Seelenberger. Los Angeles: Univ. of California.

\_\_\_\_\_ (1972). A conceptual approach to metropolitan planning in Latin America. Bogotá: Sociedad Colombiana de Planificación

WAISMAN, Marina (1998). “La arquitectura descentrada”. Bogotá: Ediciones Escala.

## **5. BOGOTÁ**

AAVV (2010). Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. Tomo 1-Elaboración del Plan Regulador de Bogotá. Bogotá: Ediciones Uniandes y Pontificia Universidad Javeriana

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

AAVV (2008). Ciudad y arquitectura moderna en Colombia, 1950-1970. Presencia y vigencia del patrimonio moderno. Bogotá: Ministerio de Cultura.

AAVV (2007). Áreas residenciales en Bogotá. En: Revista Urbanismos No. 2. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

APRILE GNISET, Jacques (1992). “Bogotá, capital del capital”. En: La ciudad colombiana. Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular.

ARANGO, Silvia (1993). Historia de la Arquitectura en Colombia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

BAÑÉN LANATA, Pedro (1991). “Bogotá-Colombia. Cinco viajes y un plan para una ciudad latinoamericana”. En PÉREZ, Fernando (comp.). Le Corbusier y Sudamérica: Viajes y proyectos. Santiago de Chile: Publicaciones Pontificia Universidad Católica de Chile.

BRUNNER, Karl (1939/1940). Manual de urbanismo. Tomos 1(1939) y 2(1940). Bogotá: Imprenta Municipal.

CASTILLO, J. C. del (2003). Bogotá: el tránsito a la ciudad moderna 1920 - 1950. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

\_\_\_\_\_ (2008) Bogotá años 50, el inicio de la metrópoli. Cuadernos de urbanismo. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Juan Carlos del Castillo, coordinador.

CEMENTOS Boyacá (1987). Le Corbusier en Colombia. Bogotá: Hernando Vargas Caicedo Editor.

COLOMBIA, DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN Y PROPAGANDA DEL ESTADO (1954). Un país que trabaja. Bogotá: Imprenta Nacional.

CORPORACIÓN COLEGIO DE VILLA DE LEYVA, CEHAP, CITCE (1996). Estado, ciudad y vivienda: urbanismo y arquitectura de la vivienda estatal en Colombia 1918-1990. Bogotá: Ministerio de Desarrollo – INURBE.

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

CORTÉS, Rodrigo y ARIAS Fernando (1987). “La Intervención de Le Corbusier en la Planeación Física de Bogotá: 1945- 1958”. En VARGAS, Hernando (Comp.). Le Corbusier en Colombia. Bogotá: Publicaciones Cementos Boyacá.

CORTÉS, Rodrigo (1995). 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.

CUELLAR, Marcela y MEJÍA Germán (2007). Atlas histórico de Bogotá. Cartografía 1791-2007. Bogotá: Editorial Planeta.

CURRIE, Lauchlin (1950). Bases de un programa de Fomento para Colombia. Resumen del Informe. Bogotá: Banco de la República.

\_\_\_\_\_ (1961). Operación Colombia. Un programa nacional de desarrollo económico y social. Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos.

DÁVILA, Julio (2000). Planificación y Política en Bogotá: La Vida de Jorge Gaitán Cortés. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, IDCT.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANIFICACIÓN DISTRITAL (1964). La planeación distrital en Bogotá. Bogotá

ERASSO VALLEJO, Edgar. (1964). Estudio sobre renovación urbana en Bogotá. Trabajo presentado para optar por el título de Magister en Planeamiento urbano y regional del Instituto de Planeamiento de Lima- Universidad Nacional de Ingeniería.

ESCUELA DE INGENIEROS MILITARES (1992). Historia de los ingenieros militares de Colombia. Bogotá: Imprenta Nacional.

FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA (1954). Colombia en marcha: 13 junio 1953-1954 Rojas Pinilla. Bogotá: Imprenta Fuerzas Armadas

GAITÁN CORTÉS, Jorge (1957). “La vivienda de interés social en los países de América”. En: Revista Américas. Vol. 25 No. 81. Ene. 1957. Pág. 51-58

GALVIS, Silvia y DONADIO, Alberto (1988). El Jefe Supremo. Rojas Pinilla en la violencia y el poder. Bogotá: Editorial Planeta.

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

GÓMEZ, Luz Mariela (2008). Tres ideas de lo moderno en la concepción del hogar. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes.

GOUËSET, Vincent (1998). Bogotá: nacimiento de una metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX. Bogotá: Tercer Mundo Editores.

HENDERSON, James (2006). La modernización en Colombia: los años de Laureano Gómez. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.

HERNÁNDEZ, Carlos. (2004). Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá – IDCT

INSTITUTO DE CRÉDITO TERRITORIAL, ICT (1995). Medio siglo de vivienda social en Colombia. 1939-1989. Bogotá: Ministerio de Desarrollo-INURBE

INURBE (1996). Estado, ciudad y vivienda 1918-1990. Bogotá: INURBE

KALMANOVITZ, Salomón (Editor). (2010) Nueva historia económica de Colombia. Bogotá: Taurus.

KIBÉDI Jorge (1950). “Urbanismo y planificación”. En: Revista Javeriana Vol. 34, no. 168 Sep. 1950. p. 155-163. Bogotá.

LASSO, María Ángela (2005). Gustavo Rojas Pinilla. Bogotá: Copygráfica La 13.

MUSEO DE DESARROLLO URBANO (2000). Exposición Bogotá Siglo XX. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo.

NIÑO MURCIA, Carlos (2003). Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas. Colombia 1905-1960 (1991). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Segunda Edición.

NIÑO MURCIA, Carlos y REINA, Sandra (2010). La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera décima. Bogotá 1945-1960. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

PÉCAUT, Daniel (1973). Política y sindicalismo en Colombia. Bogotá: Editorial La Carreta.

RIVERA, Jorge (2002). El CINVA. Un Modelo de cooperación técnica. 1951-1972. Tesis de Maestría en Historia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

SALDARRIAGA, Alberto (2000). Bogotá Siglo XX. Urbanismo, Arquitectura y vida urbana. Bogotá: DAPD.

SALMONA, Rogelio (2003). “En busca de las identidades perdidas: la influencia de la arquitectura europea en América”. En HOFER, Andreas. Karl Brunner y el Urbanismo Europeo en América Latina. Bogotá: Ancora Editores, Corporación La Candelaria

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

SERPA ERAZO, Jorge (1999). Rojas Pinilla, una historia del siglo XX. Bogotá: Editorial Planeta

SCHNITTER, Patricia (2004). José Luis Sert y Colombia. De la carta de Atenas a una carta del hábitat. Medellín: Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

SUÁREZ, Adriana María (2006). La ciudad de los elegidos. Bogotá: Editora Guadalupe.

TARCHÓPULOS, Doris (2006). Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (86)

TIRADO MEJÍA, Álvaro (1988). Introducción a la historia económica de Colombia. Bogotá: El Ancora.

VALENCIA, Jorge Alberto (2002). Un análisis del crecimiento urbano de Bogotá entre 1912 y 1950. Tesis en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia.

VARGAS CAICEDO, Hernando (2009). “El desarrollo de la edificación en concreto armado en Colombia: El caso de los pioneros Doménico Parma y Guillermo González Zuleta (1945-1985)”. En: Revista dearquitectura 04. Bogotá: UniAndes. 2009

VARGAS LESMES, Julián y ZAMBRANO, Fabio (1998). “Santafé y Bogotá: evolución histórica y servicios públicos (1600-1957). En SANTANA, Pedro (editor). Bogotá, 450 años: retos y realidades. Bogotá: IFEA.

### **Prensa y publicaciones seriadas Bogotá**

ANALES DE INGENIERÍA. (1947 y 1953) Nos. 613 y 640. [Ver anexo de fichas hemerográficas]

EL ESPECTADOR (1950). Le Corbusier y Sert regresarán con el Plan Piloto de Bogotá

EL SIGLO (1950). Fue entregado el Plan Piloto para Urbanización de la Capital a la Alcaldía ayer. El Siglo, Septiembre de 1950

EL SIGLO (1950). Una Nueva Política Fiscal se impone ahora en el municipio.

EL TIEMPO (1950 a 1959). [Ver anexo de fichas hemerográficas]

PROA. Revista especializada en urbanismo y arquitectura. (1946 a 1960) Nos. 1 a 138. [Ver anexo de fichas hemerográficas]

SEMANA. (1950 a 1959) [Ver anexo de fichas hemerográficas]

## **6. CARACAS**

AAVV (1991). El Plan Rotival. La Caracas que no fue. Caracas: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela.

\_\_\_\_\_ (1997). Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas: Fundación Polar. 3 tomos.

\_\_\_\_\_ (1998). 1950, El espíritu moderno. Caracas: Fundación Corporación Banca.

\_\_\_\_\_ (1999). Caracas la ciudad moderna. Caracas: CD-ROM. Centro de Investigación de la Comunicación -CIC-. Universidad Católica Andrés Bello –UCAB-

\_\_\_\_\_ (2004). Santiago de León de Caracas 1567-2030. Caracas: Ed. Exxon Mobil.

ALMANDOZ, Arturo. (2006). Urbanismo europeo en Caracas: (1870-1940) 1997. Caracas: Editorial Equinoccio, Fundación para la cultura urbana.

\_\_\_\_\_ (2000). "Aproximación historiográfica al urbanismo moderno en Venezuela. El tema de las ciudades en el pensamiento". En: RODIGUEZ, Ángel (Comp.) Visiones del oficio. Historiadores venezolanos en el siglo XXI. Universidad Central de Venezuela. .

ARANGO, Silvia (2002). Historia de un itinerario. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

ARCILA FARIAS, Eduardo (1974). Centenario del Ministerio de Obras Públicas. Influencia de este Ministerio en el Desarrollo (1874-1974). Caracas: MOP.

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

ARMAS CHITTY, José Antonio de (1967). Caracas: origen y trayectoria de una ciudad. Caracas: Fundación Creole.

ARRIZABALAGA, Luis María. (1973) La Caracas que yo conocí. Caracas: Talleres Litográficos de Servicios Venezolanos de Publicidad.

BERGAMÍN, Rafael (1959). 20 años en Caracas, 1938-1958. Madrid: Gráficas Reunidas.

CABRUJAS, José Ignacio (2008). Caracas. Caracas: Fundación Polar.

CARRERA DAMAS, Germán (1991). Una nación llamada Venezuela. Proceso histórico de Venezuela 1810-1979. Caracas: Monte Ávila. Cuarta edición.



CARTAY, Rafael. (2002) *Fábrica de ciudadanos: la construcción de la sensibilidad urbana, (Caracas 1870-1980)*, Fundación Bigott. Caracas: Fundación para la Cultura Urbana.

CASTILLO D'IMPERIO, Ocarina (1990). *Los años del bulldozer. Ideología y Política. 1948-1958*. Caracas: Fondo Editorial Trópykos.

CENTRO SIMÓN BOLÍVAR (1959). *Acción sobre Caracas*. Caracas: CSB.

CILENTO SARLI, Alfredo y FOSSI BELLOSO, Víctor (1998). “Políticas de vivienda y desarrollo urbano en Venezuela (1928-1997)”. En *Revista Urbana* No. 23. Pág. 35-52.

CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO FEDERAL DE CARACAS. OFICINA MUNICIPAL DE PLANEAMIENTO URBANO (1972). *Plan General Urbano de Caracas 1970 - 1990. Primera etapa del estudio*. Caracas.

\_\_\_\_\_ (1972) *Plan General Urbano de Caracas 1970 - 1990. Segunda etapa del estudio*. Caracas.

DE SOLA RICARDO, Irma. (1967). *Contribución al Estudio de los Planos de Caracas*. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas

GALERÍA DE ARTE NACIONAL (1990). Tomás José Sanabria, Arquitecto. Caracas: Catálogo de exposición, Galería de Arte Nacional.

\_\_\_\_\_ (1999). *Carlos Raúl Villanueva: un moderno en Sudamérica*. Caracas: Fundación Galería de Arte Nacional.

GASPARINI, Graziano y POSANI, Juan Pedro (1969). *Caracas a través de su arquitectura*, Caracas: Fundación Fina Gómez.

GASPARINI, Graziano (1978). *Caracas: la ciudad colonial y guzmancista*. Caracas: Ernesto Armitano, editor.

GIRALDO JARAMILLO, Gabriel (1954). *Viajeros colombianos en Venezuela*. Bogotá: Imprenta Nacional.

GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo (1996). “Modernity for import and export: the United States influence on the architecture and urbanism of Caracas”. En: *Colloqui*. Vol. XI. Spring. Pág. 64-77

\_\_\_\_\_ (1997). *Modernidad y ciudad. Trabajo de ascenso*. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Departamento de Planificación Urbana.

\_\_\_\_\_ (1998). “Metrópolis: ambiente y cultura modernos” en *Urbana*, Vol. 4, No. 24, pág. 63-79.

GONZÁLEZ CASAS, Lorenzo y MARÍN, Orlando (2008). “Tiempos superpuestos: arquitectura moderna e “indigenismo” en obras emblemáticas de la Caracas de 1950”. En: *Revista Apuntes*. Vol. 21 No. 2. UniAndes.

HERNÁNDEZ DE LASALA, Silvia (1990). Malaussena. Arquitectura académica en la Venezuela moderna, Caracas: Fundación Pampero.

\_\_\_\_\_ (1994). "La Construcción de la Ilusión Moderna en la América Tropical". En Urbana, revista del Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela, 14/15 (I-II semestre), pág. 135-148.

\_\_\_\_\_ (1996). "Los vínculos de la modernidad venezolana con otras arquitecturas latinoamericanas". En: Revista Entre Rayas No. 16 Ene-Abril 1996. Pág. 28-31.

INSTITUTO DE ARQUITECTURA URBANA (1983). La vivienda multifamiliar. Caracas 1940-1970. Caracas: Fondur.

INSTITUTO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS AVANZADOS –IDEA- (1989). Talleres: La arquitectura y el proceso de modernización urbana de Caracas. Caracas: Unidad de Arte del Centro Interdisciplinario de Investigaciones Teóricas.

LÓPEZ PORTILLO T., Felicitas (1986). El perezjimenismo: génesis de las dictaduras desarrollistas. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

LÓPEZ VILLA, Manuel (1994). "Gestión urbanística, revolución democrática y dictadura militar en Venezuela (1945-1958)". En: Revista Urbana 14/15, pág.103-119. Caracas: UCV

MARCANO REQUENA, Frank (1998). "Ciudad y modernidad: Balance frente al próximo milenio. La experiencia urbana venezolana". En: Revista Urbana No. 22. Pág. 89-98. Caracas: UCV

\_\_\_\_\_ (2003). "La ciudad ideal de la modernidad: La Ciudad Universitaria de Caracas". En: Revista Urbana No.33. Pág.013-026

MARTÍN FRECHILLA, Juan José (1990). Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 (Apuntes para una historia de la construcción del país). Caracas: Universidad Central de Venezuela.

MARTÍN FRECHILLA, Juan José y TEXERA ARNAL, Yolanda (2004) -compiladores-. Petróleo nuestro y ajeno. La ilusión de modernidad. Caracas: Universidad Central de Venezuela.

MENDOZA & MENDOZA (1956). Así progresa un pueblo, diez años en la vida de Venezuela. Homenaje al General Marcos Pérez Jiménez con motivo del tercer aniversario de su posesión como Presidente Constitucional de la República. Caracas: Talleres Gráficos Ilustraciones S.A.

MOHOLY-NAGY, Sibyl (1964). Carlos Raúl Villanueva y la arquitectura de Venezuela. Caracas: Editorial Lectura.

NIÑO ARAQUE, William (2004). "Ciudad definitiva, un paisaje plenamente moderno 1950-1958". En: Santiago de León de Caracas 1567-2030. Caracas: Ed. Exxon Mobil. Pág. 153-202.

NUÑEZ, Enrique (1947). Caracas: la ciudad de los techos rojos. Caracas: Tipografía Vargas.

PÉREZ, Ana Mercedes (1975). La verdad inédita. Caracas: Armitano.

PICÓN SALAS, Mariano (1962). “Venezuela: algunas gentes y libros”. En: Venezuela Independiente: 1810-1960. Caracas: Fundación Eugenio Mendoza.

RINCÓN, Fredy (1982). El Nuevo Ideal Nacional y los planes económico militares de Pérez Jiménez 1952-1957. Caracas: Ediciones Centauro.

RIVAS, Darlene (2002). Missionary Capitalist: Nelson Rockefeller in Venezuela. Chapel Hill: University of North Carolina Press.

RODRÍGUEZ CAMPOS, Manuel (1991). Pérez Jiménez y la dinámica del poder: (1948-1958). Caracas: Ediciones El Dorado.

RODRÍGUEZ, Manuel Alfredo (1975). 3 décadas caraqueñas: 1935-1966. Caracas: Monte Ávila Editores.

ROTIVAL, Maurice (1956). “La planificación: doctrina y método de trabajo”, en Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela, No. 249. Caracas: CIV.

POLANCO Alcántara, Tomás. (1995). Historia de Caracas. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Gobernación de Caracas.

SATO, Alberto (2002). José Miguel Galia, arquitecto. Caracas: Instituto de Urbanismo Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.

TROCONIS de Veracoechea, Ermila (1986). El Proceso de la Inmigración en Venezuela. Caracas: Ed. Mapfre.

\_\_\_\_\_ (1992). Caracas: Ed. Mapfre. Colección Ciudades de Iberoamérica.

VEGAS, Martín y GALIA, José Miguel, “Edificio El Municipal”, en Revista Integral No. 2, diciembre de 1955.

\_\_\_\_\_ “Banco Metropolitano”. En Revista Integral No. 14, febrero de 1959

VILLANUEVA, Carlos Raúl. (1950) La Caracas de ayer y de hoy su arquitectura colonial y la reurbanización de El Silencio.

\_\_\_\_\_ (1967). Caracas en tres tiempos. Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas.

VIOLICH, Francis (1975). “Caracas: Focus of the new Venezuela”. En: WENTWORTH, H. (Ed.) World Capitals. Towards Guided Urbanization. New York: Anchor Press, Doubleday.

### **Prensa y publicaciones seriadas Caracas:**

ENTRE RAYAS. Publicación seriada de arquitectura. Grupo editorial entre-rayas N° 16 de 1996 [Ver anexo fichas hemerográficas]

REVISTA INTEGRAL N° 7. Año. 1957. Temas de arquitectura y urbanismo [Ver anexo fichas hemerográficas]

URBANA. Revista del Instituto de Urbanismo. Universidad Central de Venezuela. (1994 a 1999)  
Nos. 14, 15, 22, 23 y 24 [Ver anexo fichas hemerográficas]

UP-TO-DATE revista publicada por la Embajada de Venezuela en Washington. Años 1952 a 1958  
Vol. 3 – 8 [Ver anexo fichas hemerográficas]

EL NACIONAL. Diario de circulación nacional.

#### **Fuentes de Archivo:**

ARCHIVO AUDIOVISUAL. BIBLIOTECA NACIONAL DE VENEZUELA. Colección Leo Matiz.

HEMEROTECA BIBLIOTECA NACIONAL DE VENEZUELA

AEROFOTOGRAFÍAS INSTITUTO GEOGRÁFICO SIMÓN BOLÍVAR

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA INFODOC Y BIBLIOTECA FAU

## **7. LIMA**

ADRIANZEN PERSIVALE, Luis Eduardo (2005). “Agrupamientos vecinales realizados por la Corporación Nacional de la Vivienda en Lima. 1946-1956”. Tesis de posgrado. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes.

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

BURGA CAMPODONICO, Juan Carlos y GARCÍA GALLARDO, José (1991). Lima como víctima de la informalidad en su evolución urbana a partir de la década del 40. Seminario de Planeamiento.

BROMLEY, Juan y BARBAGELATA, José (1945). Evolución urbana de la ciudad de Lima. Editorial Lumen.

CABELLO ORTEGA, Luis (2006). “Urbanismo estatal en Lima Metropolitana. Las urbanizaciones populares 1955-1990”. En Revista Urbes No. 3. Lima: Ene-Dic. 2006. Pág. 83-110.

CANO, José Luis (1959). Estudio del sistema arterial de Lima Metropolitana. Lima: ONPU.

CAVANAUGH, Joseph (1955). Características socio-demográficas de Lima-Perú. Lima: Instituto de Asuntos Interamericanos.

CENTRO INTERAMERICANO DE VIVIENDA Y PLANEAMIENTO (1958). La legislación de vivienda de interés social. América Latina, Perú. Bogotá: CINVA.

COLE, John P. (1957). Estudio geográfico de la Gran Lima. Lima: ONPU

CONCEJO PROVINCIAL DE LIMA (1962). Seis años al servicio de la ciudad. Héctor García Ribeyro, Alcalde de Lima 1956-1962. Lima.

CÓRDOVA, Adolfo. (1958). La vivienda en el Perú. Lima: Casa de la Moneda

DELER, Jean Paul (1975). Lima 1940–1970. Aspectos del crecimiento de la capital peruana. Lima: Centro de Investigaciones Geográficas, CIG.

DIOS SALAS, Juan de (2004). “Tres momentos y una sola identidad de la planificación urbana de Lima en el siglo XX”. En: Arquitectos 17. Universidad Ricardo Palma.

DORICH TORRES, Luis (1997). Al rescate de Lima: la evolución de Lima y sus planes de desarrollo urbano. Lima:Sagsa.

FERRADAS, Pedro (1984). Ciudad y pobladores de Lima Metropolitana 1940-1983. Lima: Concejo Provincial.

FUENTES SEQUEIRA, Salomón (1965). El plan regulador urbano su contenido y proposiciones. Lima: Editorial UNI.

GARCIA RIBEYRO, Héctor (1962). Seis años al servicio de la ciudad 1956-1962. Lima: Concejo Provincial de Lima.

GASTELUMENDI, Ernesto. (1961). Control del desarrollo urbano. Tesis Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Ingeniería.

GOLDA-PONGRATZ, Kathrin (2006). “La transformación de estructura y significado del centro de Lima”. En Revista Urbes No. 3. Lima: Ene-Dic. 2006. Pág. 111-134.

GÜNTHER Doering, Juan y LOHMANN VILLENA, Guillermo (1992). Lima. Madrid, España: Colección Ciudades de Iberoamérica. Mapfre

HARRIS, Walter (1963). La vivienda en el Perú. Washington: Unión Panamericana, OEA.

HARTH-TERRE, Emilio (1950). “Evolución histórica de Lima”. En: Revista El Arquitecto Peruano No. 160. Noviembre de 1950.

INSTITUTO DE URBANISMO DEL PERÚ (1956). Forum sobre los problemas de la expansión urbana. Lima: UNI.

LUDEÑA URQUIZO, Wiley (1997). Ideas y arquitectura en el Perú del siglo XX: teoría, historia, crítica. Lima: Ed. Samsa.

\_\_\_\_\_ (2003). “Orígenes del urbanismo moderno en el Perú: el aporte de la Agrupación Espacio. Aproximaciones”. En Revista Urbes No. 1, Abril 2003. Pág. 155-194.

\_\_\_\_\_ (2004). Lima: Historia y urbanismo en cifras. 1821-1970. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento - Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes

MACERA, P. *Visión histórica del Perú (del Paleolítico al proceso de 1968)*. Lima. Editores Milla Batres. 1978 Cap. IV Los grupos Urbanos.

MAGUIÑA, Juan Esteban (1956). *Guía de Lima*. Lima: Municipalidad de Lima.

MARTUCCELLI, Elvio (2000). *Arquitectura para una ciudad fragmentada: ideas, proyectos y edificios en la Lima del siglo XX*. Lima: Universidad Ricardo Palma

MATOS Mar, José (1967) *Estudio de las barriadas limeñas*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Departamento de Antropología.

\_\_\_\_\_ (1968). *Urbanización y barriadas en América del Sur: recopilación de estudios realizados entre 1956 y 1966*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

\_\_\_\_\_ (1988). *Desborde popular y crisis del Estado*. Lima: Concytec.

OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO URBANO (1949). *Plan Piloto de Lima*. Lima: Empresa Gráfica T. Scheuch, S.A.

\_\_\_\_\_ (1949). *Centro cívico de Lima, 1950: bosquejo*. Lima: ONPU.

\_\_\_\_\_ (1954). *Lima Metropolitana. Algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones parciales varias*. Lima: Empresa Gráfica T. Scheuch, S.A.

\_\_\_\_\_ (1955). *Reglamento de urbanizaciones y subdivisión de tierras*. Lima: ONPU.

\_\_\_\_\_ (1958). *Unidad Vecinal No. 3. Lima-Callao*. Bogotá: CINVA.

\_\_\_\_\_ (1961). *Construcciones efectuadas por particulares y por entidades estatales en Lima Metropolitana durante el período 1949-1960*. Lima: ONPU.

\_\_\_\_\_ (1964). *Plan Regulador de Lima*. Lima: ONPU

\_\_\_\_\_ (1967). *Esquema del plan director PLANDEMET*. Lima: ONPU

PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl (2000) *Historia de la República del Perú 1933-2000*. Lima: Héctor López M. Editor.

PALOMINO VEGA, Alejandro (1954). *General de División Manuel A. Odría*. Lima

PORTOCARRERO GRADOS, Ricardo (2000). "El Perú Contemporáneo". En: *Historia del Perú*. Lima: Lexus Editores.

QUIROZ Alfonso. *Desarrollo financiero y economía agraria de exportación en el Perú, 1884-1950*. *Revista de Historia Económica* Año X Mayo - Junio 1992 No. 2

RIOFRIO, Gustavo (1978). *Se busca terreno para una barriada*. Lima.

RIVERA VIGO, Luis Enrique (1997). *Arquitectura y Poder 1948-1980*. Tesis de posgrado en Historia y Teoría. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes.

SALAZAR, Sebastián. (1964) Lima la horrible. Lima

SÁNCHEZ León, Abelardo. (1979) Tugurización en Lima metropolitana. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo – Desco.

\_\_\_\_\_ (1980). El laberinto de la ciudad: políticas urbanas del estado 1950-1979. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo - Desco.

TAPIA GARCÍA, Alfredo (1971). Acción de las Instituciones de Crédito Especializadas en el Financiamiento de la Vivienda en el Perú. Lima: San Juan de Dios.

TURNER, John (1963). Lima barriadas today. Lima

TURNER, John y MANGIN, William (1968). The Barriada movement. Lima

WELSH, Eileen (1970). Bibliografía sobre el crecimiento dinámico de Lima, referente al proceso de urbanización en el Perú. Lima. Desco.

ZAPATA, Antonio (1995). El joven Belaúnde. Historia de la revista El Arquitecto Peruano, 1937-1963. Lima: Minerva.

#### **Publicaciones seriadas Lima:**

ARQUITEXTOS. Publicación sobre arquitectura y urbanismo de la universidad Ricardo Palma. N° 17 [Ver anexo fichas hemerográficas]

EL ARQUITECTO PERUANO. Revista especializada en urbanismo y órgano de expresión política. (1947 a 1961) Nos.114 – 293 [Ver anexo fichas hemerográficas]

EL COMERCIO (1950 a 1959). Diario de circulación nacional. [Este material tiene restricción de reproducción, razón por la cual no se incluye en este documento. Los resúmenes del mismo se encuentran en formato mp3.]

PLAZA MAYOR. (1984) N° 12-13 [Ver anexo fichas hemerográficas]

URBES. Publicación sobre de ciudad, urbanismo y paisaje. Abr. 2003 – Nov. 2005.

#### **Fuentes de archivos**

AEROFOTOGRAFÍAS SERVICIO AEROFOTOGRAFICO NACIONAL DEL PERÚ.

BIBLIOTECA COLEGIO PERUANO DE ARQUITECTOS

BIBLIOTECAS UNIVERSIDADES: NACIONAL DE INGENIERÍA, CATÓLICA, RICARDO PALMA Y NACIONAL DE SAN MARCOS

MAPOTECA Y HEMEROTECA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ