

## **Movimiento de la planeación moderna**

de ciudades en América latina,  
1872-1938

**Gerardo G. Sánchez Ruiz**

División de Ciencias y Artes para el Diseño, Departamento de Procesos y Técnicas de realización,  
Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.  
[rigoletito@prodigy.net.mx](mailto:rigoletito@prodigy.net.mx)



## Resumen

Cuando arribaron las ideas de Le Corbusier a Latinoamérica, en la región ya existían grandes trabajos de planeación de ciudades, en su medida y de acuerdo con los niveles de exigencia, en cada país se estructuraban acciones de saneamiento, pavimentación de calles, delimitación de actividades e impulso de legislaciones, a la vez que grandes planes como los formulados desde fines del siglo XIX para Buenos Aires, Brasil, Chile, o los generados a lo largo de la mitad del siglo XX en casi todas las más importantes ciudades. Esos trabajos reflejaban los deseos por remontar un pasado colonial, acceder a las notas del progreso observado en la metrópolis, pero además, la forma en que en el área se interpretaba y apropiaba la planeación moderna de ciudades. De ahí el interés por mostrar un panorama del ambiente de la planeación vivido en ciudades latinoamericanas desde fines del siglo XIX hasta ya entrado el siglo XX, en tanto existen trabajos de amplia calidad y muy distintos a los que se desarrollarían posteriormente bajo la influencia de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna.

Palabras clave: planeación, progreso, modernidad, rescate, historia

## Abstract

*By the time Le Corbusier's ideas arrived to Latin America, there were already big city planning works over the region, according to both its possibilities and its requirement levels, the demarcation of activities and the propelling of legislations, at the time big plans, such as the ones emitted since the end of the nineteenth century in Buenos Aires, Brazil, Chile, or the generated ones in the mid-twentieth century over about the most important cities. Those works reflected the desire of overcoming a colonial past, of accessing the development conditions noticed in the metropolis, but moreover, the way the modern city planning was understood and appropriated in the area. With the result of interest of showing an outlook of the planning atmosphere lived in Latin American cities since the late nineteenth century, until the early twentieth century, owing to the existence of big quality works, which were quite different to those that would develop afterwards under the influence of the International Congresses of Modern Architecture.*

Key words: planning, development, modernity, rescuing, history.

## Movimiento de la planeación moderna de ciudades en América latina, 1872-1938<sup>1</sup>

Cuando arribaron las ideas de Le Corbusier a Latinoamérica, en la región ya existían grandes acciones de mejoramiento y embellecimiento en sus ciudades, en su medida y de acuerdo con los niveles de exigencia, en cada país se estructuraban trabajos para controlar a la insalubridad, se ampliaban y macadizaban calles, se delimitaban espacios para determinadas actividades, se impulsaban legislaciones buscando controlar las formas de expansión, y se emitían propuestas de grandes planes como los formulados desde fines del siglo XIX para Buenos Aires, Brasil y Chile, o los que se sucedieron a lo largo de la mitad del siglo XX en casi todas las más importantes ciudades de la región. Esos trabajos reflejaban por un lado, los deseos por remontar un pasado colonial que limitaba los deseos de acceder a las notas de un progreso observados en las metrópolis de los países industrializados y, por otro, la apropiación de experiencias de planeación provenientes sobre todo de países como Francia, Alemania, Inglaterra y Estados Unidos.

Y en efecto, gran parte de esas acciones en ciudades latinoamericanas eran influidas por los visos de progreso que en estos países se observaban, lo cuales a la vez eran sustentados por un denominado Movimiento de la Planeación Moderna

de Ciudades (MPMC); este MPMC había surgido desde fines del siglo XIX, teniendo como principales componentes y en distintos tiempos, a los trabajos impulsados por el Barón Georges Haussmann para transformar París, las elaboraciones teóricas y prácticas, una denominada Escuela Alemana de la Planeación de Ciudades, y las aportaciones de profesionales en particular de ingleses, franceses y norteamericanos.

De ahí el interés de este trabajo por mostrar un panorama del ambiente de la planeación que en ciudades latinoamericanas se desarrolló desde la estructuración de las primeras acciones de planificación y para el caso, las propuestas de higienización y embellecimiento que el Intendente Benjamín Vicuña Mackenna planteó en 1872 para la ciudad de Santiago de Chile pretendiendo hacer de la ciudad un espacio de disfrute para sus habitantes; hasta la realización del XVI *International Housing and Town Planning* que, por iniciativa del arquitecto Carlos Contreras, tuvo lugar en la ciudad de México en 1938, en tanto muestran situaciones que dan cuenta de trabajos de amplia calidad técnica, obra de planificadores externos o nacionales; pero además, muy distintos a los que se desarrollarían sobre todo a partir de los años cuarenta bajo la influencia de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) encabezados por Le Corbusier.

## Recomposición social y el contexto de la renovación de ciudades

La conquista de la independencia en los países de Latinoamérica y, por ende, su urgencia de crecer

<sup>1</sup> Este artículo es parte del trabajo que de principio se ha denominado: Origen de la planeación moderna de ciudades. Apropiación en México y otros países latinoamericanos. mismo que se encuentra en proceso de edición en Editorial Trillas.

y desarrollarse, generó nuevas condicionantes en el área, el desmembramiento de los virreinos y capitanías, produjo nuevos límites territoriales que privilegiaron el crecimiento de las principales ciudades arrebatadas a los otrora conquistadores. De ese modo, ciudades como Sao Paulo, Río de Janeiro, Lima, Caracas, La Paz, Buenos Aires, Santiago, Asunción, Guatemala, Panamá, entre otras, fueron resintiéndose los consecuentes acomodos territoriales y sociales, pero además, y como obra de los movimientos económicos y poblacionales.

En ese proceso, aparte de las regiones agrícolas, se distinguieron las ciudades que continuaron como sedes de los poderes como fue el caso de México, La Paz, Caracas y Buenos Aires; las que eran casi de exclusiva entrada y salida de mercancías como el caso del Callao, Valparaíso y Cartagena, las que continuaron con su pertenencia minera como fueron los casos de Potosí en Bolivia, Pachuca en México y las que empezaron a recibir una cierta actividad industrial como ocurrió con el caso de las ciudades grandes, en particular las capitales, aunque ello no obstaba que en determinados casos esas modalidades fueran poseídas por algunas ciudades ligadas a puertos como Buenos Aires o Río de Janeiro.

Esas determinantes se acompañaron por la expansión industrial sucedida en Europa y Estados Unidos, misma que exigió la renovación de sus ciudades y, por consecuencia, la aparición de teorías y prácticas conjuntadas en el MPMC.<sup>2</sup> Ese MPMC con elementos teóricos y prácticos donde se definían los principales aspectos de la planeación, a saber: saneamiento e introducción de agua potable, apertura de calles, zonificación, impulso a las

áreas verdes y control del suelo (Koester, 1915), partió de Alemania para consolidarse con las aportaciones sobre todo de ingleses, franceses, y norteamericanos (Nolen, 1921).<sup>3</sup>

Productos destacados de ese movimiento y que influyeron trabajos en todo el mundo, fueron: los planes para el Ensanche de Barcelona (1859); Colonia, Dusseldorf, Frankfurt y Munich al finalizar el siglo XIX; ciudades jardín como las de Letchworth (1903) Welwyn (1921) en Inglaterra, y Yorkshipp Village (1919) y Radburn Village (1929) en New Jersey, Estados Unidos; y trabajos de gran envergadura como el Gran Plan para Berlín (1905), el Plan de Chicago (1908), el Plan para Camberra (1911), el Plan de Róterdam (1914) y el Plan Regional de New York y sus alrededores (1929) (véase Hegemann, 1938) y el Plan para el Gran Londres (1944).

<sup>2</sup> La denominación procede de una referencia realizada por uno de los planificadores más prestigiados del siglo XX en Estados Unidos, John Nolen, en *New ideals in the planning of cities, towns and villages* (1919), cuando al caracterizar la manera en que a inicios del siglo XX los norteamericanos habían venido conduciendo el crecimiento de sus ciudades, acertaba a decir: "They have not yet applied in a businesslike and economical manner the methods characteristic of the modern city planning movement" (cursivas del autor de este artículo) (Nolen, 1919:5).

<sup>3</sup> Algunos de quienes aportaron trabajos de entre otros fueron: Idelfonso Cerdá, Reinhard Baumeister, Joseph Stübben, Camillo Sitte, Ebenezer Howard, Raymond Unwin, Arturo Soria y Mata, Brinckmann, A. E., Frederick Law Olmsted, Charles M. Robinson, Daniel Burnham, Eugène Henard, Patrick Geddes, John Nolen, Werner Hegemann, Edward H. Bennett, Thomas Adams, J. S. Nettlefold y Patrick Abercrombie (Conf. Royal Institute of British Architects, 1911).

De manera que en ese contexto, y por la relativa calma generada por los acuerdos entre sectores sociales —fueran tácitos o no—, en toda Latinoamérica años más, años menos y con intervenciones de dictaduras, sus principales ciudades fueron renovando sus espacios. Sólo que como había ocurrido en Europa, al parejo de la renovación de zonas muy exclusivas en las ciudades, fueron brotando zonas críticas que urgían intervenciones, en tanto sus problemas finalmente incidían en el conjunto de aquéllas; de ahí que, desde ese siglo XIX, se obligara a órganos gubernamentales a preocuparse y ejercer acciones con el fin de disminuir efectos en todos los grupos sociales.

Muestra de esas preocupaciones puede encontrarse, en las *Conferencias Internacionales sobre Sanidad* de las cuales la tercera tuvo lugar en el Palacio Nacional de México entre los días 2 y 7 de diciembre de 1907 y cuyos antecedentes habían sido las celebradas en Washington, D. C. en 1902 y 1905. A esa reunión puntualmente denominada: *The Third International Sanitary Conference of the American Republics*, asistieron delegados de Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Uruguay y Estados Unidos, para tratar cuestiones relativas a la insalubridad y, por ende, a los avances que en cada república se tenían respecto a la atención de enfermedades.

Haciendo gala de estadísticas, en esas Transactions se decía, por ejemplo, que de la plaga Bubónica entre enero y marzo de 1905 se habían registrado en el continente: 308 casos, de los cuales, 196 habían pertenecido a chilenos, 72 a peruanos, 26 a bolivianos, siete asiáticos, dos ita-

lianos, un español, un portugués, un australiano y "un desconocido" (International, 1909:142). Dados esos y otros datos, en el documento los delegados a la Conferencia daban fe de una serie de medidas introducidas en sus naciones, con el fin de disminuir la ocurrencia de las enfermedades, a partir de mejorar las condiciones de la higiene en cada país y, para el caso, en sus principales ciudades.

De ese modo, como acciones concretas en las Transactions para el caso de Brasil, el doctor Oswaldo Goncalvez Cruz, apuntaba que para atender las deficiencias en las ciudades más importantes de su país, estaba por aumentarse el suministro de agua y construirse sistemas de drenaje, además de impulsarse legislaciones como la Ley Sanitaria del 5 de enero de 1904, que intentaba generar un ambiente de mejora en todo el país y evitar las frecuentes muertes. Respecto a Chile, los doctores Ernesto Soza y Pedro Lautaro Ferrer resaltaron el impulso al suministro de agua, trabajos sanitarios y la mejora de vivienda en ciudades como Valparaíso y Santiago, a la vez que la emisión de las Regulaciones marítimas y sanitarias de 1895, y la Ley de Enfermedades del 7 de febrero de 1899. De manera particular se apuntaba:

*Uno de los sujetos de mayor preocupación en Santiago, son las viviendas y las formas de vivir de la clase pobre. Iniciativa propia es, en gran medida, responsable por el progreso alcanzado en este particular, al menos en la ciudad de Santiago. Hay muchos pueblos que recientemente han sido fundados sobre estas bases y en los cuales los cuartos pequeños, aislados, oscuros, húmedos, etc., han sido reemplazados por viviendas independientes, bien ventiladas, secas y expuestas a la luz. Tales son los casos de los*

*pueblos de Pio IX, Ovalle, León XIII, y muchos otros* (Internacional Bureau of the American Republics, 1909:156).

En el caso de Colombia los doctores Genaro Payán y Ricardo Gutiérrez Lee destacaban que su país había reafirmado su servicio público de salud al crear una Oficina Central de Higiene y Oficinas de Salud Marítima en cada uno de sus puertos. Con relación a Costa Rica, el doctor Juan N. Ulloa resaltó el tendido de macadam, y la mejora del suministro de agua y el sistema de drenaje en los puertos de Limón y Punta Arenas. Por Cuba, los doctores Hugo Roberts y Juan Guiteras señalaban que en su país se había creado un Departamento Sanitario y que en 1905 se había emitido una Ley de Política Sanitaria. De Ecuador, el doctor Horacio Estévez decía que la Oficina de Sanidad de Guayaquil, había impulsado la mejora de los sistemas de agua y de drenaje, y la desinfección de edificios.

Y en el caso de Uruguay, el doctor E. Fernández Espiro sostenía que en Montevideo, desde 1867 se habían impulsado obras de abastecimiento de agua y de drenaje; además de impulsarse obras de sanidad en zonas rurales. No obstante una situación destacada y que a la vez ofrecía un panorama del camino que empezaba a recorrer la planeación de ciudades en la región, era el hecho de que el doctor Fernández, resaltara el caso de que el Departamento Nacional de Ingenieros estuviera intentando en esos años estructurar un *Plan de Sanidad para Ciudades y Pueblos*, pero que la iniciativa enfrentaba problemas por la insuficiencia de personal para realizar los estudios requeridos, además de *la falta de una oficina que*

de manera autónoma atendiera las carencias y demandas en el ámbito (Internacional Bureau of the American Republics, 1909: 249).

Indefectiblemente, muchas de esas medidas recaían en las ciudades, por lo que el abastecimiento de agua, la introducción de drenaje, el tratamiento del problema de la vivienda y la delimitación de zonas riesgosas o insalubres, corrieron en paralelo con los cambios en trazas y fisonomías. De ese modo las ciudades más grandes fueron variando su aire colonial, para acceder a nuevos ambientes urbano-arquitectónicos y a nuevas figuras del progreso pero, por las particularidades de los modelos sociales en la región, a nuevas contradicciones.

#### **Cuatro casos destacados: Chile, Argentina, Brasil y México**

Con grandes diferencias de lo que ocurría en Europa y Estados Unidos desde la última mitad del siglo XIX y aunque fuera de manera pausada, en ciudades latinoamericanas se generaban trabajos en el ámbito de la planeación. Y en efecto, uno de los primeros países que vertieron inquietudes respecto a sus ciudades fue Chile, en el caso de Santiago destacan los trabajos impulsados por el intendente Benjamín Vicuña Mackenna en los inicios de los años setenta del siglo pasado quien, en un libro llamado *La transformación de Santiago* (1872), plasmó algunas ideas para la renovación de esa ciudad, ideas que se concentraban en la necesidad de higienizar, embellecer y hacer de la ciudad un espacio de disfrute para sus habitantes (Pérez, 2002: 115). Como acciones para esa higie-

nización y embellecimiento de la ciudad, Vicuña Mackenna planteaba:

*Canalizar al río Mapocho, una carretera rodeando a la ciudad; la transformación de los vecindarios del sur; el incremento del agua corriente, la creación de nuevas plazas [...], la conclusión del nuevo Mercado, la creación de nuevos mercados de viveres; la creación y centralización de nuevas escuelas, la apertura de calles cerradas, la construcción del doble canal de Negrete [...]; la construcción de un nuevo matadero en el norte de la ciudad, la supresión de las chinganas públicas [...] y la creación de grandes casas dedicadas al entretenimiento público, la construcción de un nuevo edificio para el Ayuntamiento, el reemplazo de pavimento en calles [...]; la conclusión de las avenidas Ejército Libertador y Cementerio, la mejora radical de los mataderos, la conclusión de la prisión de la ciudad, y nuevas ropas y armamento a la policía* (citado en Pérez, 2002:115).

La perspectiva del intendente de Santiago era por demás amplia en cuanto a las posibilidades para una ciudad, concebía a las necesidades de higienizar y embellecer como situaciones que ineludiblemente tenían que provenir de un tratamiento de conjunto; de igual modo, la necesidad de incrementar la provisión de agua, la simple pavimentación o la apertura de calles, la ligaba con la necesidad de atender mataderos y mercados, en razón a ser fuentes de contaminación. Por supuesto, el hecho de ser el intendente de la ciudad, por su posibilidad de ejercer el poder político y el económico tan necesarios en un proceso de planeación, le permitió a Vicuña impulsar durante su gestión algunos de los trabajos propuestos, ade-

más, como señalan Fernando Pérez y José Rosas (Pérez, 2002), de dejar agendados algunos trabajos para años posteriores y, con ello, la posibilidad de continuar tratando en situaciones de conjunto a Santiago.

Posterior a las propuestas y acciones de Vicuña, Patricio Gross sostiene que al iniciarse el siglo XX, como propuestas importantes para Santiago aparecieron, primero: el Plan de Manuel Concha quien era director de Obras Municipales, a través del cual se intentó, aparte de actuar a favor del saneamiento, comunicar a toda la ciudad por su propuesta de ensanchar calles y construir cinco avenidas diagonales (Gross, 1991:120). Segundo: el proyecto elaborado en 1912 por una denominada Comisión Mixta de senadores y diputados, el cual planteó la extensión del radio urbano, la apertura de nuevas avenidas predominando las diagonales y una vía de circunvalación con una anchura de 30 metros alrededor de la ciudad.



**Figura 1.** Plano de Santiago de Chile (1912) por la Sociedad Central de Arquitectos. Fuente de Anales núm. 27-28.

La tercera propuesta fue la elaborada en 1913, por el inspector de arquitectura Carlos Carvajal, la propuesta mantenía la avenida de circunvalación, avenidas diagonales para unir al centro de la ciudad con los barrios aledaños, además y como una nota sobresaliente, la creación de “barrios aislados” fuera de Santiago —“verdaderas ciudades satélite”, sostiene Gross; la cuarta, fue debida a la iniciativa de Ismael Valdés Vergara quien creó una Comisión de senadores y diputados, para plantear un plan que regresaba a las avenidas en damero aunque con el planteamiento de que en un futuro se podían considerar avenidas diagonales; finalmente, la quinta, fue planteada por el alcalde Luis Philips, la cual consistía en un Plan que limitaba la extensión de Santiago a 4.000 hectáreas y retomaba las avenidas diagonales.

Como sucedió con otros proyectos, seguramente la complejidad de las propuestas, la inviabilidad económica para ejecutarlas y la resistencia a las afectaciones, fueron obstáculos para que, de acuerdo con Gross, esos planes no se aprobaran. De manera que Santiago continuó con un patrón de expansión que mantuvo como determinante la traza en damero; y por supuesto sus problemas se iban atendiendo conforme como aparecían las urgencias.

Un periodo de nuevos intentos por renovar la traza de Santiago tuvo lugar con la emisión de la primera ley de planeación en 1929, con la cual se pretendió que ciudades de más de 20.000 habitantes generaran planes para sus futuras expansiones. Al parejo de esa ley, se elaboró el *Plano Ciudad de Santiago: Estudio del Futuro Ensanche*

*Plan para Santiago (1929)*, que se constituyó como “uno de los aportes más trascendentes y visionarios que hizo Karl H. Brunner en su primera misión en Chile” (Pavez, 2005), y del cual se derivaron una serie de recomendaciones para la futura expansión de la ciudad y sus suburbios. A ese plan, le siguió el *Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago (1934)* del mismo Brunner, en el que Santiago se abordó como “una totalidad intercomunal” que consideraba asentamientos localizados alrededor de la ciudad y que, a diferencia de anteriores planes, fue aprobado en 1939 (Pavez, 2005).

Ese ímpetu por mejorar a Santiago llevó a crear en 1936, el Departamento de Urbanismo incrustado en el Ministerio de Desarrollo, al cual se le otorgaron atribuciones para promover planes de ciudades que sobrepasaran los 8.000 habitantes. Ese departamento, dirigido por Luis Muñoz Maluschka, a principios de los años cuarenta había impulsado estudios de planeación para cincuenta y cinco ciudades; de manera que con esas bases se realizaron trabajos para el mismo Santiago, Concepción, Osorno y Valdivia; y como trabajos de una denominada Caja de Tierra y Colonización, planes para dos ciudades nuevas: Chabuco y Cisnes, mismas que se localizarían en el sur de Chile (Violich, 1944:92-93).

Sin duda, uno de los que con gran ímpetu impulsó la estructuración de normas y planes para controlar los ensanches de sus ciudades fue Argentina, donde es Buenos Aires su caso más destacado; lo anterior, obligado por el extraordinario crecimiento de su población el cual de 100.000 habitantes en 1850 creció a 951.000 en 1904 y a

1.575.000 en 1914;<sup>4</sup> pero además, por los preocupantes problemas de insalubridad y hacinamiento que en sus espacios se sufrían. De ahí que grupos de ingenieros, higienistas y topógrafos impulsaran legislaciones como los *Reglamentos de Construcciones* de 1887 y 1910 y la *Ordenanza Municipal* de 1904 con la que se resolvió el ensanche de arterias perimetrales como Corrientes, Córdoba, Santa Fe, Belgrano, Independencia y San Juan, para, de esa manera, facilitar el tráfico de tranvías y automóviles.

Aunado a esas situaciones, se estructuraron proyectos con los que se pretendía adecuar la traza de la ciudad a la nueva dinámica impulsada por las transformaciones en el social producto del crecimiento de la agricultura, el comercio y la manufactura. Algunos de esos proyectos fueron los que proyectaban la construcción de avenidas diagonales de 1887 y de 1898, y los que atendían a su ensanche como el de 1888; ambas modalidades, pretendían integrar de mejor manera a las villas o las ya ciudades que se habían formado alrededor de Buenos Aires y entre las que destacaban los casos de Belgrano y Flores, anexados a la Capital Federal en 1887 y 1890, respectivamente.

No obstante, acciones más sólidas para Buenos Aires se sucedieron a partir de 1907, cuando preparando los festejos del centenario a realizarse en 1910 y en una perspectiva de planificar a la ciudad

<sup>4</sup> Ese crecimiento de la población se debió, en gran parte, a la oleada de migrantes procedentes de Europa que tuvo lugar desde fines del siglo XIX, de donde destacaban los de origen italiano, español y austriaco.

en conjunto, Carlos T. de Alvear, el intendente de Buenos Aires, contrató arquitecto francés Joseph Bouvard para realizar un plan para Buenos Aires —junto a una propuesta para el trazo de *La Gran Exposición del Centenario* de 1910— (Gutiérrez, 2002:56). De manera que cuando Bouvard presentó su Plan, proponía la construcción o mejora de 32 avenidas, con aproximadamente 60 kilómetros de avenidas nuevas, incluyéndose, plazas, glorietas, anillos de circunvalación y parques donde predominaban trazos diagonales, que rompían con la tradición española. Jorge Tartarini (1991) señala que esas vías diagonales tomaban una serie de puntos focales uniéndolos entre sí y que esos centros eran:

*Plaza de Mayo, Plaza Lavalle, Plaza Congreso y Plaza Independencia (no ejecutada). Desde Plaza de Mayo (Poder Ejecutivo) partían diagonales hacia Plaza Lavalle y Plaza Independencia; desde Plaza Lavalle (Tribunales - Poder Judicial) irradiaban otras 2 diagonales hacia Plaza Congreso y Plaza San Martín, y desde Plaza Independencia partían diagonales a Parque Lezama (creado en 1893), a Plaza Congreso y a Garay y Entre Ríos. Sobre Plaza Congreso convergían 4 diagonales: desde Plaza Independencia, desde Plaza Lavalle, desde Chichana y Deán Funes y desde Santa Fe y Anchorena (Tartarini, 1991:110).*

Pese a los argumentos, el Plan enfrentó una serie de críticas y problemas para su realización, una de las críticas más fuertes provino del arquitecto argentino Víctor Julio Jaeschke quien había estudiado en la Escuela Técnica Superior de Munich y quien había venido proponiendo mejoras para la ciudad a partir de impulsar nuevas avenidas y

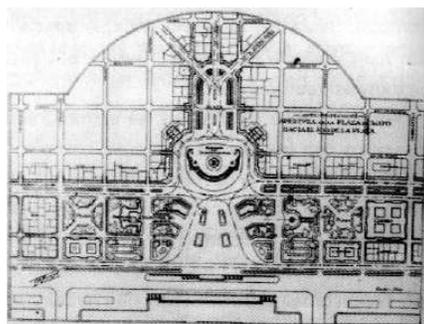
plazas a la vez que normas jurídicas. Jorge Tartarini, siguiendo la evolución de las críticas al Plan de Bouvard por parte de Jaeschke, señala que éste, conjuntó en un trabajo denominado *Las avenidas* (1912) algunos de sus argumentos y las notas periodísticas con las que había criticando al Plan de Bouvard; el mismo Tartarini señala que los titulares de esas notas eran todo un manifiesto, en tanto así se presentaban:

*“El delirio de grandeza. Proyectos jamás estudiados. “Avenidas caras e inútiles: 130 millones de déficit”. “Para no comprometer el porvenir de Buenos Aires, Senado y Poder Ejecutivo deben rechazarlas”. “Se pide un plan y programa para la transformación de la Gran Aldea: sistemático, racional, económico”. “Fracaso lamentable del llamado ‘Plan Bouvard’”. “Los desaciertos del intendente doctor Anchorena”. “Por ahora no se vislumbra otro don Torcuato” (Tartarini, 1991:109).*

Por supuesto, las objeciones pesaron en la aplicación del Plan de Joseph Bouvard, no obstante, en 1912 se aprobó la Ley de apertura de las Diagonales Norte y Sur y, de la Avenida Norte-Sur —que se convertiría en la 9 de Julio a finales de los años treinta— iniciándose las respectivas obras, mismas que fueron aprovechadas para construir una parte del subterráneo.

La dinámica económica y social de fines del siglo XIX, las propuestas de planeación —aunque ésta haya sido disminuida— y el impulso del cenenario, lograron la consolidación de Buenos Aires como la capital del país en los años diez, patentizándose su nueva condición a partir del ensanche de calles; la delimitación de zonas comerciales e

industriales, y las nuevas zonas industriales en Villa Urquiza, Nueva Chicago y Barracas; la delimitación de espacios verdes, como el parque Lezama y el Patricios, y la construcción de edificios públicos como la Casa de Gobierno en la Plaza de Mayo y el Palacio del Congreso con lo que se dio nuevos aires a la avenida de Mayo.



**Figura 2.** Proyecto de la Plaza de Mayo de René Villemín para la Comisión de Estética Edilicia (1925). Archivo del Centro de Documentación de Arquitectura Latinamericana (CEDODAL).

Otro trabajo destacado fue el *Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. El Plano Regulador y de Reforma de la Capital Federal*, el cual, por encargo de la Intendencia de Buenos Aires encabezada por Carlos Noel, tomó en sus manos en 1924 una denominada *Comisión de Estética Edilicia* formada por el francés René Karman, los italianos Carlos Morra y Sebastián Ghigliazza, y el argentino —educado en Francia— Martín Noel (Gutiérrez, 2002:58). El proyecto, pretendía reequilibrar la estructura del creciente Buenos Aires,

considerando como una de sus bases, las posibilidades de impulsar su ampliación sobre los partidos —distritos— aledaños a la ciudad, replantear algunas ideas del francés Jean-Claude Nicolas Forestier respecto a las áreas verdes<sup>5</sup> y extender nuevas avenidas. Es de ello que los argumentos del Proyecto se podía leer:

*Los numerosos pueblos que circundan nuestra urbe [...] han de contemplar su posible anexión al ejido de la Capital, puesto, que, situados a lo largo de su cinturón urbano, están llamados a compartir su porvenir y ser en el presente fuentes de abastecimiento y tributarios de los servicios urbanos de la Capital Federal (citado en Novick, 2003).*

Para alcanzar sus objetivos, el documento mostraba como partes importantes: un plano general que incluía trazos diagonales y en damero, desglosado en planos de la red vial, de los centros municipales y barrios, del sistema de parques, de las zonas del Puerto Nuevo y Retiro, de hornos incineradores y del sistema de abastecimiento general para la ciudad; además de anteproyectos muy específicos para avenidas y parques. Parte de esos anteproyectos consideraban readecuaciones a: la Avenida Costanera, la Explanada del Retiro, la Plaza Constitución, la Plaza del Congreso, la Plaza de Mayo, la Plaza de Italia, la Avenida de Norte a Sur y la Plaza Municipal.

<sup>5</sup> Cabe apuntar que Jean-Claude Nicolas Forestier quien poseía un amplio trabajo de planeación de espacios con áreas verdes en Europa, en un trabajo denominado *Grandes villes et systèmes de parcs* (1905), ya había desarrollado una serie de propuestas de parques para Buenos Aires (Gutiérrez, 2002:62).



**Figura 3.** Revitalización de la Plaza del Congreso, por la Comisión de Estética Edilicia (1925). Archivo del CEDODAL.

Por supuesto la concepción del Proyecto por su estructura correspondía a los planteamientos generales que el MPMC ensayaba en Europa y Estados Unidos, y donde la idea de embellecimiento aún era patente; de ahí que se destacaran los aspectos de ampliación de calles y avenidas, la delimitación de actividades, el cuidado estético y la creación de amplios espacios verdes. Como en otros planes y experiencias, los resultados no alcanzaron la totalidad de las propuestas, pero sí redefinir algunas orientaciones para la ciudad, así

como la necesidad de buscar nuevas posibilidades para el desarrollo de Buenos Aires.<sup>6</sup>

De igual manera, Brasil fue otro de los países que incursionaron de una forma relativamente sólida a la renovación de sus ciudades, algunas de esas acciones ocurrieron desde finales del siglo XIX, casos sucedidos fueron: la creación en 1874 de una denominada *Comisión de Mejoras* formada los ingenieros Francisco Pereyra Passos, Jerónimo Moraes Jardim y Marcellino Ramos, para atender las condiciones sanitarias, la mejora de la circulación y la “belleza y armonía” de Río de Janeiro; así como la emisión, en 1886, del *Código de Posturas y el Padrão Municipal* con el fin de controlar la expansión que estaba afectando a Sao Paulo (Da Silva, 2002).

No obstante fue a principios del siglo XX cuando se sucedieron grandes proyectos para esas y otras ciudades, por ejemplo, en Río de Janeiro se abrió la Avenida Central (1902-1909), con lo que se dio nueva vida a una zona que albergaba tiendas, oficinas, hoteles, teatros y edificios públicos; por supuesto la nueva vida, no sólo implicó mayores posibilidades para las actividades económicas y sociales, sino también mejores condiciones para mantener la salud de los habitantes. De igual manera, como parte de ese proceso de renovación, en el caso de Sao Paulo en esos mismos años apa-

recieron obras de renovación en el centro, definición de parques y el ensanchamiento de calles como Dom José de Barros, Libero Baderó y Sao João (Da Silva, 2002: 94).

Como una situación destacada Francisco Prestes Maia en *Estudo de um Plano de Avenidas para Cidade de São Paulo* (1930), registró la presencia de trabajos directos de Raymond Unwin y de Barry Parker —los proyectistas de Letchworth— en Sao Paulo, concretados en *Jardin América*, un intento de *ciudad jardín* promovido en 1915 por “The City Improvements Company” el que, por sus características, influyó la construcción de otros suburbios en Sao Paulo (citado en Da Silva, 2002:95)

Siguiendo algunos de esos proyectos en Brasil, tres casos por demás importantes fueron: un Plan para el Desarrollo de Río de Janeiro (1928), que planteó el arquitecto y urbanista francés Alfred Agache, y el ya referido Estudio de um Plano de Avenidas para Cidade de São Paulo (1930) del ingeniero Francisco Prestes Maia. El Plan de Agache, resultó de la iniciativa de Antônio Prado Júnior quien, como alcalde de Río de Janeiro, pretendió mejorar las condiciones de esta ciudad a través de acciones de conjunto. También denominado *La remodelación de una capital*, el Plan se estructuró a partir de un sistema circulatorio que unía a lo que ya se consideraba una “área metropolitana” y que se extendía a lo largo de la costa, el sistema incluía una serie de autopistas que ligaban nodos en zonas especiales, de donde partían avenidas radiales las cuales seguían la topografía de las montañas (Hegemann, 1938:19-42-88).



Figura 4. Plan para Río de Janeiro (1928) por Alfred Agache.

Fuente: Tomado de Hegemann, 1938.

Arturo Pereyra en Las cuestiones municipales o de urbanismo y las ciudades y pueblos argentinos (1930), hizo un resumen de las principales características del Plan, de donde derivó los siguientes objetivos y aspectos:

*Descongestionar la ciudad, que ya, como sucede en París y como ha observado en Buenos Aires, empieza a tener una circulación muy difícil, que hace perder a la población muchos miles de horas útiles al día; 2°. Dar a la edificación un carácter decorativo a la vez monumental y tranquilo, en armonía con la sugestión del panorama de la metrópoli brasileña, naturalmente grandioso y apacible; y 3°. En un sentido económico, social y edilicio, impedir la excesiva dispersión de la población, que dificulta y encarece los servicios esenciales de agua, luz, escuela, policía, salubridad y limpieza, además del tiempo que roba al reposo y al trabajo útil. La habitación en los barrios centrales, en opinión del ilustre urbanista, puede ser tan higiénica como la del suburbio si atienden todas las exigencias, y, en cambio, su primer o limita dificultades inmensas en la administración de las grandes metrópolis (Pereyra, 1930:98).*

De manera particular, el mismo Pereyra resumió los principales trabajos a realizarse en la ciudad en cuatro grandes rubros: circulación, trabajo, habitación y parques y jardines, rubros que de una u otra forma venían siendo insistencia en MPMC y los cuales fueron redefinidos a partir de la aparición de los CIAM en 1928 a instancias de Le Corbusier, Sigfried Giedion y otros.

Tal vez los estudios que Arturo Pereyra realizó de ciudades europeas y norteamericanas por encargo de la Municipalidad de Buenos Aires, junto a la visita de Le Corbusier a Brasil y Argentina en 1929, permitieron que al editar su libro conociera los planteamientos de la *Declaración de La Sarraz* formulados en el primer CIAM, y que conociera las tres funciones fundamentales que esa declaración planteaba, a saber: habitar, trabajar y recrearse.<sup>7</sup> De otra manera, podría hipotetizarse que Pereyra haya llegado a ese resumen, en tanto estos eran aspectos fundamentales de los planteamientos del MPMC en el cual Agache estaba inserto.

Señalado lo anterior, en cuanto al tema de la circulación, Pereyra resaltó como principales propuestas del plan de Agache: la transformación de la red de caminos de hierro, el establecimiento de la Estación Central de Pasaje con desvíos no lejos de la Praça da Bandeira, una estación marítima en la punta de Cajú, y el Gran “Croisée” contigua a la estación central, que formaría una plaza de 400 por 120 metros delimitada por una avenida

<sup>7</sup> Al explicar esas funciones en la Declaración de La Sarraz se decía: “Sus objetos son: a) la ocupación del suelo; b) la organización de la circulación; c) la legislación” (Le Corbusier, 1993:146), por supuesto ya se definía la función de circular.

de Norte a Sur que comunicaría con Copacabana; una avenida de Este a Oeste de 80 metros de ancho, constituida por la avenida del Mangue y su prolongación hasta el muelle Faroux; y una avenida dirigida desde los dos lados del Ferrocarril Central del Brasil en dirección a los Faubourgs.

En cuanto al rubro trabajo, el Plan planteaba la organización de una Capital Federal con un barrio monumental administrativo entre el emplazamiento que en ese momento tenía la Cámara y un nuevo muelle que uniría la Praça Mauá y la Punta del Calabouço; un nuevo trazado del centro; nuevos barrios de comercio sobre el antiguo emplazamiento del Morro do Castello y del Morro do Santo Antonio; un pasaje subterráneo de tranvías bajo la avenida Río Branco y la nueva Plaza del Castello; la creación de un barrio industrial de una superficie de 700 hectáreas, situado al lado del puerto; la creación de un barrio universitario sobre uno de los montes cercanos a la capital; la delimitación de reservas para el futuro emplazamiento de edificios públicos; y una zona para la Exposición Internacional de Río.

En cuanto a la habitación, se resaltaban: "la creación de un barrio de habitación urbana y de embellecimiento" a partir del relleno de las tierras provenientes del futuro arrasamiento del Morro do Santo Antonio y del Sacco da Gloria; la "transformación de barrios malsanos (Favellas) en ciudades-jardines para obreros o para empleados y, la creación de una nueva legislación para impulsar" un desarrollo higiénico y armonioso de casas habitación.

Finalmente, en cuanto a parques y jardines, se planteaba: la creación de jardines públicos y una

plaza monumental en el emplazamiento del Sacco da Gloria, misma que se denominaría *Puerta del Brasil*, la cual sería rodeada de "grandes palacios de exposición permanente (bellas artes, industrias, y otros edificios públicos: gran teatro, sala de conciertos o de reunión, etc.);" la formación de un parque nacional en las alturas de Sylvestre, Corcovado, Formiga y Tijuca, y la creación y mejora de un sistema de parques, canchas de juegos, etcétera, que unirán los diferentes barrios (Pereyra, 1930:98-101).

Indudablemente, en el Plan estaban presentes las inquietudes en cuanto a los efectos del tráfico en Río de Janeiro, las condiciones de insalubridad sufridas por la metrópoli y en especial en las favelas, las posibilidades que las áreas verdes y las "ciudades jardín para obreros" podían ofrecer a la ciudad, los intentos por dar identidad a la ciudad a partir de los "monumentalismos" que se planteaban en edificios y plazas y, por supuesto, el impulso y delimitación de las actividades industriales, comerciales, y para el caso, de las educativas por la Ciudad Universitaria que se planteaba. Como en otros casos, el Plan intentó ser una guía para el desarrollo de la ciudad, no obstante, un mínimo de sus planteamientos se tomó en cuenta para ulteriores trabajos.

Respecto a la propuesta aportada por el ingeniero Francisco Prestes Maia, era un Plan para atender principalmente el sistema de circulación, y como aspectos destacados estaban dos anillos de circunvalación que variaban de 100 a 160 metros el interior encerrando la parte comercial y de negocios, y el exterior envolviendo a la parte residencial. Estos dos boulevares se combinaban con

viaductos donde se incluía la canalización del Río Tjeté, los cuales se conjuntaban con una serie de avenidas radiales, para dar una clara zonificación a la ciudad.

En otro sentido, se ponía atención a la mejora de calles y avenidas intentando controlar a las edificaciones en términos de su estética y alturas; además de realizar el carácter de las áreas verdes, particularmente las localizadas en las vías propuestas y que se habían diseñados siguiendo el concepto de los parques vía ya extendidos particularmente en Estados Unidos. Asimismo, el plan visualizaba una nueva estructura para Sao Paulo con escenarios a corto y mediano plazo, de ahí su paulatina aplicación desde fines de los años treinta (Violich, 1944: 111-112).

Finalmente, en el caso de México, los primeros contactos con las ideas de la planeación moderna de ciudades ocurrieron desde el planteamiento del Paseo del Emperador (1864) hoy avenida de la Reforma, de manera que al consolidar la República y ya bajo la dictadura de Porfirio Díaz, surgieron trabajos de saneamiento, abastecimiento de agua potable e intentos por controlar la producción anárquica de fraccionamientos. En esa vía son notables de entre otros, estudios y proyectos realizados por el ingeniero Roberto Gayol, el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo, y del doctor Eduardo Licéaga.

En el caso de Roberto Gayol, entre otros trabajos,<sup>8</sup> sobresale el generado con el objeto de re-

construir las atarjeas de la ciudad y que presentó en sesión de Cabildo en septiembre de 1891. La propuesta estaba dividida en dos partes, la primera era "un estudio comparativo de todos los sistemas de saneamiento conocidos" hasta ese momento en las principales ciudades del mundo, mismo al que se le endosó un análisis de las circunstancias que posibilitaban alguna aplicación para el caso de la ciudad de México.

Y la segunda, eran detalles del sistema de atarjeas que se proponía construir, dividiéndose en nueve capítulos, a saber: 1°. Alineamiento de las atarjeas, 2°. Sus profundidades y pendientes, 3°. Su capacidad de descarga y las dimensiones de su sección transversal, 4°. La forma de su sección transversal, 5°. Manera de construir los enlaces y conexiones, 6°. Detalles de los pozos de visita y pozos de lámparas, 7°. Detalles de las coladeras de las calles y de las cajas de depósito, 8°. Ventilación de las atarjeas, 9°. Estaciones de Bombas (Junta directiva del Desagüe y saneamiento de la ciudad de México, 1903:7-8). El proyecto fue aprobado en enero de 1896 y concluyeron sus obras en 1903, aliviando así de inundaciones a la ciudad.

En el caso de Miguel Ángel de Quevedo —el llamado Apóstol del Árbol—, fueron muy significativos sus esfuerzos por buscar respuestas a los problemas del medio ambiente e insalubridad que a principios del siglo xx enfrentaba la ciudad de México, situación que lo motivó a concurrir por ejemplo: a los *Congresos Internacionales de Higiene celebrados en París y Berlín* en 1900 y 1907 respectivamente, donde se habían tratado "importantes temas sobre los Problemas del Urbanismo", tal como él mismo señalaba al participar en el XVI<sup>o</sup> de

<sup>8</sup> Debe tenerse presente que, la actividad profesional del ingeniero Roberto Gayol siempre estuvo relacionada con los problemas hidráulicos y sanitarios de la ciudad y fue muy prolífica, al grado de extenderse hasta la tercera década del siglo xx.

los *International Housing and Town Planning Congresses*<sup>9</sup> celebrado en México en 1938.

De modo que las experiencias conocidas en esos congresos —según relataba— le habían servido para impulsar desde el Consejo Superior de Salubridad de México a fines de 1907: la formación de *La Comisión de Embellecimiento y Mejoras de la ciudad de México*, la cual él mismo presidió por varios años y donde, de acuerdo con su mismo relato, “Se formuló un plano bien concertado y reglamentos para ensanches de urbanización y mejoras en plazas o espacios libres” (citado en Contreras, 1939:61), con lo que se proponía introducir algunas situaciones de higiene y embellecimiento a la ciudad.

Finalmente, el doctor Eduardo Licéaga —secretario del *Consejo Superior de Salubridad de México* con Porfirio Díaz—, participó activamente con sus similares de otros países en reuniones para tratar cuestiones de sanidad, al grado de conducir como presidente a la ya señalada *Third International Sanitary Conference of the American Republics*. Y es que en esa conferencia Licéaga, destacando los trabajos que el *Consejo Superior de Salubridad de México* había emprendido principalmente en las ciudades de México, Salina Cruz, Coatzacoalcos,

Veracruz, Tampico, Mérida, Progreso, Manzanillo, Acapulco, Mazatlán y Guaymas, para combatir la malaria, la fiebre bubónica y la fiebre del tífus, reflexionaba:

*Durante la pasada epidemia, el Consejo de Salubridad estableció servicios especiales para suministrar agua, limpia de la ciudad, baños gratuitos, y lavado de casas en función de que las clases pobres pudieran beneficiarse gratuitamente con su uso. Existen fundados deseos de que cuando el suministro de agua se incremente, lo cual tendrá lugar en poco tiempo, arriba de 600 litros por día y por habitante; cuando el sistema de alcantarillas sea completada y bien pavimentada, y especialmente, cuando los pobres y viejos barrios de la ciudad sean reconstruidos y sean abiertas grandes avenidas por las cuales se dará acceso a casas construidas bajo planes higiénicos; cuando una mejora sea hecha a las condiciones perversas bajo las cuales las clases pobres viven en el presente; cuando todas las mejoras sean llevadas a cabo, la fiebre del tífus desaparecerá de nuestra ciudad* (Internacional Bureau of the American Republics, 1909:184).

Indudablemente, en estas reflexiones del doctor Eduardo Licéaga, se dibujaban los deseos de actuar sobre las enfermedades, pero no sólo atendiéndolas cuando ya estaban minando la salud de la población, sino desde su origen; ello, por supuesto, dibujaba las exigencias y acciones con las que podían contribuir quienes tenían como ámbito de trabajo a la ciudad y, para el caso, ingenieros y arquitectos.

De modo que, concluidas las batallas revolucionarias, en un contexto de carencias e insalubridad en las principales ciudades del país, pero a la

vez con la conciencia de que su mejora significaba un acercamiento a las condiciones de progreso, aparecieron inquietudes como las de los arquitectos Luis R. Ruiz, Ignacio Mariscal, Alfonso Pallares, Carlos Contreras Elizondo y José Luis Cuevas Pietsasanta, estos dos últimos ampliamente influidos por las propuestas de los *International Housing and Town Planning Congresses*.

Luego entonces, esos y otros profesionales impulsaron proyectos, algunos de los cuales al ejecutarse o medio ejecutarse, coadyuvaron a la inserción de México en una nueva modernidad, algunos de aquellos fueron: las colonias *Chapultepec Heights Contry Club* (1922), *La Colonia Federal en la ciudad de México* (1924), *la Hipódromo Condesa en la ciudad de México* (1926), *la Primera Ciudad Jardín en Orizaba* (1925), *las Ciudades Agrícolas para Aguascalientes y Tamaulipas* (1926), *el Parque Agrícola de la ciudad de México* (1930); *Planes Reguladores para el Distrito Federal* (1927 y 1933), y los planes para Veracruz, Acapulco, Monterrey, Aguascalientes y otras ciudades entre los años veinte y cuarenta. Además de situaciones como la emisión de la *Ley sobre Planeación General de la República* (1930), y la celebración del ya señalado *xvi International Housing and Town Planning Congresses* 1938.

### Las experiencias de Perú, Bolivia y Panamá

Aunque no con la misma magnitud, por el nivel de sus actividades, pero sí en esa aspiración de incorporarse a las notas de progreso, las propuestas de planeación de ciudades se sucedieron en otros



Figura 5. Plano Regulador para la ciudad de México (1927) por Carlos Contreras.

Fuente: Contreras, 1933).

países de Latinoamérica. En Perú, una de sus primeras acciones en la vía de incorporar a sus principales ciudades en la dinámica modernizadora, fue el *Decreto para la Planeación de Ciudades de la República* emitido en 1902, con el que las autoridades pretendían controlar la extensión de aquéllas, el Decreto como aspecto destacado establecía:

*Debido al estrechamiento de las calles, la falta de plazas y una pobre alineación de las calles, causando condiciones insalubres en las ciudades, debido a la falta de circulación*

y movimiento de los aires adecuados, debido al pobre drenaje del agua, y... en el interés de disipar estas condiciones... ES DECRETADO... que las Municipalidades de la República estudiarán las calles existentes, plazas, etcétera, de las ciudades y mostrarán líneas para una futura extensión de calles, plazas, etcétera. etc. (citado en Violich, 1944:91).

Lima en 1908 albergaba 140,884 habitantes dentro de un área de 1,292 hectáreas (Ramón, 2002), si bien con un escaso dinamismo en sus espacios, sí resentía problemas como la falta de servicios, tugurización e insalubridad, lo que llevó a crear la *Sección de Salubridad Pública del Ministerio de Fomento* (1907) desde la que se impulsaron trabajos de planeación, vivienda y saneamiento para la ciudad. De manera que, teniendo a Federico Elguea como alcalde (1901-1909) y sobreponiéndose de los efectos de la guerra sostenida con Chile —La Guerra del Pacífico (1879-1883)—, proyectos que cambiarían la fisonomía de Lima en ese inicio de siglo, serían los trazos de grandes avenidas como la 9 de Diciembre y la 28 de Julio con lo que se pretendía descongestionar al centro y ofrecerle otra fisonomía (Ramón, 2002:179-181).

Más tarde se impulsarían otras avenidas como la Brasil, para unir a Lima con el mar y la avenida Leguía (1918) —hoy Arequipa— proyecto del ingeniero Augusto Benavides que serviría para conectar a Lima con el Balneario de Miraflores, uno de los suburbios de grupos altos, donde el mismo ingeniero Benavides impulsó trabajos de planeación que incluyeron: la delimitación de parques, el diseño del Parque Central —denominado: Óvalo—, así como de las urbanizaciones de Leuro y Ocharán.

A esas avenidas que se trazaban aparentemente sin ningún plan pero en muchos casos siguiendo la idea de los “parques-vía”, se les agregaron otras como la avenida Salaverry —proyectada también por Benavides—, arteria que comenzaría en una zona llamada Campo de Marte para finalizar frente al mar, y que alojaba a sus lados edificios importantes como el Club Hípico y el antiguo Hipódromo de San Felipe, así como urbanizaciones como la de Santa Beatriz (Balaunde, 1994:86).

Esa dinámica de generar avenidas y producir más asentamientos, se repetiría con casos como el de la ya señalada avenida Leguía, la que sería aprovechada por las compañías fraccionadoras para extender a la ciudad entre Lima y Miraflores, donde se situarían nuevos espacios residenciales con amplias áreas verdes que seguían, en parte, las ideas de la “ciudad jardín”, pero además con propuestas neocoloniales como las que en sus fachadas intentaron rememorar los balcones de las viejas casonas del centro.



Figura 6. Plaza de San Martín conjugando modernidad y tradición.

Fuente: Archivo personal de Gabriel Ramón.

Una situación que vale destacar en la manera de asumir los cambios por parte de las ciudades latinoamericanas en su ingreso a una nueva modernidad, fue respecto a las referencias que asumió la producción arquitectónica, existieron casos donde se buscaba el progreso pero se resaltaba la tradición; un caso destacado es la Plaza San Martín, de la cual Pedro A. Balaunde, apunta:

*La ejecución de la Plaza San Martín de Lima, proyectada por Piqueras Coto y con todos los edificios en una arquitectura neocolonial (académica) situados en tomo de ella; los portales Zela y Pumacahua (1925-1930) del arquitecto Marquina y los edificios Sudamericana y Boza (1938-1945) de los arquitectos Harth-Terré y Álvarez Calderón, que significaron la aceptación de la corriente nacionalista en la urbanística (Balaunde, 1994:86).*

La apertura de nuevas avenidas y fraccionamientos, ensanchó a la ciudad, con lo que se exigieron acciones más reflexionadas en ese sentido, por lo que, en la tercera década del siglo xx, se formó la *Sección de Estudios Urbanos* con trabajo importante del arquitecto Emilio Harth-Terré; en tanto desde esa Sección, se intentó coordinar el crecimiento y desarrollo de cuarenta municipalidades bajo el influjo de Lima, con la idea de *Plan Regional*. Ello permitió que municipalidades de un elevado nivel económico como Miraflores, San Isidro y Bella Vista fueran receptoras de propuestas urbanas que elevaron su condición a través de trabajos de ampliación de calles y avenidas, y la delimitación de espacios para la recreación.

En esa idea de *región*, también fueron sujetas de planeación zonas como el puerto de Callao,

Chorrillos, Magdalena, San Miguel, entre otras. A la vez, cabe apuntar, esa mejora de ciudades impulsada por la referida *sección*, alcanzó a Cuzco, Trujillo, Arequipa, Chiclayo y Huancayo, donde se impulsaron proyectos de saneamiento y ampliación de calles y avenidas. Por supuesto la mejora de calles y avenidas fue acompañada de nuevas imágenes arquitectónicas, a causa de las obras que en una condición moderna, y para el caso, con estilos del *art nouveau* y sobre todo del *art deco* con tonos regionales. Manuel Méndez Guerrero en Lima (s/r) refiriéndose a esa particularidad en Lima, apunta:

*El crecimiento de Miraflores y San Isidro permitió el ensayo de una arquitectura peruana inspirada en la época colonial y en las pétreas construcciones incaicas. La estilización elegante de sus formas abrió paso a barrios enteros en que texturas, materiales y decoraciones intentaban un adecuado empalme con lo tradicional. La obra de arquitectos como Héctor Velarde, Fernando Balaunde Terry, Enrique Seoane Ross, Santiago Agurto Calvo y algunos otros, ilustran elocuentemente estos propósitos (Méndez, s/a)*

En el caso de Bolivia y encargada a Emilio Villanueva, a partir de 1908 empezó a funcionar la Dirección de Ingeniería Municipal en la Paz, desde la cual, con la idea de reducir las situaciones de insalubridad e inducir el embellecimiento de la Paz, a instancias del Consejo Municipal formado “por lo más granado de la intelectualidad paceña” se promovió una serie de obras consistentes en “proyectos de alcantarillado, renovación de puentes, nueva construcción de hospitales, matadero municipal, mausoleo de notables, entu-

bamiento de ríos, nueva construcción del edificio municipal, etcétera.” (De Mesa, 1989).

Una propuesta destacada y cuya ejecución fue aplazada por décadas, fue el caso del Proyecto de la Avenida Central en la Paz, aprobado por aquel Consejo en 1912 y con la idea de mejorar las condiciones del tráfico y otorgarle una nueva apariencia a la Paz, fue puesto a concurso en 1913, bajo exigencias como las que siguen:

*Ancho de 30 a 40 metros con gradientes uniformes; el trazo debía contemplar las direcciones principales de circulación “presente y futura”; “la exposición de la vía” debería orientarse con respecto a la luz y las corrientes dominantes de aire, 6% de gradiente máxima, cotas de nivel que coincidan con las calles laterales que desembocaran a ella, se evitaría destruir edificios que exijan expropiaciones costosas; serían los puntos directrices de trazo las estaciones ferroviarias y la avenida 16 de julio; se dispondría en el plan de los terrenos para edificios públicos necesarios (citado en De Meza, 1989:169-171).*

El mismo Carlos G. Meza refiere que para ese concurso sólo se presentó un proyecto, el del arquitecto Julio Mariaca Pando, al que se le adjudicó el premio; sin embargo su realización, con modificaciones, se llevó a cabo hasta la década de los años treinta, en una época de amplia expansión de la ciudad. Y en efecto, en 1927 Emilio Villanueva propuso para el Barrio de Miraflores un proyecto de ampliación del cual sólo se concretó una parte que incluyó al Estadio Hernando Siles (1930), obra de Villanueva con amplias referencias a Tiwanacu.

En 1934 se creó una nueva oficina de planeación que finalmente se convirtió en el Departamento de Urbanismo, desde el que, también con

la participación de Emilio Villanueva, se concretó el proyecto de la Avenida Mariscal Santa Cruz-Avenida Camacho y se intentó construir el Complejo Universitario de la Universidad Mayor de San Andrés en la Avenida Villazón; para esto último, el arquitecto consideró diez pabellones, bajo las ideas postuladas por Le Corbusier. Lastimeramente del proyecto se concretó una pequeña parte, del que sobresalió el edificio central también llamado “El Monoblok” (1948), donde Emilio Villanueva dejó su visión de modernidad en tanto el edificio muestra amplias raíces de Tiwanacu.

En el caso panameño, uno de los primeros impulsos de modernización recibidos por su capital, resultó de la construcción del Canal de Panamá (1904-1915), en tanto que al construirse a una distancia relativamente corta de aquella, y por la magnitud de las obras, fueron agrupándose trabajadores españoles, italianos, griegos y colombianos, entre otros, primero en campamentos, para posteriormente constituir barriadas irregulares en El Chorrillo, Marañón y Calidonia. Por supuesto esas concentraciones obligaron mejoras al conjunto de la ciudad; de las que Ángel Rubio apuntaba:

*Se vence la fiebre amarilla; se la aprovisiona de agua del río Chagres, excelentemente purificada en la planta de Miraflores, y se construye el acueducto que la lleva a la ciudad, casa por casa. Cesan los aguadores que traían en pipotes el agua del chorrillo [...]. Los barrios del Chorrillo, el Marañón y Calidonia crecen súbitos, [...] La ciudad sigue creciendo, Veloz por el camino de las Sabanas que hoy lleva el nombre de Avenida Central (Rubio, 1950:82).*

Asimismo, como parte de las celebraciones de la apertura del canal, tuvo lugar La Exposición Internacional de Panamá de 1915, a partir de la cual se generó un conjunto urbano en la zona de Calidonia que resultó de un plan elaborado por Edward H. Beennet —el compañero de Daniel Burnham en la elaboración del Plan of Chicago—. El plan, en una condición moderna, generó una traza en damero al norte de la ciudad que incluyó una serie de pabellones para alojar a la exposición. Posteriormente, esos pabellones alojaron residencias y oficinas públicas, lo que dió un impulso a la zona al atraer nuevas construcciones y ampliarse la ciudad hacia la misma exposición y a Vista del Mar.

Alternó a ese desarrollo de la ciudad de Panamá, cabe apuntar, en la Zona del canal fue creciendo una verdadera ciudad jardín con uso exclusivo de los administradores del canal, una área abierta donde está presente una zonificación y donde se incluyó la zona residencial que contenía la casa del gobernador, las casas para los administradores, edificios administrativos, iglesias, cine, hospital, amplias áreas verdes y, por supuesto, los infaustos edificios militares, todo con arquitectura donde aún domina el *art déco*.

En estas primeras décadas del siglo xx, las ampliaciones generadas intentaron ser controladas a partir de leyes como la Ley 47 de 1928 que ordenaba el levantamiento de planos y que se definiera el desarrollo futuro de la ciudad en conjunto con las de otras cabeceras municipales; y acuerdos como el de 1934 que planteó directrices “sobre construcciones, adiciones, alteraciones o reparaciones de casas para vivienda urbana y

rural” donde se establecían restricciones en cuanto a construcciones considerando alineaciones de calles y plazas; así como el acuerdo de 1938 que fijaba límites a la ciudad (Rubio, 1950:107).

A esas acciones siguieron el Informe sobre el desarrollo urbano y el Plano regulador de la ciudad de Panamá estructurados en 1941 por Karl H. Brunner, donde se detallaron características de calles y avenidas, formas de expansión de la ciudad —siguiendo el *camino de las Sabanas* que Ángel Rubio antepuso al *camino de los asnos* de Le Corbusier—, actividades dominantes generadoras del congestionamiento en el Antiguo Centro Urbano, y el crecimiento de grandes almacenes en la Avenida Central, entre la Plaza de la Independencia y el Paseo del Ferrocarril, además de calcularse para la ciudad una población de 126.106 habitantes en 1940 (Rubio, 1950:116).

Para corregir algunos de los problemas que aquello generaba, Brunner recomendó una zonificación para las distintas actividades, el ensanche de ciertas calles y avenidas, la apertura de nuevas vías, y la construcción de plazas y parques, para éste último caso “tomando en consideración el plano demográfico”. De manera particular, recomendaba el trazo de una arteria directa de la catedral a la zona de la exposición, la construcción de un túnel “el Paso de Calidonia” para resolver el tránsito entre la avenida Central; la expansión hacia el oeste de la Vía España creando “barrios obreros” —en la forma de ciudades jardín—; un nuevo cementerio; plantas de depuración de agua; una Escuela de Artes y Oficios; parques en las urbanizaciones Juan Franco, Parque Lefevbre, Campo Alegre y otras; un puerto nacional y zo-



Figura 7. Panamá con la reformas propuestas por Brunner (1941). Fuente: Rubio, 1950.

na libre; vivienda popular; y un parque forestal a continuación del parque campestre del Panamá viejo.

Del Informe y Plano Regulador de Brunner, de acuerdo con el mismo Ángel Rubio, se derivaron una serie de situaciones y organismos que intentarían aprovechar las señaladas recomendaciones, entre otros: la Ley núm. 78 de 1941, con la cual se reglamentaban todas las urbanizaciones en la República de Panamá, un Proyecto General de Urbanización de la ciudad de Panamá elaborado entre 1941 y 1942 por el Departamento Técnico del Ministerio de Salubridad, trabajos de investigación como el del urbanista David R. William miembro del Instituto de Asuntos Intera-

mericanos de Washington, y en 1944, la creación del Banco de Urbanización y Rehabilitación, con lo que Panamá buscaba integrarse a los trabajos modernizadores para sus ciudades en esta primera mitad del siglo xx.

Finalmente, en el caso de Colombia existió un gran ímpetu en los trabajos de planeación desde principios de los años treinta, de manera particular y ya con una estructura sólida de la práctica debido a los múltiples planes que existían en la época, los trabajos de planeación en Bogotá se iniciaron con Karl H. Brunner, quien fue traído de Chile en 1934, para organizar una oficina de planeación y generar una propuesta a propósito de la celebración del cuarto centenario de la ciudad.

Y en efecto, Brunner estructuró un plan para Bogotá; no obstante, en su propuesta aprovechó los estudios realizados por John Marr, quien provenía de la oficina de Harland Bartholomew en St. Louis, una de las firmas consultoras de planeación más influyentes y prolíficas de Estados Unidos.

Respecto a otra ciudad colombiana, Medellín, Francis Violich comentaba que en los años treinta esta ciudad había recibido amplias mejoras a partir de la participación de La Sociedad de Mejoras Públicas dirigida por un industrial retirado de nombre Ricardo Olano —autor de dos artículos en la revista *Planificación de México*—, entre esas mejoras estaban: el drenado de la parte oeste de la ciudad, la remodelación de algunas de sus calles, atención a zonas escolares de la ciudad, y la arborización algunas de sus partes (Violich, 1944:92-93).

Pese a las búsquedas, a esos y otros proyectos, las condiciones sociales que fueron afectando a los países del área finalmente empujaron a las grandes contradicciones y contrastes que la planeación buscaba evitar, de ahí la aparición de los barrios brujas en Panamá, los ranchos en Venezuela, los paracaidistas y las ciudades perdidas en México, los pueblos jóvenes en Perú, las callampas en Chile, las favelas en Brasil, los conventillos en Argentina, etcétera; asentamientos en ocasiones sin el mínimo de servicios, donde sus habitantes fueron padeciendo las ciudades. Aunque en los espacios de los grupos sociales con amplio poder adquisitivo, donde pudieron ejecutarse los planes o proyectos muy particulares y donde sí se disfrutaban las ciudades, aparecieron urbanizaciones con privilegios:

*Río de Janeiro originó, sucesivamente, el desarrollo de Copacabana, Ipanema, Leblón, Gavea y Tijuca; en Santiago de Chile, de Providencia y Tobalaba, en Caracas de Sabana Grande, Chacaito y los barrios que surgieron más allá del Country Club; en Bogotá de Chapinero y Chicó; en Montevideo, de Pocitos y Carrasca; en Buenos Aires, del barrio Norte y San Isidro; en Lima de Miraflores y Monte Rico; en México, de San Ángel y el Pedregal. Coexistían en ellos el suburbio residencial y, poco a poco, el refinado centro comercial de moda (Romero, 1976:354).*

## Conclusiones

La convocatoria que realizaron ingenieros, médicos y arquitectos a impulsar desarrollos integrales a través de los planteamientos del *Movimiento de la Planeación Moderna de Ciudades* clamando la higienización, refuncionalización y embellecimiento de las partes más dinámicas de éstas, como se ha intentado argumentar, tuvo un relativo eco entre gobiernos y sectores sociales en América Latina, en esencia, entre aquellos que visualizaron a la planeación de ciudades y de regiones como un instrumento para intentar alcanzar las promesas de progreso propugnadas por la nueva modernidad, aunque en última instancia esas promesas significaran la posibilidad de obtener las máximas ganancias.

Así, las ciudades latinoamericanas desde fines del siglo xix fueron afectadas por formas de expansión inducidas por requerimientos de inestables procesos industriales acicateados por incesantes movimientos de población y, en gran medida, por las aspiraciones que pretendían situarse en las vías de un progreso que clamaba un moderno siglo xx. De ahí los intentos por con-

trolar las expansiones a través de iniciativas muy locales y puntuales como era la introducción de sistemas de drenajes y, posteriormente, de los planes de carácter citadino, regionales e incluso nacionales.

En esa vía, la historia de América Latina registra acciones en las ciudades, las que intentaron ser conducidas por procesos de planeación, donde fue real: la mejorar los sistemas de pavimentación, drenaje y abastecimiento de agua en pueblos y ciudades; la delimitación de zonas para desarrollar distintas actividades e impedir la interferencia entre ellas; la mejora de las vías de comunicación a partir de propuestas de sistemas de calles y avenidas de forma radial, en damero y en curva; el realce a los centros cívicos, reconociendo su carácter aglutinador y de identidad; la salvaguarda de los monumentos arquitectónicos y por lo tanto de la historia de las ciudades; el impulso a desarrollos horizontales de vivienda cuidando densidades y caracteres estéticos; la insistencia en propiciar la participación de las comunidades en los procesos de planeación —muy limitada—; y como suma: *La producción higiénica, funcional, social y artística de la ciudad, aunque ello se haya desarrollado de forma desigual*.

Fue en ese sentido que actuaron planes como los impulsados por Karl H. Brunner en Chile y en Panamá, Joseph Bouvard en Panamá, Alfred Agache y Francisco Prestes Maia en Brasil y Carlos Contreras en México, profesionales formados en el MPMC y cuyas propuestas aún se reflejan en las ciudades para las que trabajaron. Y ahí están las grandes avenidas en diagonal en Buenos Aires que dan otra dimensión a la traza española; las

grandes avenidas que propuso Carlos Contreras para la ciudad de México, que pretenden seguir los trazos de la ciudad tenochca. Lamentablemente, la mayoría de esos y otros planes no tuvieron el fin deseado, en tanto fueron remitidas a los archivos de las oficinas o departamentos de Planeación que en esos años se crearon, o, al intentar ser llevados a la práctica, quedaron trunco.

Y es que las búsquedas por conducir los desarrollos de las ciudades en el área fueron por demás accidentadas, y aquí se apuntarían algunos factores que, desde este punto de vista, pesaron en los procesos.

Primero: los límites jurídicos impuestos por estructuras legendariamente rígidas como lo era el caso de los derivados de la propiedad del suelo, elemento este, medular para el buen curso de los ejercicios de planeación, en tanto era su base principal; este aspecto había sido destacado por los pioneros de la planeación moderna de ciudades, a saber: los alemanes Reinhard Baumeister y Joseph Stübben, o en su caso quienes retomaron la enseñanza de éstos, como Raymond Unwin en Inglaterra y John Nolen en Estados Unidos.

Segundo: la falta de entendimiento por parte de gobiernos y grupos sociales del significado de la planeación, en tanto una disciplina que buscaba atender el presente de las ciudades para, de ese modo, sentar las bases de su futuro, lo que requería una amplia participación social y estatal; además del considerando, de que en las acciones tenía que privar el bien colectivo por encima del bien individual, condición ampliamente manejada por el MPMC también en Alemania, Estados Unidos e Inglaterra.

Tercero: la debilidad de los organismos que se crearon para estudiar problemas, realizar propuestas e instrumentar acciones. Esa debilidad procedía, por un lado, del carácter con el que éstos se crearon, en tanto la mayoría actuaba como apéndices de órganos de gobierno —situación aún prevaleciente—, cuando había la necesidad de otorgarles una cierta independencia; por otro lado, de las condiciones políticas en que se situaron, en tanto no alcanzaron participaciones de conjunto y plenas de conciencia por parte de las sociedades demandantes; y finalmente, de las situaciones burocráticas y de corrupción que rodearon a esos organismos.

Cuarto: la endeble formación de profesionales o de técnicos que se habilitaron para atender las distintas etapas de los procesos de planeación, ya que, pese a los primeros esfuerzos que en ese sentido se sucedieron en Chile o en México, la disciplina no se solidificó como un campo profesional, lo que dejó, que sobre todo arquitectos o ingenieros, actuaran en el ámbito a partir de complementar sus campos profesionales —en algunos casos de manera sobresaliente—, con herramientas adquiridas a través de lecturas, visitas a ciudades y asistencia a congresos.

Dichos congresos no precisamente fueron los conducidos por Le Corbuiser, pues éstos se iniciaron en 1928, cuando la MPMC ya actuaba en América Latina.

En ese contexto, propuestas y prácticas construidas por profesionales del área no tuvieron el fin deseado, son los ejemplos de como L. Muñoz González y Víctor Jaeschke en Argentina, Julio Mariaca Pando y Emilio Villanueva en Bolivia, Roberto Gayol y Carlos Contreras Elizondo en México, Héctor Vigil y Ricardo González Cortés en Chile, Mauricio Cravotto y Juan Scasso en Uruguay, Francisco Prestes Maia y Attilio Correa Lima de Brasil, Arturo Bickford en Guatemala, Ricardo Olano en Colombia, y Augusto Benavides y Emilio Harth Terré en Perú; además de gente venida del exterior como: Jacques H. Lambert, Jean-Claude Forestier, León Jaussely, Eugene Loeffler, Edward H. Bennett, Gaetano Moretti, Karl H. Brunner, Jules Martin, Joseph Bouvard y Alfred Agache.

Más aún, muchos de los proyectos y obras de esos y otros profesionales, sólo sirvieron para paliar efectos, para atender aspiraciones y necesidades de grupos reducidos, y, en muchos casos, para especular con las ciudades. Con ese proceder se perdió gran parte de lo ideado y construido, tanto en teorías como en ejercicios, pero además se nulificó una continuidad en el desarrollo de la disciplina que hubiera posibilitado mayores niveles de profesionalización en el campo y, probablemente, mejores resultados; de ahí la necesidad de revisar la historia de la disciplina en América Latina, con el fin de revalorar algunas de esas ideas y proyectos.

## Bibliografía

- Almandoz, Arturo (2002). *Planning Latin América's capital cities*. Routledge London.
- Ashwort, William (1972). *The genesis of modern british town planning*. London: Routledge & Kegan Paul Ltd. (1a. ed. 1954).
- Aymonino, Carlo (1972). *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Balaunde, Pedro A. (1994). "Perú: mito, esperanza y realidad en la búsqueda de raíces nacionales" en Amaral, Aracy (coord.), *Arquitectura Neocolonial*. Fondo de cultura económica-Memorial. Brasil
- Bardet, Gaston (1948). *Le nouvel urbanisme*. Paris. Editions Vincent Fréal et. Cie.
- Baumeister, R. (1866). *Arquitektonische formenlehre ingenieure*. Stuttgart: Hoffmann'sche Verlags-Buchhandlung.
- Benévolo, Leonardo (1976). *Storia Della città*. Roma: Laterza.
- Calaba, D. y Folin, M (comps.). (1972). *Eugène Héárd, de los orígenes del urbanismo a la construcción de la metrópoli*. Papua: Marsilio Editori.
- Contreras, Carlos (1933). *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*. México: Talleres Gráficos de la Nación.
- Contreras, Carlos (1939). *Informe final del xvº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación*. México.
- Da Silva Pereira, Margareth (2002). "The time of the capitals. Rio de Janeiro and São Paulo, actors and plans" en Almandoz, Arturo. *Planning Latin... op. cit.*
- De Meza, José, (1989), "Los Componovo, una familia de arquitectos y artistas en Bolivia" en *De Mesa, José, 100 años de arquitectura paceña*, La Paz: Colegio de Arquitectos de la Paz.
- Engels, Federico (1979). "Contribución al problema de la vivienda", en *Obras escogidas*. Progreso-Ediciones de Cultura Popular, t. 2. Moscú.
- Gobierno de la ciudad de Buenos Aires. (2005). *Historia de Buenos Aires*. Buenos Aires. www.dgpatrimonio.buenosaires.gob.ar/librodigitalpdf/3\_UrbanoyArq\_b.pdf, Enero de 2006.
- Gross, Patricio (1991). "La república parlamentaria oligárquica, 1891-1995: las utopías Haussmannianas" en *Anales*. Números 27-28, Buenos Aires.
- Gutiérrez Ramón (2002). "Buenos Aires, a Great European City" en Almandoz, Arturo. *Planning Latin América's capital cities*. Routledge London.
- Engels, Federico. 1979. "Revolución y contrarrevolución en Alemania" en *Obras escogidas*. op. cit. t. 1.
- Engels, Federico. 1984. *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. México: Ediciones de Cultura Popular.
- Gracia Cantalapedra, José. 1863. *Manual completo de Policía Urbana y de construcciones civiles o recopilación de toda la legislación vigente al ornato, comodidad y salubridad de las poblaciones; alineación y rotulación de calles; altura de casas; numeración de manzanas y construcción de edificios públicos: seguida de un Proyecto de ordenanzas municipales*. Madrid: Imprenta de D. Ramón Campuzano.
- Gutiérrez, Samuel. 1984. *Arquitectura de la época del Canal 1880-1914*. Panamá: Ediciones de la Universidad de Panamá.
- Hegemann, Werner (1938). *City planning housing, a graphic review of civic art 1922-1937*. Architectural Book Publishing Co., Inc. vol. III. New York
- International Bureau of the American Republics (1909). *Transactions of the Third International Sanitary Conference of the American Republics*. Press of Byron S. Adams. Washington
- Junta directiva del Desagüe y Saneamiento de la Ciudad de México. (1903). *Memoria administrativa y económica que la Junta directiva del Desagüe y Saneamiento de la Ciudad de México*, presenta a la Secretaría de Gobernación 1896-1893. México: Tip de J. I. Guerrero y Compañía.
- Koester, Frank (1914). *Modern city planning and maintenance*. McBride, Nast and Company. New York.
- Le Corbusier (1993). *Principios de urbanismo. La Carta de Atenas*. Planeta-Agostini. Barcelona.
- Le Corbusier. 2001. *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Infinito. (1a. ed. 1924).
- Méndez Guerrero, Manuel. (s/a). Mimeo. Lima.
- Moretti, Gaetano. 1921. *Palacio Legislativo de Montevideo. Plan regulador de la plaza y afluencia de las calles adyacentes*. Tipográfica Moderna. Montevideo.
- Niño Murcia, Carlos. 1991. *Arquitectura y Estado. Bogotá*, Universidad Nacional de Colombia-Instituto Colombiano de Cultura.
- Nolen, John (1919). *New ideals in the planning of cities, towns and villages*. American City Bureau. New York
- Novick, Alicia y Caride Horacio (2003). *Ciudad versus área metropolitana*. Notas para una historia del gran Buenos Aires. «http://www.unesco.apyo-plne-ciuds/apoy-plan-amlat/Ciudad versus área metropolitana-Documentsdediscussion No\_37.htm». Consulta: septiembre de 2005.
- Pani, Alberto J. 1917. *Higiene in México. A study of de sanitary and educational problems*. New York: G. P. Putnam's Sons.
- Romero, José Luis. 1976. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Pavez, María Isabel (2005). *El Plan Brunner para Santiago*. «http://www.uchile.cl/facultades/arquitectura/urbanismo/revurbanismo/n3/pavez2/i1/i1.html». Consulta enero de 2006.
- Pérez O. Fernando y Rosas V. José. (2002). "Cities Within the city: Urban and architectural transfers in Santiago de Chile, 1840-1940" en Almandoz, Arturo *Planning Latin América's capital cities*. Routledge London.
- Pereyra, Arturo (1930). *Las cuestiones municipales o de urbanismo y las ciudades y pueblos argentinos*. Talleres Gráficos Argentinos. Buenos Aires.
- Ramón, Gabriel (2002). "The script of urban sur-gey: Lima, 1850-1940", en *Planning Latin América's capital cities*. Routledge London.
- Romero, José Luis (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Siglo XXI. Buenos Aires.
- Royal Institute of British Architects (1911). *Town planning conference*, London 10-15 oct. 1910, Transactions. London.
- Rubio, Ángel (1950). *La ciudad de Panamá*. Banco de Urbanización y Rehabilitación. Panamá.

- Sitte, Camillo. 1986. "City planning according to artistic principles" en Collins, George R. *The birth of modern city planning*. New York: Rizzoli (facsimile).
- Stübben, Joseph. 1924. *Der städtebau*. Leipzig: Bar & Herman.
- Tartarini, Jorge (1991). "El Plan Bouvard para Buenos Aires 1907-1911". *Algunos antecedentes en Anales*. Números 27-28, Buenos Aires.
- Violich, Francis. (1944). *Cities of Latin America*. Reinhold Publishing Corporation. New York.