SOR NATALIA ÁLVAREZ MICOLTA

EL URBANISTA KARL BRUNNER EN COLOMBIA 1933-1948

UNA REVISIÓN HISTÓRICA DE SUS PLANES, PROYECTOS Y OBRAS

SOR NATALIA ÁLVAREZ MICOLTA

EL URBANISTA KARL BRUNNER EN COLOMBIA 1933-1948

UNA REVISIÓN HISTÓRICA DE SUS PLANES, PROYECTOS Y OBRAS

Agradecimientos

Bogotá

Amaral Diseño
Archivo Central e Histórico, Universidad Nacional de Colombia
Archivo familia Brunner Camacho (Alexander Brunner y Ana María Camacho)
Archivo General de la Nación
Banco de la República
Biblioteca Nacional de Colombia
Luis Carlos Colón, arquitecto
Museo de Arte Moderno de Bogotá
Museo de Bogotá
Ricardo Daza, arquitecto

Barranquilla

Archivo Histórico del Atlántico

Cali

Archivo Histórico de Cali
Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero
Erick Abdel Figueroa, arquitecto
León Darío Espinosa, arquitecto

Chile

Biblioteca Nacional de Chile

Medellín

Biblioteca Luis Echavarría Villegas - Sala Patrimonio Documental, Universidad Eafit
Biblioteca Pública Piloto
David Sebá Gómez, arquitecto

Pasto

Ernesto Erazo Navarrete, ingeniero (q. e. p. d.)
María Rosa Jojoa, arquitecta

SOR NATALIA ÁLVAREZ MICOLTA

EL URBANISTA KARL BRUNNER EN COLOMBIA 1933-1948

UNA REVISIÓN HISTÓRICA DE SUS PLANES, PROYECTOS Y OBRAS

CONSEJO PROFESIONAL
NACIONAL DE ARQUITECTURA
Y SUS PROFESIONES AUXILIARES

Álvarez Micolta, Sor Natalia, autor
El urbanista Karl Brunner en Colombia 1933-1948 : una revisión histórica de sus planes, proyectos y obras / Sor Natalia Álvarez Micolta. -- Bogotá : Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus Profesiones Auxiliares, 2022.
352 páginas.

Incluye referencias bibliográficas.
ISBN 978-958-53075-3-7

1. Brunner, Karl, 1887-1960 - Trabajos arquitectónicos - Crítica e interpretación 2. Brunner, Karl, 1887-1960 - Biografías 3. Urbanismo - Colombia - Siglo XX 4. Urbanismo - Bogotá - Siglo XX 5. Urbanistas - Austria - Siglo XX

CDD: 711.40986148 ed. 23 CO-BoBN– a1101759

Sala Plena

Julián Andrés Marín Ospina
Presidente – Delegado del Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

Silvia María Mendoza Marzola
Secretaria Permanente – Presidente Nacional de la Sociedad Colombiana de Arquitectos

Juan Pablo Duque Cañas
Delegado de la Rectora de la Universidad Nacional de Colombia

Alfonso Gómez Gómez
Representante de las Universidades con Facultad de Arquitectura

Cristina Zaray Narváez de Castro
Representante de las Profesiones Auxiliares de la Arquitectura

© Sor Natalia Álvarez Micolta, 2022
© Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus Profesiones Auxiliares, 2022
ISBN: 978-958-53075-3-7

Corrección de textos: Silvia Vallejo Garzón
Diseño y diagramación: Juan Carlos Sánchez Ocampo
Primera edición: octubre de 2022
Motivo de cubierta: Fragmento del Barrio Popular del Norte. Proyecto de urbanización y loteo. Caja de Vivienda Popular, Departamento Técnico. Bogotá, diciembre de 1942. Archivo General de la Nación, Notarías, N1, Esc. 3, 1944.
Motivo de contracubierta: Karl Brunner, ca. 1930. Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

www.cpnaa.gov.co
Carrera 6 n.º 26B – 85 Oficina 201
Teléfono 350 2700 ext. 1101 – 1106
Bogotá – Colombia

Todos los derechos reservados.
Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio sin permiso de los editores.

ÍNDICE

PRÓLOGO xi

INTRODUCCIÓN xvii

CAPÍTULO 1.
KARL HEINRICH BRUNNER EN EL CONTEXTO URBANO INTERNACIONAL 23

El contexto sociopolítico y urbano de Viena a fines del siglo XIX 23
Los años de formación e iniciación profesional de Karl Brunner 27
Actividad teórica e interdisciplinaria 37
Influencias europeas como principio del urbanismo suramericano 41
Santiago de Chile en la década de 1920 51
Contribuciones de Karl Brunner a la planificación urbana de Santiago de Chile 1929-1934 55

CAPÍTULO 2.
HACIA LA MODERNIZACIÓN URBANA DE LAS CIUDADES COLOMBIANAS 73

Transformar para progresar 73
"Movimiento" 74
"Hermosura" 76
"Salubridad" 98
La ciencia del *city planning* y los primeros planes de ensanche 104
City planning y los Congresos de Mejoras 105
El plano Medellín futuro 108
El plano Bogotá futuro 110
El plan de Harland Bartholomew para Bogotá (1931) 115
El plano Cali futuro 119
Ideas para el plan futuro de Manizales 119
El plano de la "ciudad futura" de Pasto 120
Barranquilla, una planeación fragmentada 121
Proceso de urbanización: eje norte-sur 122
Regular la urbanización y la higiene de las construcciones 128

CAPÍTULO 3.

BRUNNER EN COLOMBIA. PLANES, PROYECTOS Y OBRAS 137

Brunner en Bogotá 141

Un técnico extranjero para reorganizar la capital 141

Un debate sobre el direccionamiento de la planificación urbana. Problemas de patriotismo 146

Bogotá tiene arquitectura propia 148

Organización del Departamento Municipal de Urbanismo 149

Esquema para el Plan Regulador y de Ensanche Urbano de Bogotá 150

Brunner regresa a Santiago de Chile 162

Obras propuestas para la celebración del IV Centenario de Bogotá 162

El Concejo y la "suspicacia indígena" 165

¿Cuáles han sido las labores de Brunner? 169

Una propuesta urbana integral para articular la ciudad 177

Plan vial para el sector central 177

La nueva Avenida Central 180

La gran Avenida Caracas 182

Un plan de ensanche por sectores para Bogotá 186

El sector occidental 187

El sector sur 188

Los barrios de Brunner. Propuestas de urbanización 190

Urbanización Palermo 192

Urbanización San Luis-El Campín 195

Urbanización Bosque Izquierdo 201

Una *ciudad satélite* en el sector occidental de Bogotá 203

Soluciones de vivienda para los sectores populares 208

Barrio Centenario 214

Barrios populares modelo 219

Barrio Ciudad Jardín 221

El barrio Popular Modelo del Norte 222

Parques urbanos para Bogotá 225

La plaza O'Higgins 226

El Paseo Bolívar 230

El Parque Forestal El Salitre 236

Parques San Fernando y Vergel 238

Parque Santander 238
Brunner y los medios de divulgación del urbanismo en Bogotá 239
Su proyecto académico en la Universidad Nacional de Colombia 242
Manual de urbanismo 251
Brunner como consejero urbanista del Gobierno nacional 255
Problemas urbanos y propuestas para la ciudad futura de Barranquilla 256
Propuestas para el desarrollo urbano de Manizales 265
Karl Brunner en Medellín 272
Anteproyecto para la Ciudad Universitaria 272
Propuestas para el Medellín futuro 275
Brunner y sus propuestas para el Pasto futuro 278
Brunner en Cali. Su labor como urbanista 281

CONCLUSIONES 294
Persistencia de las propuestas urbanísticas de Brunner 295

REFERENCIAS 298

ÍNDICE DE FIGURAS 322

PRÓLOGO

UN DESCUBRIMIENTO PERSONAL DE KARL BRUNNER

Me tomó más de veinte años descubrir que los sitios que más me gustaban de Bogotá habían sido creados todos por el mismo urbanista: Karl Brunner.

Esta historia personal tiene tres momentos que se superponen. Uno de descubrimiento intuitivo, otro de hallazgo y sorpresa, y el tercero es un intento por encontrar explicaciones.

El primer momento fue cuando siendo niño percibía que, sin saber muy bien por qué, los sitios más agradables de la ciudad eran el barrio Santa Fe, donde vivía mi tía favorita, el Parkway, donde vivía mi mejor amigo, y el barrio Palermo, donde quedaba mi primer colegio.

Era sorprendente descubrir calles que se iban curvando muy sutilmente hasta llegar a pequeños parques o sitios donde confluían esquinas con inesperadas diagonales y ángulos diversos. Todo muy distinto a las calles rectas y manzanas cuadriculadas donde yo vivía en el centro de la ciudad. También me llamaba la atención cómo estas geometrías exóticas se complementaban con distintos tipos de edificaciones. A veces había casas y otras veces había edificios de apartamentos de tres o cuatro pisos. Cada barrio tenía un ambiente muy especial y diferenciado. Además, otra novedad: había árboles por todas partes.

El segundo momento fue cuando siendo estudiante escogí el Bosque Izquierdo para mi primer ejercicio académico de vivienda. Ahí me enteré casualmente de que el barrio era obra de un señor austriaco, abuelo de un compañero muy alto y amable de la Facultad de Arquitectura en la Universidad de los Andes. Pero en ese momento la moda estaba en otros temas y otros arquitectos, así que ni en las clases de taller ni en las de historia de la arquitectura se mencionaba el urbanismo de Karl Brunner. El interés de la profesión estaba en ejecutar, afortunadamente sin lograrlo en su

totalidad, el Plan Regulador elaborado por Le Corbusier en 1949.

Años después encontré dos menciones a Brunner en los textos que escribió entre 1965 y 1977 mi profesor de historia, Germán Téllez. En su reseña sobre la arquitectura colombiana contemporánea (*Crítica & Imagen, Volumen 1*, 1977) dice que "el mérito de Brunner estriba ante todo en haber traído al medio colombiano, de modo coherente y sistemático, la crónica de las tendencias más recientes entonces y de las características de los complejos problemas urbanísticos contemporáneos" (p. 73). La segunda mención se refiere a los calificativos de "reaccionario" y "obsoletas" que usaba el arquitecto Carlos Martínez, uno de los promotores de la traída de Le Corbusier a Bogotá, cuando hablaba de la personalidad de Brunner y de sus ideas.

Diecisiete años después de graduarme de arquitecto vi la exposición: *Karl Brunner. La construcción de la ciudad como espacio públic*o en el Museo de Arte Moderno de Bogotá. Esta exhibición, basada en una cuidadosa investigación realizada por el arquitecto Fernando Cortés, desplegaba con admirable precisión y afecto la magnitud de la obra de este asombroso personaje. En un plano se mostraba que sus intervenciones ampliaban la ciudad existente por tres y que de esos sitios que yo tanto disfrutaba había muchos más.

Aquí comienza el tercer momento, que coincide con mi ejercicio profesional y que afortunadamente no ha parado. Se trata de entender por qué unos diseños realizados y ejecutados en los años treinta del siglo pasado han sobrevivido con tanta gracia y estilo los embates por "modernizar" la ciudad.

Los barrios y sectores que diseñó Brunner han soportado hasta ahora cambios de normas urbanísticas y usos del suelo, procesos de densificación, transformaciones viales y aumento de tráfico. Hay proyectos de Brunner en el sur, el centro y el norte de Bogotá en estratos altos, muy altos, medios y populares que se han consolidado como sitios activos, y, sobre todo, manteniendo su altísima calidad espacial.

Aquí mis indagaciones se dividen en dos: en detectar por qué la obra de este personaje era tan especial y valiosa en términos urbanísticos y en descubrir por qué de él se habla tan poco.

Brunner era especial, sugiero, por tres razones:

1. Formación. Cuando llegó a Bogotá en 1933 Brunner ya tenía 46 años. Se había graduado de arquitecto, tenía doctorado de la Universidad Técnica de Viena, había estudiado economía política, había editado una revista sobre temas urbanos y era miembro de la Academia Alemana de Urbanismo y Planeación Territorial. Tenía experiencia en construcción de viviendas y había trabajado en Chile. Pero, además, y quiero hacer énfasis en esto, se formó en la Viena que entre 1895 y 1914 fue, según Janik y Toulmin (*La Viena de Wittgenstein*, 1973), uno de los ambientes más fértiles, originales y creativos del mundo en arte, arquitectura, música, literatura y sicología. Brunner fue contemporáneo y vivió en Viena al tiempo con Freud, Klimt, Mahler, Brahms, Loos, Schönberg, Otto Wagner, Schnitzler y, obviamente, Ludwig Wittgenstein. De esa ciudad con un millón novecientos mil habitantes vino a trabajar a Bogotá, que apenas pasaba de trescientos mil habitantes. Era un valiente, o estaba despistado.

2. Fotografía aérea. Brunner aprendió a analizar ciudades desde el aire. Esto no es tema menor. Durante la Primera Guerra Mundial fue oficial de ingeniería de la aeronáutica, y en una publicación hay una imagen de "Brunner preparándose para tomar fotos aéreas".

La cartografía que permitía ver una ciudad desde el aire fue definitiva para hacer posible el urbanismo a partir del siglo XVIII. "Si el plano muestra la ciudad como la ve Dios, intervenir la ciudad es un acto divino". Así explica Robert Hughes (*Barcelona*, 1992, p. 198) el diseño de Las Ramblas, una vía que se tejió entre calles góticas y determinó con su trazado el carácter de

un sector urbano que beneficia a toda la ciudad. Así lo hacía Brunner.

Y así, Brunner se anticipaba a los tiempos, porque John Brinckerhoff Jackson (*A Sense of Place, a Sense of Time*, 1994), uno de los paisajistas contemporáneos más importantes, decía que su formación también se la debía a que aprendió interpretación aerofotográfica siendo piloto durante la Segunda Guerra Mundial. El tema de Jackson era "el paisaje cotidiano" y su transformación para vivir, trabajar y recrearse.

3. Brunner era urbanista. En un medio en el que el ejercicio de la arquitectura se concentra en los edificios aislados, el urbanista es una especie exótica. Y Brunner era de esa especie. En sus dos tomos del *Manual de urbanismo*, que publicó en 1939 y 1940 para "contribuir a cimentar la conciencia del urbanismo americano", explica claramente que el urbanismo debe ser el resultado de combinar: a) política y sociología (sociografía, catastro, impuestos, necesidades de vivienda, densidades, aerocartografía), b) ingeniería urbana (vías, servicios públicos, equipamientos y transporte) y c) arte urbano (la estética de monumentos, calles, plazas y parques).

También introduce Brunner en su manual el estudio de casos con obras de otros arquitectos y urbanistas. En el primer tomo presenta 66 referencias y en el segundo 128. Una mención frecuente e importante, como veremos más adelante, es la obra del arquitecto inglés Raymond Unwin.

Para Brunner, la relación entre arquitectura y urbanismo es esencial y no se pueden separar, pero las decisiones urbanísticas priman sobre las arquitectónicas en el proceso de construcción de la ciudad. Y posiblemente por eso, aunque la arquitectura haya cambiado en sus barrios, estos siguen conservando la calidad urbana especial.

Otra manera de entender a Brunner es verlo en el contexto de lo que pasó después de su muerte. Por ejemplo, su manera de hacer ciudad coincidía con las conclusiones de varios de los pensadores sobre temas urbanos más influyentes de la segunda mitad del siglo XX. Tres libros icónicos publicados después de 1960 explican los principios que utilizaba en sus diseños. Para Kevin Lynch (*La imagen de la ciudad*, 1960), un sector de ciudad se distingue por su calidad visual y produce placer cuando tiene una imagen reconocible, fácil de leer y de evocar. Todo esto mezclando cuidadosamente vías, bordes, distritos, hitos y nodos. Según Jane Jacobs (*Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*, 1961), la vitalidad de una ciudad depende de la calidad de sus barrios, de la manera como la gente usa los andenes y de la diversidad que se genera cuando se combinan distintos usos complementarios, manzanas pequeñas, edificaciones de distintas épocas y sitios donde se concentran actividades. Y para Edmund N. Bacon (*Design of Cities*, 1967) la esencia de la percepción y la conciencia del espacio está en cómo se relaciona con las formas, la definición de sus bordes, su articulación con el contexto y la experiencia de su recorrido.

Pero siendo evidente que en muchos aspectos Brunner estaba anticipando tendencias esenciales del urbanismo del siglo XX y que además sus obras se ejecutaban con éxito: ¿Por qué de pronto se interrumpió su trabajo en América Latina, desapareció como referencia y solo recientemente se está reconociendo y valorando su importancia?

Aquí aparece el arquitecto Le Corbusier, nacido en Suiza el mismo año que Brunner, y la discusión sobre cómo se debe "modernizar" la ciudad. Para Brunner, la base debe ser conservar la ciudad existente y la estética es la de la "ciudad jardín" y las "ciudades satélite" de pioneros como Ebenezer Howard y Raymond Unwin. Le Corbusier, en cambio, plantea la construcción de una ciudad nueva, aunque eso implique demoler lo existente. El manual de Le Corbusier es *La ciudad radiante*, publicado en 1933.

Le Corbusier también tenía preferencia por las vistas aéreas, pero no para estudiar y conservar lo que había, sino para implantar sus propuestas y verlas mejor. Y si había que destruir no era problema. Así, a sus 38 años muestra desde el aire el Plan Voisin (1925) que incluía reemplazar un extenso sector del centro de París por gigantescas torres de vivienda. Aunque este proyecto no se desarrolló en ese momento, sí anunciaba al mundo una visión de "modernidad" que pronto apareció en Bogotá y se instaló con éxito y deleite.

La importancia de Le Corbusier es indiscutible en la historia de la arquitectura, y la calidad extraordinaria de varios de sus edificios es innegable, pero en urbanismo las cosas son más complejas y la discusión que se inició en el siglo XIX todavía no se ha cerrado. Al respecto, el biógrafo Frank Jackson (*Sir Raymond Unwin, arquitecto, planificador y visionario*, 1985) dice que "las ideas de Unwin posiblemente han afectado a más personas en el mundo que los proyectos y esquemas de Le Corbusier" (p. 10).

En 1947, el último año de Brunner en Colombia, la "modernidad" la definía Le Corbusier. Según Andreas Hofer (*Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*, 2003), cuando llegó Le Corbusier a Bogotá, al ver la recepción de los arquitectos colombianos en el aeropuerto, dijo: "Me alegra que ustedes estén de acuerdo conmigo en un ciento por ciento, pero no lo deberían estar en un trescientos" (p. 166).

Dos contemporáneos de Brunner y Le Corbusier, referencias esenciales en la historia del urbanismo contemporáneo, y que también marcan diferencia entre ellos, son el alcalde de Viena Karl Lueger y Robert Moses, el mayor constructor de obras públicas en la historia de los Estados Unidos.

Karl Lueger fue alcalde de Viena entre 1897 y 1910. Reelegido cinco veces. Cuando murió Lueger, Brunner tenía 23 años. Este alcalde se hizo legendario por las imponentes intervenciones imperiales y la cantidad de proyectos que ejecutaba con pasmosa rapidez, pero además porque Hitler en su libro *Mi lucha* lo pone como ejemplo de servidor público que debería ser imitado. Dice Richard S. Geer (*Karl Lueger, Mayor of Fin de Siècle Vienna*, 1990) que la obsesión de Lueger no era solo hacer proyectos, sino que "su nombre quedara inmortalizado como único ejecutor de todas las obras" (p. 144). A pesar de su importancia cuando Brunner era joven y residía en Viena, no lo afectó en nada y no lo menciona ni una vez en su manual. En cambio, sí hace referencia a Le Corbusier y dice que su Plan Voisin era una "utopía suprema".

Robert Moses, que nació un año después de Brunner, se presentaba como el sucesor del barón Haussman. Era un funcionario público que debía responderle a alcaldes y gobernadores de la ciudad y el estado de Nueva York. Se destacó por imponer sus obras viales y proyectos gigantescos de vivienda en contra de lo que opinara la gente, realizando demoliciones con desplazamientos masivos de moradores en la mayoría de los casos. Fue contemporáneo de Brunner durante setenta y dos años, pero a pesar de la cantidad de referencias de su manual sobre obras en Estados Unidos, tampoco lo menciona. Aunque vale la pena señalar que Moses sí tuvo relación con Le Corbusier cuando este formó parte del grupo de arquitectos que diseñó el edificio de la Naciones Unidas en Nueva York.

Enfoques de "modernidad" tan diferentes generaban y siguen produciendo polémicas importantes. Por ejemplo, dice Marshall Berman (*Todo lo sólido se desvanece en el aire*, 1982): "el precio de hacer avanzar y expandir la modernidad es la destrucción no solo de instituciones y ambientes 'tradicionales' y 'premodernos', sino también —y aquí reside la verdadera tragedia— de todo lo más vital y hermoso del propio mundo moderno" (p. 310).

Brunner se fue de Bogotá a dirigir la Oficina de Planeación de Viena. Hoy, Viena es una ciudad que figura repetidamente en los primeros puestos de todos los *ranking* de las ciudades con la mejor calidad de vida. Bogotá, en cambio, es una ciudad complicada, hiperdensa

(la novena densidad más alta del mundo), y aunque tiene una tradición rica en edificios de calidad construidos en las décadas de los años setenta y ochenta del siglo pasado y varios sectores urbanos valiosos, el urbanismo con el que se expande y se densifica más la ciudad hoy no parece responder a las necesidades actuales.

Se le critica a Brunner que nunca propuso un esquema global de ciudad, sino que se concentró en barrios individuales aislados. También que sus propuestas viales no obedecían a estudios de tráfico sino a intenciones paisajísticas. Críticas discutibles si tenemos en cuenta que su plan y sus obras permitieron precisamente que se triplicara de forma ordenada el tamaño de Bogotá, y aún hoy sus vías, como la avenida Caracas, con todos los atropellos que sufre (Transmilenio y Metro elevado), siguen siendo un eje esencial para el funcionamiento de la ciudad.

Después de setenta y tres años del regreso de Brunner a Viena, de las muchas lecciones que nos dejó sobre cómo intervenir la ciudad, hay una que posiblemente sea la más importante pero la más difícil de aplicar. Se trata de respetar lo que existe, en términos sociales y físicos, e incorporarlo a las nuevas propuestas creando continuidad. Para Brunner la ciudad es un tejido que requiere sutileza y respeto en cada intervención. La continuidad es esencial y no importa la escala ni el tipo de proyecto. Demoler lo que existe no formó parte de su repertorio.

Hoy, la tendencia es comenzar de cero cada vez que hay un cambio de administración, por eso se está tramitando ante el Concejo Distrital un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que se presenta como el que va a "cambiar la historia de la ciudad".

El nuevo POT considera que de Bogotá solamente se debe conservar el 3,2 %. El resto es susceptible de demolición bajo la asignación de Tratamientos de Renovación y Consolidación. No hay ningún interés por controlar la hiperdensidad de población existente. La normatividad propuesta permite construir grandes torres, similares a las del Plan Voisin, en cualquier manzana. El principio detrás de esto es que los proyectos deben ser "rentables". Si esto prospera se transformará irremediablemente la ciudad que dejó Brunner y los sectores urbanos valiosos que heredamos del siglo pasado.

Confiemos en que el POT propuesto por la actual administración no logre demoler todo lo que existe y que vengan otros tiempos con nuevas generaciones que retomen las lecciones de Brunner y vuelvan a ver la ciudad como un proceso que requiere respeto y cuidado, y preservar lo que se ha construido con tanto esfuerzo.

MARIO NORIEGA
Arquitecto urbanista

▲ Karl Brunner en su oficina en Viena, ca. 1915

INTRODUCCIÓN

La historia urbana de Colombia, y más específicamente el proceso de modernización de la ciudad de Bogotá durante la primera mitad del siglo XX, ha sido objeto de múltiples investigaciones. Es innegable el hecho de que la mayoría de ellas han referenciado los proyectos para el desarrollo urbano propuestos por el urbanista austríaco Karl Brunner entre las décadas de 1930 y 1940, quien llegó a Bogotá a finales del año 1933 para asumir la dirección del recién creado Departamento Municipal de Urbanismo y, desde ahí, proponer un plano regulador y de ensanche urbano para la ciudad. Acreditado con alta experiencia en la materia del urbanismo moderno, demostró un buen desempeño como planificador urbano; fue nombrado consejero urbanista *ad honorem* por el Gobierno nacional, sirviendo como asesor para la planeación urbana en varias ciudades del país, y diseñó proyectos de espacio público y vivienda para todas las clases sociales.

Además de su notable ejercicio profesional, sus inquietudes académicas lo motivaron a dictar el primer curso de urbanismo en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia. Posteriormente, sería nombrado profesor de Urbanismo, Paisaje y Teoría e Historia de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura. Asimismo, fue un incansable divulgador de los postulados del urbanismo moderno y el desarrollo urbano en el contexto internacional, empleando canales como la prensa, las pocas revistas especializadas de la capital y las conferencias académicas.

Entre 1934 y 1944, como jefe del Departamento de Urbanismo y asesor del Plan de Obras para la celebración del IV Centenario de fundación de la capital, elaboró estudios para los ensanches al sur y al occidente de la ciudad, diseñó un novedoso plan vial como alternativa al trazado urbano heredado de la colonia, que incluía la apertura y prolongación de avenidas, vías arterias, diagonales y radiales, definiendo un sistema funcional de conexiones para la ciudad, y propuso el ensanche y mejoramiento de vías tan importantes como la Calle Real y la Avenida Caracas para disminuir la densidad de tráfico en el sector central; además, dirigió el proyecto de transformación del Paseo Bolívar en los Cerros Orientales.

Considerando la topografía del terreno y los requerimientos socioeconómicos, diseñó urbanizaciones residenciales tan importantes como Palermo, Bosque Izquierdo y El Campin, así como los barrios obreros

El Centenario y el Popular Modelo Norte; así mismo, trazó una serie de paseos, parques y jardines alrededor de la ciudad, otorgándole singularidad a cada espacio urbano proyectado. Su huella en la capital se ve reflejada en las particularidades urbanas que persisten en Bogotá: la definición del trazado urbano en algunos sectores —que supera la rigidez de la retícula tradicional— por medio de vías de conexión diagonales y avenidas arboladas con variedad de plazas y parques; así como la configuración del barrio en tanto el equipamiento social y la dotación del espacio público.

Si bien lo anterior es una revisión general de las propuestas urbanísticas de Brunner en Bogotá, lo cierto es que a lo largo y ancho de la ciudad es posible hacer una lectura de sus planteamientos, la funcionalidad lograda por la definición de espacios y vías de conexión y el embellecimiento del paisaje urbano.

La presencia de Brunner en el país fue clave para el desarrollo urbano, pero no fue un proceso fácil. El hecho de ser un técnico extranjero generó suspicacia y descontento en ciertos sectores de la Administración municipal y entre el gremio de ingenieros y arquitectos del país. Situación que derivó en una marcada oposición y en la supervigilancia de sus planes y propuestas para la ciudad moderna, acrecentada a mediados de la década de 1940 por el emergente interés sobre los nuevos postulados del Movimiento Moderno, impulsados por Le Corbusier y su visita al país. De este modo, su concepción de la ciudad moderna, "democrática" y digna para sus habitantes, que sigue imprimiendo ciertas particularidades urbanas en Bogotá y otras ciudades del país, ha caído en un "falso" olvido. Dicho en otras palabras, la ciudad de Brunner sigue vigente (a pesar de sus múltiples transformaciones), pero su autoría sigue estando reservada para los ámbitos académicos y disciplinares.

Partiendo de una mirada histórica y con el ánimo de visibilizar los planes, proyectos y obras elaborados por Karl Brunner durante su estadía en Colombia, este libro propone tres capítulos. En el primero, "Karl Heinrich Brunner en el contexto urbano internacional", se aborda la historia de sus años en la Viena imperial de finales del siglo XIX y el cambio a la Viena Roja; su proceso de formación, influencias disciplinares y maestros; los proyectos de rehabilitación de construcciones después de la Primera Guerra Mundial y su proyecto académico en la Universidad Técnica de Viena. Así mismo, se relaciona la influencia del pensamiento urbano europeo y las propuestas de los técnicos extranjeros en las grandes ciudades de América del Sur. Por último, se referencia el contexto urbano de Santiago de Chile para la tercera década del siglo XX, ciudad en la que Brunner trabajó como urbanista durante dos años. En términos generales, se expone el trabajo realizado en el país chileno, sus contribuciones para la planificación racional de la ciudad y la introducción de novedosos instrumentos técnicos y normativos, propios del urbanismo moderno; así como la notable y recordada influencia que ejerció en la formación de los nuevos profesionales chilenos.

En el segundo capítulo, "Hacia la modernización urbana de las ciudades colombianas", se ofrece un contexto histórico sobre las condiciones urbanas de nuestras ciudades a principios del siglo XX, así como de los "planes" de transformación urbana y los actores oficiales que intervinieron en ella. El texto dirige la mirada hacia la construcción de la idea de "ciudad moderna" en Colombia, el proyecto de modernización urbana que, con frecuencia, estuvo ligado al discurso higienista como mecanismo de control social bajo el liderazgo de las Sociedades de Mejoras Públicas durante ese periodo. Especialmente, se relaciona la introducción de los fundamentos del *city planning*, los primeros congresos de mejoras nacionales y los primeros planos de ensanche para la ciudad futura realizados en Medellín y Bogotá, así como el proyecto de elaborar un plano futuro en la ciudad de Cali, que tardaría poco más de dos décadas en ejecutarse pese a la preocupación constan-

te de la Administración municipal por establecer reglamentaciones urbanas. Sintéticamente, se habla del proceso de urbanización y los proyectos de infraestructura urbana realizados en algunas de las principales ciudades del país como factor de crecimiento, así como las similitudes compartidas con respecto a la dirección que tomó el ensanche urbano. Se hace énfasis en las primeras reglamentaciones sobre la edificación y la higiene de las construcciones establecidas por las administraciones municipales y el Gobierno nacional, como punto de partida para crear un contexto claro sobre las condiciones urbanas que antecedieron la llegada de Karl Brunner al país.

En el tercer capítulo, "La presencia del urbanista Karl Brunner en Colombia (1934-1948)", se construye un contexto histórico amplio sobre los planes, los proyectos y las obras urbanas y académicas de Karl Brunner durante los quince años que permaneció en el país. Se resalta especialmente su labor como director del Departamento Municipal de Urbanismo en Bogotá, la introducción de nuevas herramientas técnicas y normativas para la planificación de la ciudad, su incidencia en la formación académica de los nuevos profesionales del país y su influencia sobre el proceso de urbanización en la capital durante las décadas de 1930 y 1940. También, son revisadas las propuestas que presentó como asesor de urbanismo para el Gobierno nacional en ciudades como Barranquilla, Manizales, Medellín, Pasto y Cali. Cabe resaltar que la novedad de este capítulo, más allá de retomar las investigaciones realizadas alrededor de la figura de Karl Brunner, es la de proponer un estudio sobre los sectores retardatarios de Bogotá y la fuerte oposición hacia el trabajo del urbanista, motivados por los intereses económicos, políticos y particulares, asociados en gran parte a un sentimiento "patriótico" exacerbado y al recelo profesional por el planeamiento de la ciudad, situación que supuso para Brunner una especie de persecución y la vigilancia constante en el desarrollo de sus funciones.

CAPÍTULO I

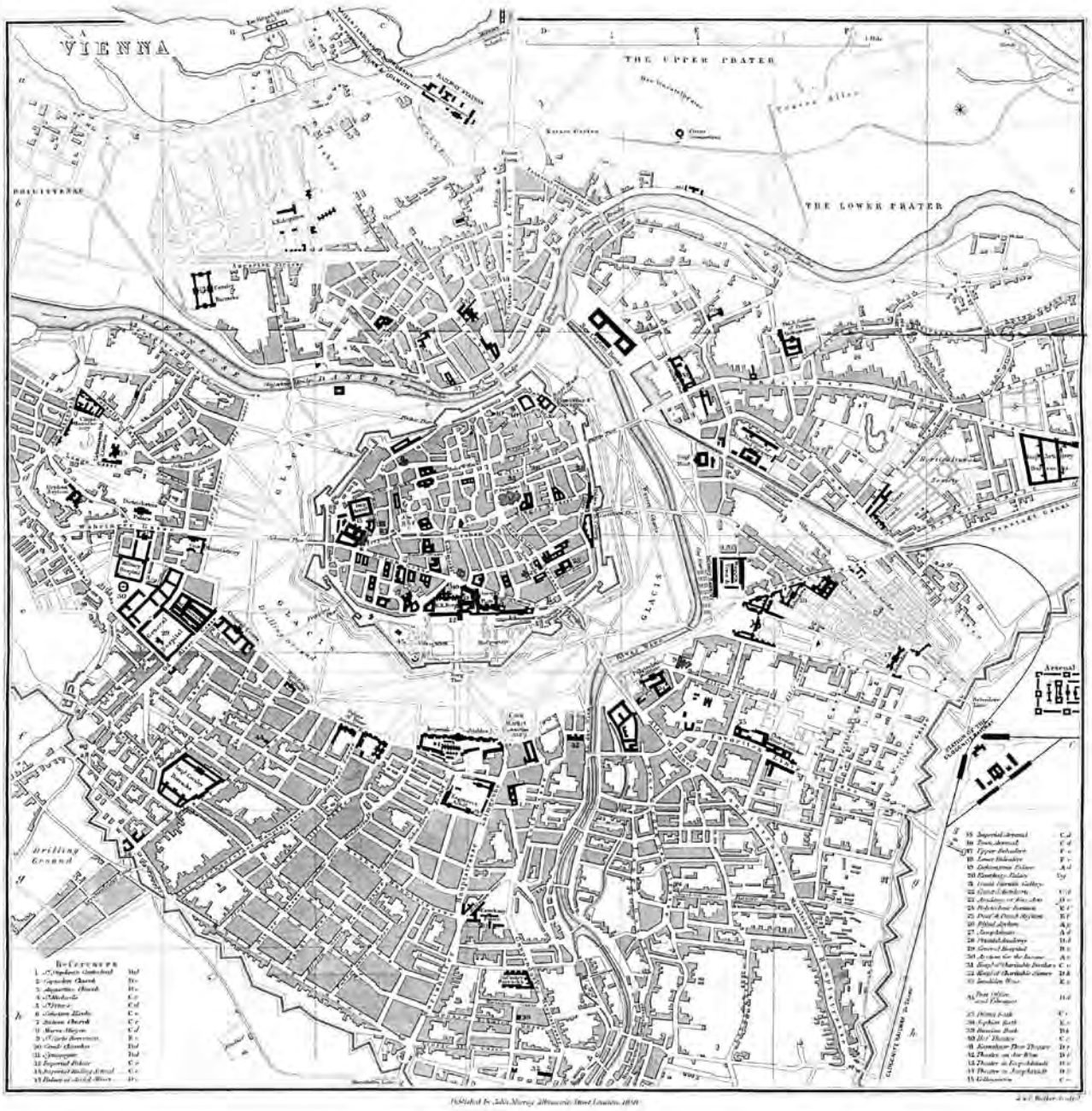


Figura 1.1 Mapa de la ciudad de Viena, 1858

KARL HEINRICH BRUNNER

EN EL CONTEXTO URBANO INTERNACIONAL

Finalizando el siglo XIX, Viena entró en un periodo acelerado de cambios que produjo alteraciones en la concepción urbana de la ciudad, la vida política, intelectual y cultural. Transformaciones que se extendieron hasta el siglo XX y que hoy nos permiten comprender el contexto particular que permeó el pensamiento y la práctica disciplinar del urbanista Karl Brunner.

El contexto sociopolítico y urbano de Viena a fines del siglo XIX

Para 1850, la estructura urbana de Viena estaba conformada por un núcleo amurallado por una fortificación en forma de anillo, que sirvió como zona estratégica de acuartelamiento del Ejército, y por fuera de ella el arrabal, zona de asiento para la industria emergente (que solo tomaría fuerza a partir de la década de 1880). Así, la capital política y residencial del Imperio austrohúngaro, dependiente en su mayor parte del sector artesanal, era una ciudad poco dinámica económicamente. Dicha situación se vio modificada en la década de 1860, pues tras las sucesivas derrotas del Ejército imperial, el emperador Francisco José I cedió el poder legislativo al pequeño grupo de la burguesía liberal vienesa que gobernaría hasta la década de 1890.

Tras la llegada del nuevo gobierno vienés fueron suprimidos los señoríos y se dictaminaron reformas agrarias que produjeron la migración del campo a la ciudad y con ello un crecimiento acelerado de la población en Viena, alcanzando una cifra de casi 1.500.000 habitantes entre 1850 y 1890. Bajo el lema de la ley y la razón, los liberales promovieron la fe en el progreso por medio del conocimiento y el trabajo, siempre en defensa del orden establecido, el Imperio. Asimismo, definieron la urbanización como un proyecto colectivo que consagraría la unión del pasado y el futuro, es decir, la burguesía liberal vinculó la figura del emperador con las clases medias alemanas y judías de Viena, portadoras del ideal del progreso, la moral y el derecho. De este modo, dirigieron la transformación urbana de la Ringstrasse, una calle de circunvalación sobre la que serían construidos los edificios públicos (confluencia de la arquitectura historicista) y una nueva área residencial para las clases media y alta de la ciudad. Como proyección cultural, la Ringstrasse expresó visualmente el sistema de valores de la "ciudad liberal burguesa".

El resultado arquitectónico y urbanístico de la "nueva Viena", a fines del siglo XIX, fue enérgicamente criticado por arquitectos, artistas e intelectuales vieneses de tendencia renovadora, no solo por el marco escenográfico, historicista y monumentalista que adquirió la ciudad, sino

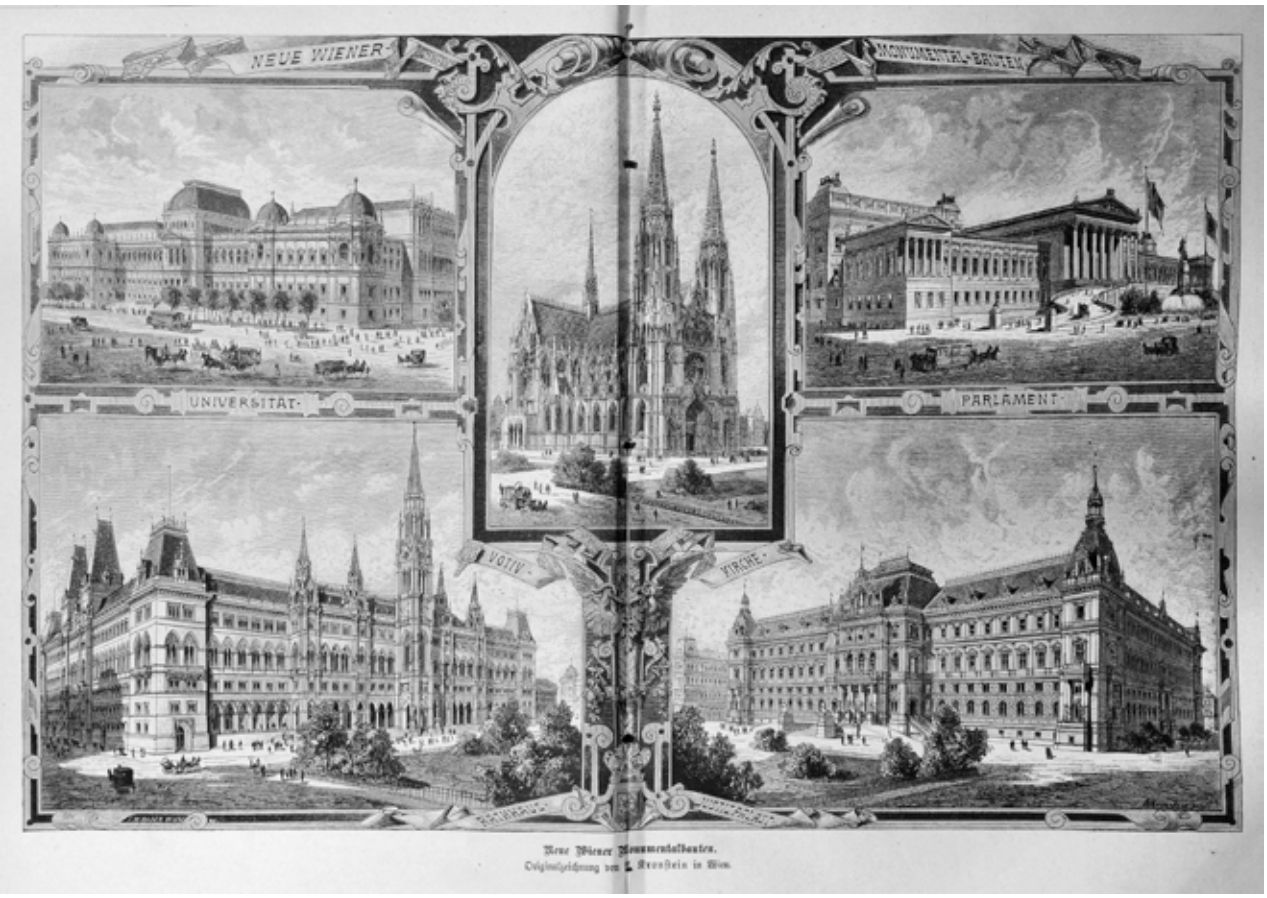


Figura 1.2 Nuevos edificios monumentales de Viena, 1882

por expandir la ideología de los valores académicos representativos del pasado en una sociedad en "decadencia", lo que derivó en un rechazo al sistema de valores y la arquitectura de la Ringstrasse, buscando una nueva imagen y con ella un nuevo lenguaje para la ciudad. De forma paralela, surgieron movimientos obreros y nacionalistas en contra de la política liberal burguesa a partir de 1880, que, aunque representados por líderes que provenían de esa misma corriente liberal, plantearon ideologías socialistas, antisemitas, nacionalistas y sionistas, que contribuyeron decisivamente a la crisis del sistema ideológico y de valores del Imperio austrohúngaro.

DER

STÄDTE-BAU

KÜNSTLERISCHEN GRUNDSÄTZEN.

CAMILLO SITTE

DRITTE AUFLAGE.

WIEN 1901.

Figura 1.3 Portada del libro *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* [*Construcción de ciudad según principios artísticos*] del arquitecto austríaco y teórico urbanista Camillo Sitte

En ese estado de cosas, surgió un debate estético-cultural en torno a la ciudad, originado por Camillo Sitte y su teorización sobre la "construcción de ciudades según los principios artísticos", compendiada en el libro *Der Städtebau* [*El urbanismo*] (1889), y por Otto Wagner y su modelo urbano *Grosstadt* (gran ciudad) (1893).

Dos miradas que plantearon sus principios urbanos, una desde las prácticas del pasado y la "belleza historicista", y otra desde las oportunidades que ofrecía el futuro o la "utilidad moderna". Sintéticamente, Sitte reivindicó las características de la estructura urbana y comunitaria premoderna como modelo válido y adaptable para la ciudad del presente. Por su parte, Wagner propuso una renovación estética de la ciudad que expresara el agitado espíritu de la época moderna; basado en una futura expansión "infinita" de Viena, su planteamiento sobre la ampliación de la malla vial y los sistemas de transporte jugó un rol fundamental a fines del siglo XIX. Sin embargo, ambos se mantuvieron fieles a uno de los principios urbanísticos de la burguesía liberal: la monumentalidad (Schorske, 2011).

Las nuevas dinámicas producidas por la industria, la aglomeración en los centros urbanos por la cantidad de población obrera y la falta de condiciones higiénicas en las viviendas generaron reacciones y nuevos debates urbanos en contra de la ciudad industrial. Casi al mismo tiempo, surgió en Inglaterra y Alemania la idea de construir viviendas mejores y más económicas mediante la disposición racional del emplazamiento y la planificación adecuada de las

Figura 1.4 Viena como ejemplo de regulación de una gran ciudad, dividida en distritos por zonificación y vías radiales

urbanizaciones residenciales, para evitar el encarecimiento del suelo producido por la especulación. Esta idea daría origen al movimiento *garden city* (ciudad jardín) a partir de 1898, propuesto por el inglés Ebenezer Howard como un modelo residencial cooperativo, acotado y saludable para la vida y el trabajo, rodeado de un cinturón verde abierto para el aprovechamiento agrícola, que permitiera una vida social plena, modelo que tomaría fuerza en Alemania pocos años después con ciertas diferencias.

Fundada en 1902, la Sociedad Alemana para la Ciudad-Jardín [*Deutsche Gartenstadtgesellschaft*] fomentó la reforma de la habitación y la vida urbana, en el sentido de descentralizar y establecer —en palabras de Brunner— "urbanizaciones reformadas del tipo ciudad jardín". Así, el modelo de ciudad jardín alemán fue pensado desde "la ampliación de las ciudades ya existentes y la implantación de asentamientos periféricos y *Siedlungen* industriales" (García, 2000, p. 7).

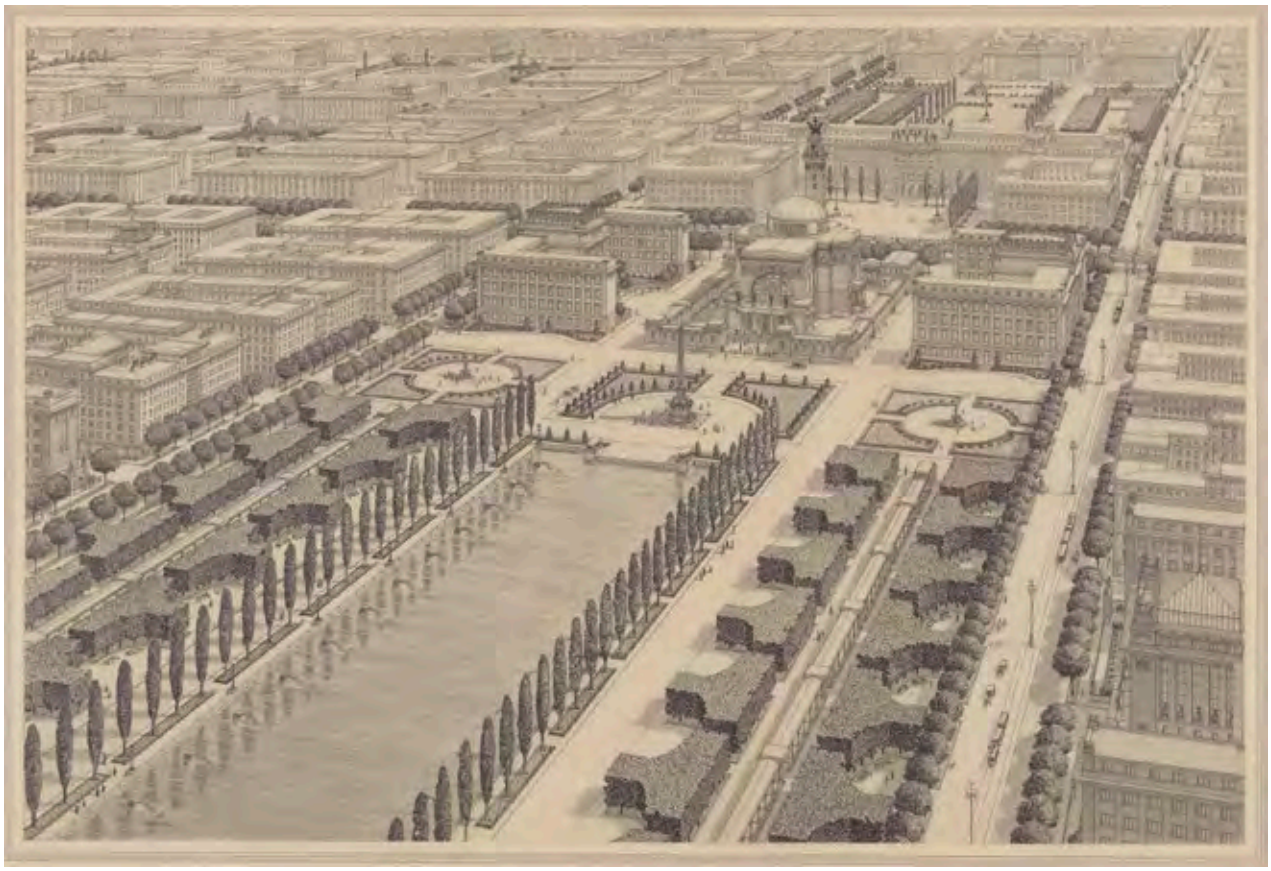


Figura 1.5 Proyecto ideal del Distrito XXII para el estudio "La gran ciudad", a vista de pájaro. Arquitecto: Otto Wagner

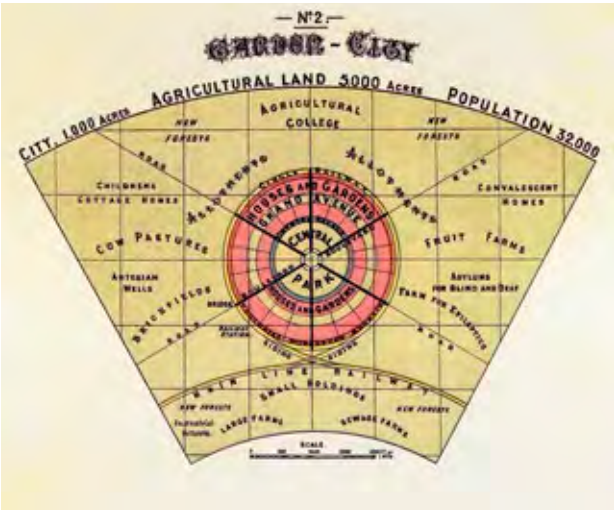


Figura 1.6 Diagrama N.º 2 de la ciudad jardín propuesta por Ebenezer Howard

A diferencia de lo planteado por Howard para Inglaterra, la ciudad jardín alemana se concibió exclusivamente para empleados y obreros, fundamentada en los ideales socialistas, cooperativistas y reformadores de la vida social.

Así mismo, sobre la base de la higienización de la ciudad industrial, en 1905 el alcalde de Viena, Karl Lueguer, decretó el Wald-und Wiesengürtel, "el primer programa extenso de áreas verdes y la formación de un gran cinturón de campos libres y bosques en su alrededor" (Brunner, 1939c, p. 195), que buscaba no solo proteger la higiene y la salud de la ciudad, preservando el paisaje vienés y promoviendo espacios de recreo al aire libre, sino también controlar la construcción extensiva.

Los años de formación e iniciación profesional de Karl Brunner

Lo anterior ilustra, a grandes rasgos, el escenario urbano y sociopolítico de una Viena "convulsiva", escenario que hizo parte de los primeros años de formación de Karl Heinrich Brunner von Lehenstein, arquitecto y urbanista nacido en Perchtoldsdorf, Baja Austria, el 31 de octubre de 1887. Luego de recibir su educación secundaria en Landstrasse, el Distrito III de Viena, Brunner realizó sus estudios de arquitectura en la Universidad Técnica de Viena, presentando su primer examen estatal en 1908 con el arquitecto Karl König, y el segundo en 1911 con el arquitecto Karl Mayreder; en las dos oportunidades obtuvo la distinción sobresaliente. En 1911, después de graduarse, adelantó cursos de economía en la Universidad de Viena.

Entre 1910 y 1919, con algunas interrupciones debido a la Primera Guerra Mundial, trabajó como asistente del urbanista Karl Mayreder[1] en la Universidad Técnica de Viena. La práctica urbanística desarrollada por Mayreder influyó notablemente en las reflexiones disciplinares de Karl Brunner, haciéndose consciente del vínculo existente entre el diseño urbano, la política y la economía, un postulado teórico sobre el que basaría sus investigaciones, su práctica docente y disciplinar a lo largo de su vida. Así mismo, entre los años 1911 y 1914 participó en algunos concursos para la ampliación de pequeñas ciudades del Imperio austrohúngaro —Gries y Arad—, y como arquitecto construyó un grupo de casas unifamiliares en la Baja Austria (Hofer, 2003, p. 77).

Se convirtió en miembro de la Asociación Austríaca de Ingenieros y Arquitectos en 1912, viajando a Alemania, Italia y Francia el mismo año. Participó en el Seminario de Urbanismo para Arquitectos e Ingenieros en la ciudad de Dresde en 1913, donde adquirió una formación disciplinar aún más integral sobre los problemas y las perspectivas del urbanismo moderno europeo.

A sus 27 años, una vez iniciada la Primera Guerra Mundial, fue llamado a prestar servicio militar como teniente aeronáutico, ocupándose de la construcción de estructuras de alojamiento y suministros para tropas en Viena y Baja Austria, los campos de prisioneros de guerra en Purgstall an der Erlauf y el distrito de Hart; dirigió las construcciones para la canalización y el abastecimiento de agua en la localidad de Fischamend y las tuberías de agua en el arsenal de artillería en Viena.

Finalizando su servicio en el Ejército, presentó su tesis doctoral en ciencias técnicas en la Universidad Técnica de Viena en 1918, titulada *Die Kultur des großzügigen Gefüges in der Baukunst* [*La cultura de las grandes estructuras en la arquitectura*]. En ella señaló el agotamiento de los principios artísticos y técnicos promovidos por el urbanismo del siglo XIX y, en este sentido, criticó el historicismo en la medida en que los monumentos de la Antigüedad deberían ser analizados, en relación con su contexto urbano y cultural. Sin embargo, indicó que el urbanismo moderno no podría funcionar si renunciaba a la carga histórica que lo precedía (Hofer, 2003), lo que no implica necesariamente una contradicción, pues Brunner abogó por establecer un diálogo permanente entre la estructura urba-

1. En 1893, Mayreder había ganado el segundo premio en el concurso por el plan maestro (Plan de zonificación y reglamentación de alturas edilicias) de Viena, desempeñándose tiempo después como director de planificación de la administración vienesa hasta 1902. En este sentido, se ocupó del plan maestro final, un instrumento pragmático pero efectivo para el desarrollo urbano de la ciudad que dirigió el crecimiento de Viena hasta la Segunda Guerra Mundial (Hofer, 2009). Así mismo, durante los primeros años del siglo XX inició los primeros cursos universitarios sobre urbanismo (*Städtebau*) en la Facultad Nacional de Arquitectura de Viena, convirtiéndose en la primera institución académica germana en ofrecer este curso dentro de su plan de estudios.

Figura 1.7 Karl Heinrich Brunner, ca. 1910

Figura 1.8 Karl Brunner en la construcción de los campos de prisioneros en Baja Austria en la Primera Guerra Mundial, ca. 1914-1918

Figura 1.9 Karl Brunner durante la Primera Guerra Mundial en Baja Austria, ca. 1914-1918

Figura 1.10 Aerofotografía de la urbanización residencial Schouben, Purgstall an der Erlauf, Baja Austria

na histórica y las concepciones modernas en la transformación de las ciudades; con ello apuntaba a darle solución a los problemas y las necesidades locales, evitando las medidas arrasadoras que se estaban discutiendo desde el urbanismo moderno.

Después de la guerra, la consecuente crisis socioeconómica encaminó a Brunner en la búsqueda de soluciones prácticas que, desde la planeación urbana, atenuaran las necesidades urgentes de vivienda en Viena y Baja Austria. Según él: "en los países de Europa Central se dificultó y hasta se impidió cualquier proyecto de construcción de mayor escala" (Brunner, 1940c, p. 156). Por ello, en 1919 fundó la Kriegsbauten Verwertungsgesellschaft o Compañía para el Reciclaje de las Construcciones de Guerra, "una sociedad semioficial, con utilidad limitada", basada en los programas que él mismo había elaborado y cuyos objetivos se enfocaron en el beneficio social, "con el fin de utilizar para nuevas poblaciones los materiales provenientes de construcciones erigidas para los fines militares durante la guerra (campos de prisioneros, hospitales, arsenales, fábricas de aviones militares, etc.)" (Brunner, 1940c, p. 156). Según Hofer (2003), dicha compañía concentró su actividad en la parcelación de terrenos, demolición, adaptación y renovación de las edificaciones, aprovechando las urbanizaciones agrícolas y residenciales, e incentivando la industria ligera.

Si bien la labor de la compañía se desarrolló por un corto periodo (1919 y 1924), durante este tiempo lograron realizar varios proyectos de vivienda en Viena y Baja Austria, entre los que se destacó Schauboden (1921-1922).

De acuerdo con Hofer (2003), este complejo residencial, conformado por casas unifamiliares y bifamiliares, edificadas con fragmentos y materiales de construcción extraídos del campo de prisioneros de guerra en Purgstall an der Erlauf en Baja Austria, y con amplias zonas verdes, fue desarrollado sobre un sencillo trazado vial de calles secundarias que se conectan con la calle principal[2]. Para Brunner (1940c), dicho complejo fue una de las primeras urbanizaciones del "tipo reformado", construida en parte sobre el modelo de la ciudad jardín alemana, una urbanización "reservada para familias particulares y erigida sin subvención alguna" (p. 157). De este modo, consolidó uno de los ejes sobre los que basaría sus propuestas para el desarrollo de la vivienda en Suramérica: construir con medios sencillos para promover el bienestar y el equilibrio social.

En un marco social cuya crisis económica desestabilizó aún más la situación de la clase obrera, la ardua labor de dirección, diseño, rehabilitación y construcción de viviendas que realizó la compañía afianzó las preocupaciones de Brunner en torno a las relacio-

2. El complejo de Schauboden ha permanecido en el tiempo. Aún se conservan las casas, las calles y los jardines diseñados por Brunner hace ya un siglo. Es posible que, como reconocimiento a la labor, no solo de la Kriegsbauten Verwertungsgesellschaft, sino a la de Karl Brunner como arquitecto, técnico constructor y director de la compañía, se le haya dado el nombre de Doktor Karl H. Brunner Straße a una de las calles principales de acceso a Schauboden.

Figura 1.11 Casa de campo K. H. B. (Karl Heinrich Brunner) con jardín campestre en Shauboden, Austria

nes interdisciplinarias que el urbanismo y el desarrollo de la vivienda deberían establecer, necesariamente, con las disciplinas que se desprenden de las ciencias sociales.

Simultáneamente a la fundación de la compañía de Brunner, es preciso anotar que, tras la caída definitiva del Imperio austrohúngaro, en 1919, subsiguieron las primeras elecciones democráticas en Viena. El Partido Socialdemócrata ascendió al poder y, en consonancia con sus ideas socialistas, estableció nuevas reformas políticas y sociales (educación, salud y mejores condiciones laborales) que buscaron la seguridad y el bienestar social. De este modo, la construcción de vivienda social fue declarada como una de sus tareas políticas más urgentes, y el instrumento más importante para lograr la estabilidad social. Si bien, en sus inicios la nueva administración de la ciudad no disponía de los medios suficientes ni de las parcelas necesarias para construir grandes edificios comunitarios, Viena se estableció como unidad independiente, al separarse de la Baja Austria, y de esa manera la ciudad sumó esfuerzos para crear las condiciones legales y fiscales necesarias para implementar su programa (Seiss, 2012). Gracias a una serie de reformas impuestas —en relación con la vivienda— los ingresos por alquiler y la construcción residencial estaban controlados por la administración pública, poniéndole freno a la especulación inmobiliaria. Por esta razón, los precios de la tierra se desplomaron y el municipio de Viena pudo adquirir bienes inmuebles en áreas urbanas un 20 % más baratos que antes de la guerra.

Figura 1.12 Plano general de edificios del municipio de Viena en el Distrito V de Margarethengürtel, ca. 1926. Arquitecto: Hubert Gessner

A partir de 1922, Viena fue la primera ciudad que desarrolló un programa de construcción de vivienda colectiva, dotado de "grandes bloques de habitaciones con estas dependencias complementarias destinadas a la asistencia higiénica, social y cultural" (Brunner, 1939c, p. 97). De esta manera, la vida de los habitantes dentro de la ciudad fue considerada en todas sus dimensiones, fomentando la dotación de establecimientos educativos y asistenciales como complementos modernos de la vivienda social.

Las *höfe*, reconocido modelo de vivienda social de la Viena Roja (Rotes Wien), fueron el resultado de la implementación de este programa. Admirables complejos multifamiliares de vivienda pública de bajo costo para la clase obrera, con la capacidad de albergar grandes colectividades, en los que cada apartamento contaba con la dotación de servicios básicos (cocina, cuarto de baño y agua corriente) organizados alrededor de patios comunitarios (*hof*) y

Figura 1.13 Vista al patio del edificio municipal Reumann-Hof, Viena

jardines interiores, necesarios para las actividades sociales. Fueron diseñadas por grandes arquitectos formados por Otto Wagner, convocados por primera vez para proyectar viviendas para la clase obrera, quienes, aceptando el encargo como un desafío, ofrecieron soluciones notables para el desarrollo de la vivienda social (Weinberger, 2010).

Por su expresión arquitectónica particular, su extenso tamaño, su relación directa con la calle y la ciudad, las *höfe* revolucionaron la arquitectura y se convirtieron en la evidencia tangible del proyecto socialista, que, al permitir la agrupación comunitaria, dignificó la vida de las clases obreras mediante la definición de grandes espacios públicos pensados para el bienestar y la seguridad de la gente.

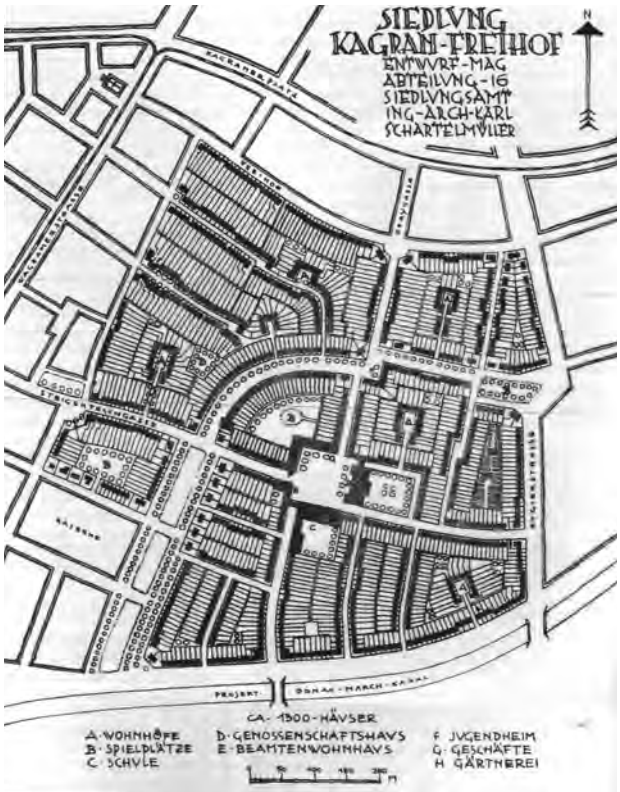


Figura 1.14 Edificio municipal Kagran-Freihof en Viena, 1924. Arquitecto: Karl Schartelmüller

Figura 1.15 Edificio municipal Kagran-Freihof, ca. 1926

Figura 1.16 Vista del patio del edificio municipal Josef-Scheu-Hof, ca. 1926. Arquitecto: Franz Wiesmann

Figura 1.17 Vista al patio con piscina infantil del edificio municipal Rabenhof, Viena, ca. 1928. Arquitectos: Heinrich Schmid y Hermann Aichinger

Figura 1.18 Vista al jardín infantil en el patio del edificio municipal Karl-Marx-Hof, ca. 1930. Arquitecto: Karl Ehn

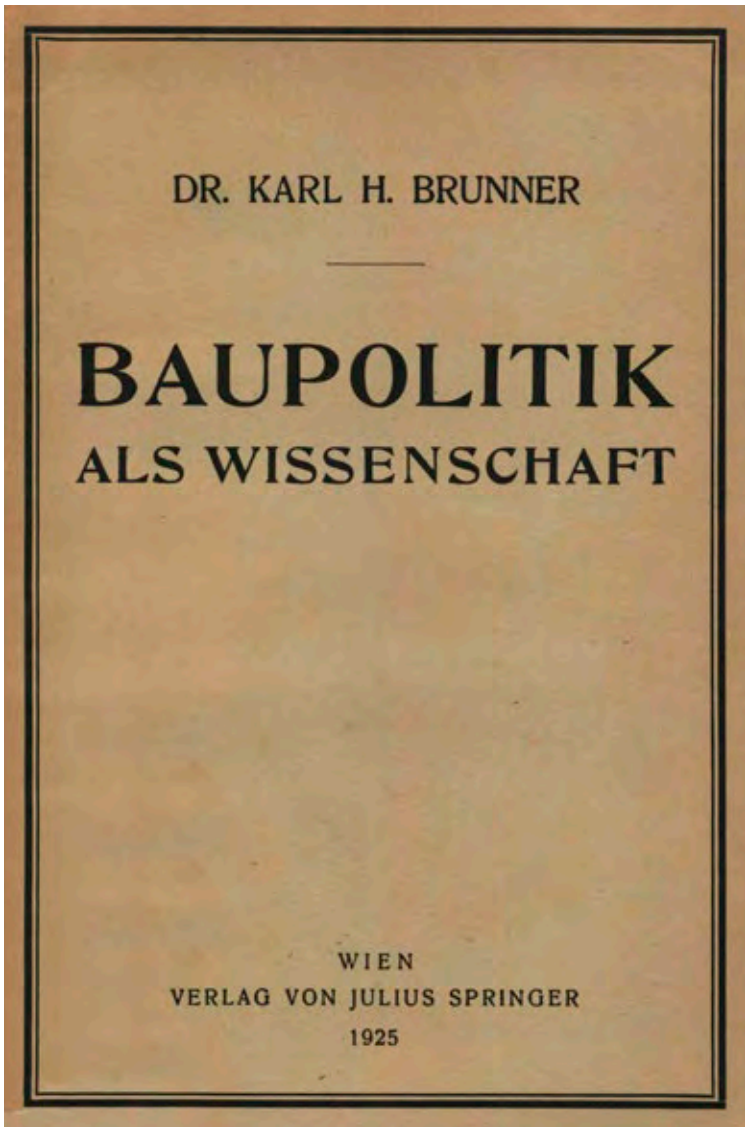
Actividad teórica e interdisciplinaria

Interesado en el trabajo teórico y la investigación, Brunner propuso nuevas cuestiones sobre el desarrollo urbano. Como resultado de sus indagaciones, agrupó sus ideas bajo el concepto de *Baupolitik* (política urbana) para describir las condiciones culturales, políticas, sociales y económicas que se integrarían con la ciencia técnica y el diseño artístico. Su estudio promovió la interdisciplinariedad en la planificación urbana, un proceso necesario que permitió desarrollar herramientas de control efectivas para la realización de proyectos urbanísticos. De este modo, con el objetivo de acceder al título de docente en urbanismo en la Universidad Técnica de Viena, en 1924 presentó su disertación con el título *Baupolitik als Wissenschaft* [*Política urbana como ciencia*][3], en la que analizó el campo de acción del urbanismo y los actores públicos y privados que deberían confluir en este proceso.

Criticando el urbanismo del siglo XIX, señaló que su implementación en el desarrollo de las ciudades europeas no tuvo en cuenta las necesidades político-económicas de la población, sino simplemente las cuestiones artísticas y técnicas. Resaltó que el desarrollo urbano basado en cifras demográficas no había considerado los componentes sociopolíticos y económicos locales, desarrollo en el que el progreso técnico se había convertido en el propósito del urbanismo, frente a lo cual Brunner reclamó la unión orgánica, pero equilibrada, con las ciencias sociales (Hofer, 2009). Así mismo, notó un fuerte desequilibrio en las inversiones de la construcción desde el sector público y privado en el campo y la ciudad, subrayando la necesidad de un rol efectivo por parte del Estado en las cuestiones del desarrollo de la vivienda social y, muy especialmente, la necesidad de establecer modelos de financiación para la construcción y el acceso a la vivienda. Si se consideran las transformaciones urbanas y sociopolíticas

3. Esta disertación se convirtió en su primera publicación en 1925.

Figura 1.19 Portada del libro *Baupolitik als Wissenschaft* [*Política urbana como ciencia*] de Karl Brunner



instauradas en Viena y algunas ciudades alemanas desde la década de 1920, es posible aseverar que las cuestiones teóricas manifestadas por Brunner estuvieran ligadas al espíritu de su época, lo que, indudablemente, marcó la práctica disciplinar del urbanista austríaco.

El profundo análisis sobre los elementos económicos y políticos frente a los problemas del urbanismo no solo lo hizo merecedor de un lugar como catedrático en las áreas de política urbana, urbanismo y desarrollo de vivienda, sino que le permitió fundar el primer seminario gratuito sobre urbanismo y política urbana en la Universidad Técnica de Viena. Cabe anotar que, en 1928, durante el Congreso de Urbanismo en Heidelberg, después de dictar su conferencia "La promoción académica del urbanismo en las universidades técnicas", el plan de estudios diseñado por Brunner, basado en las necesidades sociales como ejes fundamentales del urbanismo moderno: *Baupolitik* (política urbana), *Städtebautechnik* (técnica del urbanismo) y *Stadtbaukunst* (arte urbano), fue implementado como un modelo de enseñanza dentro de las facultades de arquitectura de las universidades alemanas.

Fue precisamente ese modelo, adaptado al contexto latinoamericano, con ligeras variaciones, el que estableció años más tarde en los seminarios de urbanismo impartidos en las universidades de Santiago de Chile y Bogotá.

En 1926 se unió a la Federación Internacional de Vivienda y Urbanismo con sede en Londres, y, paralelamente, empezó a editar la revista *Die Baupolitik* [*Política urbana*], publicada en Múnich. Durante ese periodo, se asoció estrechamente con el urbanista alemán Werner Hegemann, editor de la revista *Der Städtebau* [*El urbanismo*] en Berlín, quien asumió la publicación de *Die Baupolitik* como suplemento de su revista en 1929. Dos años más tarde, en 1928, publicó el libro *Weisungen der Vogelschau* [*Lecciones a vuelo de pájaro*], motivado por la experiencia adquirida durante su servicio en la Primera Guerra Mundial. En él, destacó el arte de la fotografía aérea como una herramienta técnica que hace posible ampliar la mirada desde el aire sobre la vida y la geografía, los pueblos y las ciudades; un instrumento eficaz que permite valorar el estado real de las ciudades y, de esta forma, documentar, inventariar y analizar su desarrollo en la práctica de la planificación urbana.

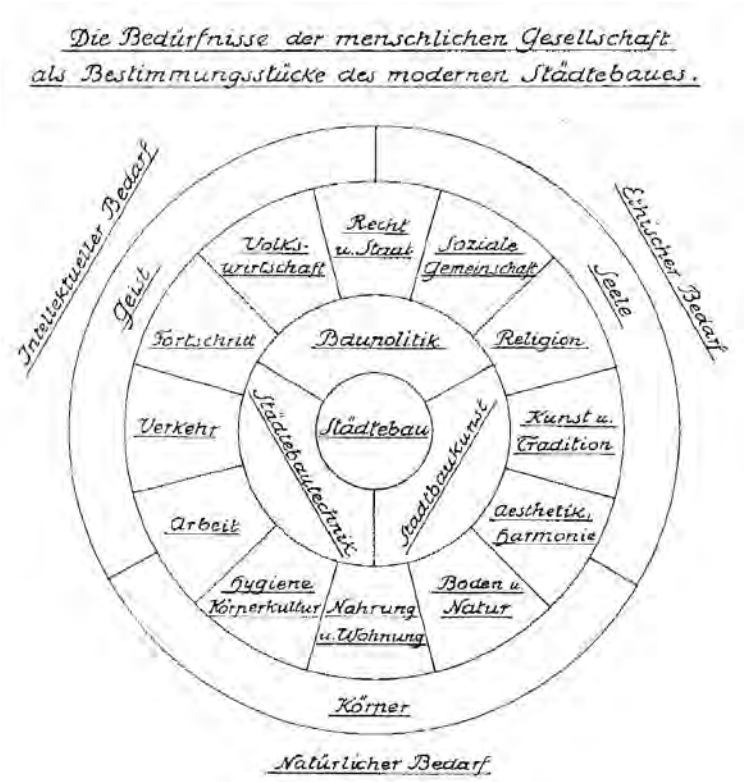


Figura 1.20 Diagrama de "Las necesidades de la sociedad humana como determinantes del urbanismo moderno"

Además de elaborar métodos para registrar datos y tendencias estadísticas como herramientas científicas útiles para el desarrollo urbano, Brunner realizó una serie de estudios relacionados con el manejo del espacio y la densidad poblacional, como parámetros para el futuro desarrollo urbano y el mejoramiento del manejo de los datos demográficos. De este modo, definió como pilares fundamentales para la planificación de la ciudad la densidad de asentamiento (población por área urbana edificada), la densidad residencial (población por área de edificio), la densidad habitacional (número de apartamentos por edificio) y el número de habitación (número de residentes por apartamento), introduciendo el concepto de "sociografía urbana" (Hofer, 2003).

Su intensa actividad como conferencista en encuentros y congresos urbanísticos, su actividad como miembro de diversas sociedades de arquitectos y urbanistas, y sus diversas publicaciones en torno al urbanismo, el desarrollo y la financiación de la vivienda social, la política urbana y la enseñanza del urbanismo, perfilaron a Brunner como un urbanista de gran importancia dentro del contexto europeo.

Este fue un periodo de alta producción teórica para Karl Brunner, al que se sumaría un proyecto para la construcción de dos mil viviendas sociales (*höfe*) encargado por la municipalidad de Viena en 1928. Su proyecto contemplaba amplias zonas verdes y numerosos espacios comunitarios:

> El "Haus der Jugend" ("La casa de la juventud"), una escuela-hogar con salas para clases y gimnasios, "Kindergarten", [...] dos grandes lavade-

Figura 1.21 Vista aérea de la Estación Central de Leipzig, Alemania

Figura 1.22 Vista aérea de Rawich en Poznan, Polonia

Figura 1.23 Vista aérea del centro de la ciudad de Düsseldorf, con la Casa Wilhelm Kreis (Casa Wilhelm Marx)

ros comunes con toda la instalación mecánica y junto con ellos los baños centralizados. Entre el espacio de las dos filas paralelas de habitaciones se establecieron pequeños huertos para familias numerosas (Brunner, 1939c, p. 97).

Un proyecto de gran extensión para la Viena Roja que, desafortunadamente, no fue desarrollado por Brunner. Si bien se desconocen las razones de este evento, se sabe que a principios de 1929 se abrió un concurso entre un pequeño grupo de arquitectos, del cual salió ganador el austríaco Rudolf Perco, a quien se le contrató la ejecución del nuevo proyecto construido sobre su propio diseño (Prokop, 2001).

Sin duda, como heredero y crítico de la transformación sociopolítica y urbana de la Viena de fines del

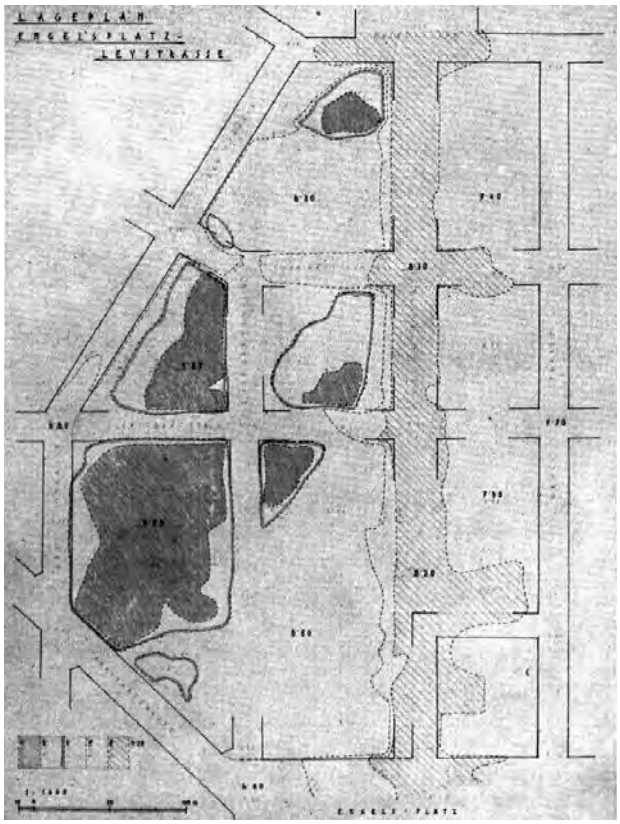


Figura 1.24 Plano de emplazamiento del terreno edificable para un complejo de dos mil viviendas en Viena, Engelsplazt, diseñado por el urbanista Karl Brunner

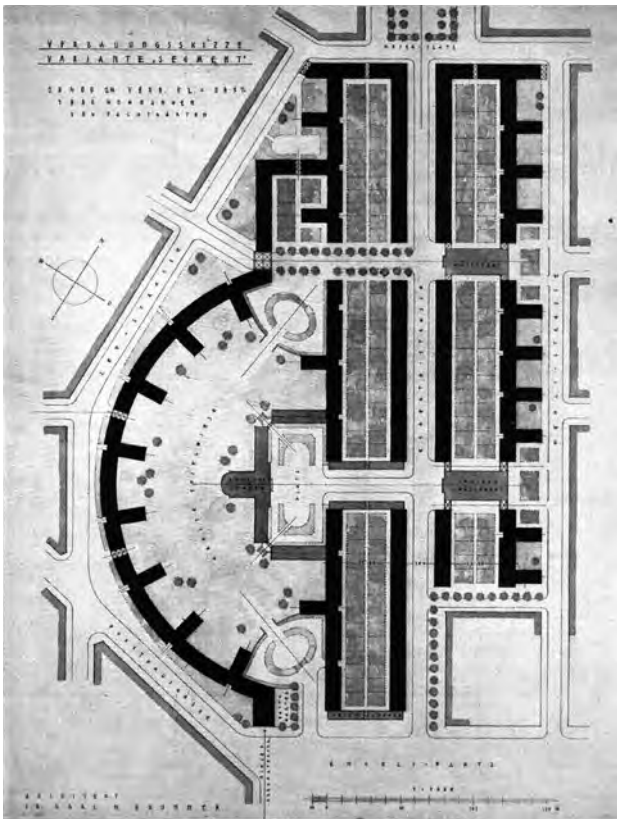


Figura 1.25 Estudio de desarrollo para el complejo residencial popular del municipio de Viena, Engelsplatz (para dos mil viviendas). Con una Casa de la Juventud y 154 jardines alquilados para familias numerosas, diseñado por el urbanista Karl Brunner

siglo XIX y principios del siglo XX, es posible aseverar que la base de la formación disciplinar de Karl Brunner se inscribe en el análisis de la ciudad que produjo la Ringstrasse, los postulados sobre la "construcción de ciudades según los principios artísticos" abordados por Camillo Sitte, el modelo *Grosstadt* propuesto por Otto Wagner, el plan de zonificación y reglamentación urbana dirigido por Karl Mayreder, el programa de vivienda pública de la Viena Roja y, sin duda, sus estrechos vínculos con el discurso y la práctica urbanística de la escuela alemana. Parafraseando a Figueroa (1994), por medio de sus reflexiones se advierte un estudio profundo sobre los aciertos y las debilidades de esa práctica urbanística, sintetizando tanto las teorías como las prácticas del urbanismo moderno

dentro y fuera del contexto germano, lo que le permitió ampliar las fronteras del conocimiento disciplinar y, en este sentido, consolidar dentro de su experiencia disciplinar un extenso repertorio de ideas necesarias para afrontar los emergentes problemas urbanos. Así mismo, su planteamiento sobre "la construcción racional de la ciudad moderna" revela su concepción de "la vivienda como elemento necesario de la ciudad" (pp. 482-483).

Influencias europeas como principio del urbanismo suramericano

Promediando el siglo XIX, algunas de las ciudades ubicadas en el extremo sur del continente suramericano, herederas del ordenamiento y la estética colonial, se habían empezado a plantear los primeros planes de desarrollo urbano, influenciados por los pilares del urbanismo decimonónico francés: "la funcionalidad vial, el higienismo positivista y las ideas de la estética urbana que afianzaban la belleza arquitectónica y paisajística" (Gutiérrez, 2007, p. 2). De esta forma, se fueron ejecutando reformas de vivienda e higiene en los principales centros históricos, introduciendo nuevos elementos a la estructura urbana que apelaron por el embellecimiento (construcción de alamedas, bulevares y nuevos edificios representativos), funcionamiento y mejoramiento de la circulación.

Al parecer, las transformaciones urbanas ejecutadas durante este periodo hicieron parte de un proyecto que

Figura 1.26 Alameda de Las Delicias: perspectiva de una calle con árboles y personas. Actualmente, es la Avenida Libertador General Bernardo O'Higgins, Santiago de Chile, ca. 1890

Figura 1.27 Estación Central, Santiago de Chile, ca. 1890

Figura 1.28 Avenida Central, vista al norte, Río de Janeiro, Brasil, 1906

Figura 1.29 Vista de la Avenida Beira y el mar en Río de Janeiro, Brasil, 1908

Figura 1.30 Estación de la Plaza Constitución, Buenos Aires, ca. 1910

Figura 1.31 Avenida de Mayo, Buenos Aires, ca. 1910

estuvo, posiblemente, más estimulado por los intereses particulares de las élites urbanas que, al tratar de desligarse de la herencia colonial y simular el paisaje urbano parisino, privilegiaron el deseo de embellecer las ciudades en beneficio del progreso y la modernización.

Sin embargo, durante las primeras décadas del siglo XX empezaron a experimentar un alto crecimiento demográfico, impulsado en parte por la naciente industrialización y la migración del campo a la ciudad. En palabras de Arturo Almandoz (2016), especialista en la modernización urbana en América Latina entre los siglos XIX y XX, muchas de estas ciudades alcanzaron un aumento poblacional del 20 % hacia 1920. Cabe aclarar que el crecimiento no fue homogéneo ni se dio de manera paralela en todas las ciudades suramericanas; en parte, debido a las características socioeconómicas y culturales que imperaban en este periodo en cada una de ellas. Algunas de las capitales "europeizadas" por las economías en expansión se fueron transformando en verdaderas "metrópolis": Buenos Aires pasó de 663.000 habitantes en 1895 a 2.178.000 en 1932, y Santiago de Chile pasó de 333.000 en 1907 a 696.000 habitantes en 1930. Así mismo, otras capitales andinas experimentaron un aumento significativo, impulsadas por la migración del campo a la ciudad: Bogotá pasó de tener 100.000 habitantes en 1900 a 330.000 en 1930, mientras que Lima tuvo un aumento paulatino, pasando de 104.000 personas en 1891 a tener 273.000 en 1930.

A partir de la década de 1910, el hacinamiento en los grandes centros urbanos suramericanos y, como consecuencia, las alarmantes condiciones de insalubridad y marginalidad, escasez de viviendas para los sectores populares y problemas de tráfico, originaron nuevas demandas sociales que exigieron la intervención del Estado y las entidades privadas.

Frente a esta situación, las respuestas institucionales configuraron parte de la agenda

Figura 1.32 Un conventillo en Buenos Aires, ca. 1895

Figura 1.33 Morro del Castillo, "Chácara de la Floresta", Río de Janeiro, 1921

urbana durante las primeras décadas del siglo XX, "en términos de reformas higiénicas y habitacionales en los centros históricos poblados de inmigrantes, completadas por la transformación de las agotadas tramas coloniales y la expansión de suburbios donde moraba una burguesía cada vez más cosmopolita" (Almandoz, 2018, p. 150). Para ello, fue necesario adoptar nuevos planes de desarrollo urbano y contar con la presencia y el conocimiento de profesionales expertos en urbanismo. Además, se requería de la especialización de los profesionales locales en los temas relativos a la planificación urbana. Cabe anotar que, dentro del plan curricular de las recientes facultades de arquitectura de las universidades latinoamericanas, aún no se habían contemplado los cursos de urbanismo, razón por la cual dichos profesionales hicieron viajes de estudio para especializarse en las academias europeas y estadounidenses.

Durante este periodo, numerosos urbanistas extranjeros fueron convocados por diferentes municipalidades, invitados con el propósito de realizar obras puntuales mediante concursos o como asesores estatales, o para dictar conferencias en diversas asociaciones preocupadas por los temas de ciudad. Un hecho que despertó el interés de algunas firmas de planificadores urbanos extranjeros que se fueron instalando en las grandes ciudades suramericanas. A su llegada, dichos expertos no solo propiciaron la circulación internacional de ideas, los referentes teóricos y los modelos urbanísticos por medio de los encargos institucionales, sino que aportaron una mirada global de la nueva disciplina, ya que el hecho de ser extranjeros les permitió asumir, en varias ocasiones, una postura crítica frente a las diversas situaciones que encontraron en las ciudades donde desempeñaron funciones; además, el conocimiento adquirido en sus viajes de estudio les aportaba una visión cosmopolita sobre la planificación y el desarrollo urbano.

Así, la presencia de los profesionales extranjeros y la especialización de los profesionales locales, en primer lugar, motivaron la incorporación de diversas tendencias del urbanismo moderno europeo y norteamericano dentro del desarrollo urbano. En segundo lugar, fomentaron la instrumentalización técnica y con ella la creación de oficinas de planificación urbana, un proceso que se fue dando en ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires, São Paulo, Río de Janeiro y Montevideo, y que se extendería paulatinamente sobre el resto de las ciudades suramericanas.

Su influencia se hizo cada vez más generalizada en nuestro contexto: fueron traducidos y consultados libros como el del austríaco Camillo Sitte, los historiadores y teóricos franceses Marcel Poëte y Pierre Lavedan, y los urbanistas británicos Raymond Unwin, Patrick Abercrombie y Ebenezer Howard, textos que circularon en su lengua original por los ámbitos académicos y profesionales suramericanos. Las cuestiones relativas al urbanismo moderno se habían empezado a reproducir en revistas técnicas y de difusión desde las primeras décadas del siglo XX, confirmando la especialización del discurso y la disciplina que, de manera similar, había acompañado el surgimiento del urbanismo en los países industrializados. Entre ellas circularon *Zig-Zag* (1905) y *Arquitectura y Arte Decorativo* (1929) en Chile; *Revista de Arquitectura* (1915) en Buenos Aires; *Progreso* (1926) e *Ingeniería y Arquitectura* (1939) en Colombia, y *Ciudad y Campo* (1924) en Lima, entre otras. Además, a partir de la década de 1920 se organizaron las Conferencias Interamericanas y los Congresos Panamericanos de Arquitectos, lo que posibilitó el intercambio de ideas e innovaciones técnicas del urbanismo en los eventos internacionales (Almandoz, 2007, p. 65).

Así mismo, fueron múltiples las propuestas urbanísticas, arquitectónicas y paisajísticas que presentaron y realizaron los urbanistas europeos, derivados del academicismo francés y los movimientos *garden city* (inglés), *city beautiful* y *city planning* (estadounidenses) que circularon e influyeron en las ciudades de Suramérica durante la primera mitad del siglo XX. Para mencionar algunos

Figura 1.34 Proyecto de modificaciones al trazado actual de la ciudad de Buenos Aires de 1909, elaborado por el francés Andrés Bouvard para la Intendencia Municipal

casos, valdría la pena señalar la presencia del arquitecto francés Joseph Bouvard en Buenos Aires, convocado en 1907 durante las celebraciones del Centenario de la Revolución de Mayo para la elaboración del plan urbano; y en São Paulo en 1911, contratado para desarrollar un plan vial para el centro de la ciudad y la urbanización del Valle de Anhangabaú, que luego se convirtió en el lugar emblemático de la ciudad.

Simultáneamente, el arquitecto suizo Augusto Guidini ganó el concurso para el Plano de Avenidas de Montevideo en 1911. La firma de arquitectos y urbanistas ingleses Barry Parker y Raymond Unwin diseñaron en São Paulo el barrio Jardim América en 1913, el primer proyecto de urbanización del estilo *garden city* en Suramérica.

El arquitecto paisajista francés Jean-Claude Nicolas Forestier fue contratado como consultor en Buenos

Figura 1.35 Parque Anhangabaú, São Paulo, ca. 1920

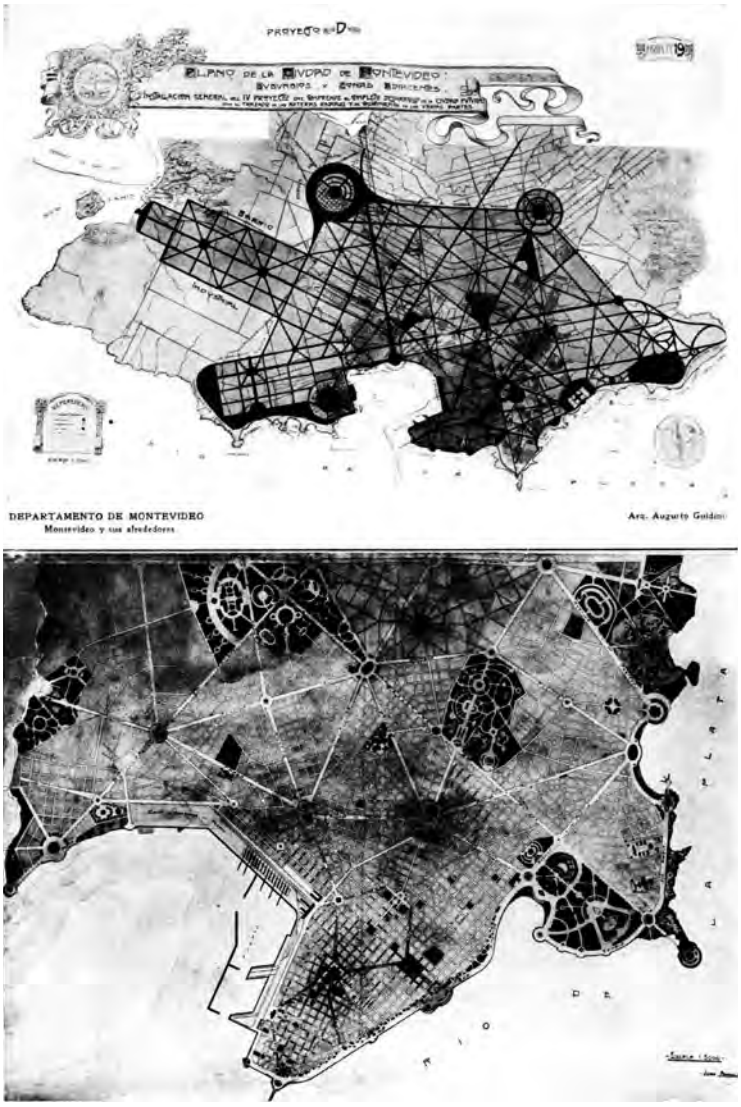


Figura 1.36 Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo, de Augusto Guidini, 1911. Primer premio

Aires en 1923, e introdujo la idea del sistema de parques y un plan de espacios verdes metropolitanos articulados; y en 1925 fue llamado para elaborar el Plan de Embellecimiento y Ampliación en La Habana. El arquitecto y urbanista francés Léon Jaussely fue invitado a Montevideo y Buenos Aires, entre 1926 y 1927, para dictar un ciclo de conferencias sobre la ciencia del urbanismo moderno, una síntesis del seminario de urbanismo que ofrecía en la Escuela de Bellas Artes en París, donde manifestó su rechazo por el trazado colonial característico de las ciudades latinoamericanas, no solo por la estrechez de las calles, sino por la monotonía del paisaje, y propuso la adopción de los principios de la ciudad jardín para la futura expansión urbana. El arquitecto urbanista francés Alfred Agache llegó a Río de Janeiro en 1927, contratado por el alcalde para la elaboración del Plan Director de Ampliación, Remodelación y Embellecimiento de la Ciudad. Agache (1930) concebía el urbanismo como "una ciencia y un arte, y sobre todo una filosofía social. [...] conjunto de normas que se aplican a la mejora de los edificios, calles, circulación y descongestión de las arterias públicas" (p. 4). De este modo, en 1930 publicó el libro *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embellezamento* [*Ciudad de Río de Janeiro: ampliación, remodelación y embellecimiento*], y compendió en él los estudios realizados para el plan de Río de Janeiro, como haría después el urbanista austríaco Karl Brunner en Chile.

Dicha publicación revela el interés de Agache por la manualística de la primera mitad del siglo XX, propia de los urbanistas europeos que presentaron sus planes urbanís-

Figura 1.37 Plano de la ciudad-jardín Jardim America en São Paulo, proyectado por Barry Parker F. R. I. B. A. para la Oficina de Mejoras de la Ciudad de São Paulo y la Freehold Land Co. Ltd. el 5 de diciembre de 1933

ticos y sus componentes teóricos como un modelo de implementación técnica y práctica para el desarrollo de las ciudades. También anexó la reglamentación urbanística necesaria para la ejecución del plan.

Por otro lado, el arquitecto francés Jacques Lambert llegó a Santiago de Chile en 1929; si bien no elaboró el "proyecto de transformación" para la ciudad esperado por los círculos de profesionales, como lo manifestó el arquitecto Carlos Carvajal (1929, p. 345) en la revista *Arquitectura y Arte Decorativo*, dejó un informe acompañado de esquemas básicos sobre los problemas urbanísticos de Santiago y las fases que debían considerarse frente a un plan definitivo de transformación para la ciudad[4]; luego, participó en el Plan Monumental de Caracas (Plan Rotival) entre 1937 y 1939 junto a los arquitectos urbanistas franceses Henri Prost y Maurice Rotival.

Por último, por su complejidad e influencia disciplinar y académica, es necesario

4. La Dirección de Obras Municipales decidió reservarse el informe, creyendo conveniente no hacer público ningún proyecto que no estuviera aprobado, para evitar la especulación y la influencia de intereses que surgen con cualquier obra de desarrollo local.

resaltar la presencia del arquitecto y urbanista suizo Le Corbusier, quien visitó y trabajó en varias ciudades de Suramérica desde 1929. Almandoz (2016) señala la incidencia del pensamiento *corbusiano* en estos términos: "A fines de la década de 1920, grupos de vanguardia, profesionales y gubernamentales de algunas capitales del Cono Sur, que era la región más urbanizada de América Latina, buscaban una concepción más moderna del urbanismo" (s. p.); quizá motivados por sus planteamientos futuristas sobre el desarrollo de las ciudades, creyeron posible lograr este "modernismo" invitando a Le Corbusier en 1929 a visitar Río de Janeiro, São Paulo, Buenos Aires y Montevideo. Durante su recorrido por las ciudades suramericanas, que según Xavier Monteys (1996) sería decisivo para su obra urbanística, Le Corbusier elaboró cuatro esquemas apoyados en la perspectiva territorial que le ofrecía el avión, una herramienta de trabajo que representó para él no solo "la incorporación de la geografía como un elemento decisivo del proyecto" (p. 168), sino un momento de transformación en su obra.

No obstante, su forma de pensar la ciudad y el urbanismo generó un choque entre el academicismo y los nuevos planteamientos modernistas en las ciudades suramericanas durante las décadas de 1920 y 1940, lo que originó un cambio de paradigmas que fueron incorporados inicialmente por los arquitectos y urbanistas de los países que recorrió (Pinheiro, 2009, p. 119), y que más tarde serían asumidos por los profesionales de otras ciudades, influenciados por el movimiento moderno.

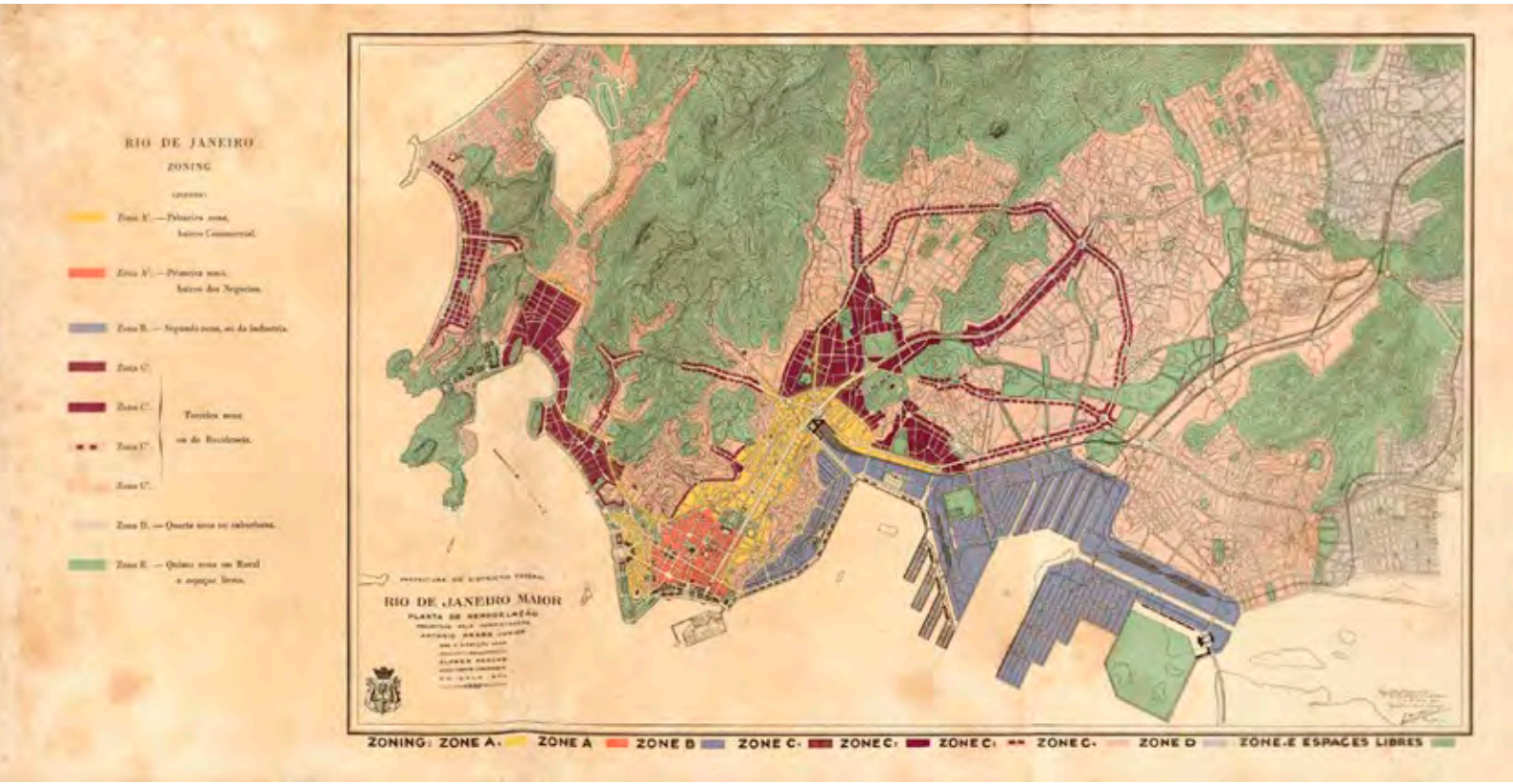


Figura 1.38 Plano de zonificación para el Plan Director de Ampliación, Remodelación y Embellecimiento de la ciudad de Río de Janeiro, proyectado por Alfred Agache en 1930

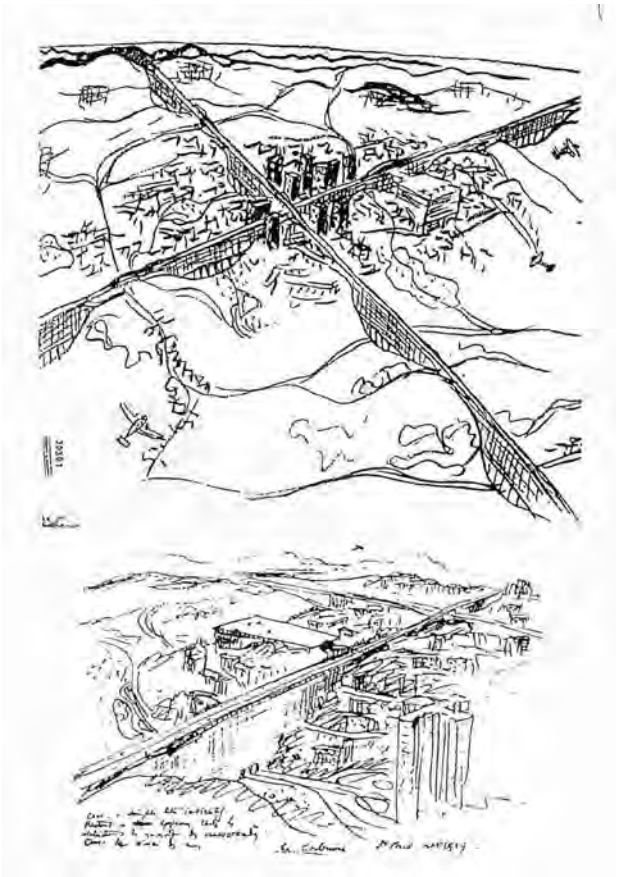


Figura 1.39 São Paulo, croquis de la ciudad y del centro elaborado por Le Corbusier durante su primera estadía en Suramérica en 1929

Si bien la presencia de los urbanistas europeos en las regiones suramericanas y la circulación de sus diversos postulados en torno al urbanismo moderno durante este periodo influenciaron la mirada de los profesionales locales, no todas las propuestas fueron percibidas positivamente. Ciertas ideas sobre la incorporación de modelos copiados de las ciudades europeas propuestas por los expertos franceses, que no ofrecían soluciones reales a los crecientes problemas urbanos, empezaron a ser discutidas entre profesionales e instituciones.

La aplicabilidad real de los modelos urbanos europeos en las ciudades suramericanas, el futuro de la construcción de vivienda social y la enseñanza del urbanismo en las facultades de arquitectura, fueron temas ampliamente discutidos durante los congresos de arquitectura realizados durante la década de 1920 en Santiago, Montevideo y Buenos Aires, ciudades pioneras en la búsqueda y ejecución de acciones que potenciaron la planificación moderna y el desarrollo de los centros urbanos mediante la construcción de vivienda popular, la dotación de infraestructura sanitaria básica y el fomento de la especialización de la ciencia del urbanismo. En este sentido, los planteamientos de Le Corbusier, a pesar de considerarse innovadores y visionarios, también fueron vistos como descontextualizados y poco realistas por ciertos grupos de arquitectos, urbanistas e instituciones que buscaban consolidar el urbanismo como una ciencia aplicada en Suramérica; razón por la cual los veteranos del mundo de habla alemana fueron considerados como una alternativa para el fomento de la disciplina emergente (Almandoz, 2016). Surge entonces la idea de contratar los servicios de expertos académicos representantes de la escuela alemana como el urbanista austríaco Karl Brunner y el alemán Werner Hegemann, cuya presencia fue destacada en las ciudades de Santiago de Chile, Bogotá, Panamá y Buenos Aires.

Lo anterior nos permite comprender, sintéticamente, cuál fue el escenario teórico-práctico y las diversas influencias que, en torno al urbanismo, había incorporado el campo profesional que encontró Karl Brunner tras su llegada a Suramérica en 1929; un escenario en el que se fomentó la aplicabilidad de los postulados del urbanismo europeo buscando darle solución a los problemas urbanos derivados del crecimiento poblacional, el desarrollo industrial y la consecuente transformación de las ciudades.

Santiago de Chile en la década de 1920

En medio de un escenario político en tensión, en 1927 ascendió a la presidencia chilena el militar Carlos Ibáñez del Campo. Durante su periodo de gobierno, Ibáñez impuso un nuevo modelo de desarrollo en Chile, basado en la

idea del Estado moderno y la economía como la base fundamental de la Nación. Su plan de gobierno, diseñado por militares e ingenieros, generó un fuerte impacto en el país y sus regiones por la alta inversión en obras públicas que dinamizaban la economía mediante diversos programas de infraestructura como "desagües, caminos, puentes, barracas, prisiones, pistas de aterrizaje, instalaciones portuarias, quinientos kilómetros de ramales para ferrocarriles, la nueva fachada sur de La Moneda", entre otros (Collier y Sater, 1999, p. 195).

El campo y la ciudad fueron articulados en un sistema vial continuo que logró integrar el país a la capital potenciando el rol administrativo, económico y comercial de Santiago de Chile. Además, la construcción de las obras sanitarias (agua potable y alcantarillado) y el plan arquitectónico para los edificios educativos se pensaron con la finalidad de asegurar no solo el bienestar social, sino la alta productividad que derivaría de ello.

La implementación práctica del plan de Ibáñez se concentraría en el proyecto urbano y la regulación del crecimiento de las ciudades. Entretanto, la discusión pública sobre la planificación de la ciudad moderna y la búsqueda de soluciones prácticas que se ajustaran a las exigencias de las ciudades chilenas suscitó preocupaciones como la del arquitecto y profesor Rodulfo Oyarzún Phillipi en 1927, que anticipándose a las resoluciones que se dictarían a continuación, manifestó:

> Ya que en Chile y en Sud América [*sic*] no existen especialistas para este objeto: o traemos a un hombre acreditadísimo de Europa o Estados Unidos al cual le entregamos nuestra ciudad confiando ciegamente en él y procurando evitar suspicacias, que es lo que ha solido suceder con otros extranjeros que han venido a sacrificarse en bien nuestro; o bien organizamos un concurso internacional que resuelva una vez por todas esta situación (1927, citado en Cáceres, 1995, p. 105).

Figura 1.40 Avenida las Delicias, Santiago de Chile. Panorámica: Bandejón central; Vereda Norte: Palacio Undurraga, a su derecha, la Casa Haviland, el edificio del Club de la Unión, esquina calle Bandera, entre otras residencias; automóviles, tranvía y carruajes, ca. 1930

Se trataba entonces de darle pronta respuesta a los problemas urbanos buscando una mirada urbanística objetiva que respondiera a las urgentes necesidades de habitación, higiene y accesibilidad en las ciudades, y planificando el desarrollo urbano sobre las características y demandas propias del territorio. En este sentido, por iniciativa del arquitecto Alberto Schade Pohlenz, se estableció el primer curso de urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile en 1928, pionero en las instituciones universitarias chilenas. Schade, autor del plan urbano para Santiago de 1923, basó la cátedra en su experiencia urbanística duran-

te la elaboración de dicho plan, sus viajes de estudio por Europa y las lecciones de Camillo Sitte (Hofer, 2003, pp. 74-75), enfocado en temas como la higiene, las redes urbanas y el ornato.

A pesar de los avances discursivos y disciplinares alrededor del urbanismo, el desarrollo de las ciudades chilenas estaba condicionado geográficamente debido a los frecuentes movimientos sísmicos ocurridos durante las primeras décadas del siglo XX, una problemática que reforzó la necesidad de implementar una reglamentación general de urbanismo y edificaciones, hasta entonces inexistente. De acuerdo con Hofer (2003), finalizando los años veinte, Chile no contaba con bases legales para la elaboración de un "plan urbano real"; los proyectos planteados para las reformas urbanas carecían de estudios socioeconómicos o levantamiento y análisis de datos estadísticos; además, temas fundamentales como el ordenamiento racional de la ciudad, los aspectos funcionales, las estrategias de zonificación y la relación campo-ciudad no habían sido objeto de reflexión dentro del campo de acción del urbanismo, razones que permiten comprender que la ausencia de una normativa capaz de regular el desarrollo urbano y las construcciones derivó en planes ineficaces en la ciudad de Santiago.

Frente a este escenario, surgió la primera ley nacional para ordenar y normatizar el proceso urbano y constructivo de las ciudades chilenas. El 30 de enero de 1929, el presidente Ibáñez dictó la Ley 4563:

> La primera ley general de construcciones y urbanización encaminada a controlar los usos, divisiones y obras de edificación situadas no solo al costado de las vías públicas, sino que en todos los espacios del territorio nacional. La nueva ley determina la formación de Direcciones de Obras en las municipalidades, y dispone que en los centros poblados mayores de cinco mil habitantes nadie puede construir, reparar o efectuar cambios de importancia en las edificaciones, sin contar con el permiso de la Dirección de Obras correspondiente. Asimismo, la ley reafirma los conceptos de intervención directa y preventiva del Estado en la regulación del desarrollo urbano, al ordenar que las municipalidades, en cuya jurisdicción residan más de veinte mil habitantes, deben someter a la consideración del presidente de la República un anteproyecto de Plano Oficial de Urbanización para la transformación y extensión de sus ciudades (Gurovich, 2000, pp. 18-19).

Dentro de las disposiciones de la Ley 4563, se estableció la creación de un cargo técnico y profesional (ingeniero o arquitecto) para el desarrollo urbano del país, y la instauración obligatoria de instrumentos de regulación que orientaran el crecimiento urbano futuro. Reglamentación sobre la que el urbanista Karl Brunner, en uso de sus funciones, intervendría tiempo después.

Poco antes se había incentivado el viaje de un grupo de arquitectos por las ciudades europeas para que estudiara las nuevas tendencias de la arquitectura y el urbanismo. Entre ellos, Rodulfo Oyarzún, quien viajó a la ciudad de Viena en 1927 motivado por el estudio de las vanguardias europeas y el encargo del Gobierno

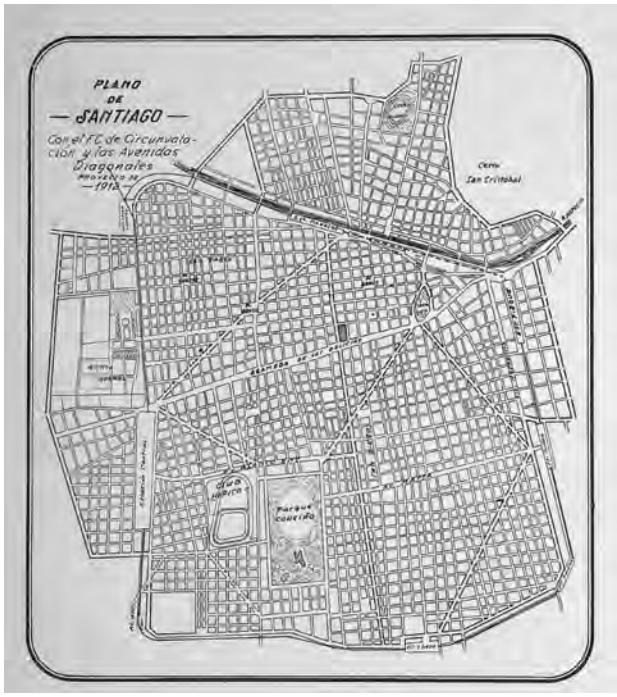


Figura 1.41 Plano de Santiago con el ferrocarril de circunvalación y las avenidas diagonales (tercer proyecto de transformación de Santiago), elaborado por la Comisión Mixta de Senadores y Diputados en 1912

Figura 1.42 Proyecto de transformación de la Sociedad Central de Arquitectos impulsado por Carlos Carvajal, inspector general de arquitectura en 1912

de establecer contactos con urbanistas europeos. En este contexto, y durante dos años, adelantó estudios de arquitectura moderna con el maestro y arquitecto austríaco Clemens Holzmeister en la Academia de Bellas Artes, y luego asistió al Seminario de Urbanismo en la Universidad Técnica de Viena, dirigido por el urbanista y profesor austríaco Karl Brunner, quien para entonces era una figura reconocida en el campo académico y profesional en Europa.

En palabras de Hofer (2003):

> Oyarzún encontró en la práctica urbanística de Brunner, así como en su personalidad, las condiciones ideales para influir positivamente en las discusiones urbanísticas que se estaban dando en Chile, y se comunicó con el Gobierno chileno para que contratara al austríaco como urbanista asesor. [...] La recomendación de Oyarzún señala la importancia del trabajo que había realizado Brunner en diferentes planos urbanos como arquitecto en Viena y en Europa central, planes que ofrecían una sinergia fructífera entre la teoría y la práctica urbanística (p. 76).

Bajo esta recomendación, y después de un intercambio de correspondencia, a mediados del año 1929 el Gobierno chileno contrató a Karl Brunner como asesor urbanista, encargado de todos los temas relativos a la construcción y su reglamentación, y las disposiciones higiénicas de las ciudades.

Figura 1.43 Plano de Santiago (quinto proyecto de transformación de la ciudad de Santiago), elaborado por Ernest Coxhead en 1913

Contribuciones de Karl Brunner a la planificación urbana de Santiago de Chile 1929-1934

Solo la inclusión de todas las múltiples fases de la vida humana, en los principios básicos del urbanismo, le permitirán a él —el urbanista— cumplir plenamente con su verdadera misión: servir notablemente a la colectividad humana

Karl Brunner

Para 1929, el acelerado crecimiento de la población de Santiago de Chile, originado en parte por la migración del campo a la ciudad y el aumento de la población extranjera que se asentó en la capital, había superado los límites urbanos. Un fenómeno que, sumado a las nuevas condiciones políticas y económicas[5] del país, había afianzado el debate sobre el desarrollo urbano. Muchas de las propuestas urbanas presentadas durante las últimas cuatro décadas resultaron utópicas e ineficaces, ya que no se hicieron estudios efectivos previos que permitieran exponer su funcionalidad y pertinencia, y, en consecuencia, no respondieron a las demandas ni a las condiciones específicas de la ciudad en plena expansión; de este modo, el numeroso plan de reformas quedó registrado tan solo en el papel. Como lo expresó el arquitecto Carlos Carvajal en julio de 1929, la ciudad de Santiago se había desarrollado

> a lo largo de vías y calles fijadas, al parecer sin plan definido y solo obedeciendo a necesidades inmediatas. Es manifiesta la conveniencia de orientar el desarrollo de las ciudades modernas siguiendo líneas definidas que obedezcan a un plan determinado, estudiado de antemano en vista de armonizar las necesidades del tráfico con la hermoseadura [*sic*] e higienización de la ciudad. En la actualidad, Santiago, a pesar de tener edificios públicos de importancia, parques, plazas y avenidas hermosas, como el cerro Santa Lucía, el Parque Cousiño, la Quinta Normal y la Alameda, carece de arterias principales y grandes avenidas que den fácil acceso a los centros importantes y a los lugares públicos de recreo, distribuidas con arreglos a un plan general de embellecimiento de la ciudad (p. 280).

Se hacía evidente entonces la búsqueda de soluciones que atendieran las necesidades urbanas de Chile y, en especial, las de la ciudad capital. En este sentido, los servicios del urbanista austríaco Karl Brunner fueron contratados, en primera instancia, por el Gobierno chileno, y, luego, por la municipalidad de Santiago. Durante su primera estadía en 1929[6], asumió el cargo de asesor de desarrollo urbano, adscrito a la sección de Urbanismo del Departamento de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento de Chile; trabajando en Santiago y otras ciudades chilenas, encargado principalmente de las cuestiones de planificación, reurbanización y reglamentación urbana hasta 1932. En 1934 fue convocado de nuevo, pero ahora por la

5. Como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, se presentaron serias dificultades para poner en circulación las mercancías y materias primas que llegaban a las ciudades suramericanas desde el continente europeo. Por esta razón, países como Argentina, Uruguay y Chile entraron en un proceso de industrialización por sustitución de importaciones, que aceleró la expansión urbana en las ciudades capitales. Véase Almandoz (2016).

6. Inicialmente, Brunner firmó un contrato por un año, pero antes de cumplirse el tiempo estipulado este fue prolongado por un año y medio más. Si bien se desconocen las razones por las cuales dicho contrato no se extendió una vez más, dada la pertinencia y las contribuciones urbanísticas de Brunner en Chile, es probable, como también ocurrió en Bogotá, que el cambio de gobierno haya afectado las decisiones sobre su contratación.

Figura 1.44 Vista panorámica de la ciudad de Santiago de Chile, 1906

municipalidad de Santiago para la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano. Lejos de plantear grandes proyectos singulares, para lograr una planificación integral su labor se centró en la definición de instrumentos prácticos que permitieran controlar el desarrollo urbano, formulando intervenciones a pequeña escala sin alterar fundamentalmente la estructura urbana. Así mismo, emprendió reformas masivas introduciendo el modelo de vivienda social y el fomento y rediseño del espacio urbano. Dándole continuidad a su experiencia en Viena, incorporó aspectos de la política urbana, la infraestructura técnica y el diseño urbano en la práctica de planificación (Hofer, 2009, p. 215), no solo en Chile, sino también en Colombia, país en el que luego concentraría su labor por más de una década.

Hasta el momento de su primera contratación, Brunner nunca había estado en Suramérica. A sus 42 años, pausando su labor docente en la Universidad Técnica de Viena, el urbanista austríaco partió el 12 de agosto de 1929 hacia Santiago de Chile. Cabe señalar que sus viajes de estudio previos por las ciudades europeas le habían permitido construir una síntesis de los ejemplos prácticos del urbanismo moderno, lo que potenció en él una mirada más integral de su disciplina. Es comprensible entonces que, antes de llegar a su destino final, Brunner aprovechara para detenerse en algunas ciudades europeas y suramericanas. Por espacio de un mes, recorrió la Exposición Internacional de Barcelona[7], visitando luego las ciudades de Sevilla y Lisboa antes de atravesar el Atlántico en dirección a Río de Janeiro a bordo del crucero alemán *Cap Arcona*. Una vez allí, viajó a Buenos Aires y, finalmente, tomó un tren que atravesaba los Andes con destino a Santiago, donde arribó el 13 de septiembre. Para entonces, además del alemán, Brunner hablaba inglés y francés, por lo que empleó su tiempo a bordo del crucero para estudiar algunas nociones básicas del español (Hofer, 2003). Lo anterior confirma no solo su rápida capacidad de aprendizaje, sino su compromiso disciplinar y la necesidad implícita de comprender el nuevo contexto cultural en el que desempeñaría sus funciones.

Su presencia en Santiago de Chile suscitó gran interés en el campo académico y profesional desde el primer momento. Poco después de su llegada, Brunner recibió una invitación de la Universidad de Chile para dictar dos conferencias en el Salón de Honor, los días 29 de octubre y 14 de noviembre de 1929. Recogió su discurso bajo el título "Problemas actuales de urbanización", un texto publicado en el número del primer trimestre de 1930 en los *Anales de la Universidad de Chile*. Brunner tenía un panorama claro sobre las bases teóricas que, hasta ese momento, habían orientado la práctica de los profesionales chilenos

7. La Exposición Internacional de Barcelona fue inaugurada en mayo de 1929 y finalizó en enero de 1930; fue construida sobre la montaña de Montjuic. Dicha exposición impulsó una serie de reformas urbanísticas en la ciudad catalana y la introdujo en las dinámicas de la arquitectura moderna europea. Pese a los ejemplos arquitectónicos españoles allí exhibidos, que seguían una tendencia historicista y monumental desde finales del siglo XIX, la Sección Internacional ofreció nuevas soluciones, donde primaron algunas corrientes de la época como el *art déco* y el racionalismo, que articularon el funcionalismo y la estética. Un ejemplo claramente vanguardista fue el Pabellón de Alemania, diseñado para la Exposición Internacional por el arquitecto Mies van der Rohe.

Figura 1.45 Laguna del Parque Cousiño, Chile, 1906

para abordar la ciudad. En su primera publicación en Santiago señaló que, si bien en décadas anteriores los expertos en urbanismo —en el contexto europeo— habían considerado los problemas urbanos "desde el punto de vista estético-artístico, o como problemas de índole exclusivamente ingenieril y aún en los últimos tiempos y en muchos casos, asuntos de salubridad pública" (Brunner, 1930, p. 11), el urbanismo actual había logrado sintetizar dichos enfoques abordando los problemas urbanos desde una mirada científica. De este modo, y respondiendo oportunamente al enfoque del arquitecto chileno Carlos Carvajal sobre la necesidad de realizar un plan de desarrollo urbano que en el futuro convirtiera Santiago en una ciudad moderna, Brunner introdujo una visión racional, práctica e integral del urbanismo moderno[8], al exponer que

> el urbanismo actual considera en primer término el aspecto cultural y de higiene social de su misión relacionado con los problemas político-económicos, en seguida el aspecto técnico-ingenieril de los problemas y las necesidades que crea, y en tercer lugar el aspecto artístico-estético, que se esmera en crear un conjunto armónico en el cuadro de la ciudad (Brunner, 1930, p. 12).

En coherencia con su visión del urbanismo científico, Brunner presentó avances sobre los estudios que había realizado a partir de las condiciones de la ciudad de Santiago; expuso sus consideraciones sobre las reformas urbanas realizadas, exaltando las cualidades ejemplares del sistema de avenidas de la ciudad y la política de los "espacios verdes libres" que había logrado fomentar la construcción de plazas para juegos infantiles y campos deportivos, proponiendo para su mejoramiento la unión y continuidad de las áreas verdes en Santiago, aspectos de gran interés en la práctica del urbanismo moderno.

Figura 1.46 Avenida las Delicias, Santiago de Chile, 1930

Señaló las desventajas de la malla ortogonal —característica de la mayor parte de las ciudades suramericanas— y la disposición de las manzanas tanto en el centro como en la periferia urbana, por la rigidez morfológica de su trazado y las dificultades que representaba frente a la implementación de un "trazado racional de avenidas radiales de tránsito que se adaptan convenientemente a la red de calles existentes" (Brunner, 1930, p. 34). Refiriéndose a la edificación de viviendas para la clase obrera, consideró apremiante reformar la reglamentación de las edificaciones, siempre que se partiera de una serie de estudios previos bien dirigidos que permitieran determinar las posibilidades de modificar los planes urbanos en las áreas de edificación y poblaciones futuras, fijando las dimensiones adecuadas de los lotes y reglamentando el sistema de edificaciones que podría

8. Según Beatriz Aguirre (2005): "El 'urbanismo científico' correspondía a una disciplina que intentaba enfrentar técnicamente los diferentes problemas de la ciudad masificada, por lo que su novedosa visión, métodos y técnicas modernizadoras constituyeron un primer punto a definir y explicar. Algo no tan sencillo si se comprendía que el objetivo, a diferencia de la idea dominante en el país, iba más allá de pensar exclusivamente en la estética de la ciudad" (p. 14).

implementarse, y, sobre todo, el espacio libre que debía considerarse en ellas, liberando los centros de las manzanas (Brunner, 1930, pp. 35-36).

Durante su carrera, Karl Brunner fue un gran promotor del desarrollo de la vivienda social digna y barata. Su experiencia en la construcción de viviendas a partir de la rehabilitación de edificaciones y el reciclaje de materiales en la Baja Austria, después de la Primera Guerra Mundial, y su amplio conocimiento en torno al desarrollo de planes de vivienda social como las *Großsiedlungen*[9] en Alemania y los *höfe* en Viena, le permitieron acercarse aún más a la realidad social de las ciudades suramericanas, lo que reforzó en él la necesidad de fomentar la habitación para la clase obrera.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, Brunner propuso una metodología (novedosa para los círculos de profesionales en Chile) vinculada con los postulados teóricos derivados de su "política urbana", estructurada sobre el análisis de las condiciones locales, el trabajo de campo y la recopilación de datos para el proceso de la planificación, en oposición a la postura "simplista" de muchos de sus contemporáneos que, sin detenerse en los aspectos culturales propios, pretendieron transferir modelos urbanos europeos a las ciudades suramericanas. Dicha metodología exigía la implementación de una serie de instrumentos y consideraciones técnicas que le permitirían identificar los campos de acción del urbanista y las zonas con urgencia de intervención. De este modo, el urbanista austríaco se basó en el análisis morfológico de las fortalezas y debilidades de la retícula española; el estudio de las condiciones de la vivienda, especialmente la vivienda de la clase obrera y popular; la recopilación de estadísticas sobre tendencias de población y distribución territorial para el registro de las áreas cuya condición exigiera acciones para su saneamiento; la especificación de las densidades de viviendas y urbanizaciones y su distribución espacial; los censos de tráfico y evaluación de sitios industriales, y la introducción de la fotografía aérea para la evaluación inicial de las áreas urbanas, la sustitución de planos faltantes o los datos estadísticos (Hofer, 2009). De este modo, la amplia experiencia teórico-práctica de Brunner hizo posible el estudio de las ciudades chilenas desde una mirada racional, práctica y funcionalista, considerando las condiciones particulares de cada una de ellas y proponiendo la implementación de nuevas medidas tendientes al mejoramiento de las formas de vida de sus habitantes, el desarrollo urbano armónico

9. A mediados de la década de 1920, frente al agudo problema de vivienda, el partido socialdemócrata alemán priorizó el derecho a la vivienda digna, comprometiendo al Estado a procurar vivienda asequible, con un alquiler regulado, para las clases sociales con necesidades más urgentes. De este modo, se puso en marcha un programa de vivienda social fundamentado sobre nuevas reformas legislativas y organizativas, nuevos modelos de financiación y una apuesta por las técnicas constructivas emergentes. Con ello, en poco más de cinco años, se lograron levantar varias colonias de viviendas económicas: las *Großsiedlungen*.

Figura 1.47 Interior de un conventillo, Calle Brasil entre Mapocho y Badecano, Santiago de Chile, 1920

y el equilibrio social: bases para la planificación y el desarrollo de la ciudad futura.

El urbanista Karl Brunner atrajo la atención entre los círculos de profesionales locales, siendo convocado como miembro del nuevo Comité Central de Urbanismo, perteneciente a la Asociación de Arquitectos de Chile. Dicho comité, dirigido por Alberto Mackenna Subercaseaux[10], estaba integrado por un grupo de profesionales técnicos enfocados en las cuestiones de la reglamentación y las reformas urbanas.

El trabajo conjunto entre Mackenna y Brunner posibilitó la reforma estatutaria del Comité, convirtiéndose en el Instituto Nacional de Urbanismo en 1931. En este sentido, Brunner participó activamente en las reformas de la normativa urbana chilena. Como resultado de sus estudios, y basado en las disposiciones de la Ley 4563, introdujo nuevos lineamientos generales para la reglamentación de la urbanización y las construcciones en Chile, que disponían

> la definición de la altura de las edificaciones; la disposición de áreas reservadas para los edificios públicos; el saneamiento de los barrios con grandes deficiencias higiénicas; el despliegue sistemático de paseos y zonas de recreación dentro de todo el tejido urbano; la apertura de nuevas vías y la ampliación de las existentes; la organización de la malla vial; la proscripción de las zonas industriales y la reforma urbanística de las instalaciones ferroviarias (Hofer, 2003, p. 85).

Lineamientos que influirían directamente en la promulgación de la Ley 345, Ley General sobre Construcciones y Urbanización del 30 de mayo de 1931, aprobada finalmente en 1936.

Figura 1.48 Exterior de un conventillo, Mapocho N.º 2064 entre Brasil y Baquedano, 22 de octubre de 1920

Según María Isabel Pavez (1992), esta nueva ley les dio base legal a varias disposiciones dictadas en la Ley 4563 de 1929, y estableció un control más eficiente sobre la edificación.

Dentro del campo académico, Karl Brunner fundó un nuevo seminario de urbanismo en la Universidad de Chile, inaugurado el 6 de mayo de 1930 con la conferencia "Conceptos urbanísticos de Santiago", publicada en los *Anales de la Universidad de Chile*. Este fue, además del curso de urbanismo de Schade, el primero estructurado sobre las bases del urbanismo científico que se dictaba en una universidad suramericana, iniciando una nueva era para la profesionalización del urbanismo en el país chileno[11].

Apoyado en el plan curricular que previamente había implementado en la Universidad Técnica de Viena, el seminario se enfocó en tres puntos estratégicos (los mismos que definieron su producción teórica y su práctica disciplinar), a saber: la política

10. Según Alberto Gurovich (1993), Alberto Mackenna Subercaseaux, presidente del Comité Central de Urbanismo, fue una figura altamente influyente en los debates normativos y académicos de Chile, orientador de la opinión pública, y aportó una visión progresista sobre los problemas sociales y urbanos del país durante la primera mitad del siglo XX. Fomentó la enseñanza de la arquitectura en facultades especiales hasta lograr la creación de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile en 1944.

11. El seminario ofrecido para los profesionales titulados introdujo la modalidad de posgrado en urbanismo en la Universidad de Chile.

Figura 1.49 Estudio del futuro ensanche de la ciudad de Santiago por el doctor Karl Brunner. Superficie edificada; futuras zonas de habitación; futuras zonas industriales; parques y jardines; principales vías de tráfico

Figura 1.50 Estudio sobre las principales vías de tránsito de Santiago (con indicación de nuevas diagonales) elaborado por el Dr. K. H. Brunner

urbana, donde se trataban los problemas de orden económico, social y administrativos; la técnica de urbanismo, enfocada en la infraestructura urbana y la planificación, regulación y desarrollo urbano, y, por último, el arte urbano, que concentraba los problemas de estética de las ciudades (Hofer, 2003, p. 87).

Su experiencia como planificador urbano le permitió establecer en sus seminarios un diálogo permanente entre la teoría y la práctica; de este modo, la propuesta metodológica de Brunner buscó enfrentar a sus estudiantes a la resolución de problemas urbanos tangibles, integrándolos al proceso de planificación de Santiago por medio del trabajo práctico. En palabras de Pavez (1992):

> El doctor Brunner llevó a cabo este curso intensivo de preparación de la primera generación de urbanistas que tuvo el país a nivel de graduados, los que dieron con sus realizaciones profesionales un significativo impulso al desarrollo de la cultura y técnica del urbanismo nacional. A la partida de Brunner, Oyarzún Phillipi, uno de sus colaboradores, asumió la Cátedra de Urbanismo con gran brillo entre 1932 y 1946 (p. 3).

Su intervención en la formación académica de los profesionales locales marcaría el posterior desarrollo urbano de las ciudades chilenas, y repotenció una nueva mirada para comprender el conjunto de la ciudad poniendo en valor la práctica interdisciplinaria propuesta desde el discurso de la política urbana y el urbanismo científico introducidos por Karl Brunner.

Finalmente, después de evaluar el estado urbano y cultural de Santiago y de presentar una amplia lista de propuestas[12] para la

transformación, regulación y reurbanización de esta y otras ciudades chilenas, Karl Brunner publicó el libro *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación* (1932). Considerando "las singularidades de la situación topográfica de la ciudad, de su estado de edificación y embellecimiento" (Brunner, 1932, p. 80), sintetizó su labor en la capital chilena y sus iniciativas para la transformación de Santiago en el futuro. De este modo, retomó sus estudios y recomendaciones urbanísticas, aclarando que no se correspondían con un "nuevo proyecto ideal" cuya implementación quedaba a voluntad del azar, para referirse a las propuestas de reforma urbana planteadas antes de su llegada, sino que "se reducen solamente a aquellos problemas que ya deben ser considerados como de actualidad, por lo cual es conveniente iniciar desde luego su discusión en los círculos profesionales" (Brunner, 1932, p. 10). Con ello manifiesta no solo la coherencia metodológica con la que estudiaba la ciudad, ya que abordó los problemas urbanos puntuales que merecían la atención técnica de los profesionales y la intervención del Estado, sino que, a pesar de su amplia experiencia disciplinar y académica, y de sus profusas investigaciones, no estaba imponiendo un esquema inamovible para la planificación urbana, pues pone en valor los debates públicos y profesionales locales en torno a estas cuestiones y la soluciones que derivarán de ellos.

Así, esbozó las condiciones de la ciudad presente y propuso las bases normativas y prácticas para el desarrollo del Gran Santiago moderno[13]. En favor de la protección de los intereses colectivos de Santiago, Brunner manifestó la necesidad urgente de "saneamiento", en especial en los barrios del centro de Santiago y los suburbios conformados por la clase obrera; la "zonificación" de usos[14], contemplando la distribución de la ciudad en el "centro cívico y sus arterias radiales", zona delimitada para comercio y los edificios de la administración pública; la "zona residencial densa", ubicada alrededor del centro administrativo y comercial, con habitaciones de alquiler destinadas para la población que quiera residir cerca de sus actividades diarias, con amplia dotación de edificios escolares; la "zona residencial externa", indicando la conveniencia del modelo de casas particulares de edificación continua, que para su buen funcionamiento debería tener en cuenta la reglamentación de la altura de las edificaciones a dos pisos y el control de la densidad de la población en ellas como requerimientos higiénicos que favorecerían

12. El arquitecto Constantino Mawromatis, editor del libro *Karl Brunner en Chile. Urbanismo revisitado* (2015), afirma que Karl Brunner le entregó más de trescientos estudios al Gobierno chileno, donde incluyó algunas propuestas para las provincias.

13. Para ampliar la información sobre los estudios y las propuestas finales presentadas por Karl Brunner en Santiago véase Brunner (1932).

14. El plan de zonificación para las ciudades chilenas ya estaba contemplado en las disposiciones de la Ley 4563 de 1929. Sin embargo, fue Brunner quien introdujo la reglamentación de la zona mixta para la regulación urbana de la ciudad.

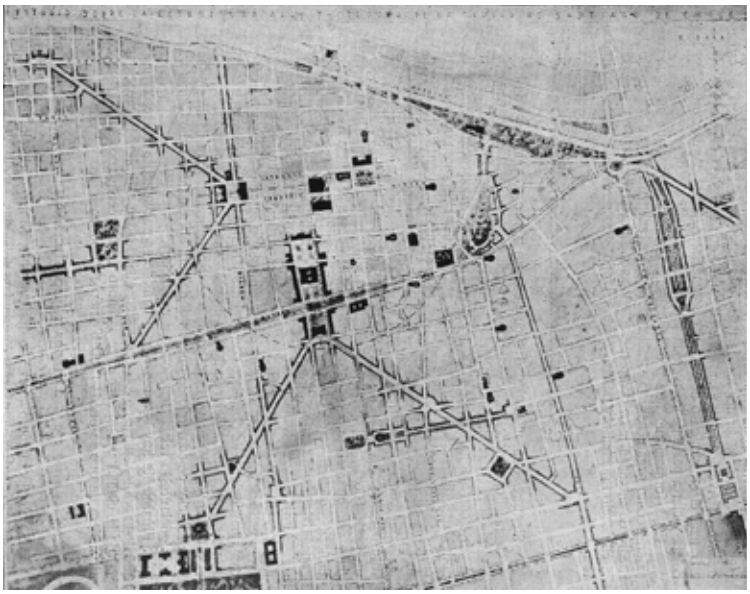


Figura 1.51 Estudio sobre la estructura arquitectónica de la ciudad de Santiago, elaborado por el Dr. K. H. Brunner

15. Su propuesta sobre el desarrollo de viviendas particulares con profusión de jardines públicos en la periferia de la ciudad evidencia la influencia del modelo de ciudad jardín en la labor urbanística de Brunner.

Ley y Ordenanza General

Sobre

Construcciones y Urbanización

(PUBLICADA EN EL "DIARIO OFICIAL" NUMERO 17.286, DE 6 DE FEBRERO DE 1936)

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA "CULTURA"
San Francisco 480

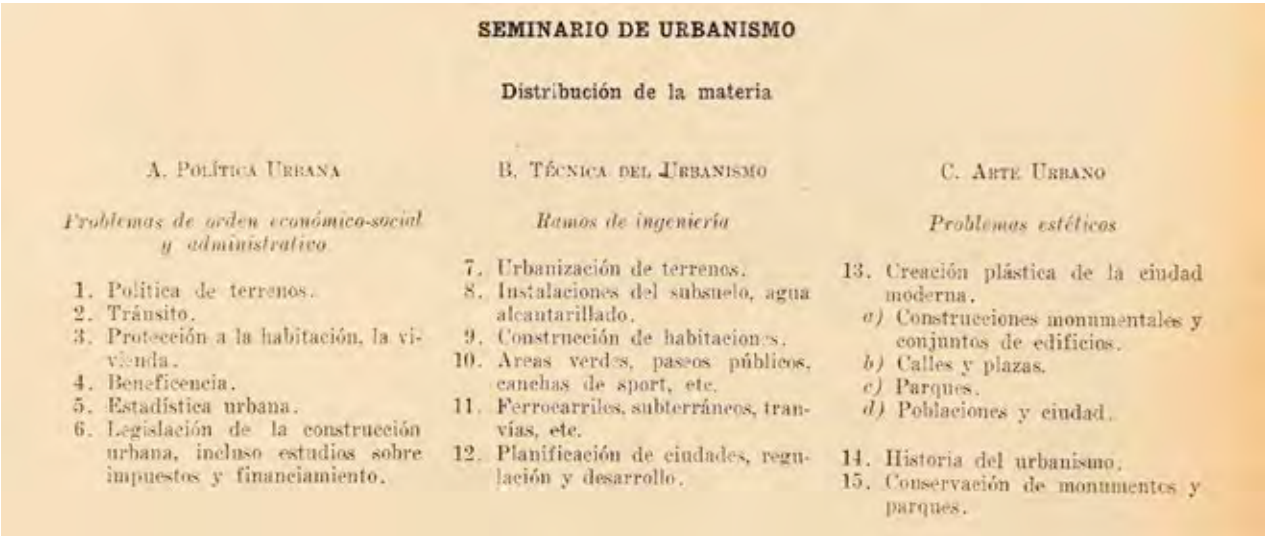
1938

Figura 1.52 Portada de *Ley y ordenanza general sobre construcciones y urbanización*, 1938

la dotación de jardines públicos de manera adecuada y bien distribuida; introdujo además el concepto de las "zonas mixtas e industriales", donde se agruparían habitaciones residenciales y edificaciones industriales y comerciales.

Sobre las áreas verdes, cuya destinación es vital para la planificación moderna, Brunner expresó que para el caso de Santiago se debía procurar el buen mantenimiento de las áreas verdes existentes; así mismo, enfatizó la importancia y los beneficios higiénicos que aportaría la distribución de nuevas plazas con jardines públicos en los barrios residenciales[15] (Brunner, 1932, pp. 15-24).

De la misma manera, propuso la implementación de un sistema vial práctico y eficaz que favoreciera el plan de transformación de la ciudad a partir de la apertura de calles de gran capacidad, el ensanche de algunas vías arterias y la prolongación de otras vías hacia las zonas periféricas de la ciudad, evitando la congestión en el centro de


SEMINARIO DE URBANISMO

Distribución de la materia

A. Política Urbana

Problemas de orden económico-social y administrativo

1. Política de terrenos.
2. Tránsito.
3. Protección a la habitación, la vivienda.
4. Beneficencia.
5. Estadística urbana.
6. Legislación de la construcción urbana, incluso estudios sobre impuestos y financiamiento.

B. Técnica del Urbanismo

Ramos de ingeniería

7. Urbanización de terrenos.
8. Instalaciones del subsuelo, agua alcantarillado.
9. Construcción de habitaciones.
10. Areas verdes, paseos públicos, canchas de sport, etc.
11. Ferrocarriles, subterráneos, tranvías, etc.
12. Planificación de ciudades, regulación y desarrollo.

C. Arte Urbano

Problemas estéticos

13. Creación plástica de la ciudad moderna.
    a) Construcciones monumentales y conjuntos de edificios.
    b) Calles y plazas.
    c) Parques.
    d) Poblaciones y ciudad.
14. Historia del urbanismo.
15. Conservación de monumentos y parques.

Figura 1.53 Distribución de la materia: seminario de urbanismo para la Universidad de Chile, 1930

Santiago y la circulación de tránsito por las vías residenciales, que generaban ruido excesivo y constantes molestias y, con ello, un ambiente residencial poco prometedor.

Finalizado su contrato con el Gobierno chileno, Brunner emprendió su regreso a Viena, que aprovechó para hacer cortos viajes de estudio por algunas ciudades como Lima, La Habana y otras más de los Estados Unidos, entre ellas Nueva York y Washington, ciudad en la que presentó una ponencia para la Unión Panamericana de Washington.

Durante su estancia en la capital austríaca, fue designado como profesor asociado de la Universidad Técnica de Viena, y le dio continuidad al seminario de urbanismo que había pausado para instalarse en Chile. En 1933, el Instituto Nacional de Urbanismo en Roma[16], entidad encargada de asesorar al Gobierno italiano en las cuestiones urbanísticas, lo invitó a dar conferencias sobre urbanismo en Roma y Florencia, invitación que sirvió para que el urbanista austríaco estudiara las ciudades italianas y analizara las propuestas sobre el Plano Regulador de Roma de 1931. Así mismo, con el ánimo de difundir sus estudios sobre las condiciones que encontró a su paso por las ciudades del continente americano, las problemáticas urbanas, los estilos arquitectónicos y los modelos de planificación urbana, especialmente en las ciudades norteamericanas, Brunner publicó varios artículos en algunas revistas especializadas de Viena y varias ciudades alemanas.

Su segunda estadía en Chile durante los meses de agosto y diciembre de 1934 fue mucho más corta y específica. Karl Brunner fue contratado para elaborar el Plano Regulador para la Comuna de Santiago, donde puso en práctica su estructura metodológica. Para la realización del proyecto, el urbanista austríaco partió de los estudios que, sobre la ciudad, había adelantado durante su primera estancia en Chile, periodo en el que logró interpretar la ciudad desde diferentes perspectivas: "como transeúnte y extranjero sensible y culto; como aviador y fotógrafo que produjo las primeras imágenes áreas de la capital; y como profesional urbanista especializado en estas materias" (Rosas *et al.*, 2015, p. 86).

Figura 1.58 Karl Brunner en Estados Unidos, 1932

Figura 1.55 Santiago. Estudio sobre el Plano Regulador de la parte central. A. Zona residencial exterior; B. Zona residencial interior; C. Sector del Centro, por el Dr. K. H. Brunner

16. Fundado en 1930, el Instituto Nacional de Urbanismo de Italia se creó como resultado del XII Congresso Internazionale dell'Abitazione e dei Piani Regolatori [XII Congreso Internacional de Vivienda y Planes Reguladores] celebrado en Roma entre el 12 y 16 de septiembre de 1929. Un encuentro liderado por la International Federation for Housing and Town Planning [Federación Internacional de Vivienda y Planeación], creada dentro del movimiento de la ciudad jardín, instituyendo el foro de debate público internacional alrededor de las cuestiones inherentes al urbanismo y la vivienda social, y de la cual era miembro el urbanista Karl Brunner. Para la fecha en la que se celebró el congreso en Roma, Brunner estaba de camino a Santiago de Chile.

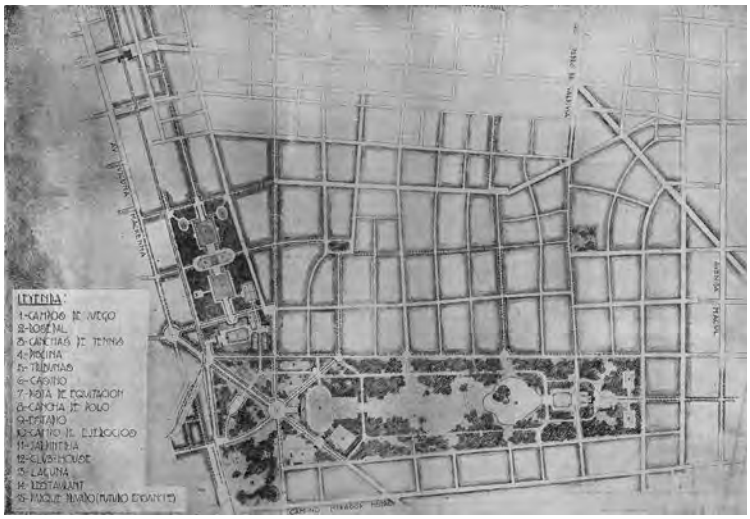
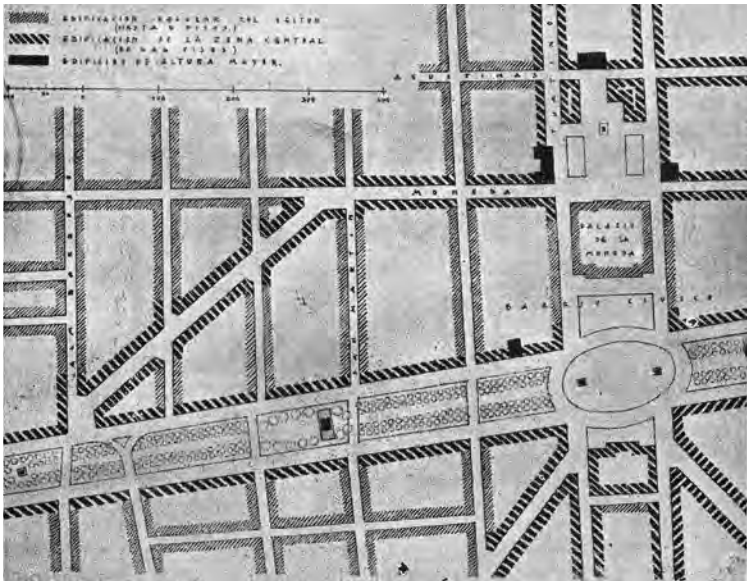


Figura 1.56 Proyecto para el Parque Sur-Oriente en la Comuna de Ñuñoa, elaborado el 1930 por el Dr. K. H. Brunner

Figura 1.57 Estudio para la regulación en la región del Barrio Cívico, por el Dr. K. H. Brunner



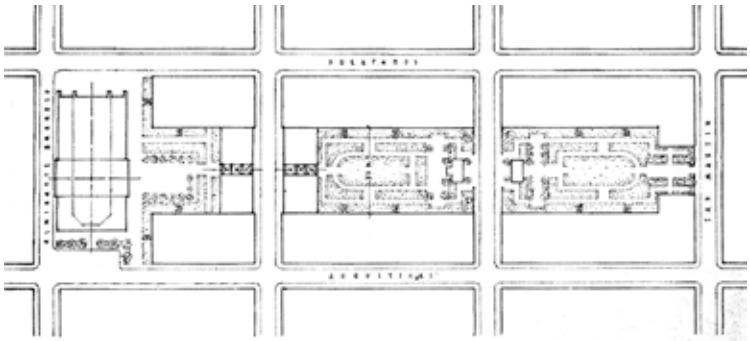


Figura 1.58 Esquema para la formación de jardines públicos en el interior de manzanas, por el Dr. K. H. Brunner

Teniendo en cuenta la necesidad de adecuar nuevas zonas para ampliar la ciudad, debido a la alta concentración de población en la periferia urbana, Brunner concibió el Plano Regulador para Santiago a partir de dos secciones: "La transformación del tejido urbano existente y el proyecto de ensanche" (Hofer, 2003, p. 106), concentrando la atención en los requerimientos reales y la viabilidad de desarrollo de sus propuestas.

Para la transformación de Santiago, Brunner planteó una nueva solución urbanística para el proyecto del Barrio Cívico —ampliamente discutido durante las tres primeras décadas del siglo XX—[17], sobre tres ideas centrales para redefinirlo:

> 1) Un espacio vacío al norte y sur del Palacio de la Moneda con el objetivo de otorgar la monumentalidad necesaria a este edificio emblemático; 2) la construcción de edificios de funciones gubernamentales que rodeen dicho edificio, y 3) la idea de una avenida central que continúa en un eje simétrico desde la Moneda hasta la Plaza Almagro, proponiendo que al final de la avenida debía instalarse un edificio de importancia, idea que no llegó a materializarse (Ministerio de Educación Nacional de Chile, 2008).

Así mismo, estableció medidas sobre la jerarquización de la malla vial y la apertura y ampliación de vías locales, lo que favorecía la prolongación de calles desde el área central hacia el nuevo ensanche de la periferia urbana y, con ello, el fortalecimiento del área central en términos institucionales, financieros y comerciales, y la imagen de Santiago como capital de la nación (Rosas *et al.*, 2017). Formuló nuevas reformas sobre las edificaciones, introduciendo la propuesta de subdivisión de manzanas residenciales en la zona occidental del centro de Santiago, y corroboró la necesidad de disponer jardines públicos interiores en las zonas residenciales, para fomentar la higiene social y la calidad de vida de sus habitantes.

Dentro de los proyectos de ensanche, consideró las áreas de extensión urbana vacías y propuso el desarrollo de nuevos barrios residenciales influenciados por proyectos ejemplares europeos, concebidos como una versión suramericana de la ciudad jardín.

17. Durante su primera estadía en Santiago, Brunner formuló propuestas para el Barrio Cívico, en las que señaló la necesidad de reglamentar la altura de las edificaciones que enmarcaban el Palacio de la Moneda y las plazas adyacentes, ubicadas en el centro cívico y comercial de la ciudad; además, contempló la apertura de la diagonal Oriental que permitiría conectar el centro con las comunas Providencia y Ñuñua.

Figura 1.59 Plano oficial de urbanización de la Comuna de Santiago, por el Dr. K. H. Brunner, 1934

2615.—Chile.—Santiago, Palacio de la Moneda.
Prop. 2796
Foto Mora

SANTIAGO DE CHILE Y LA CORDILLERA
PLAZA BULNES
RUBNASCOPE MR PROP Nº 23980

Figura 1.60 Palacio de la Moneda, Santiago de Chile, 1935

Figura 1.61 Vista panorámica de Santiago de Chile, 1944

Logró romper con la monotonía del trazado y seguir las particularidades topográficas, introduciendo formas orgánicas para su construcción.

Todo un plan de urbanización proyectado como un sistema de vivienda en áreas urbanas independientes, conformado por bloques cerrados de casas en hilera e independientes de hasta tres pisos, en secciones cuadriculadas y calles curvas conectadas, en las que incluía diagonales cortas, implementando por primera vez el uso del *cul-de-sac*.

De este modo, el plan de Brunner respondió a las necesidades funcionales de la ciudad sobre la base de la relación centro-periferia, incluyendo además las áreas industriales, los barrios de uso mixto y las áreas de conservación para parques y actividades recreativas. Para vincular estos nuevos ensanches con el tejido urbano existente, estudió varias propuestas para un sistema de metro subterráneo cruciforme, que conectara los puntos extremos de la ciudad con el centro de Santiago (Hofer, 2003; Hofer, 2009; Rosas *et al.*, 2017).

Si bien el Plano Regulador para la Comuna de Santiago elaborado por el urbanista Karl Brunner en 1934 fue modificado por el arquitecto Roberto Humeres, quien había hecho parte del equipo de trabajo de Brunner, logró ser aprobado por la municipalidad en 1939 como el Plano Oficial

Figura 1.62 Santiago de Chile y la cordillera, Plaza Bulnes, 1950

de Urbanización de la Comuna de Santiago. De acuerdo con María Isabel Pavez (2000), el arquitecto Humeres estuvo al frente de la aplicación del plan de transformación de Santiago por quince años, "esto equivale a decir que la aplicación del Plan Brunner en el territorio de la actual Comuna de Independencia se llevó a cabo exitosamente directamente por el depositario intelectual y profesional del Plan, por dieciocho años" (p. 5).

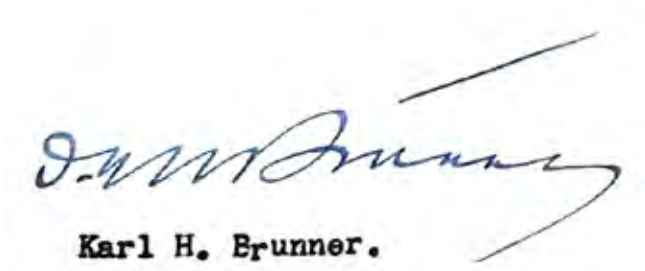
Figura 1.63 Plano de urbanización de la Comuna de San Miguel con indicación de la red de vías principales, por el Dr. K. H. Brunner, 1930

Para finalizar, es necesario resaltar la visión de Rodulfo Oyarzún (1970) y su sintética definición sobre la obra de Brunner en Chile:

> Su labor representa un hecho de indiscutible importancia en la historia de nuestro urbanismo y que, después de cuarenta años, su influencia se hace sentir hasta nuestros días. Estableció entre nosotros las bases científicas y artísticas del urbanismo y la vivienda, dentro de nuestro proceso socioeconómico y de las metas europeas de su época. Su repercusión ha alcanzado a gran parte del país, destacándose el hecho de que en el Plano Regulador de la Comuna de Santiago están aún vigentes sus ideas matrices. Ha sido decisiva su influencia en la enseñanza, ya que ha instituido una visión equilibrada de los fenómenos urbanos, facilitando así el advenimiento acertado de nuevas tendencias evolutivas, precisamente por el carácter amplio de sus doctrinas (pp. 152-153).

Una visión que, muchos años después, compartiría Andreas Hofer (2009) al afirmar que una de las mayores contribuciones de Brunner al urbanismo suramericano fue la introducción de dispositivos legales efectivos para la implementación de proyectos de planificación urbana, definiendo su estructura metodológica como una base científica para las estrategias de desarrollo urbano. En este sentido, podría afirmarse que el urbanista austríaco introdujo cambios en la práctica de la planificación urbana suramericana.

Figura 1.64 Brunner con algunos de sus colegas en Santiago de Chile, 28 de diciembre de 1934. Foto Bascuñan



Nº 33. MEDELLIN. PARQUE DE BOLIVAR

CAPÍTULO 2

Figura 2.1 Vía en pavimentación, Carrera Séptima, San Diego, Bogotá, ca. 1925

HACIA LA MODERNIZACIÓN URBANA DE LAS CIUDADES COLOMBIANAS

Transformar para progresar

Para algunas de las principales ciudades colombianas, las primeras décadas del siglo XX representaron el tránsito de "pueblo grande" hacia la "ciudad moderna". Hablamos de ciudades que no solo alcanzaron cierto grado de transformación urbana durante este periodo, sino que contaron con la asesoría del urbanista Karl Brunner para la realización de sus planes de desarrollo futuros, como fue el caso de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Manizales y Pasto.

Durante este periodo se fortaleció la idea "burguesa" de impulsar el proyecto de modernización urbana con el ánimo de romper con el atraso y la imagen provinciana heredada de la Colonia, cuyo legado se tradujo en ciudades compactas con un perímetro urbano bastante reducido, en las que ciertos factores como el acelerado crecimiento poblacional, las precarias condiciones de infraestructura urbana y la ausencia de planeación, produjeron serios problemas de densificación, hacinamiento e insalubridad[1]. Dicha situación obligó a las administraciones municipales a pensar en la implementación de los primeros planes de ensanche urbano. Paralelamente, y debido a la falta de soluciones estatales efectivas frente a los acuciantes problemas de vivienda, las iniciativas particulares promovieron el desarrollo de nuevos barrios alrededor de los viejos centros urbanos; iniciativas que, si bien favorecieron a un mínimo sector de la población y fortalecieron la economía privada, recrudecieron el problema de vivienda de los sectores sociales más necesitados, como se verá más adelante.

La tarea de transformar y "planificar" las ciudades atendiendo los problemas de servicios básicos, infraestructura y equipamiento urbano durante este periodo, estuvo en manos de las élites dirigentes y las administraciones locales. Su notable interés por la modernización, el progreso y la civilidad, fueron motivos suficientes para que dichas élites se asociaran alrededor de juntas y sociedades de mejoras y ornato locales[2], conformadas por médicos, comerciantes, empresarios e intelectuales de gran influencia en el país que, simultáneamente, integraban —en muchas ocasiones— los Concejos municipales. Desde sus inicios, estas instituciones privadas "funcionaron como organismos consultores de las administraciones locales" (Noguera, 1998, p. 124) y se encargaron de gestionar los planes y proyectos urbanos locales, de "representar y servir de medio para alcanzar el

1. Probablemente, esta situación haya sido el resultado de la ausencia del Estado en la consecución de un proyecto integral de modernización urbana nacional que incluyera no solo las obras de infraestructura, sino de vivienda y equipamiento urbano, y la falta de mecanismos de control estatal, cuya vigencia permitiera definir y regular el crecimiento urbano y planificar el desarrollo de las ciudades de un modo racional, evitando su desbordamiento y expansión descontrolada.

2. Ciudades como Bogotá y Medellín fueron las primeras en fundar estas instituciones a finales del siglo XIX, pero sus acciones no se verían reflejadas sino hasta las primeras décadas del siglo XX debido a la Guerra de los Mil Días. Luego, dichas sociedades se constituirían en Manizales, Barranquilla, Cali y Pasto.

progreso, ejerciendo funciones políticas tendientes a desarrollar y modernizar las ciudades" (Correa y Martínez, 2010, pp. 9-10).

El proyecto de modernización urbana estuvo asociado a tres principios básicos: "movimiento", "hermosura" y "salubridad" (González, 2007, p. 138), lo que derivó en la divulgación de discursos alrededor de la higiene y el progreso. Para lograrlo, las élites locales tomaron todo aquello que consideraron adecuado para su estatus social de los admirables modelos de las ciudades europeas y norteamericanas, mezcla que hizo posible que "sus ciudades se acercaran aún más a los modelos que deseaban replicar" (Mejía, 2013, p. 223). De este modo, hallaron soluciones plausibles para transformar el aspecto de las ciudades y, paulatinamente, atender los problemas urbanos emergentes.

"Movimiento"

El afán de las élites locales por modernizar el paisaje urbano y superar el problema de la estrechez y la irregularidad de las calles en los centros urbanos —lo que significaba un obstáculo para el creciente tráfico en las principales ciudades del país—, derivó en el trazado y la ampliación de nuevas calles y avenidas que permitieran mejorar la circulación y conectar los centros con los sectores periféricos. Los viejos camellones coloniales se fueron transformando, "y con ello se forma una suave y eficiente continuidad ambiental y cultural en el medio urbano" (Téllez, 1979, p. 494), hasta modificar gradualmente las costumbres ciudadanas mediante un cambio cuidadoso en el conjunto formal de las ciudades. Tomando como modelos las grandes avenidas de

Figura 2.2 Avenida Colón, Bogotá

Figura 2.3 Calle España y Camellón Abajo (Paseo Bolívar), Barranquilla, ca. 1928

Figura 2.4 Paseo Bolívar, Cali. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

las ciudades suramericanas y europeas, con doble calzada y separador central iluminado con electricidad, las principales calles se fueron pavimentando por tramos y se convirtieron en "avenidas"[3]. Poco a poco, y por medio de mecanismos de regulación, se ampliaron y cubrieron las calzadas, se adecuaron los andenes y se instalaron jardines en los separadores con hileras de árboles en ellas. Además, se conformaron los paseos en lugar de las viejas alamedas, un espacio peatonal moderno propicio para la sociabilidad y la contemplación del paisaje urbano.

En el mismo sentido, la inserción y ampliación, tanto de las líneas ferroviarias como de las líneas de los tranvías municipales —sistemas de transporte masivo—, produjeron un acelerado crecimiento urbano en ciudades como Bogotá y Medellín, cuyas estaciones fueron marcando nuevos sectores para el desarrollo residencial, generando nuevas dinámicas urbanas y abriendo las posibilidades de conquistar el progreso y el mejoramiento de las condiciones de vida en las ciudades.

3. Motivados por la estética, el esfuerzo de estas instituciones por modernizar las ciudades con dichas obras contempló tan solo pequeños fragmentos viales desarticulados, situación que demuestra el desconocimiento técnico sobre la conformación de los sistemas de avenidas como ejes articuladores del espacio urbano.

"Hermosura"

Las nuevas concepciones alrededor de la estética, la modernización y el progreso, introducidas por los miembros de las élites locales, produjeron la transformación del equipamiento urbano; hablamos de un periodo de "europeización" de la arquitectura y los espacios de uso colectivo en los centros urbanos. En palabras de Hugo Delgadillo (2008):

Figura 2.5 Plaza de Berrío y tranvía municipal, Medellín. Fotografía: Manuel A. Lalinde, 1922

> A partir de la segunda mitad del siglo XIX, se pretendió brindar una nueva concepción, forma e imagen del espacio público, en la cual se notaba la ambición de romper con el modelo español heredado y se buscaba instaurar una urbe moderna sobre "la pequeña aldea" (p. 26).

En este sentido, las plazas centrales fueron transformadas de acuerdo con los modelos extranjeros; sin embargo, el historiador Fabio Zambrano (2007) afirma que

> las plazas y plazuelas coloniales de libre acceso, que podían servir como escenarios de reunión a los habitantes de la ciudad, cambiaron en el periodo de la República. Plazas como la de Bolívar y Santander [en Bogotá], donde si bien se introduce el sentido del disfrute estético y colectivo, se convierten en jardines con rejas y acceso controlado, lo que les impide servir de escenarios de reunión al pueblo político. Este carácter solo lo volverán a adquirir estas plazas en la segunda mitad del siglo XX **4**.

Las renovadas plazas fueron ambientadas con verjas, jardines, fuentes, quioscos para las retretas dominicales y estatuas de próceres en el centro. Con estas características, y como primeros símbolos urbanos de modernidad, durante las últimas décadas del siglo XIX se transformó la Plaza de Bolívar en Bogotá y se acondicionó un parque en el centro; así mismo, se inauguró el Parque del Centenario con motivo de la conmemoración de los primeros cien años del natalicio del libertador Simón Bolívar; se transformó la Plaza de Berrío y fue inaugurado el Parque Bolívar en Medellín.

Durante la década de 1910, en Bogotá fue inaugurado el Parque de la Independencia en el sector de San Diego, al norte del centro de la ciudad, "construido en el marco de la Exposición Industrial y Agrícola que tuvo

4. La concepción de estos "nuevos espacios públicos", al tiempo que materializa el deseo de modernización urbana privilegiando a las élites, produce cierta segregación social, pues limita el ingreso y disfrute de los sectores populares en ellos.

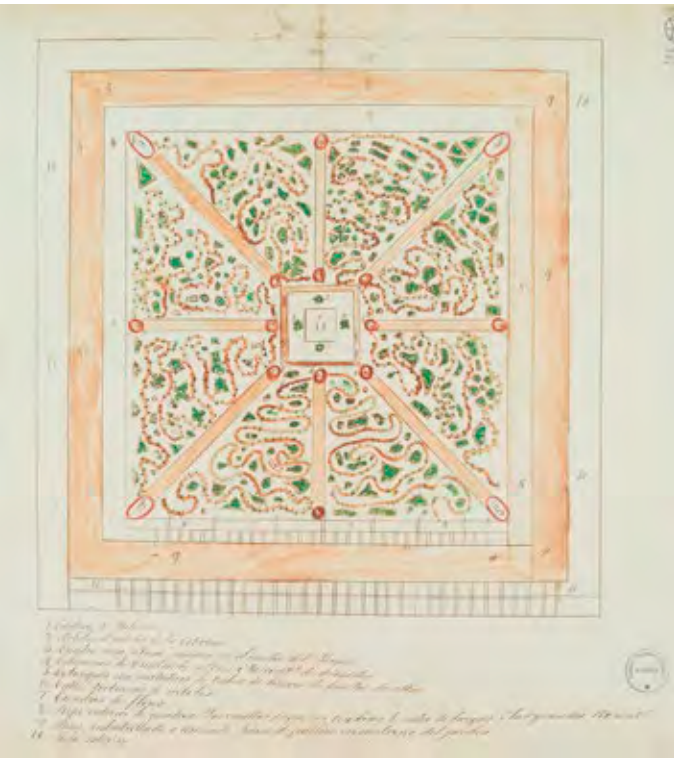


Figura 2.6 Obras de ornato para la Plaza de Bolívar de Bogotá, 1862

Figura 2.7 Plaza de Bolívar de Bogotá. Fotografía: Kunstanstalt Schuler & Balmer, ca. 1880

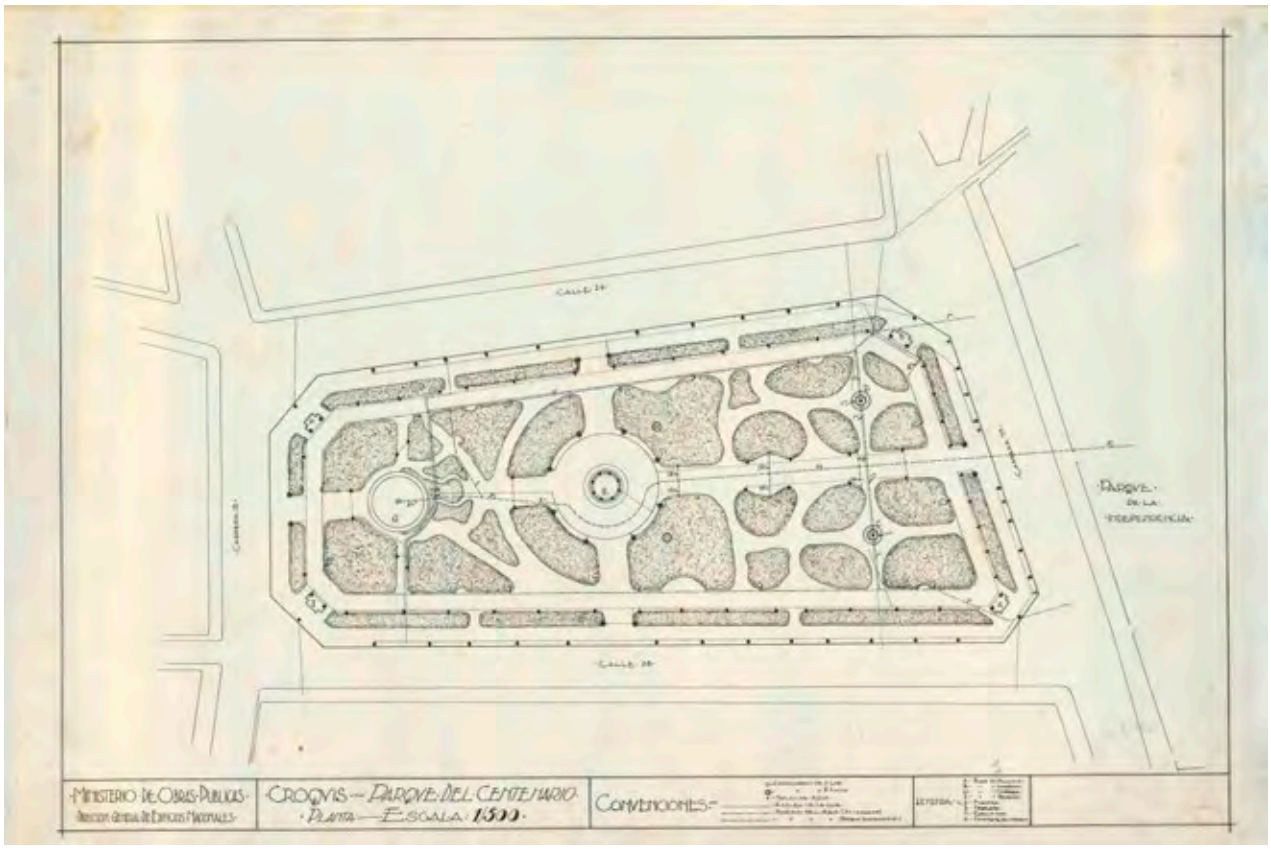


Figura 2.8 Bogotá: Parque del Centenario, s. f.

Figura 2.9 Parque de "El Centenario", Bogotá, ca. 1930

Figura 2.10 Parque Berrío, Medellín. Fotografía: Gonzalo Gaviria, 1894

Figura 2.11 Parque de Bolívar, Medellín. Fotografía Rodríguez, 1916

lugar a raíz de las celebraciones del Primer Centenario de la Independencia de Colombia, el 20 de julio de 1910" (Cendales, 2020, p. 102). Se trataba de un parque jardín en el que fue construida una serie de pabellones para la exposición, que dio cuenta del desarrollo industrial y cultural del país, entre ellos el pabellón egipcio y el japonés, el pabellón industrial y el de máquinas, el pabellón de la música, el de bellas artes y el pabellón de la luz, entre otros; además, se instalaron dos esculturas precolombinas, una balaustrada y una fuente elíptica.

De acuerdo con la historiadora del arte Claudia Cendales (2020), el diseño y la construcción de este y otros parques y jardines públicos durante la segunda década del siglo XX en la capital del país, debían aportar al fortalecimiento de "la imagen civilizada y progresiva de la ciudad" (p. 137). En el centenario también se transformaron otras plazas y parques en algunas de las principales ciudades colombianas como la Plaza de Bolívar en Manizales, el Parque de Nariño en Pasto, el Parque del Centenario en Barranquilla y el Parque Caycedo en Cali, para el que fueron invertidos, como en los otros casos, "ingentes recursos en la compra de la verja que lo encerró, en su amueblamiento, pavimentación, arborización y, más tardíamente, en la adecuación de un kiosco para realizar diferentes actividades" (Rodríguez, 2012, p. 218).

Figura 2.12 Biblioteca Infantil en el Parque de la Independencia, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

De forma paralela, el proyecto de modernización urbana buscaría verse reflejado en el aspecto formal de las edificaciones nacionales donde se alojaba el poder político, económico y social, lo que produjo que la estética edilicia de uso colectivo adquiriera un aspecto monumental en el que se combinaron los "estilos" historicistas europeos y norteamericanos del siglo XIX. Un fenómeno urbano, como lo califica la profesora Silvia Arango (2019), que fue posible gracias a las gestiones realizadas por la Sección de Edificios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas, encargada de la contratación de los servicios de un amplio grupo de profesionales extranjeros en los ramos de la ingeniería, la arquitectura y la construcción, quienes trabajaron de la mano de los ingenieros y los pocos arquitectos nacionales con los que contaba el país durante las primeras décadas del siglo XX, para la construcción de palacios, edificios educativos, estaciones y pabellones, hoteles y teatros, así como edificios bancarios que se fueron imponiendo como los nuevos símbolos del progreso urbano, un hecho que produjo una notable actualización de la imagen de las ciudades[5]. A continuación, se mencionarán solo unos cuantos profesionales que participaron directamente en el diseño y la construcción de algunas de las obras monumentales más importantes del país para el periodo comprendido entre 1910 y 1930[6]:

5. Cabe resaltar que, a mediados de la década de 1910, las élites locales habían empezado a manifestar la urgencia de fundar escuelas de arquitectura en el país, pues para lograr el progreso urbano era necesario contar con el criterio arquitectónico de profesionales locales especializados, capacitados para desarrollar una verdadera arquitectura y crear un estilo propio.

6. Esta no es más que una muestra representativa de algunas de las obras monumentales más notables construidas durante este periodo. Para profundizar en el tema véanse Arango (2019), Escovar y Delgadillo (2018), Giraldo (2002), Niño (2019), Prieto *et al.* (2017) y Ramírez *et al.* (2019).

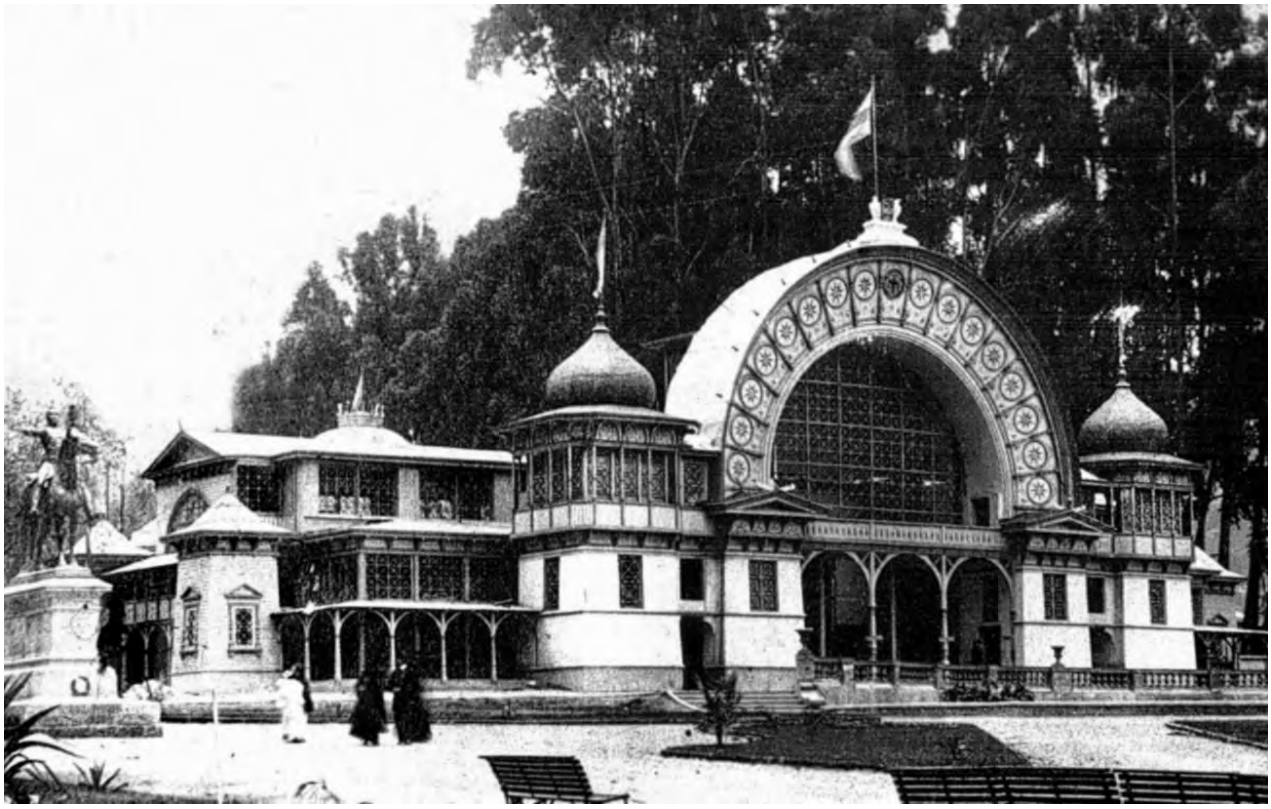


Figura 2.13 Pabellón de la Industria en el Parque de la Independencia, Bogotá, s. f.

Figura 2.14 Parque del Centenario de Barranquilla, ca. 1928

Figura 2.15 Parque Caycedo, Cali. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 2.16.1 Plaza de Bolívar de Manizales, 1923

Figura 2.16.2 Plaza de Bolívar de Manizales, ca. 1918

1. En la ciudad de Bogotá, el arquitecto francés Gastón Lelarge y su participación en el proceso constructivo del Capitolio Nacional (1910-1919), el diseño y la construcción del Hotel Atlántico (1912-1916), el diseño de la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional en Bogotá (1916-1918), el diseño del Edificio Hernández (1917-1918) y el diseño original del Palacio de San Francisco —Palacio de la Gobernación de Cundinamarca— (1918-1933). El ingeniero norteamericano Robert Farrington y la construcción del Edificio Pedro A. López (1919-1924) que posteriormente se convertiría en la sede principal del Banco de la República, ahora ocupado por el Ministerio de Agricultura. El ingeniero inglés William Lidstore encargado de las obras de diseño y construcción de la Estación de la Sabana (1913-1917). Cabe mencionar la labor realizada durante este periodo por el ingeniero arquitecto bogotano Alberto Manrique Martín, cuya propuesta para el remate del salón elíptico del Capitolio Nacional ganó el concurso en 1923; y el arquitecto medellinense Pablo de la Cruz, quien se encargó, entre otros, del diseño de los planos del Palacio de Justicia (1920-1933), el diseño y la construcción del Instituto Pedagógico Nacional para Señoritas (1919-1933) y la Estación del Ferrocarril del Sur (1923).

Figura 2.17 Capitolio Nacional, Bogotá, ca. 1930

Figura 2.18 Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, ca. 1930

Figura 2.19 Palacio de la Gobernación de Cundinamarca, Bogotá, ca. 1930

Figura 2.20 Edificio Pedro A. López, Bogotá, ca. 1930

Figura 2.21 Estación de La Sabana, Bogotá, ca. 1930

Figura 2.22 Palacio de Justicia, Bogotá, ca. 1930

Figura 2.23 Instituto Pedagógico Nacional para Señoritas, Bogotá, ca. 1930

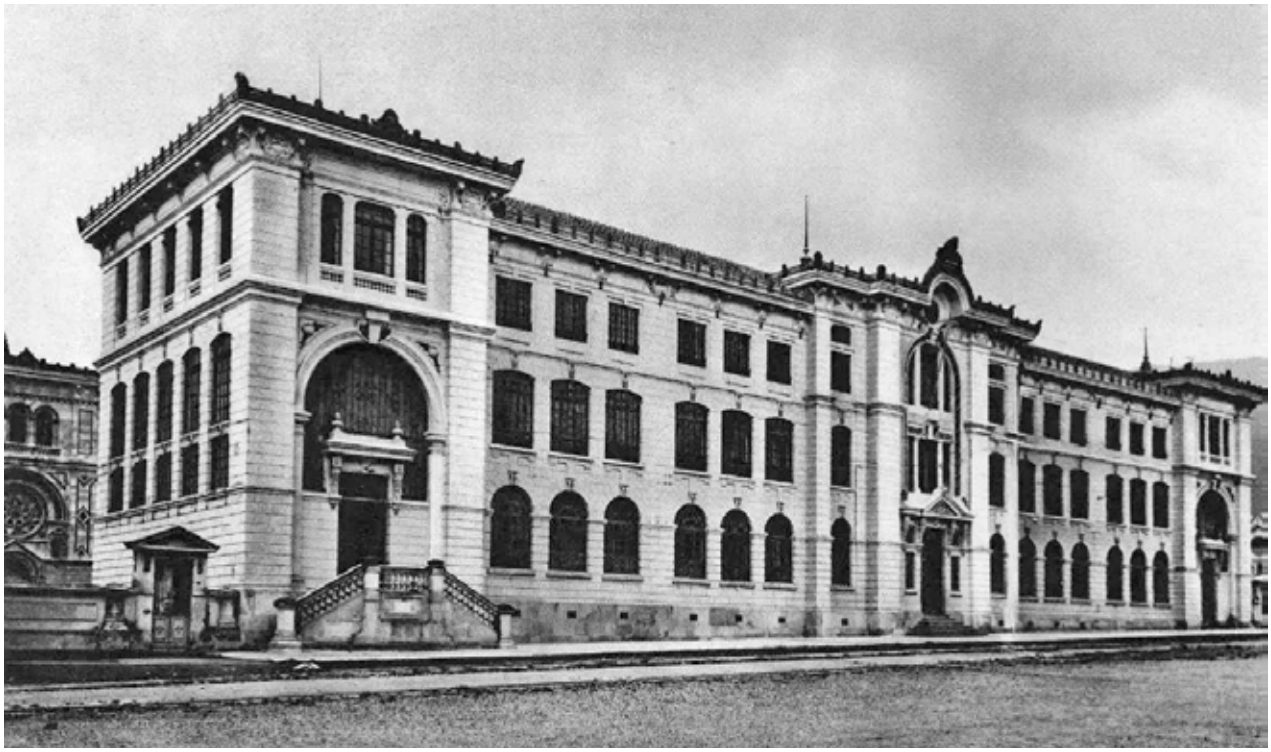


Figura 2.24 Palacio Nacional de Medellín, ca. 1926

Figura 2.25 Palacio de la Gobernación, Medellín, ca. 1930

Figura 2.26 Seminario Conciliar, Medellín, ca. 1920

Figura 2.27 Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia (izquierda) y Edificio Tobón Uribe (derecha), ca. 1920

2. En la ciudad de Medellín se destaca el arquitecto belga Agustín Goovaerts y sus diseños para el Teatro Junín-Hotel Europa (1924), el Palacio Nacional (1925) y el Palacio Calibío —Gobernación de Antioquia— (1925-1928). Así mismo, el arquitecto italiano Giovanny Buscaglione y la construcción del Seminario Conciliar (1919). El ingeniero arquitecto Enrique Olarte, encargado del diseño y la construcción de la nave central de la Estación Medellín del Ferrocarril (1907-1914), y las obras dirigidas por la firma de arquitectos y constructores antioqueños H. M. Rodríguez e Hijos, entre ellas el Banco Republicano (1919), el edificio comercial Tobón Uribe —Farmacia Pasteur— (1921) y el Palacio Municipal (1927-1932).

3. En la ciudad de Cali, el arquitecto belga Joseph Martens y el diseño del Palacio Nacional de Justicia (1924-1926), y las obras dirigidas por la firma de diseñadores y constructores Borrero y Ospina, entre ellas

Figura 2.28 Banco Republicano, Medellín, ca. 1920

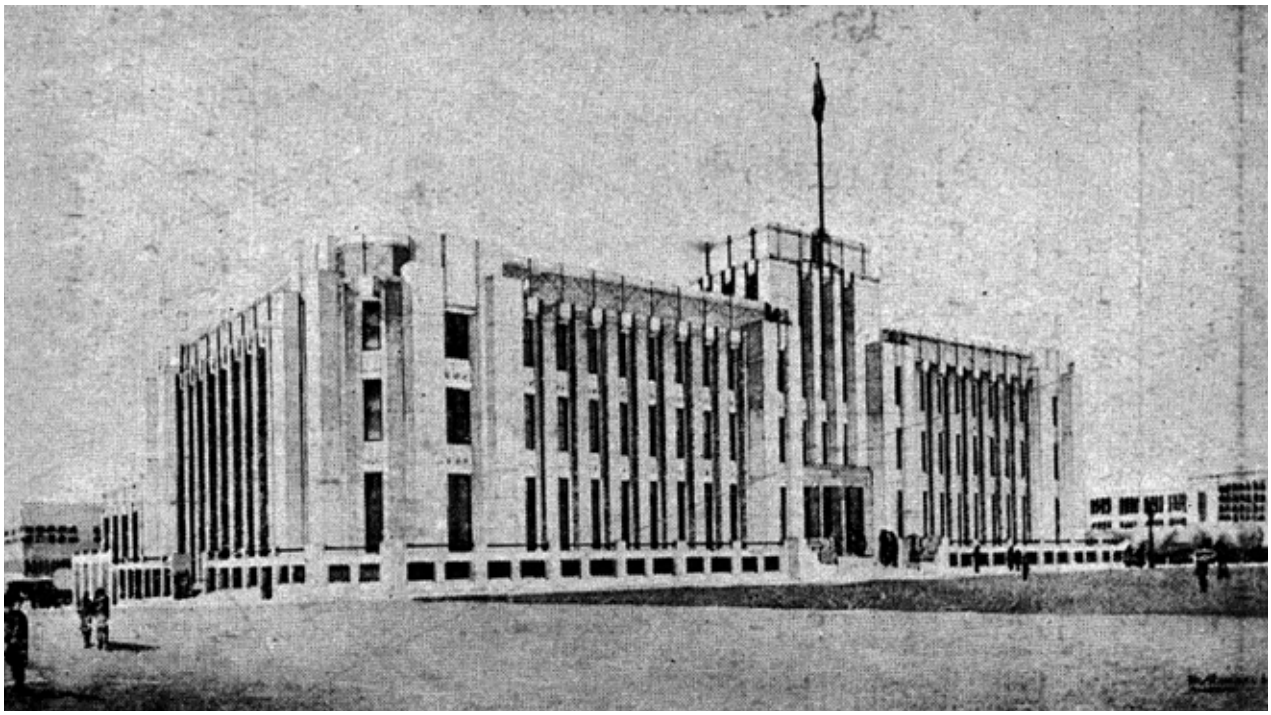


Figura 2.29 Palacio Municipal, Medellín, ca. 1930

el Teatro Municipal (1917), el Hotel Europa —Edificio Otero— (1923) y el Hotel Alférez Real (ca. 1927-1933).

4. En la ciudad de Barranquilla, el ingeniero jamaiquino Leslie Arbouin y la obra de diseño y construcción del Edificio de la Aduana (1921-1925) y el Banco Dugand (1920-1922), y el arquitecto estadounidense Burdette Higgins, responsable de los diseños del Hotel El Prado (1927-1930), construido por la sociedad comercial conformada por los empresarios Karl Parrish y la familia Obregón.

5. En la ciudad de Manizales, el arquitecto norteamericano John Vawter en el proceso de reconstrucción de la ciudad después de los incendios ocurridos en el casco urbano en 1925 y 1926, destacando el diseño de los planos para el Palacio de la Gobernación de Caldas (1927) y el Palacio Nacional (1927), cuyas obras fueron dirigidas por la Casa Ulen & Company[7], encargada a su vez de la construcción de la Estación Manizales del Ferrocarril (ca. 1925); la obra atribuida al sacerdote italiano Giovanni Buscaglione, quien trabajaría a partir del diseño del arquitecto francés Julien Polti para la construcción del Palacio Arzobispal en Manizales (1926); la obra de la firma italiana Angelo Papio y Pío Giancarlo Bonarda, encargados del diseño y la construcción del Teatro Olympia (1929-1930) y el Palacio Sanz —Hotel Europa— (1927), y la obra del ingeniero Elías Arango, quien intervino en la construcción del Palacio Municipal (1927).

7. Luego de estos hechos, y como se verá más adelante, el Gobierno nacional trazó un proyecto de reconstrucción para la ciudad que debía realizarse en el menor tiempo posible. Para ello contrató los servicios de la Casa Ulen & Company con el ánimo de dirigir las obras de construcción, y nombró al arquitecto Pablo de la Cruz como interventor de este proyecto. No obstante, De la Cruz participó como diseñador en algunas de las obras construidas por la Ulen en Manizales y Bogotá.

Figura 2.30 Palacio Nacional de Justicia, Cali. Foto Escarria, 1935

Figura 2.31 Edificio Otero (fondo) y el costado occidental de la Plaza de Caycedo, Cali. Foto Salazar, 1940

Figura 2.32 Hotel Alférez Real, Cali. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 2.33 Edificio de la Aduana, Barranquilla, ca. 1928

Figura 2.34 Banco Dugand, Barranquilla, ca. 1928

Figura 2.35 Hotel del Prado, Barranquilla. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 2.36 El Palacio Nacional, que sobresale por su cúpula, y el Hotel Europa, sobre el costado derecho de la catedral de Manizales. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941

Figura 2.37 Palacio Municipal de Manizales. Anónimo, s. f.

Figura 2.38 Palacio de la Gobernación de Pasto, ca. 1930

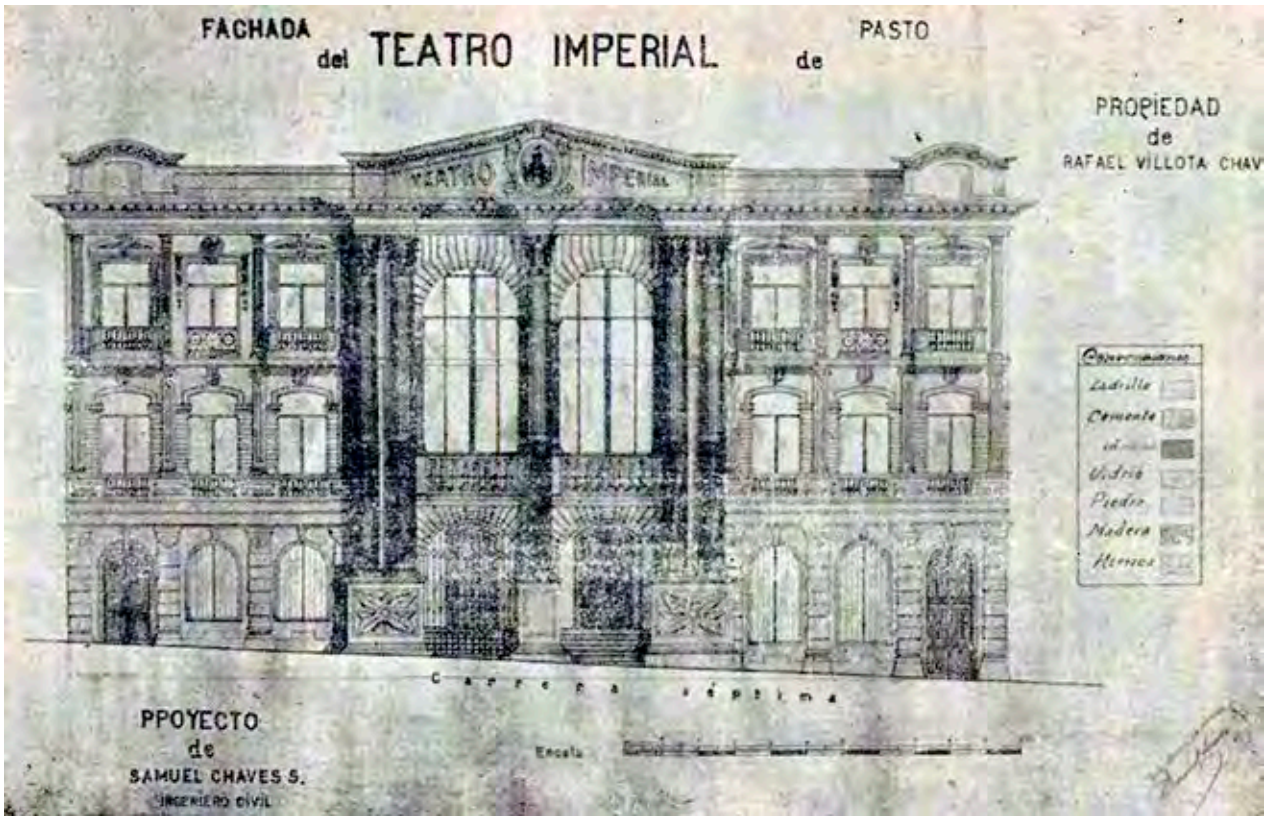


Figura 2.39 Fachada del Teatro Imperial, Pasto, ca. 1920

6. En la ciudad de Pasto, la presencia del ingeniero ecuatoriano Gualberto Pérez Eguiguren y el diseño de los planos para el edificio de la Gobernación de Nariño (ca. 1910-1920), el ingeniero santandereano Belisario Ruiz Wilches, encargado del diseño del Teatro Imperial (1922-1924), y el arquitecto pastuso Lucindo Espinosa, encargado del diseño del Pasaje Corazón de Jesús (ca. 1925-1934).

"Salubridad"

Uno de los principios centrales del proyecto de modernización urbana fue la higiene como efecto del progreso. Las principales ciudades colombianas se vieron obligadas a modernizar su sistema de acueducto y alcantarillado, servicios que en la mayoría de las ciudades eran monopolizados por empresas particulares —principalmente extranjeras— para garantizar o mejorar las condiciones de higiene y salubridad de sus habitantes. En la capital del país, la Empresa de Acueducto de Bogotá, perteneciente al señor Ramón Jimeno, estuvo encargada de la distribución de "agua potable" en el centro y la zona de Chapinero; sin embargo, no solo fueron pocas las familias que se vieron beneficiadas, sino que la prestación del servicio era deficiente y la calidad del agua era pésima. Dicha situación obligó a la administración local, en 1914, a adquirir esta empresa para darle paso a la construcción de un acueducto que cumpliera cabalmente con las condiciones higiénicas requeridas y permitiera la ampliación de la distribución del agua potable, lo que produjo "los primeros intentos de acueducto y planes de alcantarillado subterráneo" (Archila, 1997, p. 33), buscando con ello darle soluciones a los problemas de insalubridad generados por el vertimiento de aguas negras sobre los caños de las vías públicas. Sin embargo, el ingeniero civil Pablo Salazar Ferro (2008) afirma que la municipalización del acueducto "no representa necesariamente la modernización de la red, sino más bien una extensión exigida por el crecimiento mismo de Bogotá" (p. 153).

Si bien las obras adelantadas por la administración local ampliaron las posibilidades de conectar las viviendas a una red de abastecimiento de agua potable, lo cierto es que solo hasta la década de 1930 se iniciaría la construcción de un acueducto moderno en Bogotá —el acueducto de Vitelma—: "La modernización de la ciudad a partir de la planificación urbana, durante las décadas de 1920 y 1930, incluyó al acueducto como un elemento determinante y lo identificó como una red indispensable para Bogotá" (Salazar, 2008, p. 154).

En cuanto al suministro de energía durante las tres primeras décadas del siglo XX, el servicio era prestado por la Empresa de Energía Eléctrica de los hermanos Samper Brush; una compañía privada que vio la necesidad de darle solución al problema de electricidad que presentaba la ciudad, ofreciendo su servicio inicialmente entre el sector industrial y residencial, un ámbito privado con la posibilidad de pagar por él. Las obras para la instalación del alumbrado eléctrico público dieron inicio en la segunda mitad de la década de 1910, pues el municipio carecía de la capacidad económica para cubrir los gastos que representaba contar con este servicio. Para la tercera década del siglo XX, la compañía de los hermanos Samper encontró competencia por primera vez con el surgimiento de la Compañía Nacional de Electricidad, lo que generó largas disputas por el monopolio en la prestación del servicio. Para resolverlo, la Administración municipal tomó la decisión de adquirir gran parte de las acciones de estas dos empresas, valiéndose de un préstamo solicitado a banqueros neoyorquinos. De este modo, dichas compañías se convirtieron en una sola: Empresas Unidas de Energía Eléctrica, conformada por la Administración municipal como accionista mayoritario y un grupo de socios privados, que lograron consolidarse paulatinamente y extender su cobertura para una distribución más eficiente del servicio de electricidad que atendiera la demanda de la creciente ciudad.

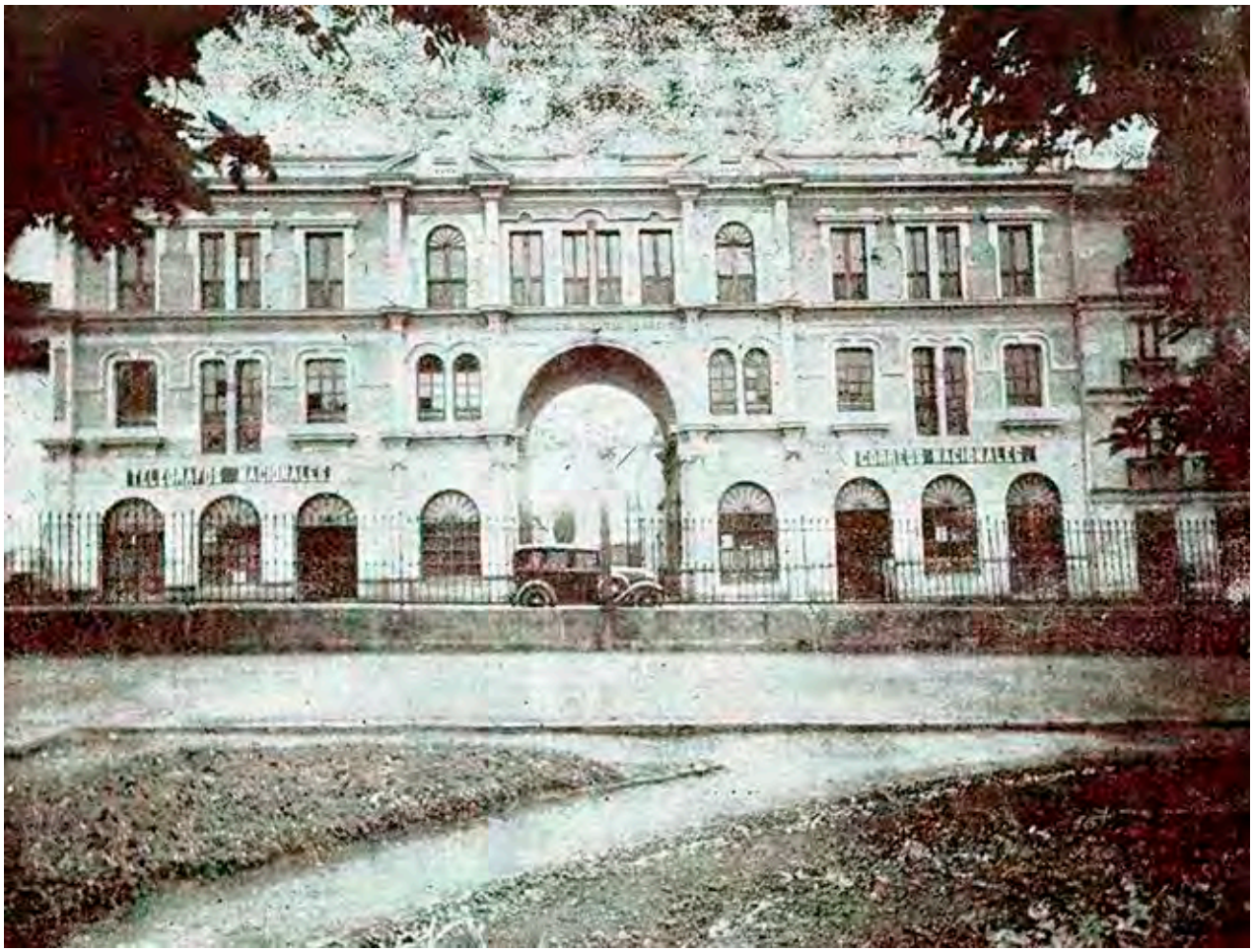


Figura 2.40 Pasaje Corazón de Jesús, Pasto, ca. 1930

En el caso de Medellín, para la década de 1910 la idea de modernización urbana, concebida por los miembros del Concejo y la Sociedad de Mejoras Públicas, se inscribía en la construcción de una ciudad que reuniera las condiciones óptimas alrededor de temas como saneamiento, infraestructura, equipamiento y circulación urbana. La Administración municipal manifestó un notable interés por aprovisionar a sus habitantes de los "servicios públicos de acueducto, alcantarillado y electricidad. Es un ejemplo de esta nueva dinámica, el servicio público de alcantarillado, que apareció en 1913" (Valencia, 2010, p. 143); considerados por el municipio y los sectores privados como un asunto prioritario para el desarrollo económico local y el saneamiento público. En este sentido, para lograr la higiene en la ciudad y garantizar la distribución de agua potable entre sus habitantes, por medio de las disposiciones dictadas por el Concejo municipal y las acciones dirigidas por dicha entidad y las élites locales, en 1913 se contrató al ingeniero francés René Rigal para la realización de un proyecto sobre el suministro de aguas y alcantarillado de la ciudad. Así, se planeó la construcción de un nuevo acueducto con tubería de hierro y un nuevo alcantarillado con canalizaciones en tubos circulares de cemento armado, obra que no se llevaría a cabo sino hasta la década de 1920. Adicionalmente, la Compañía de Instalaciones

Eléctricas —de carácter privado—, encargada de distribuir la electricidad en la ciudad, pasó a manos de la municipalidad en 1918, y obtuvo el nombre de Empresas de Energía Eléctrica.

En conclusión, mediante las disposiciones del Acuerdo 34 del 18 de febrero de 1920 se constituyeron las Empresas Municipales de Medellín, conformadas por las empresas de acueducto, energía y la Compañía Telefónica, además de las empresas prestadoras de servicios públicos adquiridas hasta entonces por la Administración municipal. De este modo, Medellín logró convertirse en la primera ciudad colombiana en municipalizar los servicios públicos domiciliarios.

Para la segunda década del siglo XX, en el Concejo municipal de Cali se afianzó la necesidad de transformar el viejo sistema de distribución de aguas de la ciudad y construir un nuevo acueducto. Para ello, en 1912 se celebró un contrato con el gerente de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, el señor Nemesio Camacho, para la realización de los estudios necesarios para la construcción de un acueducto metálico, alcantarillado y pavimentación de las calles. Dichos estudios fueron aprobados en 1913, pero las obras, que consistieron en la construcción del "canal de conducción, dos tanques en San Antonio (sin planta de purificación) y la red metálica de distribución" (Vásquez, 2001, p. 104) solo dieron inicio en 1916 bajo la dirección de la Junta Constructora decretada por la municipalidad. Gracias a los empréstitos obtenidos con dos entidades financieras norteamericanas fue posible el diseño y la construcción de la planta de purificación de aguas de San Antonio —obra finalizada en 1930—, factor que permitió aumentar la disponibilidad y distribución del agua limpia en la ciudad de Cali.

A pesar de los estudios aprobados por el Concejo, se le dio prioridad a la construcción del nuevo acueducto aumentando las posibilidades de distribuir una mejor calidad de agua para el consumo y uso doméstico de la población; sin embargo, las alcantarillas no eran adecuadas para evacuar las aguas residuales. Por esta razón, los viejos caños se saturaron y provocaron serios problemas de insalubridad en las calles, especialmente en los sectores bajos de Cali. En medio de este escenario, finalizando la década de 1920, surgió la necesidad de implementar un plan de alcantarillado y pavimentación en la ciudad; además, por disposición del Acuerdo 97 de 1927 fue creado el Departamento de Obras Públicas Municipales de Cali con el objetivo de preservar las obras de alcantarillado y pavimentación de vías (Vásquez, 2001, pp. 104-112).

La primera planta hidroeléctrica de la ciudad fue construida en 1910 por la empresa privada Cali Electric Light & Power Company [Compañía de Luz y Fuerza Eléctrica de Cali] que, tres años más tarde, estuvo encargada de la instalación, extensión y prestación del servicio de energía eléctrica pública y domiciliaria en la ciudad. En 1928, la negligencia y mala prestación de los servicios de electricidad en la ciudad, por parte de esta compañía, provocaron serios descontentos entre los caleños, que presionaron al Concejo municipal para declarar la caducidad del contrato mantenido con ellos por dieciocho años, para aprobar, poco tiempo después, un contrato con la firma norteamericana South American Power Company, que después pasaría a llamarse Compañía Colombiana de Electricidad. Dicha compañía se encargaría en lo sucesivo del aprovisionamiento de luz y energía eléctrica y la tecnificación y ampliación de las instalaciones eléctricas en la ciudad (Fernández y Rincón, 2015).

En 1930, el Concejo expidió el Acuerdo 9 mediante el cual fueron creadas las Empresas Municipales con el ánimo de que las empresas de acueducto, plaza de mercado y matadero de la ciudad fueran administradas por un solo gerente. En 1944 se ordenó la municipalización de la Compañía Colombiana de Electricidad, cuyo traspaso de bienes a las Empresas Municipales solo tendría lugar dos años después.

Por su parte, la ciudad de Barranquilla experimentó un notable periodo de modernización urbana a partir de la década de 1920. La empresa de acueducto había sido dirigida como una empresa particular conformada por el sector de comerciantes de la ciudad y la Administración municipal. Desafortunadamente, la cobertura era insuficiente y el agua distribuida no era potable, por el contrario, era de mala calidad, lo que había generado muertes y epidemias entre los barranquilleros. Para remediarlo y modernizar el sistema de acueducto, el Concejo municipal buscó apoyo externo que le permitiera emprender dicho proyecto. En 1922, gracias a un auxilio del Gobierno nacional, el municipio logró adquirir las acciones del viejo acueducto para la construcción del acueducto moderno (Bilbao, 2009). El proceso de transformación urbana de Barranquilla está vinculado, de una manera particular, con la presencia extranjera en la ciudad; hablamos del norteamericano Karl Parrish, quien lideró, junto con un equipo de constructores privados y públicos, un empréstito con los banqueros de Chicago, la Central Trust Company de Illinois, con el propósito de dotar a Barranquilla de unos servicios eficientes, centrados especialmente en la modernización del acueducto y el alcantarillado y un programa general de pavimentación (González, 2022, p. 342). Vale anotar que sus intereses particulares por la modernización de la infraestructura urbana estaban articulados con la Compañía Urbanizadora El Prado, creada en 1920 por Parrish y los hermanos De la Rosa con el ánimo de construir un sector residencial moderno al norte de la ciudad dirigido a la élite barranquillera.

De este modo, el municipio firmó un convenio con la Central Trust en 1925 para emprender las obras antes mencionadas; proyecto de construcción que estuvo a cargo de la firma Parrish y Compañía. Por disposiciones establecidas en el convenio por el banco norteamericano y la presión ejercida por los Parrish, se crearon las Empresas Públicas Municipales de Barranquilla, independientes de la Administración municipal, a cargo del ingeniero norteamericano Samuel Hollopeter, quien dirigió el acueducto durante un periodo de veinte años. Las Empresas Públicas iniciaron rápidamente las obras de ampliación y modernización del acueducto inaugurado en 1929, para el que se construyeron un tanque de distribución de agua y una nueva planta de filtración, y se hicieron mejoras en el sistema de alcantarillado. Así mismo, se adelantaron las obras de pavimentación de calles con concreto y se inauguró un nuevo sistema de alumbrado público dirigido por la Compañía Colombiana de Electricidad, con el fin de cubrir la alta demanda de este servicio como consecuencia del aumento poblacional y las nuevas dinámicas urbanas que imponían la industria y el comercio.

Como en otros casos mencionados antes, a pesar de la ampliación y modernización del sistema de acueducto y alcantarillado, no todos los habitantes de la ciudad se vieron beneficiados de estos servicios, pues dichas mejoras se inclinaron hacia los sectores que tuvieran la capacidad económica de pagarlos, dejando buena parte de la ciudad por fuera del circuito de distribución de los servicios sanitarios y el mejoramiento de las vías (Bilbao, 2009; Posada, 1992).

En el caso particular de Manizales, los incendios ocurridos en el centro de la ciudad a mediados de la década de 1920 marcaron un antes y un después en su proceso de modernización. En palabras del profesor Rodrigo Santofimio Ortiz (2019), tras los siniestros, los intereses de la élite local, la Administración municipal y el Gobierno nacional se concentraron en el proyecto de reconstrucción de Manizales:

> La iniciativa más importante fue el contrato hecho con la Ulen & Company del Estado de Delaware (Estados Unidos), avalado por los gobiernos nacional, departamental y municipal, quienes firmaron la póliza respectiva en la que sustantivamente "La Compañía" haría varios edificios en la ciudad, incluso también el acueducto, alcantarillado, pavimentación de las calles, reparación y mejora de la plaza de mercado y la plaza para la venta de carnes; "La Compañía", también ensan-

Figura 2.41 Cobertura de la quebrada Santa Elena, Medellín. Fotografía: Francisco Mejía, ca. 1930

charía la planta de energía eléctrica para aumentar el alumbrado, entre otras obras (p. 202).

Los trabajos adelantados por la Compañía Ulen en la ciudad, si bien fortalecieron y modernizaron el sistema de acueducto, alcantarillado y energía eléctrica de Manizales, también generaron inconformidades por las grandes sumas de dinero que representaron las obras para el Estado.

A diferencia de las ciudades mencionadas, en Pasto el proceso de modernización urbana tendría lugar durante la década de 1930. Si bien para 1925 ya contaba con energía eléctrica, el servicio era insuficiente y la cobertura limitada; además, carecía de un sistema de distribución de aguas y alcantarillado eficiente y acorde con las necesidades urbanas. Los planos para el acueducto y alcantarillado de la ciudad, diseñados por el ingeniero Luis Lobo Guerrero en 1931 y aprobados un año más tarde por el Concejo municipal, quedarían rezagados hasta 1936, año en el que dicho Concejo le adjudicó el contrato de construcción al mismo ingeniero. Al parecer, las obras se darían paulatinamente y cubrirían apenas ciertos sectores de la ciudad.

De acuerdo con el historiador Fernando Botero (1996): "Resulta una constante en la mentalidad de la élite de comienzos del siglo su actitud proclive a la municipalización de los servicios públicos básicos —acueducto y alcantarillado, energía, aseo—" (p. 107), una idea iniciada en los Estados Unidos durante la primera década del siglo XX que las élites locales no tardarían en retomar.

Figura 2.42 Avenida Los Libertadores, Medellín. Fotografía: Jorge Obando, 1940

Figura 2.43 Avenida Jiménez de Quesada, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Por otra parte, se comenzaron los trabajos de rectificación y canalización de ríos y quebradas en los centros urbanos, como fue el caso del río San Francisco en Bogotá (1916), obra que, si bien tardó varios años, le dio paso a la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada, facilitando la eliminación de algunos focos insalubres en el centro y la conformación de nuevas vías que le dieron una imagen moderna a la ciudad. En Medellín, la cobertura de la quebrada Santa Elena —por tramos—, si bien le restó bondades al paisaje urbano que ofrecía el Paseo La Playa, intentó remediar las condiciones de insalubridad y los malos olores que emanaban de la quebrada; así mismo, la canalización del río Medellín le dio apertura a la Avenida Los Libertadores y permitió articular el centro con la otra banda del río, obras "de gran impacto en el desarrollo del sector occidental de la ciudad y en el de su comunicación, gracias a la construcción de vías para el tráfico automotor" (Botero, 1996, p. 182).

La ciencia del *city planning* y los primeros planes de ensanche

Para la segunda década del siglo XX, las ciudades colombianas experimentaron un notorio incremento poblacional, llegando incluso a triplicar el número de sus habitantes. De acuerdo con los resultados de los censos nacionales levantados entre 1912 y 1938, Bogotá pasó de 121.257 a 330.312 habitantes; Medellín pasó de 71.004 a 168.266 habitantes; Barranquilla de 48.907 a 152.348 habitantes; Cali de 27.747 a 101.883 habitantes; Manizales de 34.720 a 86.027 habitantes, y Pasto de 27.760 a 49.644 habitantes (Rueda, 1989, p. 372). Como se puede leer, las ciudades mencionadas ya evidenciaban cierta dinámica urbana, debido en parte a los flujos de migración interna derivados del fortalecimiento de dichas ciudades como núcleos urbanos, centros de poder económico, político y cultural. Sin embargo, el notorio crecimiento poblacional en ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali originó un serio problema de densificación urbana en los cascos antiguos, poniendo en evidencia el déficit de vivienda y la precariedad de las condiciones sanitarias existentes, y, con ello, la reducida capacidad urbana para albergar a sus nuevos habitantes. Situaciones que obligaron a pensar en los primeros planes de ensanche urbano como un instrumento para ordenar y regular el crecimiento de las ciudades y prever su desarrollo futuro, los cuales "se constituyeron en los primeros modelos europeos aplicados en el siglo XIX y que se manifiestan como alternativas novedosas para el ordenamiento de las ciudades colombianas" (Bolaños, 2011, p. 27).

REPÚBLICA DE COLOMBIA

PRIMER CONGRESO

DE

MEJORAS NACIONALES

REUNIDO EN BOGOTA DEL 12 AL 20

DE OCTUBRE DE 1917

BOGOTA

IMPRENTA NACIONAL

1917

Figura 2.44 Portada de las memorias del Primer Congreso de Mejoras Nacionales, 1917

City planning y los Congresos de Mejoras

A partir de la década de 1910, luego de conocer algunos modelos de planificación urbana aplicados en las ciudades europeas y estadounidenses, el empresario Ricardo Olano, preocupado por las deficientes condiciones urbanísticas y arquitectónicas de las ciudades colombianas, emprendió una campaña en pro de la transformación urbana nacional mediante la difusión de la ciencia del *city planning*. Su interés, además del aspecto estético, estaba anclado en el ordenamiento "científico", la regulación del crecimiento urbano y la modernización de las ciudades, razón que lo llevó a proponer en primera instancia el levantamiento del plano Medellín futuro —sobre el que se profundizará más adelante— y, luego, la realización de los Congresos de Mejoras Nacionales.

El primer congreso, celebrado en Bogotá en 1917, contó con la participación de gobernantes, empresarios, profesionales y delegados de buena parte de las ciudades del país, reunidos con el fin de discutir las problemáticas de los centros urbanos y proyectar soluciones para la ciudad futura. En lo sucesivo, dichos congresos se convertirían en "un mecanismo de unanimidad para dialogar en torno a la arquitectura, el urbanismo y asuntos generales de ciudad como el civismo, la moral y la ética" (Cuervo *et al.*, 2021, p. 72).

Alrededor de los dos primeros congresos (1917/1920), en Colombia fueron tratados por primera vez temas tan urgentes como el urbanismo y el *city planning*, eje principal de la ponencia presentada por Olano en el primer congreso, basada en la idea de encaminar las ciudades hacia la modernidad y la construcción de una Colombia nueva[8], proponiendo para ello el siguiente programa:

> La ciencia del *city planning* y la experiencia señalan los siguientes como puntos principales de consideración: 1) calles, 2) transportes, 3) arquitectura, 4) casas para obreros, 5) parques y bosques, 6) acueductos, 7) sanidad, 8) edificios públicos, mercados, 9) luz eléctrica, 10) legislación, 11) finanzas (Olano, citado en Botero, 1996, p. 40).

De acuerdo con José Miguel Alba Castro (2013), el estudio de Olano sobre el *city planning* para el ensanche de las ciudades, apoyado en temas como la "higiene", la "comodidad" y la "belleza", propuso un trazado moderno de "calles radiales hacia los puertos y las grandes estaciones, y grandes avenidas —*parkways*—, bloques de esquinas ochavadas, carreteras de circunvalación, bulevares, así como un sistema para el aprovechamiento de los ríos para el ornato" (p. 185); una propuesta que, sin duda, introdujo nuevas concepciones urbanas sobre la estructura vial y el desplazamiento, combinando elementos formales de los modelos de planificación urbana extranjera[9].

Señaló la importancia de equipar los barrios de las ciudades con escuelas y plazas de mercado, y planteó, además, la necesidad de construir casas para obreros dotadas con los servicios de agua, luz y jardines para juegos infantiles. Dicho estudio contiene cuatro puntos ineludibles para la modernización de los centros urbanos: 1) El "saneamiento", considerando el sistema de alcantarillado y el abastecimiento de agua, aseo y riego de calles —un tema crucial si se tiene en cuenta que buena parte de las vías de las ciudades eran

8. Es necesario aclarar que Olano no tenía ninguna formación en esta disciplina y, muy probablemente, basado en la idea de que el progreso iba unido a la civilización, reinterpretó los postulados del *city planning* sugiriendo convenientemente —tanto para las élites industriales como para la economía nacional— las acciones más urgentes para darle solución a las necesidades locales.

9. La nueva estructura vial propuesta por Olano, las calles radiales y *parkways*, serían una constante dentro de proyectos trazados por el urbanista Karl Brunner en Colombia.

de tierra pisada—, la construcción higiénica de habitaciones obreras y su reglamentación, la construcción de baños y excusados públicos, la creación de Juntas Municipales de Higiene y los mataderos públicos; 2) el "transporte" (redes ferroviarias nacionales, puertos y tranvías), eje dinamizador para la movilidad y la modernización del país, de gran interés para el Estado, los empresarios y comerciantes; 3) el "desarrollo urbano", que estaría regulado por el levantamiento de planos urbanos a cincuenta años para las ciudades con más de 10.000 habitantes, previendo las necesidades y el desarrollo de los centros urbanos en constante crecimiento, y 4) la "legislación y organización de las ciudades", para lo cual fueron propuestos proyectos de ley sobre expropiación de terrenos y urbanización (Noguera *et al.*, 2000, pp. 33-34), anteponiendo el interés público sobre los intereses particulares. Además, Olano señaló la necesidad de crear una escuela de arquitectura y urbanismo frente al inminente atraso de estas disciplinas en el país y la conveniencia de fundar sociedades de mejoras públicas en cada ciudad y municipio del territorio.

En el segundo congreso, realizado en 1920, fueron retomados y ampliados algunos de los principales temas tratados en 1917, como la implementación de modelos de vivienda obrera barata basados en las experiencias de Argentina, Chile y Uruguay, y la importancia que suponía la fundación de una escuela de arquitectura que formara a los nuevos profesionales en el país. Especialmente, se discutió acerca de los frecuentes enfrentamientos entre propietarios de suelos y las Administraciones municipales por las cesiones de fajas para calles, plazas y parques (Alba Castro, 2013).

En las memorias de este Segundo Congreso de Mejoras Nacionales (1921) señalan que algunos de los proyectos de ley presentados durante el primer congreso fueron incorporados a la legislación nacional: la Ley 21 de 1917 y la Ley 38 de 1918 (p. III)[10], en las que se expresan los motivos de utilidad pública para decretar la enajenación forzosa de la propiedad. Otros fueron fijados como ordenanzas del departamento de Cundinamarca: la Ordenanza 53 de 1919 "sobre el 'City Planning'" (p. IV), o "Urbanización futura de la ciudad de Bogotá", en la que se le ordena a la Alcaldía de Bogotá el levantamiento de un plano

10. "Sobre la manera de hacer efectivo el derecho de indemnización por expropiaciones ejecutadas por autoridades administrativas".

REPUBLICA DE COLOMBIA

SEGUNDO CONGRESO

DE

MEJORAS NACIONALES

REUNIDO EN BOGOTA DEL 4 AL 14 DE JULIO DE 1920

BOGOTA
IMPRENTA NACIONAL
1921

Figura 2.45
Portada de las memorias del Segundo Congreso de Mejoras Nacionales, 1921

general de la ciudad que comprendiera su urbanización futura dentro del perímetro urbanizable; además, se sanciona que la Alcaldía de Usaquén exija los permisos de construcción expedidos por la Dirección de Obras Públicas Municipales de Bogotá para cada edificación que se levante en dicho municipio de acuerdo con lo establecido en el plano de urbanización futura de la ciudad. También se destacó la Ordenanza 92 de 1920 "adicional a la [ordenanza] número 53 de 1919", en la que se decreta que para el levantamiento del plano de urbanización futura mencionado en la Ordenanza 53 de 1919, se podrá dividir el plano por zonas y darle prioridad a las que deban trazarse primero. Asimismo, la Administración de Bogotá y los municipios vecinos se abstendrían de conceder permisos para la urbanización de nuevos barrios hasta no tener el plano de la zona o sección respectiva levantado y aprobado por el Concejo, o los Concejos municipales o la Gobernación.

La lectura de las memorias de estos congresos permite comprender los mecanismos mediante los cuales se pretendía implementar el urbanismo "científico" en las ciudades colombianas: el fortalecimiento del sistema vial y la introducción de medios de transporte modernos, las obras de infraestructura a nivel nacional y local, el saneamiento urbano, la regulación e implementación de los modelos de vivienda obrera higiénica y barata, la regulación urbana por medio de los planos de ensanche, junto con la expedición de una

Figura 2.46 Plano de Medellín futuro. "Según el proyecto del Doctor Jorge Rodríguez. Modificado por la Junta nombrada por la Municipalidad y la S. de M. P. compuesta de los Sres. Dr. Jorge Rodríguez, Dr. Alejandro López, Dr. E. Olarte, Dr. A. Londoño, Dn. Ricardo Olano, Dn. José A. Arango, Dn. Horacio Rodríguez y Dn. Mariano Roldán. Marzo 1º. de 1913"

reglamentación clara que permitiera el crecimiento controlado de las ciudades.

El plano Medellín futuro

A partir de la década de 1910 se abrió una discusión entre las Sociedades de Mejoras Públicas, los Concejos municipales y los profesionales locales sobre la necesidad de establecer mecanismos claros para planificar la ciudad del futuro, ordenar el desarrollo urbano, regular la expansión y reglamentar la higiene. Medellín representa el primer antecedente de estas discusiones: el crecimiento poblacional que la ciudad estaba experimentando, sumado al lamentable estado en el que se encontraba el centro tradicional, la estrechez de las calles y su incompatibilidad con las buenas condiciones higiénicas y el tráfico, propios de una ciudad populosa, y la necesidad de establecer las bases de una ciudad bien planificada en favor del progreso, el embellecimiento y la higiene, fueron motivos suficientes para que el Concejo municipal expidiera el Acuerdo 4 de 1890, que establecía la necesidad de levantar un "plano para el ensanchamiento futuro de la ciudad". A pesar de lo que estimaba el acuerdo, "en el fondo estaban otros hechos como el de evitar que la ciudad siguiera creciendo anárquicamente, con el control de los intereses privados y sometida a todos los actos especulativos" (González, 2007, p. 138), intereses que en numerosas ocasiones obstaculizaron el desarrollo urbano de la ciudad[11].

Sin embargo, pasarían veinte años después de la expedición de este acuerdo para que el señor Ricardo Olano, miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, promoviera la elaboración de un plano de ensanche que contemplara las necesidades urbanas de la creciente ciudad: el plano Medellín futuro, levantado en 1913 por el ingeniero Jorge Rodríguez.

Como medida de reglamentación urbana, en el Acuerdo 56 de 1913 se establecieron algunas disposiciones sobre la aplicación de dicho plano, que son:

> 1) Difusión del plano. 2) Toda persona interesada en edificar o reconstruir edificios en las calles de la ciudad o en la zona de circunvalación indicada en el plano, debería informar al ingeniero municipal, quien autorizaría o no la obra, en conformidad con el plano. 3) Se definieron de manera precisa los límites por donde iría la carretera de circunvalación (Botero, 1997, p. 125).

Por medio de la rectificación del trazado de las viejas calles y el planteamiento de nuevas áreas de expansión urbana, el plano "garantizaba" el crecimiento controlado y la descongestión del centro tradicional, lo que sin duda proponía una racionalización del espacio urbano asociada a la higiene. En el esquema se habla de

> una serie de ensanches con trazos regularizados [...]. La continuidad de la malla, aparte de los giros, solo se vio interrumpida por los accidentes naturales, como quebradas o zanjones, pero jamás por la pendiente de la topografía. [...] Mas allá de la antigua malla heredada [...] lo que hay es una traza ortogonal para configurar lo que después se reconocerá como el tablero de ajedrez, con una tipificación cuadrada, en unos casos rectangular, con un módulo que variaba de tamaño en los diferentes sectores proyectados, a los que en varios sectores se les introdujo el ochave en las esquinas (González, 2007, p. 149).

11. Las frecuentes trabas que los propietarios privados le pusieron al desarrollo de las obras públicas, sumado a "la concesión de excepciones al plano regulador", fueron en parte la causa de la inoperancia del plano de ensanche de 1890 y el plano Medellín futuro de 1913 (Botero, 1997, pp. 118-119).

Figura 2.47 Detalle del plano Medellín futuro. Trazado en forma de estrella sobre el eje de la Avenida Juan del Corral, al norte de la ciudad, 1913

Figura 2.48 Detalle del plano Medellín futuro. Diagonal propuesta entre el Camellón de Guayaquil y la Gran Avenida, detrás de la Estación del Ferrocarril de Antioquia, al sur de la ciudad, 1913

Su excepcionalidad consiste en el trazado de cuatro manzanas al norte de la ciudad, que configuran, en palabras de González (2007): "una especie de *place royal* en forma de estrella de ocho radios" cuyo eje central estaría atravesado por la Avenida Juan del Corral, y, al sur, detrás de la Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia, "el trazado de una diagonal que remata en una plaza semicircular rompiendo el trazo ajedrezado" (p. 149).

Partiendo del plano Medellín futuro se adelantaron las obras de canalización en el río Medellín, el Paseo Los Libertadores y la Avenida Juan del Corral, fortaleciendo las vías estructurantes de la ciudad.

Sin embargo, al finalizar la década de 1920 el crecimiento desbordado y la falta de una normativa urbana actualizada para las necesidades de la época se convirtió en una constante preocupación entre los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, quienes demandaron una actualización del plano de Medellín.

Considerando que en 1913 se habían propuesto las zonas de ensanche futuro para la ciudad, el proceso de urbanización se había producido desordenadamente sin un sistema vial que lograra conectarlas; el equipamiento urbano era precario y las construcciones no respondían más que a los intereses de sus propietarios. Estas razones llevaron al arquitecto Guillermo Herrera Carrizosa y a Ricardo Olano a manifestar, frente al Concejo municipal, la necesidad que tenía la ciudad de levantar un nuevo plano: el Gran Medellín futuro.

Para su elaboración, Ricardo Olano recomendó levantar un plano sencillo de la ciudad existente, delimitando el perímetro de la ciudad futura y trazando las nuevas vías, parques, plazas y la construcción de viviendas que se consideraran convenientes y necesarias, contemplando los costos y los recursos disponibles para emprender este proyecto. Las discusiones alrededor del plano Gran Medellín futuro se extendieron hasta finales de la década de 1930, momento que coincidió —como se verá más adelante— con la segunda visita de Karl Brunner a la ciudad —en 1940— (Cuervo, 2016).

El plano Bogotá futuro

En el primer Congreso de Mejoras Nacionales, y partiendo de los fundamentos del *city planning* para el ensanche de las ciudades, Ricardo Olano, "urbanista pragmático", influyó para levantar "científicamente" el plano de la Bogotá existente y proyectar su expansión futura (Goossens, 2018); de ahí que le planteara a la Sociedad de Embellecimiento de la ciudad el levantamiento del plano Bogotá futuro. Aunque la propuesta fue aceptada el mismo año, el plano fue discutido por largo tiempo entre los miembros de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Sociedad de Embellecimiento de Bogotá, como entidades consultoras municipales y nacionales, y la Gobernación de Cundinamarca, interesadas no solo en el plan futuro de la capital, sino en el porvenir y la modernización de las ciudades colombianas.

Estas entidades jugaron un papel fundamental en el levantamiento del plano[12]. Los miembros de la Sociedad de Embellecimiento se ocuparon de direccionar el proyecto apegados al *city planning*, presionando a la Administración departamental y a los órganos

12. Cabe anotar que, para la realización de los planos futuros de ciudades como Medellín, Bogotá y Cali, se abrieron concursos nacionales que le daban plena participación a los profesionales residentes en el país. Desafortunadamente, para el caso de Bogotá, se abrió un concurso en 1919 que resultó infructuoso. En 1922 la Sociedad de Embellecimiento haría una segunda convocatoria para la realización del plano (Mejía, 2013, p. 230).

Figura 2.49 Avenida Juan del Corral, Medellín. Fotografía: Daniel A. Mesa, 1945

consultivos de profesionales para hacerlo realidad. De acuerdo con Alba Castro (2013), la sociedad buscó asesoría en la municipalidad de París dada su amplia experiencia urbanística —cuya propuesta posiblemente pudo haberle permitido al ingeniero Enrique Uribe Restrepo levantar un plano racionalizado y definir estéticamente el espacio urbano—. Dicha municipalidad

> sugirió la elaboración de planos de usos, de canalizaciones y conductos subterráneos como de datos para soporte. Propuso elaborar gráficos de crecimiento de la población y de precios del suelo, que una vez realizados se complementarían con la elaboración del estudio para establecer el plan de urbanización y la respectiva legislación. Promulgó el *zoning* para separar los barrios, según su uso en comercio, industria y habitaciones. Resaltó la higiene y el transporte. Aconsejó edificios de altura nunca mayor que la anchura de la calle. Además, sugirió que el área de parques y jardines públicos no fuese inferior a un décimo del área urbana (pp. 188-189).

Para lograrlo, la Gobernación departamental se encargó de gestionar los recursos técnicos y económicos para su consecución. Sin embargo, el desconocimiento de la ciudad, el déficit presupuestal y, especialmente, la falta de instrumentos técnicos y

Figura 2.50 Bogotá futuro. "Plano ejecutado por disposición de la Ordenanza no. 92 de 1920 aprobado por los Acuerdos números 58 de 1923 y [...] del Concejo de Bogotá y elaborado por el suscrito Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Cundinamarca Enrique Uribe Ramírez, 1923"

normativos necesarios para efectuar el levantamiento del plano se hicieron evidentes. Para darle solución, la Asamblea Departamental decretó las Ordenanzas 53 de 1919 y 92 de 1920 sobre la urbanización futura de Bogotá; en 1920 fue contratado el personal técnico para delimitar el perímetro de la ciudad y, finalmente, fue necesario acudir a un empréstito para comprar los instrumentos necesarios para el levantamiento del plano, pues los mil pesos decretados en la ordenanza de 1920 eran claramente insuficientes y solo hasta 1921 pudieron obtener los recursos faltantes (Alba Castro, 2013, p. 189).

Por su parte, la Sociedad Colombiana de Ingenieros lideró la difusión científica y el fomento del plano Bogotá futuro, señalando las problemáticas urbanas de las ciudades del país y las vías necesarias para su modernización. Gracias a un trabajo en conjunto e interdisciplinario (medicina, jurisprudencia, agricultura, embellecimiento y, por supuesto, ingeniería) se logró proponer una lista de obras de infraestructura necesarias para el ensanche urbano futuro y el progreso del país. Así mismo, priorizaron el tema de saneamiento al señalar la importancia de las dimensiones requeridas para mejorar las condiciones de aireación y asoleación

de la ciudad futura y la desinfección urbana y la construcción de casas higiénicas para obreros. Temas que, como se ha visto, habían sido discutidos por años sin mayores avances sobre la planeación urbana, pues si bien los estudios del *city planning* contemplaban una serie de elementos claros para acometer la modernización de las ciudades del país, la presencia del Estado aún era ineficiente y eran las entidades públicas y privadas municipales, de la mano de los profesionales locales, las encargadas de promover, dirigir y regular la planeación y modernización de sus ciudades.

El plano Bogotá futuro fue elaborado por Enrique Uribe Ramírez, ingeniero civil de la Gobernación de Cundinamarca, y aprobado por el Concejo municipal en octubre de 1925. El proyecto estaba compuesto por dos planos realizados entre 1923-1925, un texto de soporte, el Acuerdo 58 de 1923[13] y el Acuerdo 74 de 1925[14] como respaldo legal de adopción del plano. En el plano realizado en 1923, el autor señaló como medida regulatoria para el desarrollo urbano de Bogotá acogerse a lo decretado en la Ordenanza 53 de 1919[15], y abstenerse de conceder permisos de construcción hasta que el plano general de la ciudad no fuera levantado.

Siguiendo el esquema presentado por Uribe Ramírez, el autor delimitó las áreas ya urbanizadas proponiendo la transformación del sector central de la ciudad, con la Plaza de Bolívar como punto de partida para la apertura de dos nuevas calles —paralelas al trazado existente—y dos diagonales, que la articularían con algunos de los edificios representativos del sector (Alba Castro, 2013).

Figura 2.51 Detalle del plano Bogotá futuro, 1923. Propuesta para la apertura de vías entre las carreras séptima y octava, partiendo de la calle 11 en la Plaza de Bolívar hasta la calle 14 en sentido norte; prolongada hacia el sur después del Capitolio nacional, entre las calles nueve y siete. Además, se contemplan las dos diagonales que, partiendo en forma recta desde la carrera octava sobre la plaza, se bifurca a mitad de la manzana comprendida entre las carreras diez y once

Figura 2.52 Detalle del plano Bogotá futuro, 1923. Trazado vial comprendido por vías arterias y diagonales arborizadas, conectadas a través de Parques Comerciales (PC) y Parques Artísticos (PA)

Así mismo, trazó un ensanche urbano considerable, especialmente hacia el norte y occidente de la ciudad, al extender el área de urbanización al norte más allá de la calle 100,

mientras que hacia el sur amplió el área de urbanización poco más allá del río San Cristóbal. Como en el caso del plano de Medellín de 1913, trazó una avenida de circunvalación alrededor de la ciudad extendiéndose en su borde occidental aproximadamente hasta la carrera 50.

Si bien le dio continuidad al trazado existente, propuso una nueva jerarquía de vías arteriales y avenidas diagonales, un sistema de espacios libres unidos por parques-avenidas, y ubicó en el plano una serie de jardines y plazas comerciales y artísticas en la ciudad. En su propuesta no solo se percibe una clara influencia de Ricardo Olano y el *city planning*, sino que ofrece soluciones frente a las crecientes preocupaciones en torno a la higiene, la funcionalidad y el embellecimiento urbano.

De acuerdo con el profesor Maarten Goossens (2018), el proyecto fue concebido teniendo en cuenta las cuestiones económicas, higiénicas y estéticas de la ciudad. En oposición a la planeación urbana del momento, cuyas tareas se reducían a "definir algunas normas urbanísticas, establecer el requisito de la licencia de construcción y definir el perímetro urbanizable de la ciudad" (p. 65), Uribe Ramírez destacó la labor de la ingeniería municipal[16] en la planeación del desarrollo urbano y en la definición no solo de los componentes técnicos, sino estéticos de los espacios urbanos. Basado en una idea esteticista de la ciudad, habló de las ramblas y *parkways* como calles ideales y lujosas, y retomó la idea de la esquina achaflanada, un elemento urbano que ya se advertía en la ciudad desde la primera década del siglo XX.

Por otra parte, el ingeniero se mostró crítico frente a la dirección que se le había dado al proceso de urbanización de la ciudad hasta el momento, por considerar que Bogotá había tenido un crecimiento disperso, sin un plan y con un desarrollo desacertado, donde los propietarios y urbanizadores privados habían actuado en su propio beneficio sin atender la reglamentación urbana existente. Para remediar tales desaciertos, Uribe Restrepo aconsejó que la ciudad fuera dividida en barrios con los equipamientos y la infraestructura necesaria para que sus habitantes tuvieran mayor autonomía con respecto al centro de la ciudad.

> El plano Bogotá futuro trató de resolver de manera ordenada el desarrollo disperso sobre los bordes de los caminos de interrelación entre las haciendas y la ciudad edificada de las décadas de 1910 y 1920. Propuso una ciudad compacta y alargada desde el área central hacia el norte, con el llenado de los intersticios no urbanizados. Definió sus bordes urbanos entre los cerros y bosques al oriente, y una vía de circunvalación en los otros costados. [...] el plano le apostó a una ciudad bella y monumental (Alba Castro, 2013, p. 205).

De acuerdo con el arquitecto Alberto Saldarriaga Roa (2000), por medio de los primeros planes de ensanche propuestos para la ciudad de Bogotá[17] "se pretendió establecer, mediante el dibujo de la ciudad o de sus fragmentos, los parámetros ordenadores de una ciudad armoniosa en cada uno de sus componentes" (p. 88). Una representación detallada de la ciudad en el plano, en el que se definió la estructura urbana mediante "la prolongación de la trama urbana existente, la delimitación de manzanas o parcelas

16. La figura del ingeniero municipal fue de gran importancia en las ciudades del país a partir del plano Medellín futuro y los Congresos de Mejoras Nacionales. En él se depositaron una serie de responsabilidades tendientes a la planificación de la ciudad y su desarrollo futuro; a cargo de la revisión de toda propuesta sobre obras públicas y proyectos residenciales que fueran a construirse en la ciudad, y de otorgar las licencias de construcción. Así mismo, y como director de la Oficina de Obras Públicas, estaba plenamente facultado para presentar y ejecutar los planes de infraestructura urbana (redes de alcantarillado, prolongación, apertura de calles y pavimentación de calles) y controlar el levantamiento de los planes futuros de la ciudad, como fue el caso del ingeniero Enrique Uribe y el plano Bogotá futuro.

17. El autor hace referencia específicamente al plano Bogotá futuro de Enrique Uribe Ramírez (1923-1925) y a los proyectos del urbanista Karl Brunner.

urbanas y el diseño de los espacios libres, todo ello sujeto a una geometría de formas precisas" (p. 88).

El plan de Harland Bartholomew para Bogotá (1931)

Bajo la presidencia de Enrique Olaya Herrera (1930-1934) y el ascenso de los liberales al poder, Bogotá se inscribe en un "esfuerzo más sistemático y ordenado para pensar y actuar el desarrollo urbano" (Del Castillo, 2003, p. 93). Si bien durante las décadas anteriores ya se habían adelantado labores para la modernización de la infraestructura urbana de las "grandes ciudades" del país, así como las acciones para municipalizar las empresas de servicios básicos y el establecimiento de un conjunto de normativas legales para la regulación urbana y la higiene de las construcciones, en este periodo surgió la necesidad urgente de planificar racionalmente las ciudades.

Como lo relató Guillermo Herrera Carrizosa, secretario de Obras Públicas de Bogotá en una entrevista para el periódico *El Tiempo* en 1931, la ciudad experimentaba serios problemas de desarrollo urbano, así como la falta de regulaciones que controlaran el crecimiento acelerado de la ciudad y detuvieran la especulación a la que estaban sometidos los ciudadanos "ingenuos", a quienes les vendían lotes en nuevas urbanizaciones, sin planificación, con la promesa de dotarlos de "parques y jardines, calles pavimentadas, iglesias, escuelas y magníficos servicios públicos" (Herrera Carrizosa, 1931, p. 1); y quienes luego se veían obligados a acudir a la Administración municipal para demandar

EL SECRETARIO DE OBRAS Y LA LABOR DEL TECNICO URBANISTA

El doctor Herrera Carrizosa habla acerca del informe de Mr Bartholomew—La necesidad de un plan científico

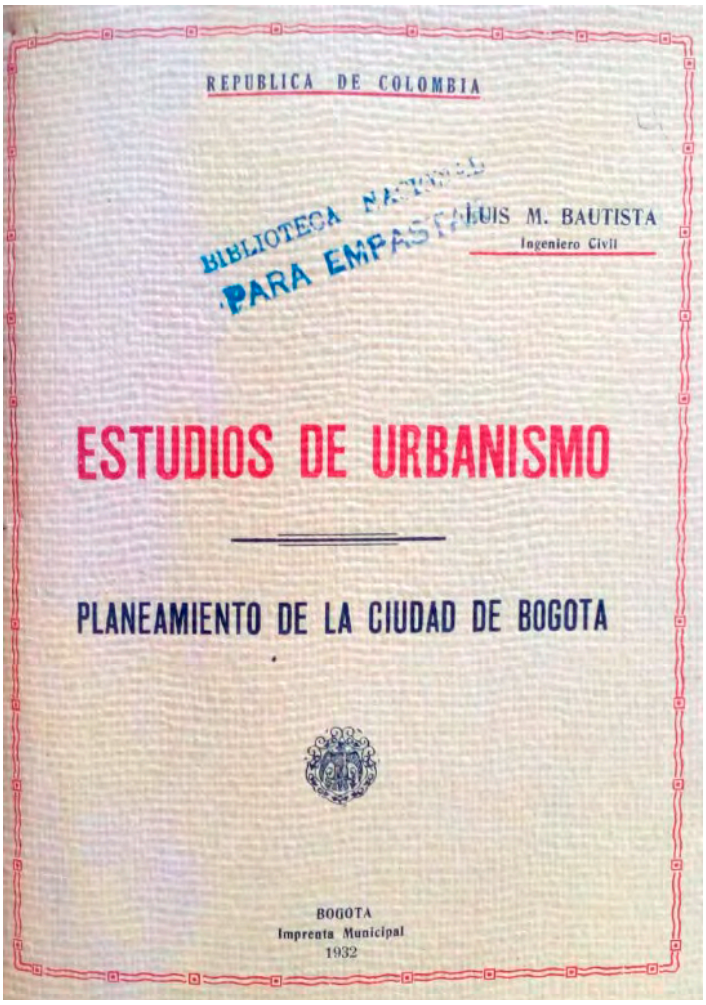
HOY

Figura 2.53 "El secretario de obras y la labor del técnico urbanista", entrevista concedida por el doctor Herrera Carrizosa en la que expresó la necesidad que tenía Bogotá de un plan general de urbanización, un "plan científico"

el incumplimiento de las promesas hechas por los urbanizadores. La ciudad carecía de los instrumentos necesarios para abordar un plan general de urbanización, pues no habían sido cuantificados los datos estadísticos sobre el número de vivienda y habitantes que permitiera su planeación futura sobre la base existente; y, más allá del conjunto de disposiciones urbanas "anticuadas"

dictadas por los Concejos municipales anteriores, no disponía de un verdadero código de edificaciones. Era claro que se estaba adquiriendo otra conciencia sobre la construcción y planeación de la ciudad que superaba con creces los resultados obtenidos con los planos de ensanche futuro hasta la fecha.

En este sentido, el alcalde Enrique Vargas N. contrató los servicios del técnico norteamericano Harland Bartholomew, destinando recursos para el viaje del urbanista y su ingeniero jefe, con el fin de que visitara la ciudad y estudiara la posibilidad de realizar un plan completo de urbanismo en Bogotá, teniendo en cuenta los posibles costos para su ejecución. A su llegada, el urbanista elaboró un programa general para el municipio basado en las necesidades urbanas más urgentes. De acuerdo con el ingeniero Luis M. Bautista (1932), la estructura del programa presentado por Bartholomew contemplaba "la historia de la ciudad" y su "estado actual de desarrollo", secciones que permitirían comprender el crecimiento de la ciudad, el aumento y la distribución de la población, las áreas urbanas con dotación de servicios básicos domiciliarios, las zonas de recreo, el transporte público y las vías públicas. El "crecimiento probable de la ciudad", donde se calcularía el incremento y la distribución de la población en virtud de la destinación del suelo (áreas industriales, áreas residenciales, distrito comercial y edificios públicos). Un plan para el ensanche futuro en el que se proyectaría un nuevo plan vial que incluyera la prolongación de las líneas para el transporte público, así como la zonificación de la ciudad y la construcción o reconstrucción de las casas para obreros, mejorando las condiciones de habitación de los sectores populares en la ciudad. Como último punto, el programa menciona uno de los temas de mayor preocupación para la ciudad, el de "legislación y finanzas", en el que se establece la necesidad de analizar el conjunto de normas legales locales que intervienen en la regulación urbana, la recomendación de una nueva reglamentación


REPUBLICA DE COLOMBIA

BIBLIOTECA NACIONAL
PARA EMPASTAR

LUIS M. BAUTISTA
Ingeniero Civil

ESTUDIOS DE URBANISMO

PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD DE BOGOTA

BOGOTA
Imprenta Municipal
1932

Figura 2.54 Portada de *Estudios de urbanismo. Planeamiento de la ciudad de Bogotá*, 1932. Tesis presentada por el ingeniero Luis M. Bautista en la que analizó el plano de la ciudad actual y el plano de la ciudad futura a partir del programa propuesto por el urbanista H. Bartholomew para el planeamiento de la ciudad

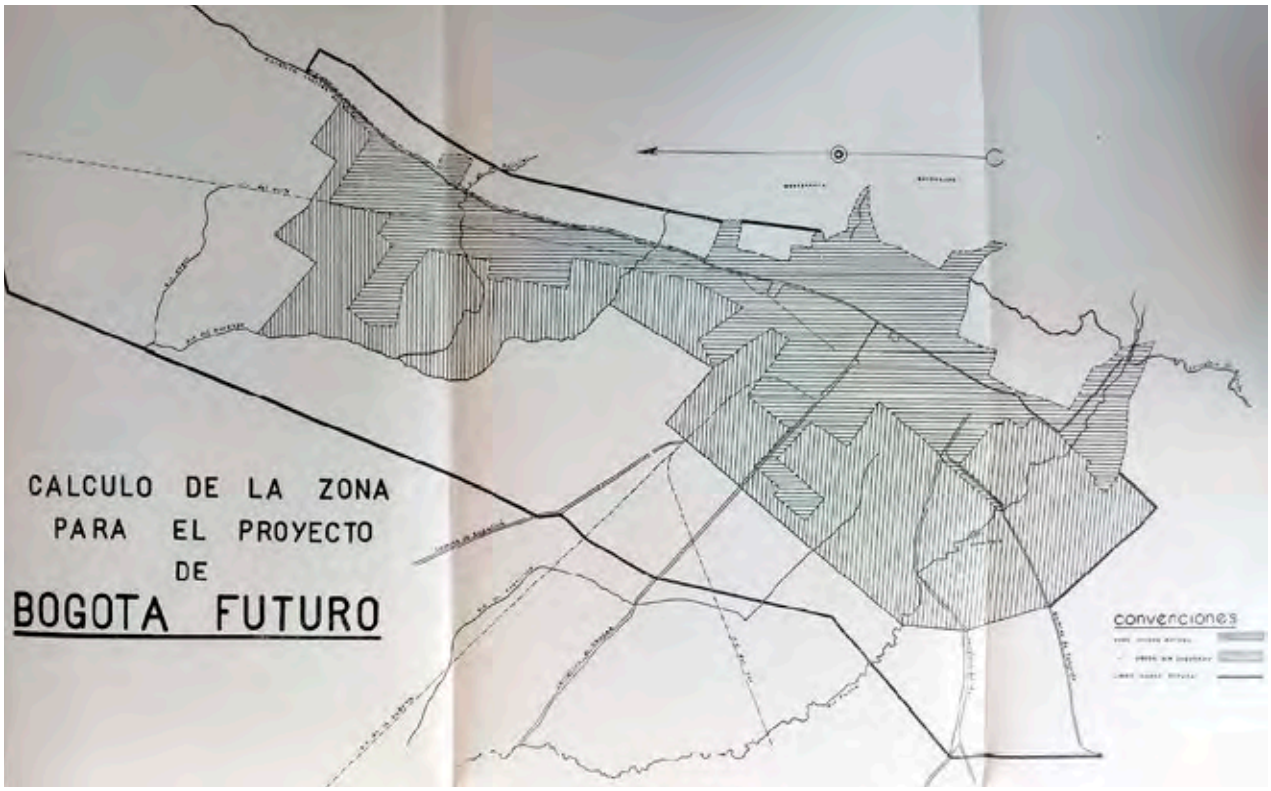


Figura 2.55 "Cálculo de la zona para el proyecto de Bogotá futuro" levantado a partir del programa de H. Bartholomew, en el que se señala la zona de la ciudad actual, la zona "urbda." sin construir y el límite de la ciudad futura

nacional, el estudio de las formas de financiación de las obras de mejoramiento de la ciudad y las recomendaciones sobre los modelos de financiación de las partes del plano (pp. 28-32).

Según Juan Carlos del Castillo (2003), los planteamientos de Bartholomew influenciaron dos hechos importantes para Bogotá: se levantó un nuevo plano que contempló las zonas de ensanche de la ciudad, delimitando el perímetro municipal y la topografía del Paseo Bolívar que, junto con la zona de San Diego, fueron consideradas por el técnico norteamericano como áreas propicias para la construcción de nuevas urbanizaciones. Y, mediante el Acuerdo 59 de 1931, se estableció el Plan de Fomento para Bogotá y la construcción de un nuevo acueducto. A diferencia de la reglamentación urbana establecida hasta la fecha, su objetivo era coordinar y encausar las actividades de las distintas dependencias municipales con el fin de obtener el desarrollo armónico y ordenado de la ciudad, por el aspecto de su estructura material, organización administrativa y fiscal, y, en general, de acuerdo con las necesidades actuales y con las exigencias del orden, de la salubridad y del progreso material.

El plan contemplaba temas como la distribución de aguas, el nuevo acueducto, el planeamiento de la ciudad, las habitaciones obreras, la pavimentación de las calles y

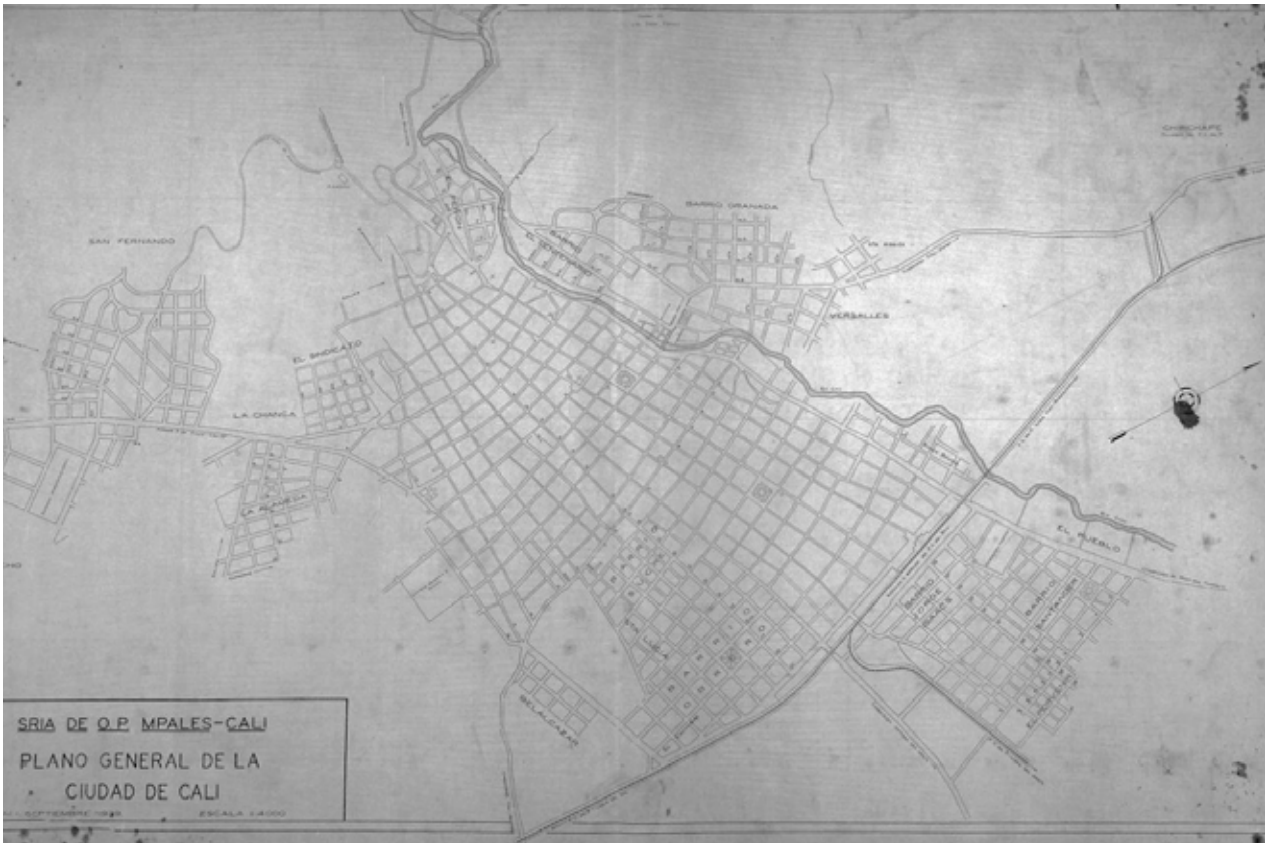
el embellecimiento urbano, destacando la intervención sobre la Avenida Jiménez, que fue ejecutada una vez finalizadas las obras de canalización del río San Francisco.

A pesar de que lo planteado por Bartholomew tuvo un impacto positivo en la Secretaría de Obras Públicas Municipales, el personero municipal Luis Eduardo Gacharná se extendió en críticas contra las propuestas del técnico en un artículo publicado por *El Tiempo* el 27 de marzo de 1931[18]. Sus apreciaciones desestimaban la conveniencia del "programa que se recomienda para el planeamiento de [...] la ciudad de Bogotá, [porque] no contiene un punto concreto que sirviera prácticamente para el desarrollo racional de la ciudad" (p. 1).

Teniendo en cuenta la situación descrita, podría inferirse que para la época algunos de los funcionarios de la Administración municipal fueron totalmente ajenos a los fines de la planeación urbana, al reducir su objeto a "formular un estudio de carácter más práctico para la ciudad" (Gacharná, 1931, p. 14), lo que probablemente derive de la inexistencia de un discurso disciplinar en el país que, lejos de fomentar reinterpretaciones y pragmatismos, introdujera un contexto claro sobre los instrumentos técnicos y normativos necesarios para ordenar la ciudad. En este sentido, las campañas de descrédito promovidas desde el ámbito público en contra de las determinaciones de la

18. El artículo se publicó un día antes de la entrevista de Guillermo Herrera Carrizosa sobre la conveniencia que representaría para la ciudad el plan del urbanista norteamericano.

Figura 2.56 Plano general de la ciudad de Cali, levantado por la Secretaría de Obras Públicas Municipales, 1939. En palabras del profesor Erick Figueroa (2013), este sería el primer plano oficial de la ciudad



Administración municipal, y las propuestas urbanísticas presentadas por los técnicos extranjeros para regular el crecimiento de Bogotá, hacen parte del panorama que encontró el urbanista austríaco Karl Brunner tras su llegada a la ciudad a finales de 1933.

El plano Cali futuro

En el caso particular de la capital del Valle del Cauca, la idea del plano Cali futuro fue una propuesta de ensanche urbano liderada por la Junta de Ornato y Mejoras Públicas y el Concejo municipal. En 1917 surgió la idea de elaborar un plan para ordenar el crecimiento de la ciudad, condensada en el Acuerdo 21[19] que determinaba el levantamiento de un plano científico en el que fueran contempladas las zonas urbanizadas y las áreas vacías de la ciudad, junto con la ampliación y rectificación de calles, en el que se propusiera la ubicación más conveniente para la construcción del nuevo equipamiento urbano, reuniendo las condiciones de higiene, estética y comodidad requeridas por la vida moderna (Figueroa, 2013). Este acuerdo le dio autoridad al alcalde y al ingeniero municipal para revisar y expedir los permisos de construcción, tal como había sido reglamentado en Medellín y Bogotá.

Posteriormente, por medio del Acuerdo 26 de 1919[20] se establecieron las directrices para delimitar el perímetro urbano y se consideró la valoración de las condiciones higiénicas y estéticas de los proyectos que fueran evaluados como una nueva exigencia para otorgar los permisos de construcción[21]. Además de regularizar el ancho de las calles y andenes, se ordenó que las licencias de construcción se ajustaran al "plan de urbanización", un plan que —por demás— solo existía como propuesta en los acuerdos municipales.

A pesar del esfuerzo de la municipalidad por establecer mecanismos de control sobre el proceso de crecimiento urbano durante las décadas de 1920 y 1930, el levantamiento del plano para la ciudad futura continuaba siendo un tema de discusión.

Cada nuevo acuerdo promulgado con respecto a la reglamentación urbana fue más exigente, un hecho sobre el cual podría afirmarse que, si bien el plano de Cali futuro no se concretaría hasta la contratación del urbanista Karl Brunner en la década de 1940, las múltiples deliberaciones alrededor del tema permitieron la actualización de una normativa que, de algún modo, regularía el ensanche y contemplaría las crecientes problemáticas de la ciudad (infraestructura, equipamiento y saneamiento urbanos)[22].

Ideas para el plan futuro de Manizales

De acuerdo con el arquitecto Andrés Satizábal (2011), luego del incendio ocurrido en Manizales en 1925, el proceso de reconstrucción de la ciudad —que duró poco más de diez años— podría ser considerado como el primer proceso de planeación y regulación urbana; lo que permitirá definir la primera reglamentación, "en cuanto a ampliación y acondicionamiento, que se aplica a las especificaciones de la mayor parte de los edificios y manzanas reconstruidas, así como a ampliación y rectificación de los sistemas de acueducto, alcantarillado y redes viales" (p. 29). En otras palabras, podría afirmarse

19. "Por el cual se abre un concurso para el levantamiento del plano del 'Cali futuro' y se reglamentan las construcciones urbanas".

20. "Por el cual se reglamentan las construcciones urbanas y se dictan algunas disposiciones sobre urbanización".

21. Un hecho asociado con el Acuerdo 40 de 1918 y las preocupaciones urbanas alrededor de la higiene de las construcciones.

22. Ejemplo de ello fue el Acuerdo 23 de 1935, "por el cual se reglamentan las construcciones urbanas, y se dictan algunas disposiciones sobre urbanización".

que a partir de la segunda mitad de la década de 1920 se inició un notable proceso de modernización de la infraestructura, el equipamiento y el conjunto edilicio del centro de Manizales, y la regulación de las construcciones y el sistema vial, que posibilitó mejorar notablemente las condiciones de salubridad y el paisaje urbano.

Luego, el señor Aquilino Villegas, miembro fundador de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales, interesado en el progreso económico, cultural y urbano de la ciudad, elaboró una serie de propuestas con el objetivo de modernizar las estructuras existentes y facilitar la expansión urbana en el futuro. Estas propuestas fueron presentadas durante una conferencia en 1933, que incluía la apertura de nuevas vías de conexión entre el centro y las zonas periféricas de la ciudad por medio de caminos sinuosos —idea que sin duda sería provechosa, pues se ajustaba el trazado urbano a la topografía de la ciudad—, vías paralelas a la Avenida Cervantes que definieran ejes de conexión en sentido norte-sur, una vía circunvalar que bordeara y delimitara la ciudad, un "parque bosque" urbano en las afueras y la adopción de un "plano futuro", entre otras posibilidades "que dejan entrever una mentalidad que recoge las aspiraciones e ideas de sus conciudadanos en la búsqueda de una ciudad moderna" (Giraldo, 1985, pp. 218-219). Si bien es evidente el interés de la élite por establecer mecanismos para la regulación y el crecimiento ordenado de la ciudad, solo hasta la década de 1940 se retomará con claridad el tema de la planeación urbana, periodo que coincide con la visita de Karl Brunner a Manizales.

El plano de la "ciudad futura" de Pasto

La transición de "pueblo" a "ciudad" fue un lento proceso en la capital nariñense, ya que se tardó un poco más en concretar un proyecto de planeación urbana. A pesar de que la ciudad había dado paso a la construcción y ampliación de las vías de comunicación que la conectaran con las ciudades al norte del país, y, así mismo, a la transformación estética de algunos de sus edificios y plazas públicas, en la década de 1930 —como ya se mencionó— Pasto presentaba considerables problemas urbanos de infraestructura y saneamiento. Probablemente, la urgencia por atender estas deficiencias se haya producido de forma paralela con el deseo de la élite local de adscribirse al proyecto nacional de progreso y modernización urbana, sumado al paulatino aumento poblacional y a las nuevas dinámicas comerciales y económicas en la ciudad. Surgió entonces así la necesidad del ensanche urbano, al concebir

> la práctica del urbanismo como un medio para embellecer la ciudad y asegurar la higiene pública, sin olvidar las prioridades de dar vivienda de interés social, ya que en los viejos barrios se hacinan las familias pobres. El concepto del urbanismo progresista era resolver tres problemas: circulación, higiene y estética (Enríquez *et al.*, 2009, p. 64).

En 1931, el ingeniero Luis Lobo Guerrero elaboró, junto con el estudio técnico para la construcción del sistema de acueducto y alcantarillado, el plano de la "ciudad futura" en compañía del arquitecto Carlos Santacruz Burbano, el primer proyecto conocido de planificación urbana en la ciudad. En la "Monografía de la ciudad de Pasto" (Rodríguez y Zarama, 1934), publicada en los *Anales del Concejo Municipal de Pasto*, se puede leer una descripción general de la obra presentada por Lobo Guerrero:

> El distinguido ingeniero colombiano [...] ha elaborado junto con los del acueducto y alcantarillado, excelentes planos de la ciudad futura, en los cuales tienen cabida grandes parques, jardines públicos, avenidas y calles de gran amplitud que ocuparán un área total de 450 hectáreas, las cuales, pobladas a razón de 200 habitantes por hectárea, darán cabida a más de 90.000 almas. En la excelente "Memoria descriptiva" del citado ingeniero, relativa a la ciudad futura, pueden apreciarse estos datos referentes a los espacios abiertos con que contará, además de los existentes: plazas públicas y lugares abiertos pequeños [de] 10 hectáreas. Un *stadium* municipal con 5 hectáreas. Tres grandes parques con 36 hectáreas, lo que da un total de 51 hectáreas de espacios libres, sin contar como tales las calles y avenidas (Rodríguez y Zarama, 1934, pp. 3-4).

La propuesta de Lobo Guerrero y Santacruz planteó el ensanche urbano a partir de la prolongación vial sin modificar el trazado existente, y la apertura de nuevas calles para la progresiva urbanización. Es posible que los autores del plano Ciudad futura hayan contemplado los planes de ensanche que habían sido elaborados en otras ciudades del país, pues según María Rosa Jojoy (2015) "el proyecto se enfocó en movilidad, sanidad y expansión urbana. Las propuestas para ornato público estuvieron dadas por la ampliación de la plaza y por pautas de normativa urbana" (p. 98).

A pesar de la realización de estos planos y los estudios necesarios para la planeación urbana de Pasto, la ciudad tendría que esperar hasta la segunda mitad de la década de 1930 para que parte de las propuestas proyectadas fueran tenidas en cuenta. Cabe resaltar que la visita realizada por Ricardo Olano a la ciudad en 1935 ejercería gran influencia en las determinaciones del Concejo municipal y la élite local para poner en marcha un plan futuro.

Barranquilla, una planeación fragmentada

La historia urbana de Barranquilla durante las primeras décadas del siglo XX está atravesada por una alta presencia de extranjeros y las nuevas dinámicas derivadas de los intercambios comerciales producidos en torno al puerto marítimo y fluvial. El centro urbano vivió un acelerado proceso de crecimiento y modernización que lo posicionó como ejemplo de ciudad futura en el país. Sin embargo, los intereses particulares de la élite dirigente primaron sobre el interés público, pues

Figura 2.57 Plano del primer sistema de distribución del Acueducto Municipal de Barranquilla elaborado por la firma R. W. Hebard & Company en 1926

las propuestas y decisiones alrededor del desarrollo y la planeación urbana eran discutidas por el Concejo municipal, cuyos miembros no eran otros que los miembros de la élite local y los empresarios extranjeros que residían en la ciudad. Sin una intervención estatal clara que ejerciera control sobre estas decisiones, Barranquilla "fue construida a partir de iniciativas privadas" (Dede, 2017, p. 8).

A partir de 1920, frente al desordenado crecimiento de la ciudad, las precarias condiciones de infraestructura y saneamiento urbano, la Administración municipal vio la urgente necesidad de contar con un proyecto que permitiera ordenar y delimitar el perímetro urbano para avanzar en la ampliación de los servicios de acueducto y alcantarillado y la pavimentación vial. Para ello, fueron tenidos en cuenta los estudios encargados por la Dirección de Obras Públicas a la firma neoyorquina R. W. Hebard & Company, quienes presentaron el 4 de junio de 1920 un informe sobre el saneamiento de la ciudad junto con el plano Barranquilla futura, "donde estaban proyectadas cada una de las principales calles de Barranquilla y demarcados sus respectivos ejes de crecimiento, que debían servir de base para los alineamientos de las nuevas construcciones" (Dede, 2017, p. 9). Por años, este plano se convirtió en la herramienta base para la planificación de la ciudad.

Es inexplicable que, dadas las condiciones económicas del sector privado, sumadas a los empréstitos que podía obtener la Administración municipal para adelantar las obras de infraestructura y "modernizar los servicios básicos de acueducto, alcantarillado, transporte, aseo público y pavimentación" (González, 2000, p. 206), y el proyecto "común" de las élites para la modernización urbana, para la década de 1920 no se hubiera llevado a cabo un plan que abarcara el conjunto de la ciudad. Por el contrario, el desarrollo de Barranquilla se mostraba escindido a nivel social y urbano: una ciudad correspondiente a la zona de ensanche, situada al norte y occidente del centro histórico, con barrios bien planificados y dotados con la infraestructura y el equipamiento urbano modernos, representaban el símbolo del progreso; y la otra, al sur y suroccidente, que crecía desordenadamente, con una cobertura mínima de servicios básicos, una infraestructura y equipamiento deficientes y, por consiguiente, unas condiciones higiénicas que en nada dialogaban con la idea de ciudad moderna.

Al parecer, algunas de las propuestas presentadas por la firma Hebard facilitaron la definición de las políticas de urbanización en la ciudad:

> El municipio, según el Acuerdo N.º 13 de noviembre de 1925, señalaba las nuevas disposiciones sobre edificación y construcción de viviendas. En su artículo 1.º dice al pie de la letra: nadie podrá abrir calles ni urbanizar predios o construir nuevos barrios en el municipio sin haber obtenido previo permiso del Concejo, de acuerdo con los planos levantados por la Casa Hebard & Co. (González, 2000, p. 210).

Sin embargo, y como ocurrió en otras ciudades del país, las propuestas se fueron quedando en el papel y la ciudad crecía vertiginosamente sin un proyecto efectivo que considerara los distintos sectores sociales y las condiciones mínimas de vivienda, saneamiento e infraestructura urbana que demandaba la populosa Barranquilla. Esta situación se prolongaría hasta la segunda mitad de la década de 1930, momento en el que la Sociedad de Mejoras Públicas manifestó su preocupación por el desbordado crecimiento poblacional y las precarias condiciones en las que se hallaba una buena parte de la ciudad. Razones que promovieron la necesidad de levantar un nuevo plano de Barranquilla que previera el desarrollo urbano futuro; de ahí que fuera requerida la asesoría del urbanista Karl Brunner en la ciudad en 1937.

Proceso de urbanización: eje norte-sur

En este periodo el suelo urbano, así como las tierras ubicadas en la periferia —que harían posible el ensanche urbano— les pertenecían a unos cuantos propietarios

privados. Esto, sumado al hecho de que algunas ciudades del país se hallaban en proceso de crecimiento y modernización, serían razones de peso que motivarían el desarrollo de un nuevo mercado de tierras para la construcción residencial. La especulación urbana se impuso como una actividad económica de los privados para concentrar capital, lo que suscitó un notable encarecimiento del valor del suelo y los arrendamientos en las áreas edificadas; esto fue posible, en mayor medida, por la falta de control y regulación del Estado. De acuerdo con el historiador Fernando Botero (1996), las acciones de los especuladores estaban concentradas en:

> Primero, la compra de fincas o lotes alejados de los centros poblados pero con perspectivas de una relativa integración al casco urbano a medida que la población y la ciudad se dilataran; segundo, el trazado y la apertura de calles en porciones de estos predios y la posterior venta de los terrenos —en esta época de comienzos del siglo, este proceso de abrir calles y "lotear" se convirtió en sinónimo de urbanizar, aunque se careciera al principio de servicios públicos—; por último, la modernización de los edificios, que se lograba mediante diferentes caminos como la demolición de viejas construcciones o la renovación urbana (pp. 221-222).

Muy rápidamente, los especuladores vieron en las cualidades naturales de la tierra y las dinámicas generadas alrededor de ella las condiciones para fijar no solo su valor, sino las posibilidades sociales de adquisición de los terrenos. Así, se emprendieron proyectos de urbanización ofreciendo lotes cuyas condiciones eran altamente favorables para la construcción de zonas residenciales exclusivas para el asentamiento de las élites.

Figura 2.58 Casaquinta en Chapinero, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 2.59 Barrio residencial del Prado en Barranquilla y el monumento a los fundadores de la aviación. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 2.60 Vista parcial de Cali desde el barrio Granada, 1950

Figura 2.61 Calles de los arrabales, Medellín. Fotografía Escovar, 1910

Paralelamente, impulsaron iniciativas que le dieran respuesta al problema de vivienda de los sectores populares mediante el arriendo y la venta de lotes y habitaciones estrechas, cuyos costos —a pesar de las precarias condiciones que ofrecían— superaban la capacidad económica de este sector de la población, sin contemplar en ellas la dotación de agua, electricidad o alcantarillado. No obstante, el proceso de urbanización y crecimiento de las "grandes" ciudades del país estuvo definido por los intereses privados y las labores de los especuladores urbanos.

"Si bien no todas estas problemáticas eran nuevas, las proporciones que alcanzaron a principios de siglo impedían que las élites dirigentes continuaran ignorándolas o negando la existencia de estas realidades urbanas" (Arango, 2016, p. 174). La higiene era cada vez más deficiente; las calles estrechas y malsanas entorpecían la movilidad; los sectores populares ocupaban casuchas en sectores insalubres, sin ventilación, luz natural ni servicios básicos para su subsistencia, hasta conformar barrios espontáneos —barrios obreros— que fueron considerados por las élites como focos potenciales de enfermedades y malas prácticas. Un escenario antihigiénico y carente de estética que iba en contra del pensamiento moderno y los ideales urbanos de las élites y las administraciones locales.

En algunas de las principales ciudades del país se produjo un desplazamiento de las élites locales de los centros hacia la periferia urbana[23], generalmente hacia el nor-

Figura 2.62 Barrio popular sobre la ladera occidental de Manizales, 1920

Figura 2.63 Panorama de Bogotá. En la parte inferior se puede ver el estado de los barrios conformados alrededor del Paseo Bolívar y los "ranchos" cubiertos de paja y latas. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

te de las ciudades, estimuladas por las condiciones naturales del sector, las modernas propuestas de los urbanizadores privados —como ya se mencionó— y la oferta de amplios lotes en los que se aplicaron novedosos estilos arquitectónicos para la construcción de quintas y palacetes, diseñados en no pocos casos por arquitectos extranjeros. Asimismo, otros factores como la conveniente prolongación del trazado urbano hacia los nuevos ejes de urbanización, la proximidad con las líneas del tranvía y la consiguiente cercanía que estas ofrecían con respecto al casco urbano, incentivarían el desarrollo residencial para las élites locales.

En algunos casos, el crecimiento urbano siguió un eje de desarrollo en sentido norte-sur, donde el norte se convertiría en el sector residencial de las élites. Es el caso de los barrios Chapinero en Bogotá, El Prado en Barranquilla, El Prado en Medellín, Granada en Cali y el barrio Versalles en Manizales, ubicado en el sector oriental de la ciudad.

Este fenómeno no solo permitió reducir la densificación urbana, sino acentuar la segregación espacial y la jerarquización social como resultado de las acciones del Estado, que favorecieron en gran medida los intereses particulares de las élites locales en detrimento de las necesidades de los sectores

23. Cabe señalar que sus motivaciones estaban ligadas a la necesidad de alejarse del atraso cultural que representaban los sectores populares para la consolidación del proyecto de modernización de las ciudades.

24. Buena parte de las antiguas viviendas ubicadas en los centros tradicionales fueron subdivididas para albergar el mayor número de habitantes en ellas.

populares. De este modo, los espacios habitados por las élites ocuparon un lugar privilegiado, en cuanto a la prolongación, rectificación y mejoramiento del estado de las calles, una eficiente distribución de los servicios básicos y la dotación de equipamiento urbano.

Por otra parte, los sectores populares se fueron extendiendo desde los centros urbanos hacia el sur y el oriente, configurando zonas marginales donde se ofertaban habitaciones en inquilinatos, pasajes y lugares inciertos bajo condiciones extremas de insalubridad, hacinamiento y pobreza, especialmente en el sector central[24]; y "barrios obreros", sitios en los que las pocas acciones estatales y las propuestas de los urbanizadores privados, concebidas para mejorar las condiciones de vivienda de este sector de la población, se ejecutaron parcialmente y de manera descontrolada.

Para mencionar un caso, una buena parte de los sectores populares de Bogotá ocupó la zona del Paseo Bolívar al oriente y sur del centro urbano, dando paso a la aparición de los "barrios obreros", una serie de barrios espontáneos y antihigiénicos, sin licencia de construcción y desprovistos de servicios básicos, donde las familias levantaron ranchos en lotes cada vez más estrechos, con madera y paja, de piso en tierra y sin ventilación, como una medida paliativa frente al alto costo de la vivienda en la ciudad.

El proceso de urbanización en Colombia estuvo asociado con el crecimiento espontáneo, descontrolado y arbitrario que irrumpió en la continuidad del trazado urbano, reflejo del predominio de los intereses privados sobre el interés público y la inoperancia del Estado frente a la aplicación de los pocos mecanismos de control establecidos para regular dicho crecimiento —los planes de ensanche, la reglamentación urbana y la normativa higiénica establecida—.

Figura 2.64 Aspecto de una callejuela en los barrios del Paseo Bolívar, Bogotá, ca. 1930

Regular la urbanización y la higiene de las construcciones

Generar instrumentos técnicos para controlar el crecimiento desarticulado de las ciudades, plantear mecanismos para regular las construcciones y la especulación urbana, darle solución al acuciante problema de los sectores populares y determinar las condiciones para la construcción de vivienda económica e higiénica, fueron temas de gran interés para los órganos consultivos y ejecutivos del Estado, las Administraciones municipales, las Sociedades de Mejoras Públicas y los profesionales de la medicina y la ingeniería.

Durante las décadas de 1910 y 1920 se expidieron acuerdos y leyes de "obligatorio"

cumplimiento alrededor de la reglamentación urbana y la higiene de las construcciones, que en poco tiempo fueron reproducidos y acatados en buena parte de los centros urbanos. En palabras del arquitecto Juan José Cuervo (2016), las ciudades habían crecido bajo "códigos de urbanización parcializados y descontextualizados". Frente a esta situación era necesario

> establecer leyes, ordenanzas y disposiciones que dirigieran el crecimiento de la ciudad, su estética y su higiene. Era primordial poner normas a las urbanizaciones, pues cada quien, a la improvisación, no destinaba los lugares para futuras plazas, para el paso de avenidas y el trazado de alcantarillado (p. 95).

Una de las primeras reglamentaciones sobre higiene de las construcciones fue la consagrada por el Concejo de Bogotá en el Acuerdo 10 de 1902[25], que estableció la forma que debía alcanzar el desarrollo urbano, las gestiones para obtener una licencia de construcción, la "urbanización de ensanche y extrarradio de la ciudad" y la categorización y apertura de vías públicas. Así mismo, se fijaron las medidas de higiene, no solo al interior de las construcciones, sino en el espacio público. De modo concluyente, en el acuerdo se ordenó el levantamiento de un plano catastral del municipio para la Junta de Obras Públicas, demarcando el perímetro urbano y ubicando las corrientes de agua y zonas destinadas para extracción de material, acompañado de un plano especial en el que fueran detallados la infraestructura y el equipamiento urbano. Para la capital, dicho acuerdo fue considerado como "el principal instrumento normativo de la urbanización vigente todavía en la década de 1930" (Colón, 2019, p. 133)[26].

El lamentable estado sanitario en el que se encontraban ciudades como Bogotá y Medellín, al inicio de la segunda década del siglo XX, hizo necesario decretar el *Reglamento del ramo del aseo* en la capital en 1911, en el que se establecieron las actividades que debían ser ejecutadas para la limpieza de la ciudad: barrido de espacios públicos y excusados, recolección de basuras residenciales y del espacio público, riego de calles, avenidas y plazas y eliminación de focos de infección. Un reglamento innovador para la época en cuestiones de aseo, que fue estudiado en Medellín con el ánimo de resolver los acuciantes problemas de higiene pública.

Como resultado de la crisis sanitaria derivada de la gripa española, la Junta Central de Higiene[27] publicó el Acuerdo 40 de 1918[28], en el que se establecía que las consideraciones sobre el tema de la higiene de las construcciones se atenderían en todo el territorio nacional. Al parecer, se trataba de una actualización de buena parte de los criterios señalados en el Acuerdo 10 de 1902 con ligeras modificaciones, que detallaba lo siguiente: se decretó que en las zonas de ensanche el propietario estaría obligado a destinar un terreno no menor a una hectárea para plaza pública[29], se ordenó la siembra de árboles en plazas y avenidas, y se reglamentó la altura máxima de los edificios teniendo en cuenta la anchura de las calles, que oscilaba entre los 6 y 20 metros. Así mismo, se dictaron medidas sobre "la construcción de habitaciones colectivas llamadas *pasajes*".

25. "Por el cual se reglamentan las construcciones que se emprendan en la ciudad, apertura de calles, urbanización de terrenos, etc.".

26. Esto reafirma lo dicho por Cuervo al respecto de los códigos de urbanismo desactualizados y parcializados, pues el acelerado crecimiento de las ciudades demandaría nuevas normativas para enfrentar los problemas urbanos emergentes, y, en este sentido, dicha reglamentación perdía cierta vigencia.

27. Entidad nacional encargada de reglamentar las medidas de salubridad en los procesos de urbanización y construcción de edificaciones.

28. "Sobre higiene de las construcciones".

29. En el Acuerdo 10 de 1902 el área destinada para plaza pública era un cuadrado cuyas dimensiones lineales fueran mínimo de ochenta metros.

Meses después, el gobierno de Marco Fidel Suarez dictó la Ley 46 de 1918[30], que por primera vez contemplaba soluciones claras para atender el déficit de vivienda de los sectores populares y establecía medidas de control para frenar la especulación urbana. La Dirección General de Higiene estaba obligada a vigilar el cumplimiento de las normas de higiene en las viviendas existentes, imponiendo multas en caso de incumplimiento y reincidencia. La ley estipuló que todo municipio que contara con más de 15.000 habitantes estaba obligado a destinar el 2 % de las rentas y contribuciones para la edificación de habitaciones higiénicas para obreros. Por último, se le asignó un auxilio de 100.000 pesos al municipio de Bogotá para la compra de lotes destinados para la construcción de estas viviendas.

Dicha ley fue ratificada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 37 de 1919[31], en el que se constituyó la Junta de Habitaciones para Obreros para dar cumplimiento a la Ley 46 de 1918, entidad autorizada para administrar los recursos destinados para la construcción de las viviendas de los sectores populares, cuyos planos serían realizados por la Dirección de Obras Públicas Municipales, sometidos a la aprobación de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Dirección General de Higiene. En el acuerdo se estipuló que el municipio se encargaría de proveer con servicios de alumbrado y agua los sectores donde fueran a ser construidas las habitaciones de los obreros. La Administración municipal tuvo que pensar en la ubicación más apropiada para emprender este proyecto, "lugares que garantizaran mejores condiciones higiénicas y de salubridad, y que permitieran que las casas fueran dotadas con suficiente luz natural, aire, agua, baños y espacios cotidianos de los bogotanos para llevar a cabo las diferentes actividades" (Rodríguez, 2014, p. 61).

Las labores emprendidas por la Junta de Habitaciones fueron de gran importancia para la construcción de los primeros barrios para la residencia de obreros financiados por el Estado. En este sentido, a partir de 1919 se publicó la primera de un conjunto de medidas estipuladas para el saneamiento de los barrios obreros ubicados en la falda del cerro de Monserrate (Colón, 2005). El Acuerdo 56 sobre Higienización del Paseo Bolívar consideraba apremiante, como medida de salubridad para la ciudad, "la destrucción de las pequeñas habitaciones o chozas del Paseo Bolívar", razón por la cual fueron destinados los recursos para la compra de algunas "chozas", especialmente las que estuvieran ubicadas en las inmediaciones de la carretera a Guadalupe. Según Jorge Uribe V. (2008), la Junta Central de Higiene ordenó el mismo año "la demolición de las habitaciones de los obreros en el cruce de las calles de Carabobo y Juanambú en Medellín" (p. 216).

Gracias a la Ley 46 de 1918, en Medellín se inició el proceso de adjudicación de lotes y la construcción de casas para obreros —que hasta entonces estaba monopolizada por los urbanizadores particulares de la ciudad[32] — bajo la reglamentación acordada en el plano Medellín futuro y el código de construcciones de la ciudad. En 1921, el ingeniero municipal levantó los primeros planos con el fin de destinar los lotes ubicados al nororiente de la ciudad, en el barrio Los Ángeles,

30. "Por la cual se dicta una medida de salubridad pública y se provee a la existencia de habitaciones higiénicas para la clase proletaria".

31. "Sobre construcción de habitaciones para obreros".

y otros ubicados en la finca Bella Vista para la construcción de dichas viviendas.

En la ciudad de Cali, acatando la legislación nacional en materia de construcciones para la clase obrera, el Concejo municipal publicó el Acuerdo 31 de 1919 destinado a la construcción del Barrio Obrero "en terrenos ejidales parcialmente ocupados por arrendatarios, otorgó los lotes, legalizó posesiones e impuso normas urbanísticas a los constructores, pero no participó en la ejecución de las obras" (Mosquera, 2012, p. 237).

Por otro lado, ciudades como Barranquilla, Manizales y Pasto tardarían algunas décadas para que la construcción de vivienda obrera con recursos destinados por el Estado fuera una realidad. Y mientras eso ocurría, los sectores populares permanecieron habitando el centro y sur de las ciudades. En el caso de Barranquilla, surgieron barrios espontáneos, llamados barrios obreros, en los alrededores de la Terminal Marítima (Mestre, 2019). Cabe señalar que el gran incendio ocurrido en el centro de Manizales, si bien fortaleció el deseo de modernizar la ciudad en la mentalidad de la élite local, afectó notablemente a las clases "menos favorecidas", que al quedar a la deriva tuvieron que ocupar la periferia y las zonas de ladera (Correa y Martínez, 2010).

Podría afirmarse que la década de 1920 abrió nuevas posibilidades en el proceso de urbanización, pues los problemas de higiene e infraestructura urbana que presentaban las ciudades fueron encontrando solución. En este periodo, las oficinas de obras públicas dirigidas por el ingeniero municipal ejecutaron una serie de obras públicas que permitieron el mejoramiento en la distribución de los servicios básicos, la rectificación y el acondicionamiento de calles y avenidas.

Sin embargo, el continuo aumento de la población en algunos de los centros urbanos derivó en la agudización del déficit de vivienda y la precarización de las condiciones de salubridad que se vivía en sectores populares como el Paseo Bolívar en Bogotá. Según Fabio Zambrano (2007), las obras de saneamiento del sector tuvieron continuidad durante este periodo gracias a un empréstito autorizado por el Concejo para comprar los predios de este y otros sectores que ya alcanzaban la periferia de la ciudad. Conseguir que los sectores populares accedieran a dejar sus viviendas fue un proceso difícil, aun en el estado que presentaban, debido a la referida demanda de habitaciones en la ciudad y la cercanía con sus lugares de trabajo.

Si bien la ciudad de Barranquilla había incursionado en la modernización de su infraestructura urbana, también es cierto que los servicios básicos no se distribuyeron equitativamente por toda la ciudad. Los habitantes del "común" se enfrentaron a enormes problemas de salubridad e higiene como resultado de la formación de arroyos en la vía pública, las aguas negras que brotaban de las alcantarillas rotas y la presencia de basuras y desechos en las calles. Para darle respuesta a esta situación, la Asamblea Departamental, mediante la Ordenanza 72 de 1931, institucionalizó el Código de Policía del departamento del Atlántico (Chapman y Agudelo, 2012), una versión revisada de la reglamentación urbana y la higiene de las construcciones decretadas con antelación

32. Buena parte de los barrios obreros construidos por los urbanizadores particulares carecían de las condiciones mínimas de higiene y salubridad que se esperaban; sin embargo, para las primeras décadas del siglo XX Medellín contaba con barrios obreros bien constituidos, cercanos a las redes del tranvía y dotados con servicios básicos municipales (Botero, 1996).

en las ciudades de Medellín, Bogotá y Cali. Se establecieron medidas sobre los planos de las edificaciones residenciales y comerciales, la presentación de planos y altura de las construcciones, y se decretó la normativa higiénica al interior de los edificios.

El conjunto de leyes, acuerdos y ordenanzas sobre reglamentación urbana, aseo e higiene de las construcciones que fueron aquí contempladas incidieron en mayor o menor medida en el crecimiento de las ciudades que comprometen este estudio. Asimismo, una buena parte las disposiciones determinadas por el Estado y la Administración municipal sobre construcciones, urbanismo e higiene, fueron estudiadas por el austríaco Karl H. Brunner durante sus primeros años como director del Departamento de Urbanismo de Bogotá, dada su vigencia y aplicabilidad para la capital del país[33]. No obstante, son solo una parte de los mecanismos de control impuestos por el Estado para ordenar el crecimiento urbano, normatizar los comportamientos de sus habitantes y fructificar el proyecto de modernización del país.

33. Las disposiciones fueron retomadas en la publicación del Departamento Municipal de Urbanismo titulada *Construcciones y urbanizaciones. Disposiciones vigentes en la ciudad de Bogotá,* de 1934.

Karl H. Brunner.

ALFONSO
JARAMILLO
JULIO OCAMPO
G.
ABARROTES

CAPÍTULO 3

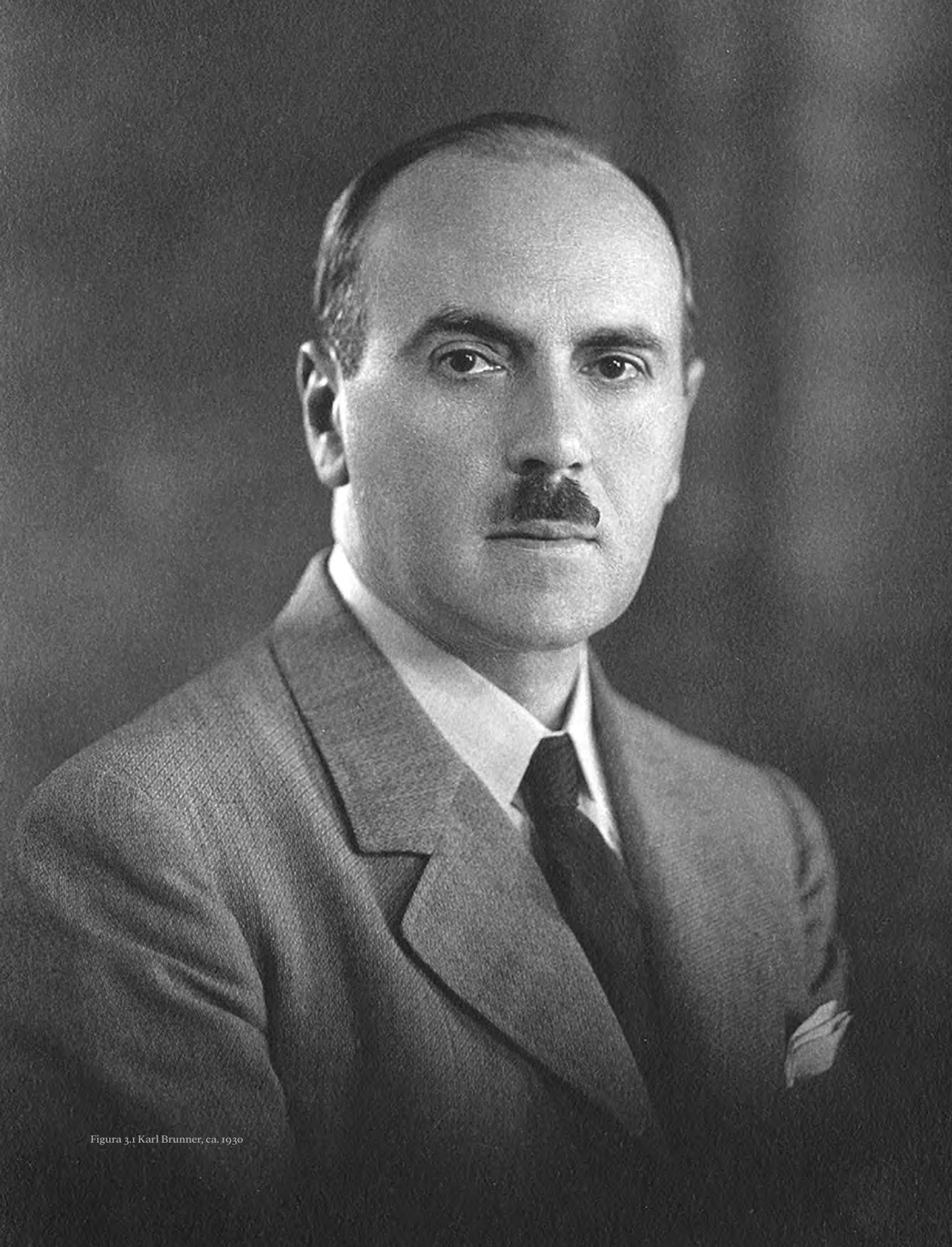


Figura 3.1 Karl Brunner, ca. 1930

BRUNNER EN COLOMBIA. PLANES, PROYECTOS Y OBRAS

El adelanto del progreso cívico en una localidad determinada consiste […] en una minuciosa labor que comienza con el fomento de la vivienda más modesta, la ubicación meditada de la última dependencia de la administración pública, de una escuela, de un hospital, y el trazado acertado de la calle más insignificante; comprende el control de la construcción particular más sencilla y la coordinación de todas las actividades constructivas diarias que deciden la faz de una ciudad en el transcurso de los años

Karl Brunner

Karl Brunner llegó a Colombia a finales del año 1933, contratado por la Administración municipal de Bogotá para dirigir el recién creado Departamento de Urbanismo, puesto que ocupó entre 1934 y 1938. Encargado de los trabajos de urbanismo y modernización de la ciudad, elaboró los estudios pertinentes para el Plano Regulador y de Ensanche Urbano por sectores, junto con un código de regulación urbana; diseñó varios proyectos de vivienda popular, así como un sistema de parques, avenidas y zonas verdes para consolidar el espacio urbano. En 1942 sería nombrado por el alcalde Carlos S. de Santamaría como primer ingeniero de urbanismo del Departamento de Urbanismo Municipal, dejando propuestos los trazados para una ciudad satélite y el diseño del gran parque forestal del municipio en los terrenos de la Hacienda El Salitre.

Desde 1935, fue designado por el presidente Alfonso López Pumarejo como concejero urbanista del Gobierno nacional, asesorando los planes de desarrollo urbano en ciudades como Barranquilla, Medellín, Manizales, Pasto y Cali. Así mismo, trabajó como proyectista para urbanizadores particulares en algunas regiones del país, trazando ejemplares proyectos de urbanización.

Tras su llegada, Brunner introdujo una nueva noción de "la ciencia del urbanismo", definiéndola como una actividad integral que buscaba configurar una "ciudad racional, sana y bella", como resultado de la intervención y cooperación de "todas las fuerzas cívicas y económicas" de sus habitantes bajo la dirección técnica del urbanista (Brunner, 1939c, p. 19). Su presencia abrió nuevas perspectivas para abordar técnica, disciplinar y administrativamente los problemas derivados del crecimiento desordenado y la precariedad normativa para regular las ciudades. De acuerdo con el arquitecto Alberto Saldarriaga (2000), las ideas urbanas del técnico austríaco se identificaron con las de los maestros de la primera modernidad europea "que concibieron la ciudad como una entidad estéticamente ordenada, ambientalmente agradable y apta para la vida del ser humano, con una fuerte participación estatal en su construcción y con un sentido social al mismo tiempo aristocrático y democrático" (p. 100).

A partir de su tesis sobre la política urbana, su amplia experiencia profesional en Viena y, en especial, su estadía en Chile (1929-1931), Brunner logró aproximarse a la realidad de la ciudad colombiana, estudiar y comprender sus particularidades urbanas teniendo en cuenta el contexto histórico, político, económico y social. Con el fin de recoger los antecedentes necesarios para la formulación del Plano Regulador, y de acuerdo con su metodología de trabajo[1], implementó un novedoso conjunto de herramientas técnicas, entre ellas los estudios de topografía y estructura urbana, los levantamientos catastrales, los censos demográficos y de circulación y, muy especialmente, la aerofotografía[2]. Además, realizó estudios para determinar las condiciones sociales en la ciudad con el fin de definir y ejecutar las reformas urbanas necesarias, considerando

> la creación de políticas de higiene —en las que se incluía el saneamiento de zonas específicas—; el mejoramiento de la infraestructura de servicios domiciliarios y el incremento en su cobertura; el diseño de redes de transporte público; la reorganización de la administración urbana: políticas de equidad en el pago de impuestos de los ciudadanos, formulación y gestión de una normativa urbana (Maya, 2004, p. 67).

Estudioso y crítico del urbanismo formalista y vacilante desarrollado en Europa durante la primera mitad del siglo XIX, para Brunner (1939c) el urbanismo moderno representaba "la transición entre el individualismo utilitarista y el colectivismo" (p. 19), incorporando el sentido de la responsabilidad social que exigía la cooperación desinteresada de todos los grupos sociales, especialmente de los grupos dirigentes, los sectores que concentraban la riqueza y los propietarios de tierras, para lograr un desarrollo armónico y equilibrado de la ciudad. En este orden de ideas, señaló que la labor del urbanista como "constructor de la vida urbana" se veía obstaculizada por factores adversos que debía vencer, socavar o eludir en el momento de desarrollar sus proyectos y reformas. Brunner se declaró enemigo del individualismo egoísta que se revelaba en la demanda de servicios y mejoras de pequeños sectores de la ciudad en su propio beneficio, sin asumir sus responsabilidades en favor de la colectividad, frente a lo cual era necesario apoyarse en la reglamentación para emprender las reformas y mejoras urbanas. Así también, se opuso a la "especulación" que se manifestaba en el deseo de los propietarios de tierras,

> de ganancias exageradas; en la usura con materiales de construcción en caso de escasez o mayor demanda [...]; en el alza de precios por futuras valorizaciones que resultarán por acciones, mejoras o inversiones de otras personas o entidades, sin contribución o mérito alguno del usufructuario (Brunner, 1939c, p. 48).

Su trabajo representó un gran avance para la época en la medida en que logró articular las iniciativas de las urbanizadoras privadas "dentro de un modelo de ciudad y dentro de las instituciones gubernamentales", y, en ese sentido, la coherencia de su labor radica en el hecho de "haber reunido la capacidad económica y de gestión del gobierno municipal con los intereses privados para crear una estructura funcional y un futuro urbano" (Arango, 2009, p. 52).

1. Expuesta ampliamente en el capítulo 1 de esta publicación.

2. Conviene señalar que para Brunner el uso de la fotografía aérea era imprescindible para "toda clase de proyectos de regularización de las ciudades" (Brunner, 1934b, p. 221), y en este sentido, sus primeros estudios sobre la capital del país a partir de la aerofotografía solo serían posibles gracias a los vuelos de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos. Luego se serviría de las aerofotografías tomadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, creado en 1935.

Desde su labor como urbanista rechazó la importación de modelos urbanos extranjeros, y en su lugar, propuso un urbanismo flexible e integral que consideraba de forma permanente las particularidades y demandas locales, consintiendo cambios en el proceso. Ahora, teniendo en cuenta su formación y experiencia profesional, sus propuestas estuvieron fuertemente influenciadas por el movimiento inglés de la ciudad jardín y las unidades formales y estéticas del movimiento del *city beautiful* —con el que tuvo mayor acercamiento durante su paso por las ciudades norteamericanas en 1932—. En este contexto, sus proyectos se vincularían con las construcciones orgánicas en oposición a la retícula tradicional, la presencia de amplias zonas verdes y la definición de una identidad propia para cada sector de la ciudad. Estudió detenidamente los aspectos sociales y económicos de las políticas del New Deal del presidente Roosevelt, programa implementado en los Estados Unidos como respuesta a la crisis económica de 1929, y, además, estableció relaciones con la Viena Roja y el papel que jugó el Estado en la construcción de viviendas a gran escala (Hofer, 2003). Un conjunto de medidas que, de ser establecidas en nuestro contexto como normativa, derivarían en una nueva presencia de lo público en el ámbito urbano, en contraposición a la histórica dominación del sector privado en los proyectos de urbanización de las ciudades colombianas.

Sus esfuerzos se concentraron en el fomento de la construcción de la vivienda económica y el saneamiento de los barrios obreros, pues el hecho de mejorar las condiciones de vida de los sectores populares permitiría lograr el equilibrio socioeconómico y alcanzar la imagen "adecuada" de la ciudad moderna. Basado en la idea de que el urbanista provenía de una familia de la alta burguesía austríaca, Andreas Hofer (2003) afirma que su compromiso con los sectores menos privilegiados no concebía ideas revolucionarias, sino que "estaba más relacionado con el interés por forjar un desarrollo urbano integral". En resumen, "lo que buscaba era una estructura social lo más equilibrada posible, de la mano de una economía política eficaz puesta en marcha por una política urbana activa" (p. 133). De este modo, los proyectos de urbanización y la construcción de la vivienda obrera serían fundamentales dentro de las propuestas de ciudad planteadas por Brunner.

Sin lugar a duda, la importancia de los planes de Karl Brunner en Colombia reside en la incorporación del urbanismo moderno como una actividad integral; en el aporte de instrumentos técnicos eficaces para la planificación y regulación urbana y, muy especialmente, en el carácter socioeconómico y político de sus proyectos urbanos. Más allá de imponer una ciudad ideal, ofreció "una manera ideal de hacer ciudad, con la utilización intensiva de herramientas de estudio y diseño urbano y el diseño de estrategias gubernamentales de intervención en la ciudad" (Montoya, 2013, p. 92).

De acuerdo con Hofer (2003), la producción urbanística de Brunner podría definirse a partir de tres líneas de acción:

1. Los planes de desarrollo urbano (planos reguladores) mediante los cuales introdujo las estrategias necesarias para implementar las reformas urbanísticas, la propuesta de un trazado alternativo para la transformación y el ensanche urbano, y el diseño de ciudades-satélite (*new towns*).

2. La construcción de urbanizaciones y vivienda popular, campo de acción desde el que confrontó la precariedad de la vivienda de los sectores populares y la necesidad de su saneamiento, fomentando la construcción de barrios obreros y proyectos de vivienda económicos.

3. El espacio público, eje desde el cual señaló la importancia de las zonas públicas (parques, plazas y bulevares) dentro de la estructura urbana en diversos tamaños y escalas.

Por otra parte, su labor no se limitó a la ejecución de planos y proyectos urbanos. Hasta la década de 1930, la

planeación urbana en Colombia estuvo en manos de los ingenieros, el arbitrio de los administradores municipales y los propietarios privados; el país no contaba con una cátedra de urbanismo y mucho menos con técnicos formados en esta disciplina, situación que se vería reflejada en la poca comprensión y representatividad académica y profesional en torno al urbanismo moderno. Tal y como había hecho en Viena y Santiago de Chile, y con el ánimo de desarrollar una cultura del discurso público, Brunner empleó medios como la prensa y las revistas locales especializadas, entre las que se destacaron los diarios *El Tiempo* y *El Espectador* (Bogotá), *La Prensa* (Barranquilla), *El Colombiano* (Medellín), *Diario del Pacífico* y *El Relator* (Cali) y las revistas *Registro Municipal* e *Ingeniería y Arquitectura* (Bogotá), *Mejoras* (Barranquilla), *Progreso* (Medellín) y *Pasto*. Así mismo, dictó numerosas conferencias en contextos políticos y académicos regionales para difundir los fundamentos teóricos y los ejemplos prácticos del urbanismo moderno, y poner en circulación sus ideas y reflexiones en torno a la ciudad. Trató de propiciar un debate frente a los problemas urbanos del país y sus posibles soluciones, atrayendo la atención de las instituciones sobre las que recaía la responsabilidad del desarrollo urbano futuro, los profesionales (cuyas disciplinas fueran cercanas al urbanismo), las administraciones municipales y las Sociedades de Mejoras Públicas, y, muy especialmente, intentó democratizar el discurso público alrededor de los problemas, los proyectos y las reformas urbanas, realizando una labor educativa de gran importancia para el país.

Sus intereses lo llevaron, inicialmente, a dictar cursos de urbanismo en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia, para profesionales graduados desde 1934; cursos que se convertirían en el principal antecedente para la fundación de las cátedras de historia y urbanismo en la nueva Facultad de Arquitectura de la misma institución, en la que Brunner jugó un papel fundamental. Su labor teórico-práctica como catedrático y urbanista le permitió condensar sus ideas y su experiencia en torno al urbanismo, y sus preocupaciones y soluciones frente a los problemas de la ciudad moderna desde una mirada global e integradora por medio del *Manual de urbanismo* publicado por el Concejo municipal de Bogotá entre 1939 y 1940. En él logró exponer, de forma didáctica, la evolución teórica y práctica de una disciplina que en nuestro contexto era poco conocida, pero de gran urgencia. Luego de su publicación, el manual representó una de las guías más distinguidas para la planificación urbana jamás publicada en español, y se convirtió en un modelo dentro de la literatura de la profesión (Hofer, 2009).

No obstante, durante su estancia en el país tuvo que enfrentarse con una serie de obstáculos, o como él mismo los llamaría, "factores adversos" a la tarea del urbanista, que de cierta forma limitaron la ejecución de sus proyectos; condición a la que se le sumarían varios de sus detractores. Tal como lo afirma la arquitecta Tania Maya (2004) su obra

> constituye un legado para la concepción y práctica del urbanismo en Colombia, a partir de su examen se puede advertir la vigencia que cobran en la actualidad sus planteamientos; sin embargo, durante la permanencia del urbanista en el país (1933-1948), su labor no fue lo suficientemente comprendida, sino que, por el contrario, fue objeto de diversas críticas (p. 65).

A grandes rasgos, lo descrito antes permite comprender las influencias, el presupuesto teórico y la puesta en práctica del pensamiento urbano de Karl Brunner en Colombia. En este capítulo no solo se reseñan sus propuestas para la configuración de la ciudad moderna en Colombia, principalmente en Bogotá como punto focal de sus intervenciones para el desarrollo urbano, sino que se propone una discusión alrededor de una serie de situaciones arbitradas en parte desde el sector político y profesional, en descrédito de la labor ejercida por el urbanista en Colombia.

Brunner en Bogotá

La llegada de Brunner a Bogotá el 26 de diciembre de 1933 estuvo precedida por ciertos factores de carácter técnico, político y económico. Uno de ellos fue la figura del ingeniero y su rol en la concepción y aplicación de los planes de ensanche urbano, como resultado de la ausencia de técnicos expertos en urbanismo capaces de dirigir la planificación de las ciudades, ya que no existía en el país una facultad encargada exclusivamente de la formación de arquitectos y urbanistas nacionales. Como se puede leer en el capítulo anterior, los primeros intentos por ordenar y planear las ciudades colombianas entre las décadas de 1910 y 1930 se inscriben dentro de un proceso pragmático liderado por ingenieros municipales y miembros de las élites locales, influenciados por el Plan Haussmann para París, las bases de la "ciencia" del *city planning* (introducidas por Ricardo Olano) y la observación de los ejemplos urbanos europeos y estadounidenses implementados durante el siglo XIX.

Por otro lado, teniendo en cuenta que durante décadas el Estado destinó enormes sumas de dinero en la contratación de técnicos y compañías extranjeras para la elaboración de los planos de la ciudad futura y la ejecución de grandes proyectos de infraestructura a nivel nacional[3], lo que detonó fuertes críticas por el proceso constructivo y el manejo de los dineros públicos, y que los recursos del Tesoro Municipal de Bogotá eran insuficientes para emprender un proyecto de planificación y transformación urbana, es apenas evidente que algunos de los miembros del Concejo municipal y el gremio de los profesionales locales se mostraran contrariados por la idea de contratar nuevamente los servicios de un técnico extranjero para la planeación de la ciudad moderna. Posiblemente, debido a la falta de un contexto disciplinar riguroso en torno al urbanismo y la carencia de medios especializados que propiciaran un verdadero debate entre los académicos y profesionales del país[4] cercanos a la materia, sumado al exacerbado sentimiento de inferioridad y desventaja que suscitaban los técnicos extranjeros entre algunos ingenieros locales y miembros del Concejo municipal, haya proliferado la idea de que el país contaba con técnicos "altamente capacitados" para acometer los proyectos que fueran necesarios para el planeamiento y desarrollo de la ciudad[5].

Un técnico extranjero para reorganizar la capital

Iniciando la década de 1930, la falta de instrumentos técnicos que permitieran el planeamiento urbano, sumado al hecho de que la capital no contaba con un sistema adecuado para dotar de servicios básicos a todos sus habitantes, se presentaban como un problema apremiante que exigía respuestas efectivas por parte del secretario de Obras Públicas Municipales, el ingeniero arquitecto José María Montoya Valenzuela, para regular el crecimiento urbano. En este sentido, desde la Oficina del Plano[6], dirigida por el ingeniero Julio Carvajal, se manifestó la necesidad que tenía la ciudad de "un proyecto de urbanismo que consultara con la topografía del terreno, el plano catastral, las necesidades de tráfico, la estética, la higiene y las

3. Especialmente la empresa norteamericana Ulen & Company, que a lo largo de la década de 1920 fue contratada para emprender, entre otros, las obras de reconstrucción del centro de Manizales, mencionadas en el capítulo anterior; las obras en Bocas de Ceniza en Barranquilla y algunos proyectos de infraestructura urbana en Bogotá, las cuales fueron percibidas —en varias ocasiones— como un fracaso.

4. Diego Arango indica que para la década de 1930 la única revista especializada que circulaba en Bogotá era *Anales de Ingeniería*, órgano de difusión de la Sociedad Colombiana de Ingenieros que empezó a circular en 1887. Más allá de esto, los debates en torno a las condiciones y propuestas urbanas se presentaban en "medios de comunicación generalistas". Las discusiones y propuestas relacionadas con el urbanismo en la capital encontraron su medio de difusión mediante la prensa local (*El Tiempo*, *El Espectador*). No obstante, el mismo autor señala que "es aventurado" decir que la prensa propició un "debate profesional", ya que "las informaciones que circulaban por ella eran poco rigurosas, no utilizaban un formato con pretensión científica y combinaban múltiples argumentaciones basadas en intereses de distintos tipos" (Arango, 2018, p. 3). Sin embargo, durante este periodo, por medio de la publicación distrital *Registro Municipal*, empezaron a circular artículos académicos internacionales y debates locales sobre los problemas de la ciudad que, probablemente, hayan posibilitado la amplificación del debate académico y profesional en Bogotá.

5. Cabe señalar que, para las décadas de 1920-1930, un arraigado sentimiento patriótico había derivado en una exaltación de las "virtudes" y los beneficios que conllevarían las propuestas urbanas lideradas por los jóvenes profesionales locales para el progreso del país. En este sentido, contratar técnicos extranjeros para dirigir las obras de la Administración municipal no era una idea compartida por los profesionales locales, quienes se manifestaban en oposición frente a la competencia desleal que sugería la presencia de un profesional extranjero en la ciudad.

6. En la ciudad de Bogotá se conformó la Oficina del Plano a partir del levantamiento del plano Bogotá futuro en 1925, pero sus logros fueron poco visibles frente al desbordado crecimiento urbano.

Figura 3.2 Plano de la ciudad de Bogotá. Ejecutado por la Sección de Levantamiento de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, 1930

capacidades físicas del municipio" (Delgadillo y Cárdenas, 2011, pp. 48-49). Necesidades que, si bien no representaban una novedad, iban un poco más allá de los problemas de salubridad, especulación y embellecimiento urbano, al considerar algunos instrumentos de la planificación urbana que previamente habían sido señalados en el programa del técnico norteamericano H. Bartholomew para la ciudad futura.

En coordinación con la Secretaría de Obras Públicas, en 1932 se formuló un proyecto que contemplaba la zonificación urbana, la intervención del Paseo Bolívar, la construcción de espacios deportivos, el trazado vial y el mantenimiento de plazas y cementerios. Surgió entonces la idea de convocar a un experto urbanista como el austríaco Karl Brunner para dirigir el proyecto, previendo que en cuestión de dos años adelantaría sus

labores y capacitaría al personal encargado de continuar con su trabajo. Desafortunadamente, la propuesta fue subvalorada por el arquitecto Alberto Manrique Martín, pues esta representaba enormes costos para la Oficina del Plano de la ciudad. Además, consideraba que la planeación urbana demandaba la experticia de un grupo de profesionales (seguramente locales) dedicado a la historia y las dinámicas de la ciudad por un tiempo prolongado. De acuerdo con Hugo Delgadillo y Miguel Darío Cárdenas (2011), el regreso del ingeniero Juan de la Cruz Guerra a la ciudad determinaría la llegada de Brunner a Bogotá, pues gracias a su estadía en la capital chilena De la Cruz logró conocer ampliamente la moderna organización de la Dirección de Obras Públicas de Chile y, en consecuencia, la significativa labor adelantada por Brunner en dicho país. Las novedades presentadas por este ingeniero avivaron la iniciativa del secretario José María Montoya Valenzuela, quien adelantó las gestiones pertinentes para que el urbanista austríaco dirigiera el planeamiento de Bogotá.

Estimulado por la idea de contar con los servicios profesionales de un técnico de la talla de Karl Brunner, José María Montoya Valenzuela, en compañía del alcalde Luis Patiño Galvis, presentaron ante el Concejo municipal el proyecto de Acuerdo 562 de 1933[7]. Los motivos expuestos para su constitución parten del hecho de que "el planeamiento acertado de una ciudad es el factor más importante para su progreso", y en este sentido, mencionaron casos ejemplares de ciudades como Buenos Aires y Santiago de Chile, cuyos planes urbanos habían sido confiados a profesores europeos de tan alta importancia como Alfred Agache y Karl Brunner. Consideraron además que el levantamiento de un plano futuro resultaría ineficaz para la ciudad, como había sucedido en las administraciones pasadas, pues sus disposiciones, por demás inamovibles, no permitían que los intereses de la ciudad armonizaran con los intereses de los urbanizadores privados. Para remediar el hecho se propuso

> la formación de una oficina de carácter permanente con un personal técnico capacitado para resolver en cada caso los problemas que se le presenten siguiendo naturalmente un plan general [...]. Dicha oficina estará presidida durante tres años por un profesor de urbanismo que haya proyectado ciudades hispanoamericanas de carácter análogo al de Bogotá residiendo en ellas por largo tiempo y que por consiguiente se haya adaptado a nuestro medio y conozca nuestras necesidades peculiares, estará integrado por un personal de ingenieros y arquitectos colombianos que aprovecharán las lecciones del erudito profesor, le ayudarán en todas sus labores, y sabrán interpretar y desarrollar más tarde los planos y reglamentos hechos bajo su dirección (Patiño y Montoya, 1933, p. 93).

Después de largas deliberaciones en el Concejo municipal, mediante el Acuerdo 28 del 11 de agosto de 1933 se creó el Departamento de Urbanismo, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas Municipales:

> encargado del planeamiento de la ciudad futura, del estudio de la legislación que reglamente las urbanizaciones y facilite la apertura y ensanche de las vías urbanas y, en general, de todos los problemas de urbanismos relacionados con el desarrollo de Bogotá.

Para su dirección, el Concejo autorizaba al alcalde para contratar los servicios de un técnico urbanista europeo con experiencia en la elaboración de planos para ciudades suramericanas de más de 300.000 habitantes; así mismo, establecía que el Departamento de Urbanismo quedaría bajo su cargo por un periodo de tres años[8], prorrogables a voluntad del municipio, con una remuneración mensual de 500 dólares americanos, así como 350 dólares más para cubrir los gastos de viaje hasta la ciudad de Bogotá.

La creación del Departamento de Urbanismo bajo la dirección de Karl Brunner marcaría una ruptura con respecto a la forma tradicional de concebir la ciudad. Su institucionalización no solo representó un cambio significativo para la capital, pues se reconoció que la planeación de la ciudad moderna demandaba el uso de un conjunto de herramientas más complejas que el sentido común de sus dirigentes, sino que permitió una nueva aproximación a la ciencia del urbanismo, "esta vez de manera mucho más profesional y ortodoxa dentro de lo que para la época es ya una disciplina" (Cortés, 2007, p. 171).

7. "Por el cual se crea el Departamento de Urbanismo en la Secretaría de Obras Públicas Municipales".

8. Las disposiciones establecidas en el Acuerdo 28 de 1933 fueron estrictamente contempladas en el contrato celebrado con Brunner. Sin embargo, el urbanista estimaba que su permanencia en Colombia sería por un periodo de dos años y no tres, como se había fijado en el contrato. Afirmación que, además, puede comprobarse en una entrevista concedida para el periódico *Wiener Sonn-und Montags-Zeitung*, previa a su viaje a Colombia, publicada el 13 de noviembre de 1933 en el artículo "Wiener Professor baut Südamerikas Wolkenkratzer" en la página 8.

RADIOGRAMM

RADIO-AUSTRIA A.G.
Wien, I., Renngasse 14
„Anten"
Nr. 11459

BOGOTA 21/20 29 1134 *
BRUNNER MARGARETENSTRASSE 32 WIEN IV *
ACEPTADAS CONDICIONES SUYA OCHO JULIO CONTRATO REQUIERE APROBA*
CION CONCEJO REUNIDASE AGOSTO PROXIMO AVISARELE ALCALDE +

Figura 3.3 Radiogramm N.º 1, enviado por el alcalde Luis Patiño Galvis el 29 de julio de 1933

RADIOGRAMM

RADIO-AUSTRIA A.G.
Wien, I., Renngasse 14
„Anten"
RADIOBRIEF

FTB LG 1825 *
904 BOGOTA 23 19 1128 *
NLT BRUNNER VIENA IV MARGARETENSTRA E 32 *
CONSTITUYA APODERADO AQUI FIRMAR CONTRATO ACUERDO CARTA
OCHO JULIO GENERAL DIAZ Y PARA RECIBIR FONDOS *
ALCALDE +

904 IV E 32 + Y +

Figura 3.4 Radiogramm N.º 2, enviado por el alcalde Luis Patiño Galvis el 19 de agosto de 1933

Como se puede leer en la correspondencia recibida en Viena por el urbanista Karl Brunner desde Bogotá, el alcalde Luis Patiño Galvis se encargó de adelantar las gestiones necesarias para su contratación y posterior llegada a Colombia. En el archivo de la familia Brunner Camacho se hallan dos radiogramas enviados por el alcalde municipal con fecha del 29 de julio de 1933, en el que se aceptan las condiciones del contrato señaladas por Brunner y se espera la aprobación del Concejo. En el siguiente, con fecha del 19 de agosto del mismo año, se le pide a Brunner que constituya un apoderado en Bogotá para firmar su contrato y así poder recibir los recursos para costear su viaje desde Viena.

Los mensajes enviados por el alcalde Patiño mencionan una carta remitida por Brunner el 8 de julio de 1933, en la que se especifican los requerimientos del urbanista para aceptar el contrato y la persona delegada por él para representarlo en las cuestiones legales pertinentes; se trataba del general chileno Francisco Javier Díaz, quien por entonces residía en la capital del país.

El contrato, firmado el 16 de octubre de 1933, se formalizó entre el señor Germán Zea, personero de Bogotá, autorizado mediante el Acuerdo 28 de 1933 para representar al municipio, y el general Francisco Javier Díaz, apoderado del urbanista vienés Karl Brunner, "según poder conferido por este ante el notario público de Viena" el 30 de agosto del mismo año. Atendiendo a las estipulaciones fijadas en el artículo cuarto del mismo Acuerdo, las obligaciones contraídas por Brunner con el municipio de Bogotá especificaban, primero, presentar ante la Secretaría de Obras Públicas Municipales el programa de labores que ejecutaría el Departamento de Urbanismo durante el término del contrato, cuarenta y cinco días después de ocupar el cargo como director de este Departamento. En él debía considerarse especialmente: el planeamiento general de Bogotá, relacionado con la corrección de la ciudad existente y su desarrollo futuro; un estudio de la legislación que debía fijarse "para facilitar la realización económica" del planeamiento, que incluyera: planos, proyectos e informes técnicos, reglamentación de las urbanizaciones y edificaciones, delimitación del perímetro urbanizable y densidad de población, definición de las zonas urbanas según el destino de las edificaciones (industriales, comerciales, residenciales, etc.) —zonificación—, el "fomento de la construcción de habitaciones baratas y la formación de barrios obreros" y demás puntos que fueran considerados por Brunner y el secretario de Obras Públicas. Presentar el proyecto de organi-

zación del Departamento fijando el personal que lo integraría y sus respectivas funciones. Indicar a la Secretaría de Obras Públicas los datos que las demás oficinas del municipio tuvieran que suministrarle al Departamento. Dedicar diariamente en el desempeño de sus labores como jefe del Departamento el mismo tiempo fijado por la Administración municipal para los demás jefes de la Secretaría de Obras Públicas[9].

A pesar de contar con la aprobación del alcalde Luis Patiño Galvis[10], José María Montoya Valenzuela, secretario de Obras Públicas, y la Junta Municipal de Hacienda, no fue fácil lograr el consentimiento de dicho contrato por parte de los miembros del Concejo municipal, aprobado después de largas discusiones mediante el Acuerdo 42 de 1933.

Un debate sobre el direccionamiento de la planificación urbana. Problemas de patriotismo

La conveniencia del contrato celebrado entre el municipio de Bogotá y el profesor urbanista Karl Brunner para la dirección y organización del Departamento de Urbanismo fue ampliamente rebatido durante las sesiones del Concejo municipal entre noviembre y diciembre de 1933, especialmente en la sesión extraordinaria celebrada el 5 de diciembre de 1933, en la que se vislumbran dos posiciones políticas opuestas entre los miembros del Concejo[11]. Como muestra de ello, el concejal Sady González Bernal, en un intento de invalidar el contrato de Brunner, argumentó su posición a partir de los términos económicos establecidos en el contrato para solicitar el aplazamiento indefinido del mismo. Sus razones versaron sobre la inestabilidad en el cambio de la divisa extranjera y el alza con respecto a la moneda local, lo que resultaría altamente costoso para la Administración municipal; así mismo, aclaró que el recién creado Departamento de Urbanismo podría ser organizado con técnicos colombianos que se hubieran especializado en el extranjero. Por su parte, los concejales Hernando Beltrán y Francisco Gómez Pinzón se manifestaron abiertamente enemigos del contrato, con el argumento de que los ingenieros nacionales, expertos conocedores de las problemáticas urbanas locales, nada tendrían que aprender de Brunner, pues era un hecho "reconocido" que eran ellos quienes estaban realmente capacitados para emprender una "transformación científica" de la ciudad, conservando sus "características raciales". Por otro lado, consideraban perjudicial la llegada del profesor vienés, pues se pondría a los técnicos nacionales en una posición de inferioridad, una opinión contradictoria si se tiene en cuenta que varios concejales habían señalado insistentemente las inmejorables destrezas técnicas de los profesionales del país. Afirmaron que el fracaso de los técnicos extranjeros en Colombia se debía al "desconocimiento del medio y sus características" y a la desorganización que imperaba en la Secretaría de Obras Públicas Municipales, proponiendo además que se consultara con la Sociedad Colombiana de Ingenieros sobre la pertinencia de este contrato.

De conformidad con lo anterior, el concejal Enrique Ancízar, partidario de la idea de que en Colombia existía un gremio muy completo de profesionales "especializados

9. El contrato vinculaba al urbanista Karl Brunner como prestador de servicios, cuyos pagos se harían "mediante la presentación de cuentas de cobro por duplicado, visadas por la Secretaría de Obras Públicas y la Personería", un detalle que sería omitido por el Concejo de Bogotá en el momento en que la municipalidad de Santiago de Chile llamó a Brunner en 1934 para elaborar el proyecto de ensanche.

10. En este punto, valdría la pena aclarar que el alcalde Alfonso Esguerra Gómez, como se ha visto, no estuvo involucrado en la contratación de Karl Brunner, un error histórico y reiterativo en las investigaciones adelantadas sobre el urbanista austríaco en Colombia, pues Esguerra Gómez fue nombrado alcalde mediante el Decreto departamental 1078 del 16 de diciembre de 1933 tras la renuncia del exalcalde Luis Patiño Galvis.

11. El debate aparece registrado en el Acta 11 de 1933-1935, publicada el 27 de abril de 1934 en los Anales del Concejo.

en urbanismo", presentó una larga lista de ingenieros, arquitectos y urbanistas nacionales que hubieran realizado alguna obra de importancia en el país, resaltando sus "cualidades" para llevar a cabo el planeamiento de la ciudad futura. Sus consideraciones sobre el "valor" de los técnicos nacionales y los extranjeros fueron publicadas el 7 de diciembre de 1933 en el periódico *El Tiempo*. Su posición se consideró un "poco exagerada", ya que sostuvo que "la técnica no sirve. Los trabajos hechos con planos y estudio, fracasan" ("Los técnicos extranjeros y los colombianos", 1933); una tesis antitécnica y muy poco meditada la esgrimida por el concejal, pues con su afirmación invalidaba la labor de todos los técnicos por igual, nacionales y extranjeros. Aunque en el artículo se reconoció que el país necesitaba precisamente de la "técnica", resaltaron el "patriotismo" de Ancízar al enumerar a los profesionales nacionales capacitados "para hacerse cargo de las obras que se piensa encomendar a Mr. Bunker [*sic*]" ("Los técnicos extranjeros y los colombianos", 1933). No obstante, dejaron abierta una cuestión: "¿Los problemas de urbanismo pueden ser resueltos por nuestros profesionales?" ("Los técnicos extranjeros y los colombianos", 1933); tema sobre el que el arquitecto José María Montoya Valenzuela se había referido previamente, al considerar que, si bien era necesario reconocer y aprovechar los méritos de los jóvenes profesionales del país recién formados, sus capacidades no eran comparables con las de los técnicos expertos en urbanismo, quienes se habían dedicado por años a estudiar "las necesidades urbanas de otras ciudades, donde ejecutaron medidas que al ser llevadas a la práctica han tenido buen éxito" (Montoya, 1933).

Los reiterados motivos formulados en contra del contrato celebrado con Brunner fueron refutados por otro grupo de concejales del municipio que, durante la mencionada sesión del 5 de diciembre de 1933, expresó su aprobación por los beneficios que implicaba para la ciudad contar con los servicios del urbanista austríaco, como fue el caso de Juan Uribe Cualla, quien además sostuvo que "obligatoriamente" la opinión de la Sociedad Colombiana de Ingenieros sería desfavorable para Brunner. Por su parte, el concejal Guillermo Nannetti se apoyó en la idea de que "el problema del urbanismo tenía un carácter social que lo emancipaba de los límites estrictos de la ingeniería, colocándolo dentro de la sociología" (Concejo de Bogotá, 1934e, p. 91), para señalar que precisamente Brunner era un sociólogo-urbanista, conocedor de las problemáticas urbanas de las ciudades latinoamericanas y que había realizado en algunas de ellas una obra admirable. En su opinión, no se les podría confiar

Los técnicos extranjeros y los colombianos

El concejal Enrique Ancízar hizo en la sesión del martes en el cabil do una interesante exposición acerca del valor respectivo de los técnicos colombianos y los extranjeros, que la falta de espacio no nos permitió reproducir. Sostuvo el concejal Ancízar una tesis un poco exagerada. La técnica no sirve. Los trabajos hechos con planos y estudio, fracasan. Y citó el caso de Canberra, el de Ciudad del Plata y otros, que no son del todo concluyentes. Kemal Pachá, por ejemplo, hizo gracias a la técnica, de Angora, triste poblacho del Asia Menor, una ciudad moderna. Canberra no es tampoco el fracaso que el concejal Ancízar supone. Y la tesis antitécnica del concejal le llevaría a prescindir por igual de todos los técnicos, nacionales y extranjeros, para entregarnos al tegüismo desaforado.

Figura 3.5 Fragmento del artículo "Los técnicos extranjeros y los colombianos", publicado en el periódico *El Tiempo* el 7 de diciembre de 1933

el planeamiento de la ciudad futura a ninguno de los profesionales mencionados por el concejal Ancízar; por el contrario, era conocido que las transformaciones fundamentales de las grandes ciudades suramericanas en materia de urbanismo habían sido lideradas por reconocidos técnicos extranjeros. Para concluir su intervención, el concejal Nannetti manifestó que la llegada de Brunner a la ciudad beneficiaría a los sectores populares porque era precisamente en los barrios obreros donde se concentraría la labor del urbanista.

Tan largo debate al interior del Concejo exalta dos visiones contrapuestas: por un lado, se destaca un "patriotismo" exacerbado en defensa de los técnicos locales, que desestima la experiencia de los profesionales extranjeros para la planeación de nuestras ciudades en favor de los nacionales, a pesar de la reconocida falta de los conocimientos técnicos necesarios para emprender esta labor[12]. Por otra parte, resalta una posición consciente de la importancia que representaba para la ciudad contar con la presencia de un profesional —extranjero— con los conocimientos técnicos y la experiencia suficiente, no solo para implementar un proceso científico de planificación urbana en Bogotá, sino para formar a los nuevos profesionales interesados en la ciencia del urbanismo. Visiones compartidas por intelectuales, políticos y profesionales que caracterizaron el panorama sociopolítico de la ciudad y determinaron en cierta medida el rol de Karl Brunner como jefe del Departamento de Urbanismo, pues su trabajo sería cuestionado de forma constante por parte de algunos miembros del Concejo y del gremio de profesionales que se mostraban en franca oposición con la dirección de un técnico extranjero, viéndose obligado a justificar sus labores, decisiones y propuestas.

Bogotá tiene arquitectura propia

Para ilustrar la situación descrita en el apartado anterior, cabe mencionar el hecho ocurrido días después de la llegada de Brunner. Este expuso sus primeras impresiones urbanas a partir de un recorrido desde Buenaventura hasta la capital del país[13], y señaló, para el caso de Bogotá, que la ciudad presentaba características más homogéneas y propias en comparación con las ciudades modernas suramericanas que había conocido, cuya arquitectura, sin estilo definido, debería llamarse "bogotana", lo que en su concepto se debía a tres factores: clima, altura y características raciales. Pese a todo, encontraba apropiado conservar esta arquitectura para la ciudad futura, "y así deben indicarlo los profesores de la materia, en la Facultad de Ingeniería" ("Brunner declara que hay en Bogotá arquitectura propia", 1933, p. 12).

Las impresiones del técnico austríaco sobre la capital suscitaron dos interpretaciones opuestas entre los intelectuales Luis Eduardo Nieto Caballero (LENC) y Max Grillo. En primera instancia, Nieto Caballero publicó en la sección "Cosas del día" del periódico *El Tiempo*, el 30 de diciembre de 1933, la columna "Cómo debe ser Bogotá". En ella comparó la visión del cónsul Armando Solano[14], quien afirmaba que "Bogotá no está obligada a deslumbrar con edificaciones colosales ni a eclipsar la riqueza de los museos de Europa; pero sí está obligada a ser Bogotá"

12. Basta con decir que, al comienzo de la década de 1930, el único profesional local que había realizado estudios doctorales en urbanismo era el ingeniero arquitecto Carlos Martínez, graduado del Instituto de Urbanismo de la Universidad de París.

13. Se trata de una entrevista concedida a un corresponsal de *El Tiempo* publicada el 28 de diciembre con el título "Brunner declara que hay en Bogotá arquitectura propia".

14. LENC hacía referencia a una carta enviada el 23 de octubre de 1933 desde Amberes por Armando Solano al señor Abel Botero, director de Registro Municipal. En ella, Solano se mostraba en contra de "remedar lo norteamericano" para referirse a la introducción de los modelos arquitectónicos y constructivos del país del norte, en detrimento de la "insuperable" y característica arquitectura colonial que había heredado Bogotá de los españoles y que, según él, era "la más conveniente para el clima bogotano, evoca sentimientos de señorío patriarcal y le pone todos los días de presente al pueblo su historia y los caminos sólidos de su porvenir" (Solano, 1933).

(Nieto Caballero, 1933), con las opiniones de Karl Brunner concernientes a las particularidades arquitectónicas y la posibilidad de conservar esa "arquitectura bogotana" en el plano futuro de la ciudad. Nieto Caballero (1933) encontró convenientes coincidencias entre ellos, y consideró que el pensamiento del profesor vienés indicaba una

> acertada observación que denuncia en su autor a un profesional que sabe poner el ojo inteligente y estudioso sobre la materia que analiza, y que entraña, además, la certidumbre de que su labor no estará encaminada a dibujar sobre el papel esa extravagante ciudad, mezcla absurda de europea, española y saxoamericana[15], que nos regalaron, muy costosamente, los técnicos contratados en épocas pasadas (p. 5).

Como una suerte de respuesta, Max Grillo publicó en el mismo periódico la columna "Bogotá futura" el 31 de diciembre de 1933, en la que señaló que a pesar de que Brunner hubiera considerado que la ciudad tenía una arquitectura propia, no significaba por ello que estimara "que esa arquitectura sea digna de las mayores loas. Es indudable que nosotros ponemos en todas las cosas un mucho de desorden, que nos da como un sello de originalidad" (p. 4).

Dicho esto, resaltó el problema más apremiante que había encontrado el técnico urbanista tras un primer recorrido por la ciudad: la higienización de los barrios obreros, cuya solución sería la construcción de casas con suficiente luz y ventilación. Un punto de acuerdo entre Brunner y el alcalde, pues "la tarea de la urbanización científica y adecuada de la ciudad empezará, sin duda, por los extremos para llegar al centro de la capital" (Grillo, 1933, p. 4). Contrario a la corta visión que sobre el planeamiento urbano habían demostrado otros políticos e intelectuales locales, la lectura de Grillo sobre las necesidades y el desarrollo futuro de Bogotá manifiesta cierto sentido de realidad frente a las condiciones de la ciudad al afirmar que "el Bogotá futuro no podrá ser una ciudad nueva, sino una apenas transformada mediante la intensa labor de parte de las entidades públicas, coadyuvada con cívica voluntad por los ciudadanos" (Grillo, 1933, p. 4). Dos interpretaciones que ponen en evidencia el ideal de ciudad perseguido por los sectores dirigentes de la ciudad.

Organización del Departamento Municipal de Urbanismo

De acuerdo con las labores convenidas en su contrato, una de las primeras acciones de Karl Brunner fue organizar el Departamento Municipal de Urbanismo que estaba a su cargo. Para ello, propuso cuatro secciones técnicas aprobadas mediante el Decreto 40 de 1934:

1. Sección del Plano de Bogotá, encargado de la conservación y paulatino ensanche del plano de la ciudad a medida que la zona urbanizada se fuera extendiendo; además de la demarcación de predios que fuera solicitada por los particulares antes de iniciar cualquier construcción residencial.

2. Sección de Regularización de la Ciudad y sus Proyectos Especiales, dirigida por el jefe del Departamento —suprimida por el alcalde Julio Pardo Dávila mediante el Decreto 203 del 27 de agosto de 1934—.

3. Sección de Urbanizaciones, encargada de modificar o elaborar completamente

15. Término empleado frecuentemente por el escritor Jaime Sanín Cano para "aludir a los sucesos norteamericanos con no disimulado aire de displicencia, apatía y desgano" (Cataño, 2012).

16. Mediante el Decreto 110 de 1934. "Por el cual se reorganiza el Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas".

los proyectos para las nuevas urbanizaciones, en el caso particular de que los urbanizadores no presentaran planos satisfactorios, así como ejercer control sobre las obras emprendidas por los urbanizadores.

4. Sección de Arquitectura e Inspección, responsable de las licencias de construcción, interviniendo los proyectos para procurar la estética en el conjunto de las construcciones, teniendo en cuenta las proporciones y la presentación de las edificaciones cercanas.

Cabe mencionar que mediante el artículo sexto del Acuerdo 28 de 1933 se facultaba al alcalde para que, en colaboración con el técnico urbanista, designara el personal necesario para integrar el Departamento de Urbanismo. El 8 de mayo de 1934, por voluntad del alcalde Luis Patiño Galvis, se creó la Sección de Legislación sobre Urbanismo y Construcción[16], para la cual se ordenó la contratación del arquitecto José María Montoya Valenzuela. Por último, y como medida transitoria, el 6 de marzo de 1935, con motivo de la celebración del IV Centenario, se ordenó la creación —por espacio de cuatro meses— de la "Sección de estudio Pro-centenario" bajo la dirección de Karl Brunner (Alcaldía de Bogotá, 1935b).

Además de proponer la estructura organizativa, era necesario designar el equipo técnico y profesional que lo integraría. De acuerdo con Diego Arango (2018), la selección del personal técnico del Departamento de Urbanismo implementó "una estrategia de acción" con dos propósitos claros. Por una parte, Brunner consideró necesario tomar distancia del "proceso de creación y ejecución del proyecto de Bogotá futuro", debido a sus afiliaciones políticas y las fuertes críticas a las que había sido sometido este proyecto en el pasado. Por otro lado, era preciso "conformar un equipo de trabajo que pudiera comprender y ejecutar proyectos coherentes con el sistema de pensamiento de Brunner en el corto y mediano plazo" (p. 5). El técnico urbanista estimaba que la ciudad debía contar con los servicios profesionales de un grupo de ingenieros, topógrafos, arquitectos, dibujantes, abogados y personal administrativo de apoyo, que estuviera a cargo de "los planos de la ciudad, el control de las urbanizaciones, la inspección arquitectónica y de construcción de las nuevas edificaciones y el desarrollo y la actualización de una legislación de urbanismo" (p. 6). Este, sin duda, fue un desafío para Brunner, pues los jefes de sección asignados "portaban consigo nociones más o menos básicas desarrolladas sobre urbanismo" (p. 6). En este escenario, bajo su cargo logró formar a algunos de los mejores técnicos y profesionales de la ciudad en el Departamento de Urbanismo, muchos de ellos convencidos de la pertinencia del proyecto urbano propuesto por Brunner para Bogotá, y otros que, influenciados por los postulados del Movimiento Moderno en la década de 1940, acabarían por desacreditar el trabajo del técnico austríaco como planificador de la ciudad.

Esquema para el Plan Regulador y de Ensanche Urbano de Bogotá

Consciente de la necesidad de elaborar un diagnóstico urbano para comprender las problemáticas derivadas del crecimiento

Figura 3.6 Panorama de Bogotá "a vista de pájaro". Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

17. El programa planteado por Brunner fue publicado con el título "Cuáles son las mejoras que se realizarán en la capital", el 13 de febrero de 1934 en el periódico *El Tiempo*, páginas 1-2.

Figura 3.7 Aerofotografía de la Plaza de Bolívar y parte del sector oriental del centro de Bogotá. Scadta, ca. 1934

poblacional, las particularidades existentes en el proceso de urbanización, el estado de las calles, parques y plazas, la oferta de servicios básicos domiciliarios y, muy especialmente, las condiciones de los barrios obreros, Karl Brunner, como jefe del Departamento de Urbanismo, trazó un esquema inicial de trabajo. Su "plan de acción" contempló diez medidas puntuales para la formulación del Plano Regulador y de Ensanche Urbano[17], ampliadas como sigue por el jefe del Departamento:

1. Fijar la extensión mínima de las calles en la parte antigua de la ciudad de acuerdo con la altura, el estado y la probabilidad de reconstrucción de los edificios del sector; estudiar un sistema de vías principales de gran capacidad, dirigiendo el tránsito hacia la carrera 13 —con una extensión satisfactoria— y prolongar la Avenida Colón hacia el oriente, con el fin de descongestionar el centro.

2. Darle vida propia y hacer atractiva la Avenida Jiménez de Quesada, arteria de gran valor para el futuro urbano de la ciudad, aprovechando la profundidad de los terrenos contiguos para la construcción de edificios comerciales. Así mismo, propuso trazar una línea de tranvía que partiera desde la Gobernación por la Avenida Jiménez hasta la Plaza de Nariño y de ahí a la Estación de los Ferrocarriles en línea recta, para descongestionar algunas calles centrales y embellecer la ciudad.

3. En cuanto a los edificios antiguos del centro de la ciudad, el Departamento de Urbanismo trazaría el proyecto de transformación de Santo Domingo, conservando solo sus partes valiosas y pintorescas, proponiendo la construcción de un edificio de cinco pisos en los patios interiores contiguos a la carrera octava, para ampliar su capacidad y mejorar el desarrollo del tránsito en este

Figura 3.8 Aerofotografía de la Avenida Colón, Bogotá. Scadta, ca. 1934

Figura 3.9 Avenida Colón, Bogotá, ca. 1930

Figura 3.10 Aerofotografía de los edificios ubicados sobre el río San Francisco (Avenida Jiménez de Quesada), Bogotá. Scadta, ca. 1934

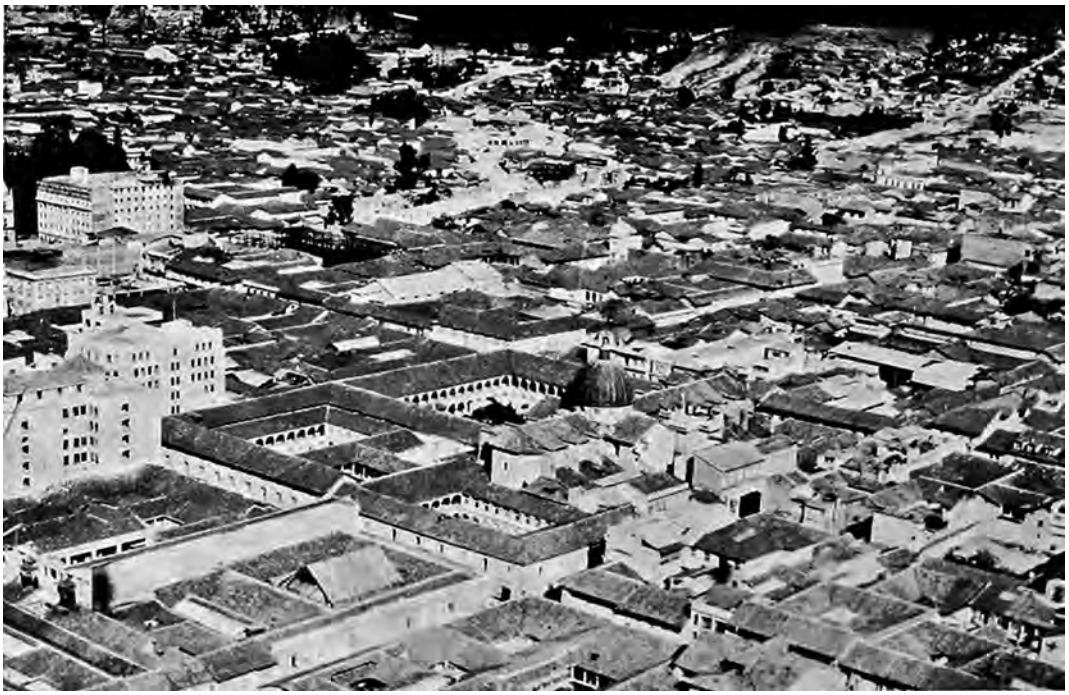


Figura 3.11 Aerofotografía del sector central y el Convento de Santo Domingo, Bogotá. Scadta, ca. 1934

Figura 3.12 Vista al patio del Convento de Santo Domingo, Bogotá, ca. 1930

Figura 3.13 Pabellón central del Hospital San Juan de Dios, Bogotá, ca. 1930

sector. Con respecto a la manzana del Hospital San Juan de Dios sugirió su reconstrucción total, conservando tan solo la iglesia en su estado actual, puesto que era el único edificio con cierto valor artístico.

4. Frente al deficiente estado de las calzadas y los andenes, especialmente en la parte central de la ciudad, señaló la necesidad de arreglar el pavimento y prohibir la instalación de nuevos postes para las líneas eléctricas con el fin de que el cableado eléctrico y las líneas telefónicas fueran distribuidos a través de canales subterráneos, en un futuro cercano.

5. Fijar una altura máxima para las edificaciones, por considerar que en Bogotá los edificios de gran altura (rascacielos) no tendrían razón de ser; en primer lugar, porque la construcción de este tipo de edificaciones aumentaba el tránsito vehicular y peatonal en la zona comercial —correspondiente al sector central—, lo que era poco aconsejable si no se ampliaban simultáneamente las vías de acceso y se disponían sitios especiales para el estacionamiento vehicular; además, el costo de los rascacielos absorbería el presupuesto nacional, lo que perjudicaría las edificaciones más modestas y la construcción de nuevos barrios. En cuanto a la arquitectura, destacó que este tipo de edificios eran tolerados solo cuando eran construidas las cuatro fachadas dejando espacios libres entre los edificios.

6. Restringir la circulación de la línea tranviaria por la parte más transitada del centro de la ciudad. Destacó las medidas implementadas en las grandes ciudades, cuya tendencia se dirigía a limitar el servicio de tranvías a las líneas radiales que partieran del casco central y siguieran hacia los barrios residenciales, industriales y otros. En este sentido, aconsejó restablecer la línea del tranvía de Chapinero que daba la vuelta por el Parque

Figura 3.14 Avenida de la República [carrera séptima] a la altura de la calle 26, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

de Santander, y construir una línea del tranvía que, partiendo de la Plaza de Bolívar, conectara el centro con el sur de la ciudad. De acuerdo con los estudios adelantados por la gerencia del Tranvía Municipal, se proyectaba la circulación de un servicio de autobuses moderno por la carrera séptima que conectara el sector de Chapinero con el centro, y se aconsejaba otra línea sobre la Avenida Caracas para mejorar la movilidad en la ciudad.

9. Implementar ciertas reformas en el tránsito, cambiando la dirección del tráfico entre las carreras sexta y octava en el centro de la ciudad. Con la aplicación de esta reforma y la implementación de las líneas radiales del tranvía sería posible el tránsito de vehículos particulares por la Calle Real en el sentido sur-norte.

8. Construir nuevos barrios obreros, eliminando las viviendas ubicadas en la falda de los Cerros Orientales para convertir el Paseo Bolívar en una avenida acorde con las futuras construcciones residenciales en el sector, que estarían dotadas con los mejores servicios higiénicos, grandes zonas de jardines y parques. Consideró la reforma inmediata de los barrios obreros existentes, pues las precarias condiciones de las viviendas las hacían inhabitables por la falta de servicios higiénicos; en este sentido, señaló la necesidad de reglamentar las construcciones y dotar estos barrios con los servicios de alcantarillado y acueducto, pozos sépticos y separación de desagües domésticos, entre otros. También propuso reducir la extensión de las vías de circulación en estos barrios y entregarles a los propietarios de las viviendas las fajas sobrantes para que fueran empleadas como antejardines.

9. Con respecto a las urbanizaciones nuevas, advirtió que a los propietarios se les había permitido vender lotes a lo largo de todo el terreno, lo que generaba que las obras de alcantarillado y pavimentación quedaran

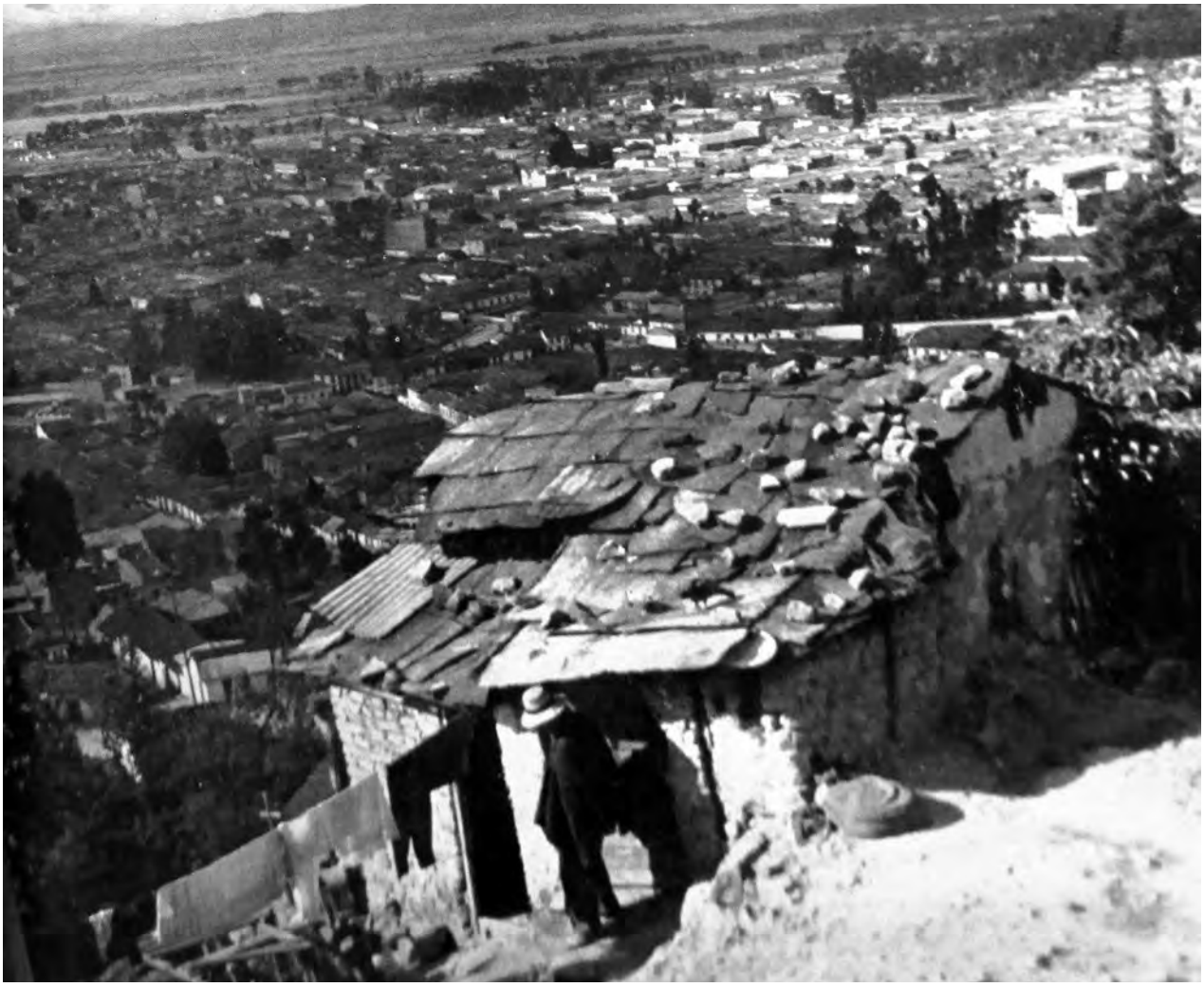


Figura 3.15 Rancho en el Paseo Bolívar, Bogotá. Fotografía: Erwin Schottlaender, ca. 1935

inacabadas por falta de recursos, sin contar con los inconvenientes para distribuir los servicios públicos en todas las habitaciones, dispersas en grandes espacios. En lo sucesivo, solo se permitirían construcciones en predios con dos o tres manzanas, y las nuevas licencias no se otorgarían hasta que las obras de urbanización estuvieran adelantadas en un 80 % como mínimo. Así mismo, se dictarían reglamentaciones especiales para las construcciones, bien fueran aisladas con todas las fachadas terminadas o edificaciones comunes con fachada a la calle. Por último, propuso senderos arbolados y áreas verdes públicas para definir el paisaje de las urbanizaciones.

10. Construir un estadio nacional que, en lo posible, estuviera situado en la calle 57 prolongada, cuatro cuadras al occidente de la carrera 13; una medida —cívica— necesaria para la ciudad que conseguiría eliminar en parte el vicio del alcoholismo y atraer a los ciudadanos al deporte.

Partiendo del plan de labores propuesto por Brunner, y teniendo en cuenta los informes que tuvo que rendir para justificar su cargo como jefe del Departamento de Urbanismo, se presentan a grandes rasgos los trabajos

Figura 3.16 Aerofotografía de los barrios obreros Olaya Herrera y Restrepo, al sur de Bogotá. Scadta, ca. 1934

adelantados por el urbanista con el apoyo de las secciones del Departamento, la breve interrupción de su contrato a mediados de 1934 y las propuestas contempladas para la celebración del IV Centenario de Bogotá, con el ánimo de evidenciar la transformación de la ciudad y la configuración del espacio urbano.

Desde que asumió su cargo, Brunner encontró serios inconvenientes en las urbanizaciones aprobadas previamente a la creación del Departamento de Urbanismo: la formación de manzanas longitudinales con dirección este-oeste y orientación de las fachadas hacia el norte que imposibilitaban la asoleación; loteos desfavorables de 5 metros de ancho y 45 metros de fondo; vías con pendientes de hasta un 16 %; incumplimiento de las exigencias establecidas en los Acuerdos 10 de 1902 y 26 de 1930, con respecto a la cesión de terrenos para la construcción de una plaza pública o jardín y un lote para escuela. En este sentido, fueron introducidas las primeras medidas de regulación mediante el Acuerdo 2 de 1934[18]. Se estableció que los urbanizadores que estuvieran "desarrollando urbanización o vendiendo lotes en urbanizaciones residenciales o en barrios obreros" debían presentar, en un periodo de un mes, un plano completo del terreno de su urbanización, en el que indicaran las vías, la cesión de áreas públicas, las dimensiones y el área de los lotes:

18, "Por el cual se dictan algunas disposiciones sobre urbanismo".

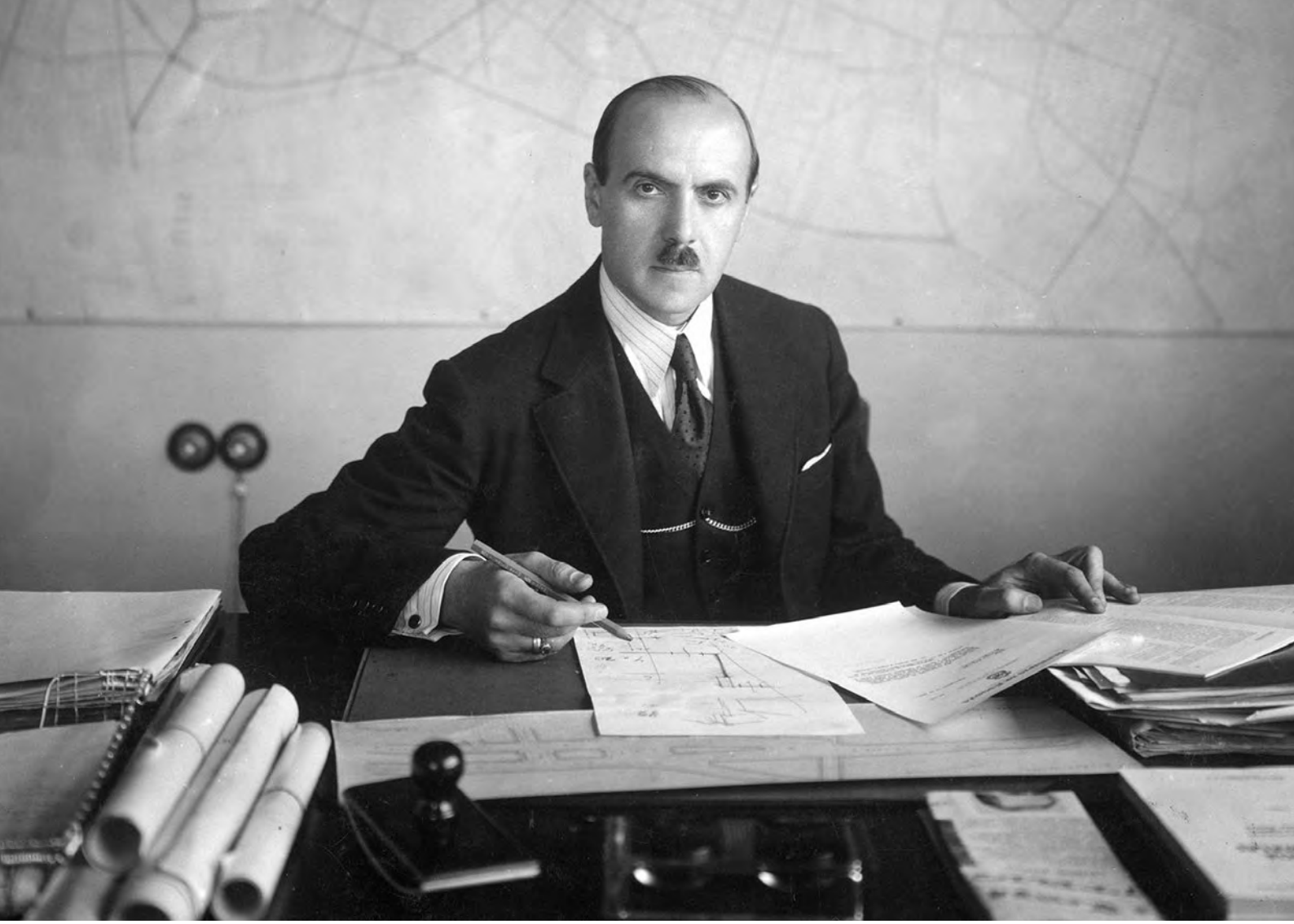


Figura 3.17 Karl Brunner en su oficina en Bogotá. Al fondo se puede ver el estudio para la red de vías y arterias, y sobre su escritorio, el plano de la Avenida Caracas, ca. 1935

vendidos y edificados; vendidos y con construcciones en ejecución; vendidos sin edificación, y los lotes restantes. Las licencias de construcción solo serían otorgadas bajo el permiso expreso de Karl Brunner como jefe del Departamento de Urbanismo, hasta que fuera aprobado el plano que fijara los límites urbanos. En caso de ser necesario, la Sección de Urbanizaciones introduciría cambios en el trazado y la subdivisión de manzanas en los proyectos de urbanización cuyos terrenos no contaran con la instalación del servicio de alcantarillado; además, se fijarían reglamentaciones a la construcción por razones higiénicas. Así mismo, el Departamento de Urbanismo se comprometió a delimitar las zonas urbanas, considerando especialmente:

1. La zona urbana existente dotada con servicios de acueducto y alcantarillado.

2. Las zonas y urbanizaciones existentes sin los servicios sanitarios necesarios.

3. Las zonas de urbanizaciones modernas en proyecto o en ejecución, comprendidas por las zonas a las que se les concederían las licencias de construcción y las zonas contiguas en proyecto de construir edificaciones particulares, siempre que la zona anterior contara mínimamente con el 80 % de obras de urbanización (pavimentación, alcantarillado y otros) ejecutadas y entregadas a satisfacción[19].

19. El Acuerdo señala que los terrenos urbanizables dispuestos para edificación solo serían permitidos en caso de que el primer sector de urbanización contara con acceso pavimentado de buena capacidad y conectara con el sistema de vías públicas de la ciudad, para cumplir con lo dispuesto en el artículo 3 de la Resolución 91 de 1920 de la Dirección Nacional de Higiene. "Resolución número 91 de 1920, por la cual se reforma el Acuerdo número 40 de la Junta Central de Higiene, sobre construcciones" (Departamento Municipal de Urbanismo, 1934, pp. 22-23).

4. Las zonas insalubres o amenazadas de derrumbe o inundación, para su saneamiento o evacuación, prohibiendo nuevas edificaciones o reconstrucción hasta que la zona no fuera transformada.

5. Las zonas de parques o áreas verdes, campos deportivos, cementerios, etc.

6. Las zonas de extensión de la ciudad, incluyendo los terrenos urbanizables que ofrecieran condiciones topográficas favorables para completar el radio urbano y las reservas exigidas para complementar la ciudad futura.

Dicho plano fue presentado con una *Memoria sobre las zonas urbanas*[20], en donde se establecía, para cada una, las medidas de obligatorio cumplimiento para regular las licencias de construcción, teniendo en cuenta el estado del terreno, la cobertura de los servicios sanitarios, las obras adelantadas sobre saneamiento y la pavimentación de vías.

De igual manera, se estableció que, en un plazo de tres meses, el Departamento pondría en consideración de la Secretaría de Obras Públicas un plano de determinadas zonas de edificación, y definiría "las alturas máximas" y demás "condiciones especiales" que se establecerían para las edificaciones, así como las "categorías" admitidas en cada zona, correspondiente al proyecto de transformación del sector central de la ciudad, indicando la altura y calidad de las edificaciones. En palabras de Enrique Ancízar (1934), presidente del Concejo, dicho acuerdo "impedirá para el futuro la disgregación inarmónica de sectores de la ciudad a donde no podrían llegar los servicios públicos, prestados de manera adecuada" (p. 144).

De acuerdo con la arquitecta Doris Tarchópulos (2010), el primer anteproyecto del plan presentado por Brunner estableció una serie de estrategias de regulación que contemplaba

> el diagnóstico de las condiciones higiénicas en el casco urbano, la prohibición de construcciones fuera de la red de abastecimiento de agua y alcantarillado, el desarrollo de redes para la movilidad colectiva y la reorganización de la administración para la ejecución pública de proyectos, entre otros decretos (p. 96).

Para 1934, las acciones del Departamento se enfocaron en los levantamientos topográficos necesarios; la aprobación y el control de las construcciones residenciales y los trabajos requeridos por las urbanizadoras, en proyecto o ejecución. Se establecieron reglamentaciones especiales para cada urbanización, por lo general concertadas con las empresas urbanizadoras y de acuerdo con las condiciones y necesidades de cada sector. Brunner señalaba que, si bien estas labores ya habían iniciado antes de su llegada a la ciudad, precisaban relacionarse de forma armónica y ajustarse a las disposiciones vigentes y a su interpretación; con ello, se lograría equilibrar la densidad de la edificación en los lugares preferidos para la ocupación residencial y una distribución más equitativa de los barrios en el área urbanizada de la ciudad[21] . Por otra parte, se adelantaron labores concernientes al Plano Regulador y de Ensanche Urbano por sectores, en las que se consideraron el crecimiento urbano futuro y el área necesaria para la destinación de las nuevas urbanizaciones. En tal sentido, desde la Sección de Regularización y Proyectos Especiales se trazaron,

20. En la Memoria se señalaba que "el plano adjunto contiene los límites de las distintas zonas urbanas propuestos a la consideración del H. Concejo". Desafortunadamente, se desconoce el plano mencionado. La "Memoria sobre zonas urbanas establecidas según el Acuerdo número 2 de 1934" presentada por Karl Brunner en febrero de 1934, hace parte del expediente del proyecto de Acuerdo 84 de 1934. "Por el cual se fijan las zonas urbanas de Bogotá" (Zapata, 1934).

21. El 2 de agosto de 1934, *El Tiempo* publicó "Cuál ha sido la labor del técnico Brunner en Bogotá", una síntesis de los trabajos adelantados bajo su dirección como jefe del Departamento de Urbanismo durante el primer semestre de este año, exigida por el Concejo municipal antes de su partida a la ciudad de Santiago de Chile.

además de los planos mencionados, los estudios de ensanche para el sector occidental y sur de Bogotá.

Las secciones del Departamento trabajaron en el proyecto de ampliación de la Avenida Caracas entre las calles 47 y 69 y en el esquema de la avenida diagonal que comunicaría la Avenida Caracas con la carrera 13. Adelantaron los anteproyectos para el Hospital San Juan de Dios y la reforma del Convento de Santo Domingo; fueron diseñados tres tipos de vivienda obrera y el proyecto inicial para el Estadio Nacional.

Brunner regresa a Santiago de Chile

A mediados de 1934, Brunner se ausentaría de su cargo debido al llamado de la municipalidad de Santiago de Chile para terminar el plan urbano propuesto para esta ciudad durante su estadía entre 1929 y 1931. El ministro de Chile en Colombia, Gaspar Mora Sotomayor, fue encargado por el Gobierno de su país para solicitarle al alcalde de Bogotá, Julio Pardo Dávila,

> el favor de facilitar un viaje al doctor Brunner a Santiago de Chile. Expresó la gran estimación de que gozaba Brunner por sus capacidades demostradas durante su estadía en Chile hace dos años como consejero urbanista del Ministerio de Fomento y de la Dirección General de Obras Públicas, circunstancia que motiva esta nueva invitación ("El doctor Brunner ha sido invitado a hacer una visita a Santiago", 1934, p. 4).

Esta situación derivó en una polémica discusión al interior del Concejo municipal de Bogotá. Frente a la propuesta del alcalde Pardo Dávila de concederle la licencia al urbanista, algunos concejales se mostraron inconformes y propusieron, entre otras, acabar con su contrato, impedirle la salida a Santiago o exigirle un informe detallado de su trabajo en caso de ausentarse. Otros, por el contrario, al tener en cuenta la procedencia de la solicitud y la estrecha relación diplomática entre los dos países, propusieron permitir el viaje de Brunner sin objeciones, pues el urbanista no era un empleado público, razón por la cual no era de su consentimiento aprobar o no su partida. Finalmente, y por las razones esgrimidas, se aprobó la salida del urbanista suspendiendo su contrato por el tiempo que estuviera radicado en la ciudad de Santiago. En su ausencia fue nombrado el ingeniero Carlos Perilla Alvarado como director del Departamento de Urbanismo, quien previamente había actuado como jefe de la Sección de Urbanizaciones; considerado como la persona idónea para el cargo por la especialización en urbanismo adelantada por Perilla en Alemania y por haber trabajado de la mano de Brunner durante el tiempo que había permanecido en Bogotá.

Obras propuestas para la celebración del IV Centenario de Bogotá

Paralelamente, surgió una nueva situación que redefiniría las labores de Karl Brunner en la capital. Mediante el Decreto 1538 de 1934, por orden del presidente Enrique Olaya Herrera, y considerando:

> Que el 6 de agosto de 1938 se celebrará el cuarto centenario de la fundación de la ciudad de Bogotá.
> Que el municipio de Bogotá ha elaborado un plan de obras públicas que comprende las de mayor urgencia e importancia para la Capital y para cuyo desarrollo es indispensable el concurso de los Gobiernos nacional y departamental.
> Que es preciso que tanto la elaboración del programa de obras públicas, como su realización, se efectúen en forma armónica y con el concurso de las entidades nombradas (República de Colombia, 1934).

Se estableció la Junta especial Pro Centenario, encargada de elaborar el plan de obras públicas que serían ejecutadas en la celebración del IV Centenario. Dicha Junta estaría integrada por el ministro de Obras Públicas, el gobernador de Cundinamarca, el alcalde de Bogotá, un representante del Cabildo y los delegados de la Sociedad de Mejoras y Ornato, los clubes y los bancos de la ciudad; además, se determinó que contaría con la asesoría de Brunner como director del Departamento de Urbanismo.

El urbanista retomaría sus funciones como jefe del Departamento de Urbanismo el 11 de enero de 1935, socializando profusamente y en distintos escenarios el Programa Pro Centenario[22]. Considerando que el municipio de Bogotá contaría con la subvención de la nación y sus departamentos para la ejecución de las obras públicas que fueran aprobadas para celebrar el IV Centenario, propuso separar las obras por entidades para facilitar su realización, incluyendo los proyectos especiales presentados con antelación para la higienización y modernización de la capital. De este modo, presentó tres grandes propuestas de intervención urbana y otros proyectos "menores", en los que expuso los alcances y la conveniencia de su ejecución.

Consideró conveniente que la contribución de la nación fuera destinada para la construcción del Estadio Nacional, una obra que beneficiaría a todos los sectores de la población. Para su ubicación, nuevamente propondría los terrenos disponibles al norte del hipódromo sobre la prolongación de la calle 57 hacia el occidente, por su extensión y la cercanía con las zonas urbanizadas de la ciudad; y planteó la apertura de vías de acceso amplias, eficientes y de gran capacidad en el sector para conectarlo con el centro y las zonas adyacentes de la ciudad, incluyendo la Avenida Caracas, la prolongación de la Avenida del Hipódromo (avenida 42) y el trazado de dos avenidas diagonales que comunicaran el estadio con los barrios Alfonso López y Chapinero.

Por otra parte, propuso que el aporte de los departamentos fuera destinado para la realización de una obra que representara a las regiones: el barrio Cuarto Centenario, cuya ubicación no obstaculizara el desarrollo del trazado urbano de la ciudad, planteando su ubicación en los terrenos comprendidos entre las carreras séptima y 13 al sur del Hospital de la Hortúa, con dos diagonales de acceso complementarias. El proyecto del barrio obrero incluía la construcción de casas confortables, higiénicas y atractivas; una plaza y un edificio público (escuela, hogar infantil, asistencia social, biblioteca, baños populares, estadio, etc.) para definir su centralidad. Para su ejecución, planteó la conveniencia de destinar un fondo para el Fomento de Construcciones Residenciales desde el cual se les concedieran hipotecas baratas a las personas interesadas en la compra de una de estas edificaciones, que en su conjunto estarían englobadas en una cooperativa protegida e influenciada por los gobiernos departamentales.

La construcción del barrio Cuarto Centenario, ligada al proyecto de saneamiento del Paseo Bolívar, no solo contribuiría a mejorar las condiciones higiénicas del centro histórico de la ciudad, sino que brindaría nuevas soluciones de vivienda para los habitantes del Paseo Bolívar, pues las "casitas" ubicadas en los barrios altos podrían ser ofrecidas como permuta a las cooperativas y las familias desalojadas de ese sector recibirían una casa construida por el fondo de Fomento en el nuevo barrio. De este modo, los terrenos liberados en el Paseo Bolívar quedarían a disposición del municipio para su arborización y el futuro desarrollo de zonas forestales, lo que lograría un cambio radical sobre la parte oriental del centro de la ciudad.

22. El programa Pro Centenario, enviado por Brunner desde la ciudad de Santiago el 4 de octubre de 1934, aparece en el primer tomo de *Memoriales y notas correspondientes al año de 1935* del Concejo de Bogotá, entre las páginas 308-312 (Brunner, 1934c).

Pensando en nuevas obras que le aportaran funcionalidad y embellecimiento a la capital, Brunner propuso el ensanche de la Calle Real, que consideraba como la reforma más urgente dentro del Plano Regulador del centro de Bogotá; la apertura de la nueva Avenida Central entre las carreras séptima y octava, y la apertura puntual de vías que comunicaran los sectores periféricos de la ciudad para descongestionar y facilitar el tránsito peatonal y vehicular.

Así mismo, aconsejó que el municipio destinara los recursos suficientes para terminar las obras de canalización, el relleno y la pavimentación de la Avenida Jiménez y la Avenida Liévano; las obras del sitio de recreación Luna Park al sur de la ciudad, y las obras que hubieran sido iniciadas en los barrios obreros. Se ejecutarían las obras de pavimentación, construcción de andenes y arborización de las grandes avenidas (carrera séptima, Avenida Caracas, Santiago de Chile y demás vías de importancia para el tránsito o el embellecimiento urbano), la regularización de los ríos y el mejoramiento del sistema de alcantarillado. Además, Brunner puso en consideración la construcción del Palacio Municipal sobre la Avenida Jiménez, cuya obra sería de gran utilidad para transformar el sector en una vía principal con cualidades monumentales.

Al parecer, una de las propuestas de mayor acogida para el IV Centenario fue la construcción del Estadio Nacional, idea que tomó fuerza rápidamente y recibió el apoyo de la Gobernación departamental, el alcalde municipal, el Concejo, la Junta Pro Centenario y la Comisión Nacional de Educación Física. El 6 de marzo de 1935, mediante el Decreto 99, se estableció la creación de la Junta Pro Estadio encargada de asesorar a las entidades municipales en "los estudios, proyectos y realización del gran estadio que se intenta construir en la ciudad para celebrar el cuarto centenario de su fundación"; fue nombrado miembro al jefe del Departamento de Urbanismo (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1935a).

Mediante el Acuerdo 12 de 1935 (Concejo de Bogotá, 1935b), se fijó el plan de mejoras y obras públicas adoptado para la celebración del IV Centenario. Para darle cumplimiento se destinó un plazo de tres años, en el que serían ejecutadas:

1. La extensión, el saneamiento y embellecimiento del Paseo Bolívar.
2. La construcción de nuevos barrios en terrenos adquiridos por la municipalidad, para alojar a los habitantes expulsados del sector del Paseo Bolívar.
3. La construcción de obras de alcantarillado y pavimentación.
4. La construcción de las escuelas públicas necesarias en la ciudad.
5. La construcción de un estadio apropiado, según las exigencias modernas.
6. La construcción de cuatro campos de deportes locales y baños públicos cercanos a los barrios obreros más poblados.
7. La construcción de una planta de pasteurización de leche.
8. La construcción de obras de regularización y ensanche de vías en los sectores que más lo requieran.
9. La construcción del Palacio Municipal con la capacidad de albergar a todas las dependencias de la Administración municipal.
10. La erección de un monumento a los fundadores de Bogotá.

Quedó establecido que el Departamento de Urbanismo y la Secretaría de Obras Públicas estarían a cargo de la elaboración de los planos, proyectos y presupuestos que demandaran las obras definidas en dicho acuerdo, para lo que fueron destinados recursos por 6.260.000 pesos. Gracias a la asignación presupuestal para las obras públicas del IV Centenario se lograron ejecutar numerosos proyectos de transformación urbana en Bogotá, inscritos desde luego en el Plano Regulador y de Ensanche Urbano propuesto inicialmente por Brunner.

El Concejo y la "suspicacia indígena"

La labor de Karl Brunner como jefe del Departamento de Urbanismo contó con el apoyo y la admiración de entidades influyentes, así como de algunos miembros de los círculos de intelectuales, profesionales y políticos interesados en el progreso y la modernización de la capital. Sin embargo, sus propuestas encontraron serios opositores entre estos mismos círculos, que lo obligaron a defender su labor y sus decisiones frente a la opinión pública.

En este contexto, las obras propuestas para el IV Centenario de Bogotá no serían la excepción. Las criticas apelaron a la inconveniencia de algunas de estas reformas urbanas para la ciudad, y cuestionaron las capacidades técnicas, la experiencia y la pertinencia del trabajo del urbanista en Bogotá, así como las prioridades contempladas en él. En el periódico *El Tiempo*, medio de actualización de la opinión pública, fueron publicados numerosos artículos en los que proyectos como el ensanche de la Calle Real y la apertura de la nueva Avenida Central serían objeto de crítica por aficionados y profesionales, quienes propusieron alternativas más "convenientes" para la ciudad; y, por otro lado, aparecen las críticas frente a los ciudadanos inconformes con las propuestas formuladas por Brunner.

El columnista Armando Solano publicó "Centenario de Bogotá" el 10 de mayo de 1935. Su visión resume la oposición de algunos intelectuales, profesionales y políticos de la ciudad frente a la actitud provinciana, patriotera y ciertamente tradicional de otros miembros de la sociedad bogotana, dedicados a desacreditar y enjuiciar sin fundamentos técnicos suficientes. En este sentido, señaló:

> Ya tendrán, pues, oficio permanente la inconformidad tradicional de los bogotanos y sus maravillosas facultades analíticas y demoledoras. A nadie le gustará lo proyectado, todo el mundo tendrá una idea mejor, la suma que ha de invertirse les parecerá mezquina a unos y excesiva a los demás. El grupo no despreciable de los que todo lo interpretan por el lado doloso y delincuente irá señalando poco a poco las personas beneficiadas con las nuevas obras y el costo de los respectivos cohechos. Tendremos en un futuro cercano sesiones del ayuntamiento que se diferenciarán poco de las de estos últimos días para discriminar responsabilidades y adjudicar sambenitos, lo único en que somos pródigos (Solano, 1935, p. 4).

Julio Cesar Vergara y Vergara, miembro de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, se inscribe en este grupo de inconformes. En su calidad de jefe de la sección de avalúos y nomenclatura del catastro de Bogotá, publicó el artículo "Las avenidas Granada y Bacatá" el 30 de abril de 1935, en el que presentó un proyecto vial alterno para solucionar los problemas de tránsito en la zona central de la ciudad, por estimar que "ninguna" de las propuestas formuladas por Brunner alrededor de la Calle Real "era practicable", aduciendo los enormes costos que implicaría para el Tesoro Municipal. Sin embargo, Vergara planteaba la apertura de dos vías curvas que atravesarían las manzanas comprendidas entre las calles 11 y 14, a ambos lados de la Calle Real, que bordearían el Convento de Santo Domingo y otros edificios "modernos" ubicados en el sector.

Su propuesta, lejos de solucionar el problema presupuestal que implicaba esta intervención para el municipio, desestimaba la visión integral y hasta neutral que pudiera ofrecer Brunner de la ciudad, además del estudio de las condiciones socioeconómicas adelantado para ejecutar este proyecto. De acuerdo con lo anterior, Brunner (1939c) señalaría que "solo el urbanista extraño a la localidad experimenta las impresiones objetivas y originales que le permiten enfocar los problemas directa e independientemente" (p. 49).

Poco después, sería publicado otro proyecto de Vergara y Vergara para "la prolongación de la Avenida Caracas" el 12 de junio de 1935.

El autor señalaba que "hace falta un estudio del conjunto urbano a fin de adoptar un plan de vías nuevas y de ensanche de las ya existentes que esté de acuerdo con el probable desarrollo de la capital" (Vergara y

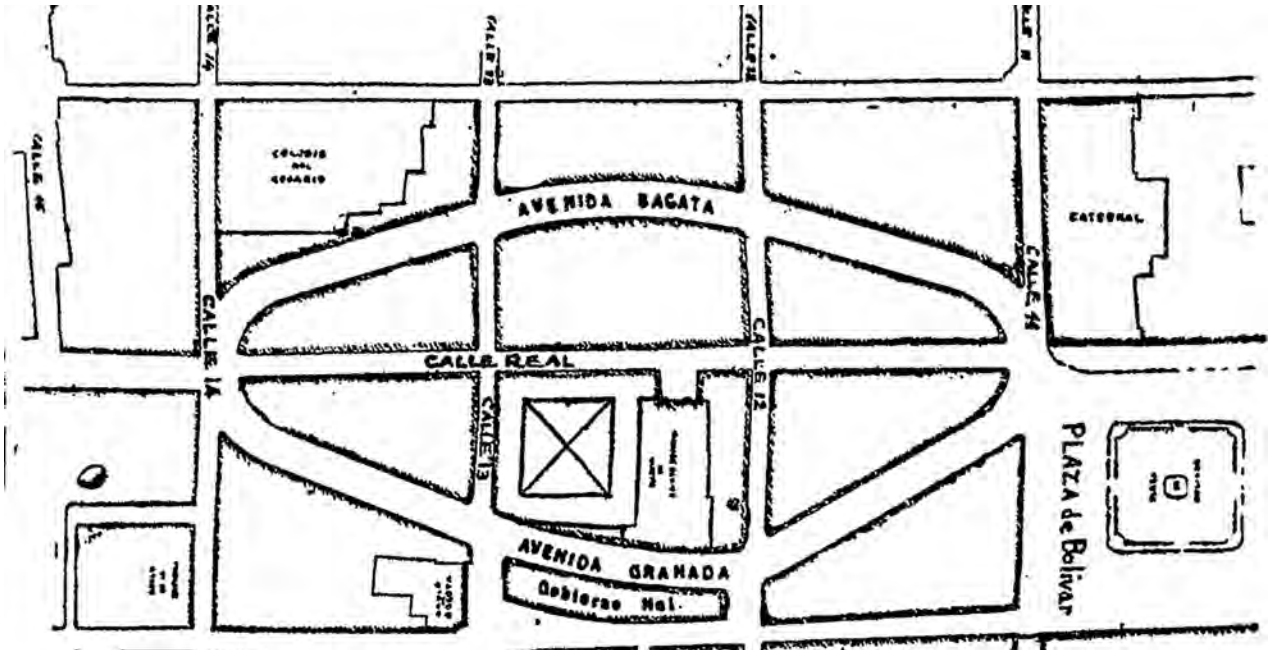


Figura 3.18 Proyecto de apertura de las avenidas Granada y Bacatá, elaborado por el Departamento Municipal de Catastro con ocasión del IV Centenario de Bogotá

Vergara, 1935b, p. 4). Una afirmación que evidencia cierto desconocimiento frente a las labores adelantadas por los técnicos y profesionales del Departamento de Urbanismo. De modo suspicaz, y para desestimar nuevamente la labor de Brunner, anotaba que "es sensible que el técnico urbanista no haya determinado todavía las vías de cierta importancia que requiere la ciudad" (Vergara y Vergara, 1935b, pp. 4, 14). Es probable que la postura del ingeniero Vergara derive, en parte, de esa posición de desventaja con respecto al trabajo de los técnicos extranjeros que ya había sido manifestada previamente por los profesionales locales, pues buscaba, de forma insistente, el apoyo del gremio de los ingenieros y las entidades municipales para desarrollar sus propuestas, alegando mayor conveniencia para la ciudad.

Para citar otro caso, podríamos hablar de las "Ideas sobre el Cuarto Centenario", un artículo de opinión escrito por José Vicente Castillo el 10 de mayo de 1935, quien hizo parte de la oficina de la Tesorería Municipal por cinco años. Castillo (1935) afirmaba que "para desarrollar cualquier proyecto, lo sustantivo es saber a ciencia cierta con qué posibilidades cuenta el municipio y qué créditos puede aprovechar con tal fin" (p. 4), sin tener en cuenta que, desde su política urbana, Brunner había planteado en múltiples instancias la necesidad de estudiar las posibilidades económicas de la ciudad para emprender proyectos de reforma urbana. Mediante la lectura de sus controvertidas opiniones es posible comprender que su oposición frente a las propuestas presentadas para el IV Centenario radica en una postura que pretende conservar la "fisonomía particular" de Bogotá, proponiendo que el desarrollo urbano fuera dirigido hacia la zona de ensanche al norte de la ciudad, sin necesidad de grandes intervenciones en el centro urbano además de las necesarias medidas de higiene.

Así mismo, la revista *Cromos* publicó "Al margen de algunos proyectos de urbanismo" el 18 de mayo de 1935. Allí se manifestaba una clara oposición en contra de

Figura 3.19 Proyecto para la Avenida Caracas, elaborado por Julio César Vergara y Vergara en 1935

estas inconformidades, y se señalaba que, sin haber iniciado el estudio de la propuesta de la Avenida Central, que ya la Junta Pro Centenario había analizado detalladamente, se habían elevado masivas observaciones y críticas al respecto, muchas de ellas lanzadas a la ligera, sin ningún conocimiento científico sobre las bases de esta negociación. Si bien desde esta revista consideraban indispensable el estudio meditado de los proyectos de reforma urbana que se presentaran ante el Cabildo, negar de plano las ventajas que traería la ampliación de la Calle Real o la creación de una Avenida Central por no ser del agrado de todos era indicio de "mentes poco cultivadas".

Al exacerbado debate público se le sumaba el hecho de que las deliberaciones del Concejo se extendían en nimiedades, opiniones e intereses particulares que derivaban en la prolongación de ciertas discusiones alrededor de una misma propuesta. En este sentido, con respecto a la prontitud con la que deberían definirse las obras del Centenario, se señalaba el hecho de que "el plan adoptado por la Junta forzosamente tendrá que ser sometido a la consideración y aprobación del Consejo municipal. Es decir, que en su estudio se invertirá un tiempo bastante dispendioso" ("El regreso del técnico urbanista del municipio y el IV Centenario", 1935, p. 48).

Frente al descontento ocasionado por el plan de obras, viéndose obligado nuevamente a justificar sus propuestas y las funciones que desempeñaba en la ciudad, y por medio del artículo "La transformación de Bogotá", publicado en el *Registro Municipal* del 30 de abril de 1935, Brunner respondió: "Parece oportuno recordar al público que existe un Departamento dentro de la Administración municipal, encargado de proyectar el mejoramiento paulatino de la ciudad y dirigir las obras de urbanización, saneamiento, regularización y también lo referente a construcciones particulares" (Brunner, 1935a, p. 141).

Señaló que el foco del problema no radicaba en una "imposibilidad técnica", "ni en la falta de programas bien meditados ni de ingenieros y arquitectos competentes que los realicen, sino únicamente en la falta de resoluciones al respecto, y de fondos necesarios" (Brunner, 1935a, p. 141). Además, dejó clara su posición con respecto a las capacidades de los profesionales que tenía bajo su cargo y los alcances de sus labores:

23. *El Tiempo* publicaría el extenso informe de labores presentado por Brunner en 1935, titulado "El técnico urbanístico doctor Karl. H. Brunner rindió un gran informe".

> Las reformas introducidas en la construcción particular durante los últimos meses, comprueban el hecho de que esta ciudad dispone de ingenieros y arquitectos capaces de solucionar cualquier problema de saneamiento o emprender una reforma estética con sentido contemporáneo. Muchos de ellos, que han estudiado en el extranjero, se distinguen por su inclinación hacia la síntesis moderna y a la satisfacción de las necesidades de la colectividad (Brunner, 1935a, p. 143).

Encargado de definir las obras prioritarias que debían ser ejecutadas en la ciudad, dejó claro que "todos los nuevos proyectos quedan en segundo término en relación con la necesidad primordial de terminar obras iniciadas y que se han interrumpido por falta de dinero y por los frecuentes cambios en el personal directivo de la Administración municipal" (Brunner, 1935a, p. 141).

Toda esta situación pone en evidencia algunos factores adversos a la tarea del urbanista que Brunner abordaría en el primer tomo de su *Manual de urbanismo* (1939c), el regionalismo, el diletantismo, los comentarios y las polémicas dadas por el desconocimiento, la poca cultura urbana y las voluntades individualistas, que obstaculizaron el buen desarrollo de las obras públicas en la ciudad.

Posteriormente, nuevas circunstancias corroborarían lo descrito. Durante las sesiones del Concejo municipal, la labor del técnico urbanista fue interpelada por algunos de sus miembros. El 3 de septiembre de 1935, los concejales Francisco Gómez Pinzón, Diego Montaña Cuéllar y Julio Salazar Ferro propusieron nombrar una comisión que rindiera un informe "sobre la manera como el profesor Brunner haya cumplido o dejado de cumplir el contrato celebrado con el municipio de Bogotá y sobre la conveniencia o inconveniencia de rescindir dicho contrato" (Concejo de Bogotá, 1935e, p. 590). Una moción derivada de los cargos presentados en contra de Brunner por el ingeniero Julio Carvajal, jefe de la Sección del Plano del Departamento de Urbanismo, que afectó su prestigio profesional. En este debate, algunos aprovecharon para lanzar acusaciones e interpretaciones que claramente ponían en entredicho la labor del jefe del Departamento. En su defensa, presentaría un completo informe en el que reseñaba detalladamente las actividades adelantadas durante los quince meses que habían transcurrido de su contrato, y mencionaba que

> a pesar de haber actuado como técnico-urbanista en muchas ciudades de mi patria, en tres países vecinos, el año pasado en Roma, ya antes en Chile, etc., aconteció en estos días, por primera vez en mi vida profesional, que tenga que justificar mis actividades en vista de censuras y acusaciones ("El técnico urbanístico doctor Karl. H. Brunner rindió un gran informe", 1935, p. 2)[23].

Poco después, el concejal Jorge Caicedo expresaría su descontento por las labores adelantadas por Brunner, asegurando que Brunner no conocía a Bogotá, pues solo había visitado trece de los cincuenta barrios obreros existentes en la capital. Por este motivo, le exigió un nuevo informe donde fueran detalladas las labores adelantadas al frente del Departamento de Urbanismo. Ante la solicitud presentada por Caicedo el 29 de noviembre de 1935, los concejales Francisco de Paula Pérez y Guillermo Nannetti señalaron que el responsable de ejecutar las obras propuestas por Brunner era el secre-

tario de Obras Públicas. Además, anotaron que el Concejo no estaba preparado para adelantar una discusión de carácter científico con el técnico urbanista. Frente a la cuestión señalada, el concejal Jorge Eliécer Gaitán manifestó tajantemente

> que el Concejo no debía presentarse ante el país y ante quienes en el extranjero se interesaban por las cosas colombianas, en posición desairada avocando con ligereza los problemas del municipio. Estimó que carecía de objeto citar al técnico de urbanismo, ya que no sería posible adelantar con éxito una discusión de carácter científico con quien, a más de ser una autoridad en estas materias, era considerado como técnico urbanista en Viena, ciudad que marchaba a la vanguardia en cuestiones de urbanismo. Expresó que no consideraba juicioso ni serio calificar despectivamente las labores adelantadas en esta ciudad por el citado profesor. Anotó que lo que sucedía en el país era que generalmente se reemplazaba el nacionalismo, noble virtud, por manifestaciones de suspicacia indígena, que era una forma extremosa del nacionalismo, y que, si en algunas materias no se ocupaba a los colombianos, ello obedecía a leyes de determinismo histórico y racial contra las cuales no podíamos rebelarnos (Concejo de Bogotá, 1935d, p. 526).

Las acertadas opiniones del concejal Gaitán sintetizan la situación que se ha venido exponiendo: la falta de conocimientos técnicos para comprender la labor del urbanista (que derivó en interpretaciones acomodadas y juicios de valor), las posiciones ideológicas exacerbadas (de tendencia radical) y la inexperiencia de los profesionales locales para abordar proyectos de la magnitud que implicaba la planeación para el desarrollo urbano de Bogotá. No obstante, la afinidad de Jorge Eliécer Gaitán con el urbanista austríaco sería determinante para la consolidación de su futura amistad y el fuerte apoyo que le ofreció para la ejecución de sus propuestas en la ciudad, especialmente para el barrio Centenario.

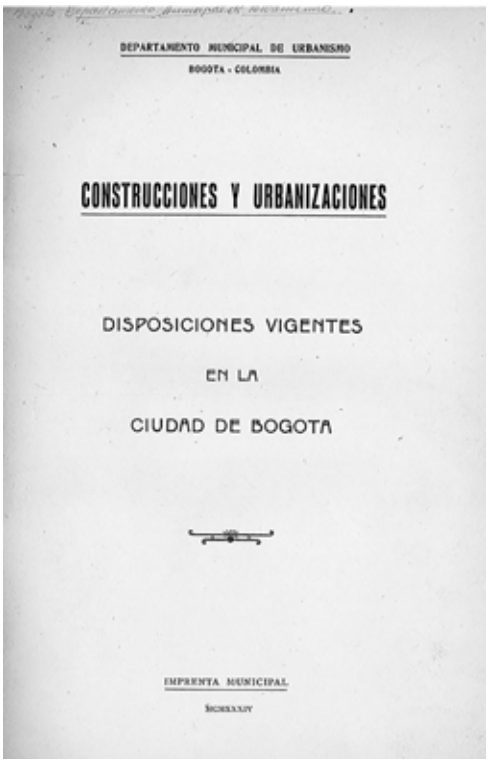
¿Cuáles han sido las labores de Brunner?

Por medio de los informes de labores, entrevistas y conferencias ofrecidos por Brunner, es posible conocer las actividades técnicas y administrativas desarrolladas sistemáticamente en el cumplimiento de sus funciones como jefe del Departamento de Urbanismo: las relativas a la organización y dirección del Departamento de Urbanismo, distribuidas entre la dirección, la Sección del Plano, la Sección de Urbanizaciones con una subsección, la comisión topográfica, la Sección de Estudios Pro Centenario y la Sección de Arquitectura y Control de la Edificación Particular; así como los estudios de legislación urbana, la dirección de la comisión de teatros a su cargo y las relacionadas con la elaboración de proyectos especiales y el planeamiento de la ciudad en sus sectores.

Dado el tiempo que demandaban diariamente las actividades técnicas y administrativas en cooperación con las secciones mencionadas —recorridos (inspecciones y estudios en el terreno) en toda la extensión de la ciudad, elaboración de informes, despacho del público y de oficios de dirección de la misma, y las notas que requerían el acompañamiento de planos, bosquejos o cálculos—, Brunner trazó un plan de trabajo que abarcara en primer lugar los problemas más urgentes y realizables, juzgando su "factibilidad" de acuerdo con la disponibilidad presupuestal y los intereses del municipio, y, paulatinamente, ejecutaría las labores relacionadas con el planeamiento futuro de la ciudad, para las cuales era necesario contar con los planos topográficos actualizados.

En 1935 destacó la producción del "folleto" preparado por la dirección del Departamento de Urbanismo, "Construcciones y urbanizaciones", en el que fue compilada la normativa urbanística vigente, que en su mayoría no había sido aplicada, y se agregaron las nuevas medidas reglamentarias (sobre construcciones, sobre urbanismo en general y sobre determinadas urbanizaciones) introducidas por el Departamento de Urbanismo y la Secretaría de Obras Públicas Municipales durante 1934.

La regulación buscaba contribuir al fortalecimiento de "la aplicación de las disposiciones de higiene, a asegurar una edificación ordenada y económica y a lograr un


DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE URBANISMO
BOGOTA - COLOMBIA

CONSTRUCCIONES Y URBANIZACIONES

DISPOSICIONES VIGENTES
EN LA
CIUDAD DE BOGOTA

IMPRENTA MUNICIPAL

Figura 3.20
Portada del folleto *Construcciones y urbanizaciones. Disposiciones vigentes en la ciudad de Bogotá*, editado por el Departamento de Urbanismo, 1934

aspecto armónico, equilibrado de los nuevos barrios" ("El técnico urbanístico doctor Karl. H. Brunner rindió un gran informe", 1935, p. 2). El técnico urbanista resaltó que las restricciones impuestas a los interesados con respecto a sus construcciones por razones de higiene, economía urbana y de estética, fueron acogidas con entusiasmo por la gran mayoría de propietarios, constructores y urbanizadores afectados que, con inteligencia, en cooperación eficiente y de buena voluntad, acompañaron la labor reformadora del Departamento.

Con respecto a las propuestas para el saneamiento de los barrios obreros, Brunner aclaró que al Departamento de Urbanismo le correspondía la fiscalización técnica, la reforma del trazado y la indicación de las

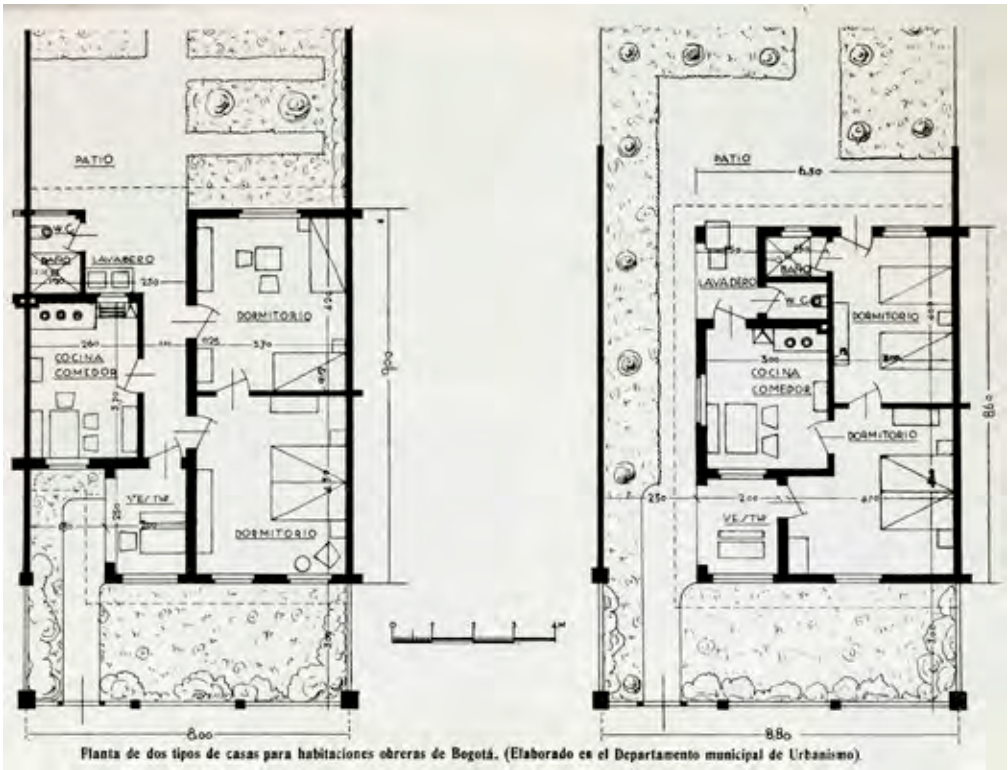


Figura 3.21
Planos modelo para casas obreras elaborados en el Departamento Municipal de Urbanismo, 1934. Arquitecto: Karl Brunner

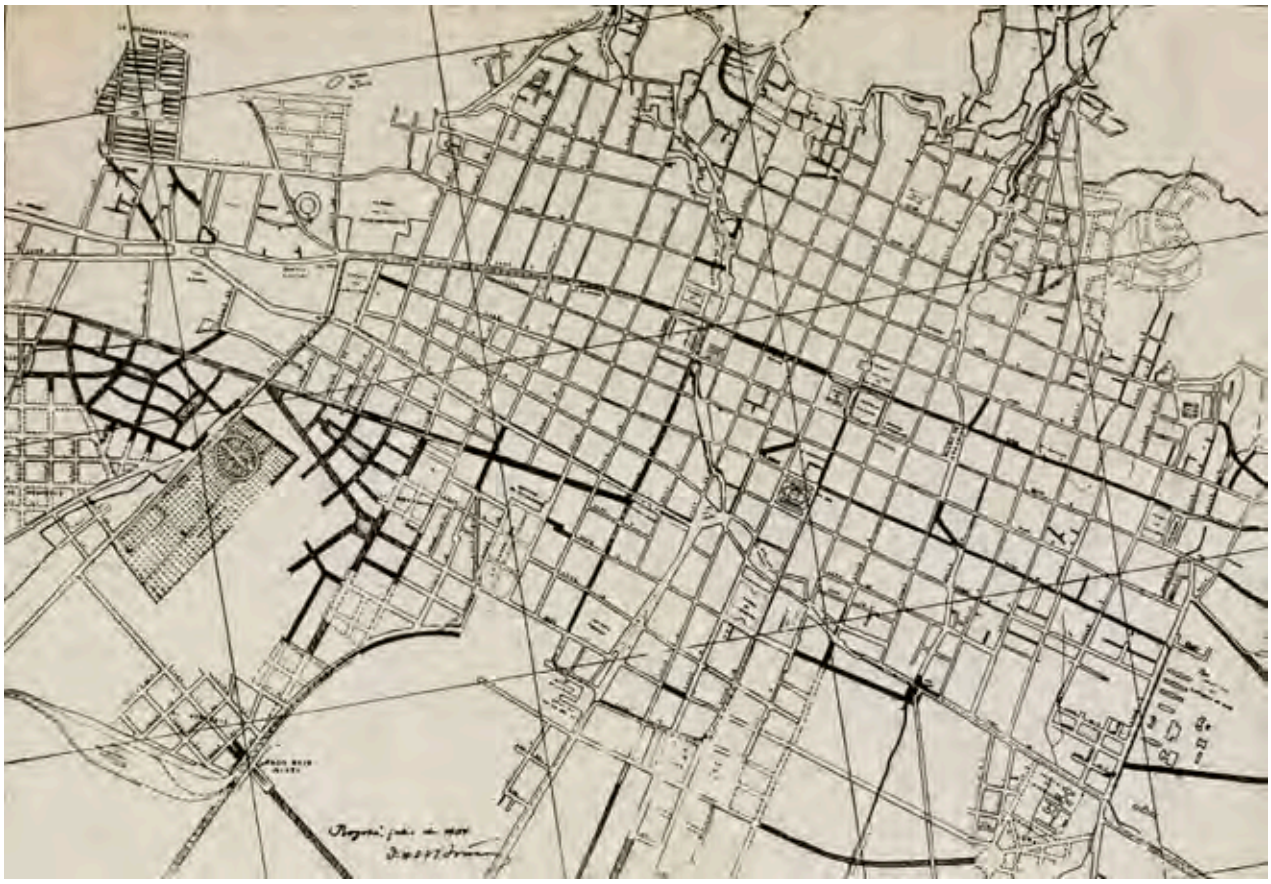


Figura 3.22 Proyecto de transformación de la parte central de Bogotá. "Estudio de las obras más urgentes", elaborado por Karl Brunner en julio de 1934

necesidades urbanísticas, pero no la realización de obras y mejoras. Atendiendo a estas obligaciones, se elaboraron los planos de una serie de "casas-modelo para obreros y empleados" con plantas, fachadas y maquetas, acompañadas de los informes y cálculos correspondientes diseñados por el arquitecto Jorge Camacho F.[24]; planos que ya habían sido solicitados y aprovechados convenientemente por los interesados.

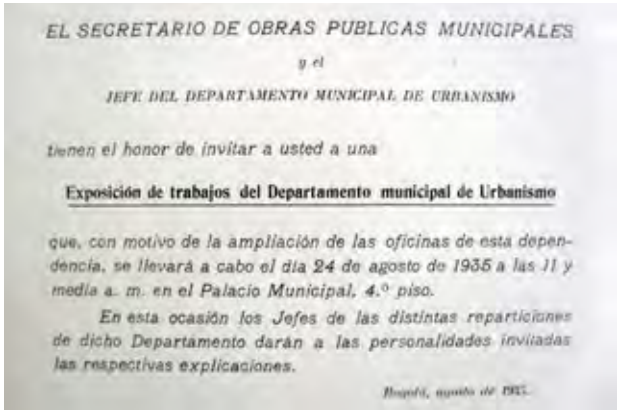
Anotó además que, en compañía del arquitecto Camacho F., adelantó los estudios de los barrios obreros y sus necesidades para desarrollar los informes en los que indicaba sus reformas y saneamiento. Además, Brunner presentó el Estudio de Saneamiento del Paseo Bolívar, proyecto urbanístico integral desde el cual pretendió ofrecer soluciones frente a las problemáticas de higiene del sector, ligado, como se ha visto, a la urbanización de otras zonas de la ciudad destinadas para la construcción de nuevos barrios obreros, en la búsqueda del mejoramiento de las condiciones de vivienda de los sectores populares.

Sobre los planos de arterias principales de la ciudad, mencionó el plano de aperturas o ensanches esenciales propuesto para la parte central de la ciudad, publicado en noviembre de 1934 en el *Registro Municipal*, y otros cuatro o cinco más donde indicó la red

24. El programa Pro Centenario, enviado por Brunner desde la ciudad de Santiago el 4 de octubre de 1934, aparece en el primer tomo de *Memoriales y notas correspondientes al año de 1935* del Concejo de Bogotá, entre las páginas 308-312 (Brunner, 1934c).

de vías principales, existentes y proyectadas, y las vías secundarias planteadas en todo el territorio municipal, los cuales conservaba en su carpeta "Regularización de la ciudad". Los planos reguladores de casi todas las vías urbanas, con indicaciones de predios y paramentos existentes y futuros, fueron estudiados y elaborados por la Sección del Plano, cotejados y corregidos en campo por él mismo, antes de presentarlos para la aprobación de la Secretaría de Obras Públicas.

Cabe anotar que Brunner era consciente de las grandilocuentes y monumentales propuestas que se esperaban de él. Al respecto, aclaró que, como director de los servicios de urbanismo, no era posible permitirse plantear transformaciones grandiosas para la ciudad sin responsabilidad alguna, pues era un hecho que "cualquier apertura o ensanche desproporcionado en relación con la posibilidad práctica, con la capacidad financiera, diariamente puede llevar a problemas insolucionables" ("El técnico urbanístico doctor Karl. H. Brunner rindió un gran informe", 1935, p. 2). En este sentido, si un propietario pide la demarcación de su propiedad y pierde la mitad o más de ella, solicitaría una indemnización por parte de la Administración municipal; así, considerando la restricción presupuestal del municipio, se tendrían que permitir reconstrucciones sobre el antiguo paramento. Partiendo de este escenario, Brunner restringió sus propuestas de ensanche y apertura de calles a lo más indispensable.


EL SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS MUNICIPALES

y el

JEFE DEL DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE URBANISMO

tienen el honor de invitar a usted a una

Exposición de trabajos del Departamento municipal de Urbanismo

que, con motivo de la ampliación de las oficinas de esta dependencia, se llevará a cabo el día 24 de agosto de 1935 a las 11 y media a. m. en el Palacio Municipal, 4.° piso.

En esta ocasión los Jefes de las distintas reparticiones de dicho Departamento darán a las personalidades invitadas las respectivas explicaciones.

Bogotá, agosto de 1935.

Por otra parte, el plan de obras para la conmemoración del IV Centenario se había convertido en una prioridad en su ejercicio como urbanista de la ciudad, actuando como proyectista en los diseños y trazados del Estadio Nacional, el ensanche de la Calle Real, el plan de transformación del Paseo Bolívar y otros proyectos menores para la transformación de Bogotá.

Debido a la inconformidad manifestada por el trabajo que insuficientemente se estaba adelantando sobre la planeación de la ciudad, Brunner se refirió a la exposición de los proyectos trazados hasta la fecha por el Departamento de Urbanismo, así como una serie de estudios que representaba precisamente el planeamiento urbano futuro de Bogotá.

Reveló que la falta de un plano topográfico actualizado de la región era uno de los mayores obstáculos para llevar a cabo esta labor, teniendo en cuenta que en el artículo 5 del Acuerdo 28 de 1933 se estableció que la oficina municipal encargada del levantamiento y la localización del plano suministraría los planos urbanos y topográficos que fueran requeridos por el Departamento de Urbanismo. En este sentido, la Sección del Plano, dirigida por el ingeniero Julio Carvajal, no había cumplido con esta disposición, a pesar de las incontables veces que se le solicitó complementar el plano topográfico de la ciudad debido al abandono de las plantas. Al parecer, el ingeniero Carvajal había mostrado poco interés en las solicitudes de carácter urgente que fueron enviadas desde la dirección del Departamento. Por esta razón, Brunner solicitó eliminar la Sección del Plano y organizarla como un departamento independiente, restringiendo sus obligaciones al levantamiento del plano de Bogotá. En vista de que el presupuesto municipal no se podía permitir la creación de un nuevo departamento, y dada la urgente necesidad de actualizar el plano, se disminuyó el personal de esta sección y se creó una

Figura 3.23 Invitación a la *Exposición de trabajos del Departamento Municipal de Urbanismo*, agosto de 1935

comisión topográfica, adjunta a la Sección de Urbanizaciones.

El resumen de las labores alcanzadas por Brunner durante los quince meses transcurridos desde el inicio de su contrato estaba soportado en sus actividades como director y proyectista, ejecutadas según las necesidades y conveniencia para la ciudad. Por estas razones, y frente a las injustificadas acusaciones presentadas en su contra, puso su cargo a disposición del Concejo para que desde esa entidad le delegaran sus labores a otro técnico urbanista, "ojalá que sea uno que sepa más y pida menos que yo", pues en el marco de la conmemoración del IV Centenario lo más conveniente era considerar "los anhelos e intereses de esta próspera y con razón tan exigente ciudad" ("El técnico urbanístico doctor Karl. H. Brunner rindió un gran informe", p. 2).

A pesar de los señalamientos en su contra, la comisión encargada de estudiar las labores realizadas por Brunner en el Departamento de Urbanismo informó que, bajo su dirección, se habían cumplido ejemplarmente las disposiciones establecidas en su contrato y las actividades propuestas por el técnico urbanista en su "plan de acción". Contraria a la opinión de sus opositores, la comisión concluyó que su labor le aportaba grandes beneficios a la ciudad, y mencionaba que para lograr el desarrollo integral de sus compromisos con el municipio era necesario suministrarle los datos necesarios, entre ellos los planos topográficos de la ciudad acotados, el plano general de localización de grandes colectores del alcantarillado, las estadísticas demográficas que le permitieran deducir densidades de población por sectores pequeños, los censos de tránsito, entre otros documentos. Finalmente, propusieron que le fuera concedida la responsabilidad exclusiva en los proyectos de regularización de la ciudad para obtener mayor eficacia en las labores ejecutadas por el Departamento de Urbanismo[25].

En 1936, el Departamento de Urbanismo elaboró nuevas propuestas para los barrios obreros de Bogotá, trazando el proyecto San Victorio o Santa Fe, localizado en los terrenos al sur del Cementerio Central, con el fin de reubicar a los habitantes del Paseo Bolívar; y el "plano modelo para un barrio obrero" —en el que habían trabajado desde 1935— y a partir del cual se diseñó un anteproyecto de vivienda para el sector sur de la ciudad. Así mismo, Brunner finalizó los planos para el nuevo Estadio Municipal, aceptados y aprobados por el Ejecutivo municipal para iniciar su construcción[26]. Con respecto a los estudios para el Plano Regulador, se inició el trazado de la "Red de vías principales de Bogotá" y el levantamiento del "catastro económico, comercial e industrial" de la parte central de la ciudad, plano base para la zonificación urbana.

Pese a las solicitudes presentadas frente al Concejo para que la dirección del Departamento de Urbanismo fuera asumida por un profesional local, el alcalde Jorge Eliécer Gaitán creyó necesario conservar a Brunner en su cargo para concluir los proyectos emprendidos por el urbanista. Dicho esto, su contrato fue prorrogado el 22 de diciembre de 1936 por veinte meses más, con una nueva asignación salarial de 860 dólares mensuales.

25. El informe de la comisión de ingenieros y arquitectos nombrada por el Concejo municipal para estudiar las labores realizadas por Karl Brunner fue publicado en *El Tiempo* el 16 de octubre de 1935. Al final de dicho documento se alcanzan a identificar dos de los profesionales que integraron esta comisión: el arquitecto Guillermo Herrera Carrizosa y el ingeniero Gabriel Durana Camacho.

26. A pesar de la aprobación de los diseños originales para el Estadio municipal elaborados por Brunner, su proyecto no sería ejecutado debido a la limitada disponibilidad presupuestal del municipio.

27. Los puntos centrales de la conferencia dictada por Brunner fueron publicados en *El Tiempo* como "La conferencia de urbanismo", el 6 de julio de 1937

Durante el periodo adicional de su contrato, Brunner continuó adelantando los proyectos relativos al IV Centenario y los estudios técnicos contemplados dentro del Plano Regulador de la ciudad. Como ponente de la primera gran Conferencia Municipal de Urbanismo organizada por los técnicos de la Secretaría de Obras Públicas, el 5 de julio de 1937 Brunner expuso ampliamente los estudios relacionados con las actividades urbanísticas de la ciudad[27], un tema de gran relevancia para los actores involucrados en la planeación y el desarrollo urbano.

Abordó los cinco problemas urbanísticos fundamentales de Bogotá y los puntos focales contemplados dentro de la formulación del plano regulador:

> Finalidades de la regularización y proyectos de ensanche urbano. Preparativos y procedimientos de planificación. La modernización de la ciudad. Tendencias de desarrollo urbano. Necesidades de circulación. Las futuras vías principales. La distribución de zonas comerciales, residenciales, industriales, etc. La reglamentación de edificios. El código de desarrollo urbano. La cooperación de las secciones de plano, de urbanizaciones o de arquitectura (edificación particular). La tramitación respecto de la aprobación del Plano Regulador ("Interesante exposición técnica anuncia para hoy el profesor Karl H. Brunner", 1937, p. 3).

Partió de la situación topográfica y urbanística de Bogotá para exponer los cinco problemas fundamentales presentes en cada sector de la ciudad, los cuales demandaban reformas necesarias dentro del plano regulador: en el norte, donde se ubican los barrios residenciales modernos, se presentaba una expansión desarticulada y una mezcla urbanística indiscriminada con respecto al carácter de las edificaciones, debido a la falta de un plano del trazado conjunto del sector y de medidas de regulación que permitieran fijar el destino de las construcciones en la zona. En el oriente del centro era notoria la dificultad que presentaban las vías de acceso puesto que habían sido prolongadas en línea recta hacia el cerro, lo que generaba fuertes pendientes sin contemplar la topografía del terreno y permitía la conformación de barrios con pésimas condiciones de salubridad. En el sur, debido al obstáculo que oponía la ubicación del Hospital de la Hortúa para la prolongación de las carreras octava y 12 al sur de la calle 1, lo que facilitaría el acceso al sector, se evidenciaba el estancamiento del desarrollo urbano en los terrenos

Conferencia Municipal de Urbanismo
1937

Presidida por los señores

DON GUSTAVO SANTOS

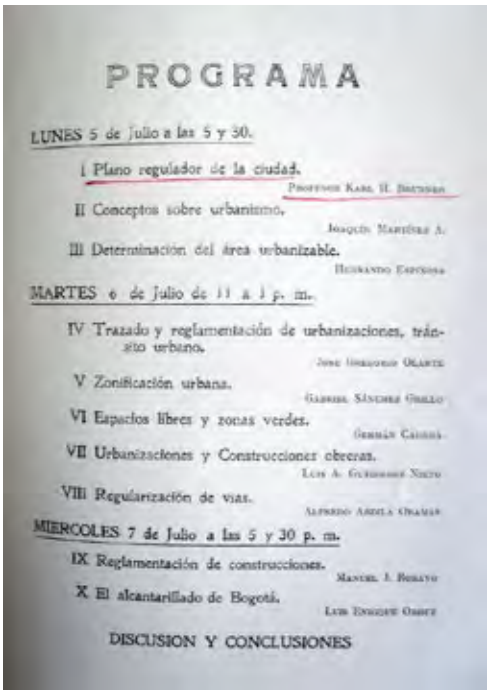
DON MANUEL ANTONIO RUEDA VARGAS

DON EDUARDO ALVAREZ GUTIERREZ

DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE URBANISMO

PALACIO MUNICIPAL 4.º PISO

Figura 3.24 Folleto y programación de la "Conferencia Municipal de Urbanismo", Bogotá, 1937



PROGRAMA

LUNES 5 de julio a las 5 y 30.

I Plano regulador de la ciudad.

II Conceptos sobre urbanismo.

III Determinación del área urbanizable.

MARTES 6 de julio de 11 a 1 p. m.

IV Trazado y reglamentación de urbanizaciones, tránsito urbano.

V Zonificación urbana.

VI Espacios libres y zonas verdes.

VII Urbanizaciones y Construcciones obreras.

VIII Regularización de vías.

MIERCOLES 7 de Julio a las 5 y 30 p. m.

IX Reglamentación de construcciones.

X El alcantarillado de Bogotá.

DISCUSION Y CONCLUSIONES

Figura 3.25 Folleto y programación de la "Conferencia Municipal de Urbanismo", Bogotá, 1937

contiguos al centro hospitalario. En el occidente predominaba la falta de una vía de comunicación en sentido norte-sur entre los barrios que se habían ido formando en la sabana. Por último, la zona central se veía seriamente afectada debido a la estrechez de las vías, la falta de espacio para circulación y la despreocupación en épocas pasadas por la construcción y reconstrucción de los edificios del sector.

En este contexto, Brunner señaló las acciones —adelantadas por el Departamento de Urbanismo— que permitirían darle solución a los problemas urbanísticos planteados: la elaboración de un plano de zonificación, necesario para definir claramente la destinación de las construcciones en cada sector urbano; el plan de saneamiento del Paseo Bolívar, que evitaría en el futuro la formación de barrios insalubres en otras zonas de los Cerros Orientales; el Plano Regulador del sur de la ciudad, que contemplaba las reformas urbanas requeridas en el sector, y la prolongación de la Avenida Cundinamarca en línea continua para facilitar la comunicación entre los barrios al occidente de la ciudad. Así mismo, de acuerdo con las medidas instauradas por el urbanismo moderno, expuso algunas de las disposiciones que debían ser consideradas para evitar la congestión y solucionar los problemas de las edificaciones en el centro de la ciudad:

1. Regular los sectores comerciales con denso aprovechamiento del terreno, como se estableció en el plano propuesto para el sector central, limitando la altura de la edificación a dos o tres pisos en las zonas donde las condiciones de las vías públicas desaconsejan mayor densidad de edificación, facilitando construcciones de mayor volumen en lugares que por adecuado desarrollo urbano fueran más convenientes.

2. Admitir una altura mayor a los tres pisos en las edificaciones únicamente en proporción con el ancho de la calle y el espacio cercano disponible para el estacionamiento vehicular.

3. Prohibir la construcción de depósitos para mercancía pesada y en general para el comercio al por mayor, en los lugares que no contaran con suficiente espacio para el descargue. Medida que también debía ser aplicada en los edificios existentes, en caso de no disponer de espacio suficiente para manipular los materiales en la vía pública o en los patios de la construcción.

4. Los teatros y edificios con grandes salones de reunión serían admitidos exclusivamente en plazas o avenidas cuyas condiciones no obstaculizaran el tránsito corriente.

Cada una de las medidas exigidas para las construcciones y urbanizaciones se habrían consignado en el proyecto de reglamentación o "Código urbano" elaborado por el Departamento de Urbanismo entre 1935 y 1938. Dicho código estaría conformado por las disposiciones incluidas dentro del plano de zonificación propuesto para la ciudad y, en consecuencia, por la

normativa fijada dentro de la formulación del Plano Regulador[28] .

Durante su último año a cargo de la dirección del Departamento de Urbanismo, Brunner se concentró en el diseño del plano especial del sector central para la zonificación urbana, a partir de un estudio técnico sobre el ensanche urbano, y determinó los sectores de acuerdo con la destinación de usos del suelo (industrial, comercial, residencial, etc.).

En síntesis, Karl Brunner orientó sus actividades en el trazado de propuestas urbanísticas puntuales (vías, barrios, parques y zonas verdes) que, sumadas, integraran armónicamente la estructura urbana y contribuyeran con el desarrollo futuro de Bogotá, basado en

> el trazado facultativo, el cual permitía dar continuidad al trazado existente, conectar áreas desarticuladas y generar nuevos sistemas cuya flexibilidad recaería, entre otros elementos, en la prolongación de ejes viales, la apertura de vías puntuales y el trazo meditado de diagonales (Maya, 2004, p. 67).

En este sentido, elaboró una serie de estudios para el primer plan vial de la ciudad. Sobre la malla vial existente propuso prolongaciones y ensanches puntuales, amplias avenidas centrales y calles diagonales para delimitar, particularizar y conectar el espacio urbano, definiendo por primera vez una jerarquía vial para la capital; propuestas que se verían reflejadas en el plano "Red de arterias principales que necesitará Bogotá en 1950" elaborado entre 1936 y 1937. Al respecto, las avenidas trazadas por Brunner fueron concebidas a partir de la incorporación de dos calzadas con separador y aceras arborizadas, idea que contrastaba claramente con el estado de las viejas calles coloniales de la ciudad. De acuerdo con Diego Alexander Buitrago (2018), el técnico urbanista "recurrió a la forma de avenidas parque: arborizadas y de arquitectura residencial de baja escala, aplicando ese modelo (entre otras) en la Avenida Caracas" (p. 165).

Junto al plan vial, elaboró estudios para el plan de ensanche urbano por sectores, y determinó las zonas más convenientes para emprender proyectos de urbanización. Concibió propuestas detalladas para la construcción residencial en las zonas de expansión de la ciudad, equipadas con edificaciones públicas, parques y áreas verdes. Así mismo, definió el primer plano de zonificación urbana de Bogotá fijando el destino de las construcciones de acuerdo con las actividades predominantes de cada zona en "barrios residenciales, barrios de comercio o de establecimientos industriales, espacios libres de recreo y deporte, espacios reservados al transporte ferroviario o aéreo, etc." (Brunner, 1939c, p. 20), y las disposiciones que debían ser contempladas para regular las edificaciones y urbanizaciones de la ciudad.

De acuerdo con Juan Carlos del Castillo (2003), la idea de ciudad propuesta por el técnico urbanista "no se plantea una especialización o separación de temas entre la red vial y el trazado de barrios, sino que se manejan como una unidad" (p. 100). En el plan de Brunner, las vías, las urbanizaciones y la zonificación urbana cumplen, en su conjunto, unas funciones específicas: ordenar el crecimiento de la ciudad, articular la estructura urbana y proyectar —a partir de cada fragmento— una ciudad higiénica, armónica y singular.

28. El arquitecto urbanista Luis Fernando Acebedo (2006) afirma que "Brunner aplicó una concepción de Plan Regulador entendido como código urbano, local y específico, separado de la visión estética y las operaciones de diseño urbano" (p. 139).

Sus planteamientos urbanísticos, difundidos ampliamente en la capital, consideraron intervenciones parciales y estudios detallados para definir cada uno de los elementos que configuraban la ciudad de Bogotá, a partir de proyectos que le concedieran al espacio funcionalidad, calidad espacial y ambiental. No obstante, en múltiples ocasiones se ha manifestado que el urbanista no elaboró un plan concreto para el conjunto de la ciudad, "en el sentido estricto de concebir y definir la ciudad futura que se buscaba, señalando con ello que las intervenciones de planeación en esa época fueron dispersas y disímiles" (Maya, 2004, p. 68).

Considerando las condiciones y necesidades que demandaría el crecimiento urbano futuro, Brunner compendió sus propuestas —zonificación, disposiciones normativas y reformas urbanísticas—, necesarias para la regulación y el desarrollo urbano futuro de la capital, en "Bogotá en 1950", escrito publicado en el *Homenaje del Cabildo a la ciudad en el IV Centenario, 1538-1938*, edición especial del *Registro Municipal*. Este texto podría definirse como el Plano Regulador y de Ensanche Urbano por sectores para Bogotá.

Una propuesta urbana integral para articular la ciudad

Plan vial para el sector central

El centro de una ciudad es exactamente como un organismo, que al crecer y al adquirir más vitalidad necesita de arterias y pulmones, más capaces, más grandes

Karl Brunner

Emprender un proyecto de renovación total del casco histórico, tal como lo exigía la vida urbana moderna, representaba un problema en una ciudad como Bogotá, donde la disponibilidad presupuestal para ejecutar obras de esta envergadura era limitada. Como

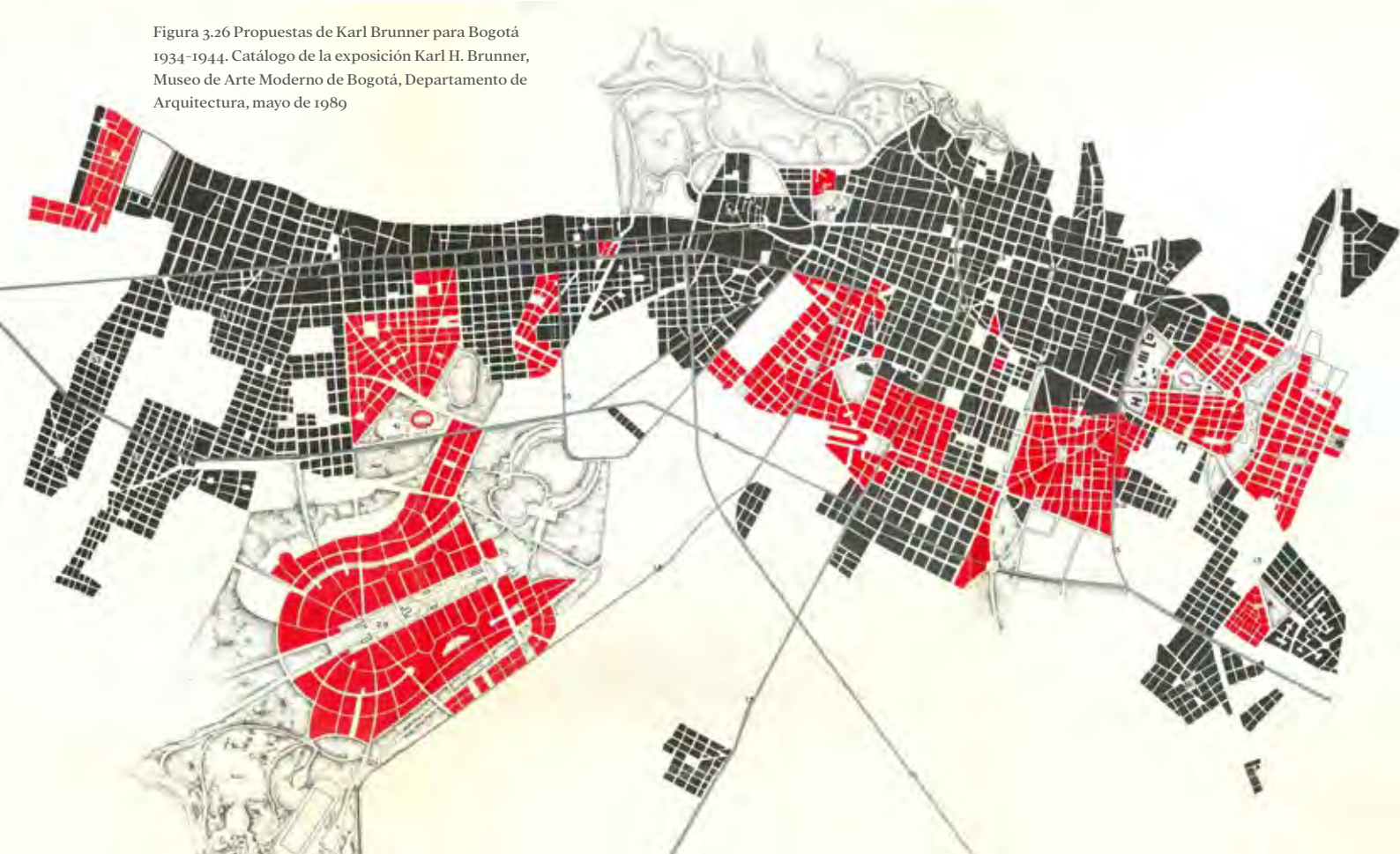


Figura 3.26 Propuestas de Karl Brunner para Bogotá 1934-1944. Catálogo de la exposición Karl H. Brunner, Museo de Arte Moderno de Bogotá, Departamento de Arquitectura, mayo de 1989

consecuencia de ello, el desarrollo del sector social y comercial de la ciudad había avanzado "hacia el norte y oeste del centro antiguo de la ciudad, donde encuentra comunicaciones más fáciles con los barrios residenciales de preferencia y con los centros periféricos del tránsito urbano" (Brunner, 1934d, p. 287).

De acuerdo con la tendencia de crecimiento de Bogotá, y basado en la idea de que un proyecto vial comportaba fines prácticos y estéticos, en el estudio de las obras y proyectos destinados para la celebración del IV Centenario de la ciudad, Brunner formuló un plan para la transformación del centro de Bogotá[29], considerando la necesidad de descongestionar el centro histórico, trazar conexiones con los sectores periféricos y, en última instancia, proporcionar vías de mayor capacidad para la ciudad. En este sentido, aconsejaba

> la apertura de unas pocas arterias bien dispuestas, y restringir la ampliación general de las calles y carreras a medidas prudentes, teniendo en cuenta el mínimo necesario por razones de higiene y de tránsito local del sector o de la misma vía (Brunner, 1934d, p. 288).

En tal sentido, el plan consultaba la conveniencia del ensanche de la Calle Real, una reforma indispensable para corregir "el defecto urbanístico más perceptible de la ciudad", contribuyendo con una densificación regulada del sector central por medio de su regulación. Por cuestiones técnicas y económicas, este proyecto solo permitía el ensanche del lado occidental de la calle; si

29. Dicho plan, enviado por Brunner desde Santiago de Chile en octubre de 1934, fue incluido en la *Revista Municipal* publicada el 30 de noviembre de 1934.

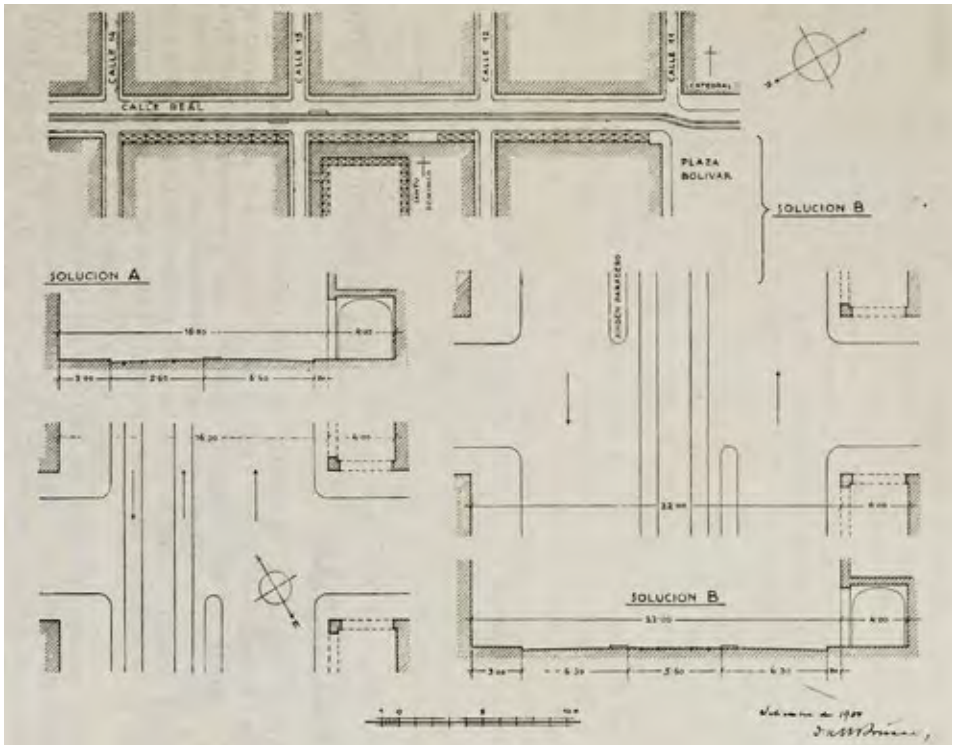


Figura 3.27 Estudio de ensanche de la Calle Real en Bogotá, elaborado por Karl Brunner en diciembre de 1934

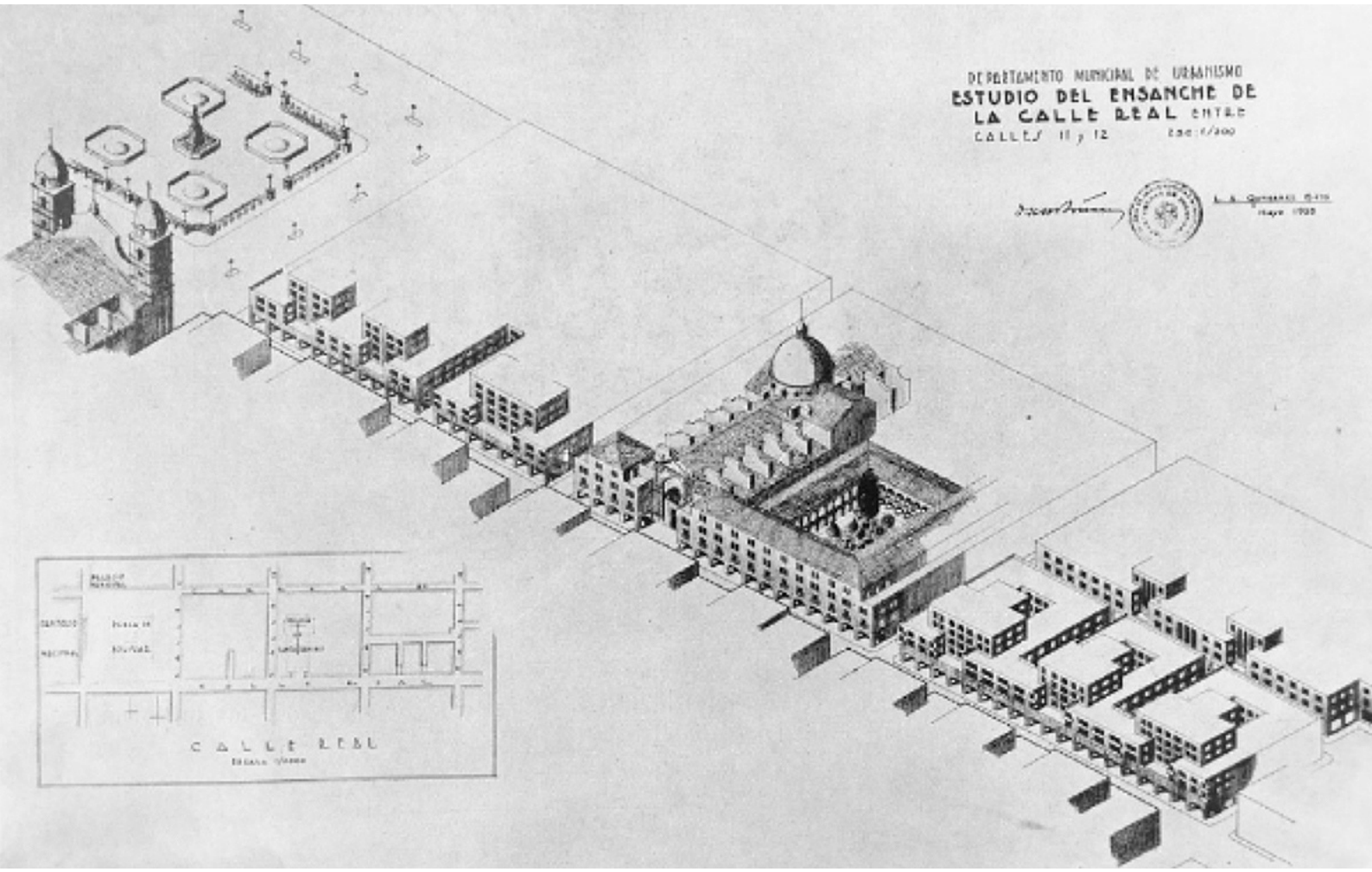


Figura 3.28 Estudio de ensanche de la Calle Real entre las calles 11 y 12, elaborado en el Departamento Municipal de Urbanismo en mayo de 1935

bien la profundidad de los lotes dispuestos sobre la acera occidental permitiría la reconstrucción de los edificios sin afectar su valor futuro, se presentaba el problema del tramo oriental del Convento de Santo Domingo, cuyo patio era de gran valor histórico para la ciudad, razón por la cual debía conservar "su aspecto armónico actual". Para solucionarlo, Brunner propuso rehacer las arcadas del patio fijando una línea de retiro de seis metros hacia el jardín central, lo que permitiría retirar el tramo de edificios existentes (tiendas y oficinas) sobre la misma calle y reconstruirlos con una altura máxima de tres pisos. Como se puede ver en el esquema del proyecto:

> El ensanche debe ser de 16-22 metros de ancho y consultar, además, la ejecución de unos portones (arcadas) a todo lo largo de las tres manzanas, entre las calles 11 y 14, de un mínimum de cuatro metros de ancho. Así se lograría una descongestión completa del tránsito, la apertura de vías para los automóviles al lado de los tranvías y un paseo cubierto, protector contra los efectos de la intemperie y que tendría más justificación en Bogotá, debido a su clima (Brunner, 1934d, p. 288).

Presentó además otros proyectos puntuales, de gran trascendencia para la transformación futura del centro de Bogotá, entre ellos, la ubicación del "arranque de la Avenida Caracas" dentro de la red de vías principales.

Considerando que la prolongación de esta avenida en línea recta hacia el sur coincidiría con el cruce de la carrera 13 y la calle 15; que la mencionada calle 15 contaba con dos líneas de tranvía, y que en el futuro demandaría su ampliación con el fin de servir como eje de conexión entre oriente y occidente y poder conectar el Parque Santander con la Estación de la Sabana desde la Plaza de la Gobernación; Brunner (1934d) propuso este cruce vial como punto de partida de la "grande avenida futura de la carrera 14" (p. 289). Por otro lado, estimó conveniente la apertura de una vía que comunicara la Plaza de Bolívar con la Plaza de Nariño en el sector de San Victorino:

> Para ello, se podría aprovechar la reconstrucción de la manzana del antiguo Hospital de San Juan de Dios, como ya se ha proyectado hace tiempo, disponiendo de una calle amplia diagonal que parta de la esquina de la calle 11 con carrera novena y desemboque en la calle 12, en la plazoleta del atrio de la iglesia[30] (Brunner, 1934d, p. 288).

La nueva Avenida Central[31]

Paralelo al proyecto de ensanche de la Calle Real, en 1935 Brunner propuso la apertura de una avenida central a través de las cuatro manzanas existentes entre la Plaza de Bolívar y la Gobernación de Cundinamarca (tramo comprendido entre las calles 11 y 15), fijando una amplitud de entre 16 y 20 metros, con edificaciones nuevas a ambos lados de la nueva avenida que armonizaran en su conjunto con "puntos de remate de carácter monumental en el Capitolio y en la Gobernación". Tomando como modelos de referencia la Avenida de Mayo en Buenos Aires —que atraviesa las manzanas centrales entre el Capitolio y el Palacio de Gobierno— y la Avenida

30. Alba Castro (2013) señala que, si bien Brunner no mencionó explícitamente el plano Bogotá futuro dentro de su propuesta, "da muestras de haber reinterpretado, en sus proyectos de 1934 y de 1935, tanto la nueva calle entre carreras séptima y octava, como una de las diagonales planteadas para el área central de la ciudad en 1923 y 1925" (pp. 200-201). De ello derivarían sus propuestas para la apertura de la nueva Avenida Central y la vía diagonal hacia la Plaza de Nariño.

31. El proyecto para la nueva Avenida Central fue publicado el 11 de mayo de 1935 por *El Espectador*, en el artículo "Una explicación sobre el Plan del Cuarto Centenario. Cómo se procederá para abrir la nueva avenida central de Bogotá". En él, Brunner hizo una extensa presentación de su propuesta, acompañada de dos planos explicativos en los que indicó la ubicación y el estudio para la apertura de la Avenida Central, y un plano más que indicaba cómo podría realizarse el proyecto de ampliación de la Calle Real.

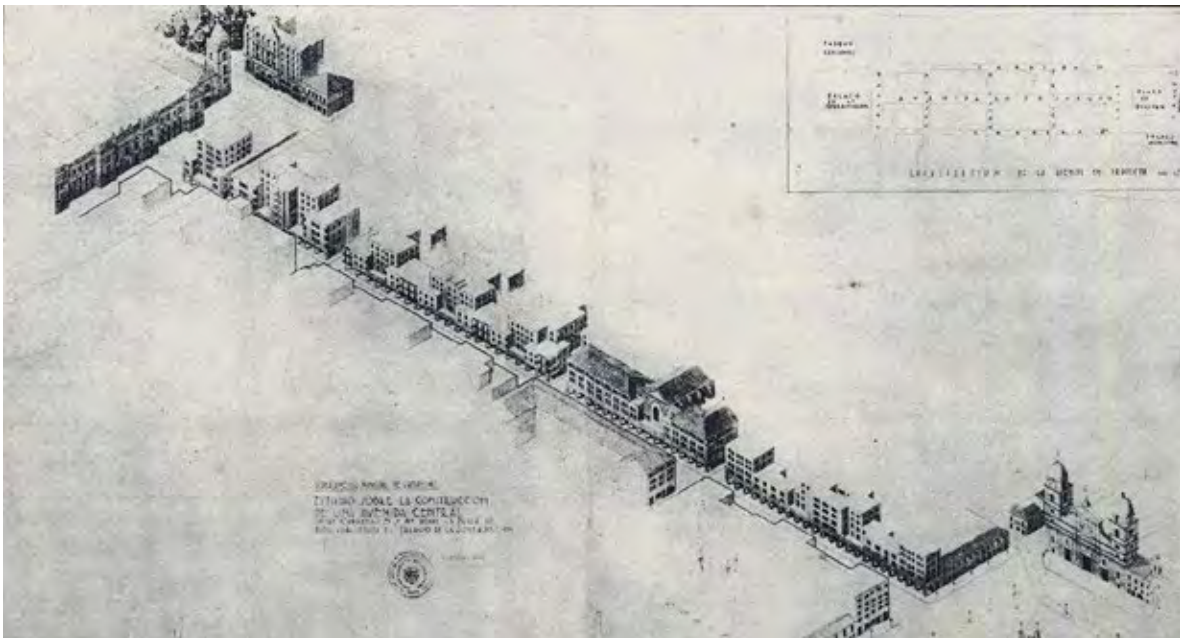


Figura 3.29 Estudio sobre la construcción de una Avenida Central entre las calles 11 y 15 en Bogotá, elaborado por el Departamento Municipal de Urbanismo, 1935

Figura 3.30 Avenida Rio Branco. Centro Juiz de Fora, Río de Janiero, ca. 1930

Figura 3.31 Vista de la Avenida de Mayo en Buenos Aires, rematando en la Plaza del Congreso y el edificio del Congreso Nacional, ca. 1925 (postal)

Rio Branco, vía principal del centro de Río de Janeiro, señaló que su pretensión era no solo descongestionar el tránsito del centro urbano, sino hacer una obra representativa para mejorar el aspecto estético de la ciudad.

A pesar de que su propuesta formó parte del plan de obras públicas para la celebración del IV Centenario de Bogotá, contemplado en el proyecto de Acuerdo 179 de 1935, en el cual se consideró la compra de los terrenos y edificios necesarios para llevar a cabo esta empresa, la apertura de la nueva avenida no obtuvo la aprobación del Concejo. Si bien la dificultad de la intervención radicaba en el hecho de que el trazado de la calle necesariamente debía atravesar el Convento de Santo Domingo, probablemente la desaprobación de la propuesta, lejos de

estar relacionada con la conservación del edificio —que fuera demolido en 1939—, proviniera de los altos costos que implicaba su ejecución para la Administración municipal, los intereses políticos particulares —el individualismo egoísta— y la incapacidad estatal para hacer cumplir la reglamentación sobre las expropiaciones en pro del interés público.

La gran Avenida Caracas

Desde los inicios del siglo XX, Bogotá contaba con dos vías principales de comunicación en sentido norte-sur, la carrera séptima y la carrera 13. La carrera 14 se empezaría a definir, paulatinamente, ligada al eje de desplazamiento de la línea ferroviaria del norte, comprendido entre las calles 20 y 69, donde se conectaba con la carrera 13. Tras el Acuerdo 53 de 1932, esta vía —inaugurada el 9 de diciembre de ese año— tomó el nombre de Avenida Caracas desde la calle 26 hasta su prolongación hacia el norte de la ciudad.

Antes de la llegada de Brunner, se habían contemplado algunos proyectos para su pavimentación y embellecimiento. Sin embargo, una de las principales razones para emprender las reformas de la Avenida Caracas consistía en la descongestión del tránsito en el centro de la ciudad; esto debido a que las

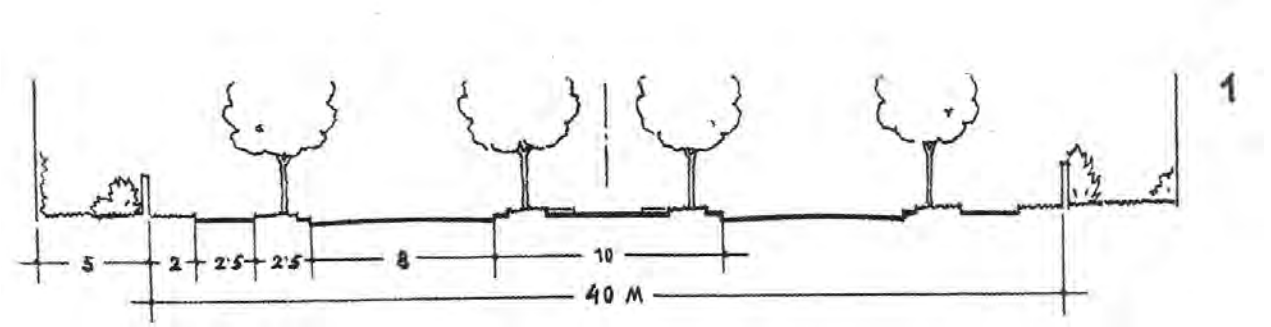


Figura 3.32 Fragmento del plano de la Avenida Caracas, trazado por Karl Brunner, 1935

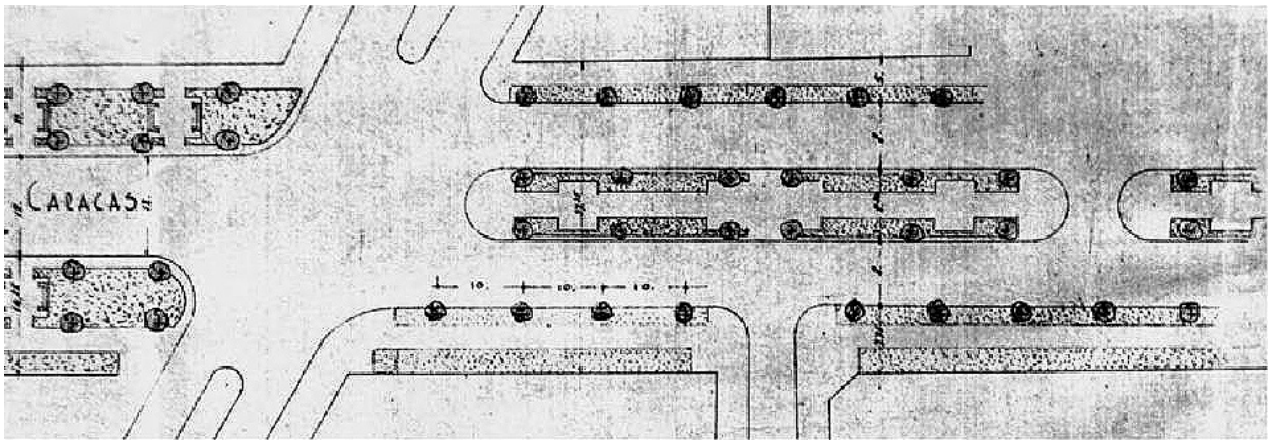


Figura 3.33 Perfil transversal de la Avenida Caracas, 1934

Figura 3.34 Avenida Caracas en Bogotá "construida desde 1934"

carreras séptima y 13, en su tramo norte, respondían con la longitud exigida por el tránsito vehicular, pero al llegar al centro tendían a estrecharse, lo que acrecentaba los problemas de tráfico en este sector.

Para el proyecto de la gran Avenida Caracas Brunner planteó una vía que, además de ser funcional, al comunicar eficientemente el sector norte con el centro, tuviera un carácter de representatividad para la ciudad. Para ello, diseñó una avenida parque o paseo con un ancho de 40 metros entre linderos, distribuidos como se puede ver en el perfil transversal de la calle esbozado por el técnico urbanista: un separador central de 10 metros de ancho dispuesto como un paseo arborizado con mobiliario en concreto, con dos calzadas de 8 metros cada una. Para los andenes, compuestos por tres franjas, dispuso 2 metros para el césped, 2,5 metros para el sendero peatonal y otros 2,5 metros para la arborización.

El ingeniero Julio Vergara y Vergara, quien había trabajado de la mano de Carlos Perilla Alvarado y Julio Carvajal en la propuesta de diseño de la Avenida Caracas para el sector norte en 1934, en una conferencia dictada el 19 de agosto de 1935 sobre "El desarrollo urbano de la capital y las obras del IV Centenario", señaló que la importancia de la Avenida Caracas no radicaba exclusivamente en su función como vía arteria de la ciudad, sino que

> esta avenida está destinada, además, a ser el único paseo de los bogotanos dentro de la ciudad, una vía monumental, avenida-jardín, lujo y ornato de la capital que coincide próximamente con el eje longitudinal de área urbana y empalmada con la carrera 13 en ambos extremos (Vergara y Vergara, 1936, p. 122).

A partir del plano propuesto por Brunner para la prolongación y el ensanche vial de la ciudad, se adelantaron los trabajos de extensión y embellecimiento de la Avenida Caracas. En 1934 se hicieron las obras para ampliar el perfil de la avenida entre las calles 33 y 47, y a partir de 1935 se empezaron a desmontar las líneas del Ferrocarril Central del Norte dispuestas en la carrera 14. En vista del potencial de la avenida, por intermediación de Brunner se ejecutó el ensanche y la prolongación hasta la calle 26, manteniendo las características de la vía (Buitrago, 2018, p. 181).

Al respecto, el ingeniero Vergara se manifestó complacido por el ancho destinado para la avenida; sin embargo, criticó el hecho de que Brunner solo hubiera conservado esta condición entre las calles 26 y 47, y que en su prolongación hacia el norte se hubiera reducido la amplitud sustancialmente. El mencionado Vergara parece no haber tenido en cuenta la disposición de los barrios

Figura 3.35 Vista del costado oriental de la Avenida Caracas, entre la calle 40 y la diagonal 40A. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 3.36 Avenida Caracas con la calle 39. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 3.37 Avenida Caracas a la altura de la calle 37. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

preexistentes al norte de la calle 47, el margen de amplitud de la vía en este sector y el costo que hubiera tenido que asumir la Administración municipal al expropiar los terrenos necesarios para la ampliación de la vía.

Debido a los conflictos de interés derivados del proyecto para la gran Avenida Caracas, el problema que representaba la ampliación de la vía para los propietarios de las edificaciones colindantes y las implicaciones que atraería para la Administración municipal el traslado de la Estación del Ferrocarril Central del Norte hacia el occidente, Brunner fomentaría la construcción de la avenida como uno de los principales ejes de desarrollo para los proyectos de urbanización de la empresa privada, lo que favorecería la construcción de viviendas suntuosas sobre la gran avenida para los sectores de la clase alta y media de la ciudad entre las calles 26 y 45.

En este sentido, como lo afirma Diego Arango (2009), "la idea principal del trabajo de Brunner era no trabajar contra la fuerza de los urbanizadores particulares, sino articular estas iniciativas dentro de un modelo de ciudad y dentro las instituciones gubernamentales" (p. 52).

Autores como Andreas Hofer (2003) y Diego Buitrago (2018) afirman que la importancia del proyecto vial de Brunner radica en la configuración del espacio urbano de Bogotá. Partiendo de las condiciones preexistentes y las necesidades vinculadas a los sectores adyacentes a la vía, Brunner le concedió características especiales a la Avenida Caracas entre las calles 26 y 47, pues además de sus funciones obvias (vía de conexión con alta capacidad para el tránsito vehicular), propició un paseo con marcadas cualidades paisajísticas para los nuevos habitantes del sector; mientras que para el tramo sur se proyectaron intervenciones cortas y puntuales. De ahí que la Avenida Caracas haya sido considerada como una línea que acrecentó las diferencias entre los distintos sectores sociales de la ciudad.

Un Plan de ensanche por sectores para Bogotá[32]

Frente a los crecientes problemas de tráfico, hacinamiento y desequilibrio urbano en Bogotá, Brunner realizó los estudios para el ensanche urbano por sectores buscando articular y transformar armónicamente los fragmentos de la ciudad. Intentó establecer medidas para contener el crecimiento desordenado en el sector norte, caracterizado por "la formación de los extendidos suburbios del tipo ciudad jardín" (Brunner, 1938, p. 173), urbanizaciones generalmente planificadas, pero sin reglamentación urbanística, lo que derivó en un tejido urbano disperso. Las intervenciones propuestas eran puntuales: ocupar los espacios intersticiales y articularlos al conjunto urbano mediante la prolongación de calles y avenidas que conectaran el norte con el occidente y centro de la ciudad. Así mismo, trazó proyectos de urbanización para potenciar el desarrollo en los terrenos libres al occidente y sur; fomentó la construcción de barrios obreros, con viviendas higiénicas y espacios urbanos cualificados, y consolidó el proyecto de saneamiento del Paseo Bolívar, uno de los más decisivos dentro del plan de obras del IV Centenario.

32. Los estudios de ensanche para los sectores occidental y sur de la ciudad fueron expuestos en el artículo "El desarrollo urbano de Bogotá", publicado el 31 de octubre de 1935 en Registro Municipal.

El sector occidental

El ensanche para el sector occidental, definido a partir de la ubicación de las estaciones ferroviarias existentes y el proyecto para la nueva Estación Central, se presentó como un "plano guía" "para encauzar las distintas planificaciones parciales de acuerdo con el plano del futuro desarrollo de la ciudad en conjunto" (Brunner, 1935c, p. 475), es decir, para los proyectos de urbanización y el desarrollo industrial de este sector de la ciudad. Considerando los límites de los terrenos urbanizables y las vías de acceso existentes, propuso un trazado geométrico irregular para la futura Urbanización Santa Fe (San Victorio), en el que dispuso amplias vías con separador y parques alargados entre manzanas y en los cruces viales. El estudio comprendía la zona ubicada entre la Avenida Eloy Alfaro, la Avenida Caracas y la calle 10, es decir, los terrenos que se extendían hacia el occidente por debajo del Cementerio Central y las estaciones mencionadas.

Dentro de las principales reformas urbanas propuestas en el estudio, se contaban la prolongación de la Avenida Caracas hacia el sur, desde la Avenida Alfaro has-

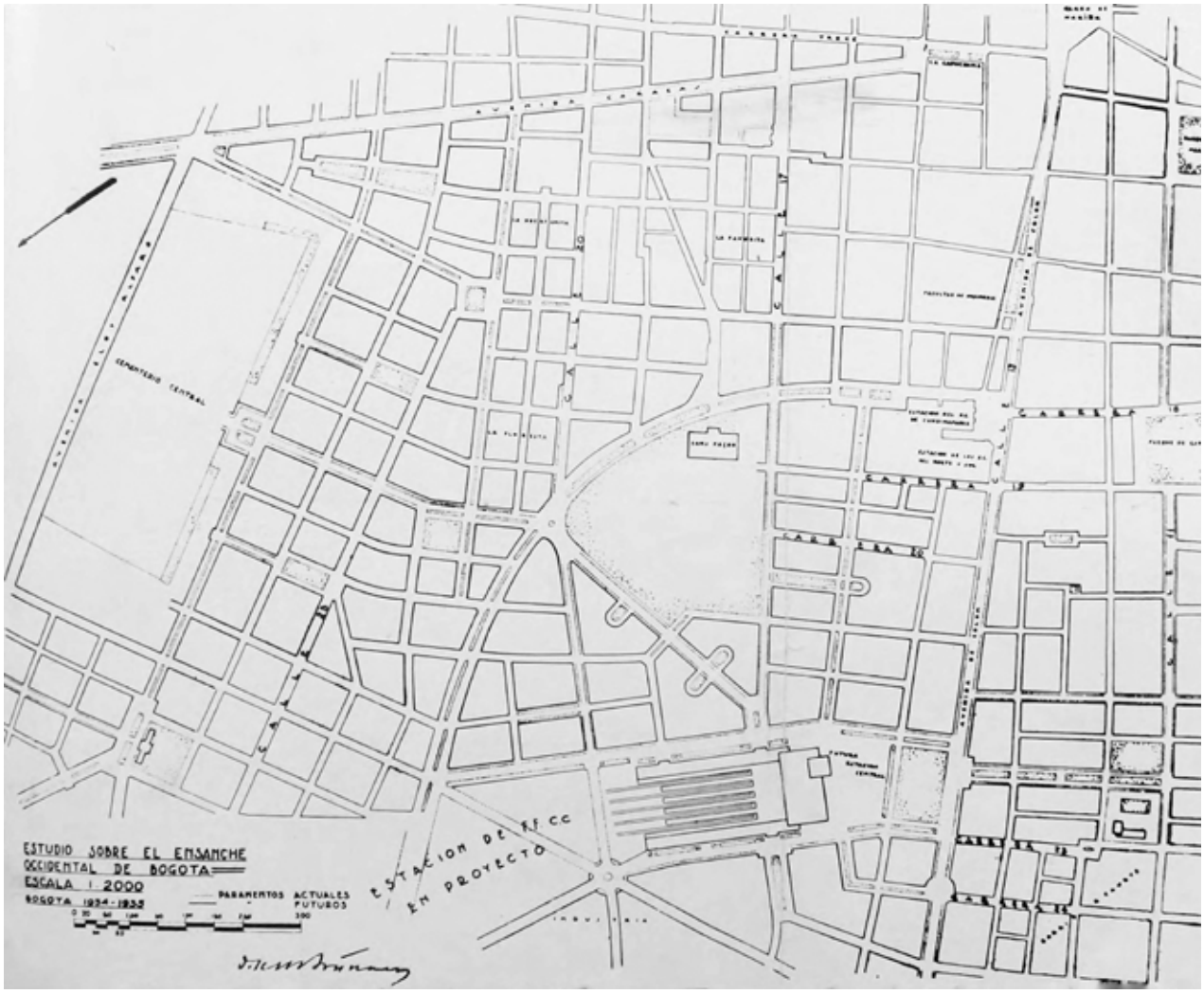


Figura 3.38 Estudio sobre el ensanche occidental de Bogotá, elaborado por Karl Brunner, 1934-1935

33. En vista de los costos que representaba esta solución para la ciudad, Brunner modificó su propuesta rematando la Avenida Caracas en la Estación del Ferrocarril Central del Norte a partir de dos diagonales cortas que se conectarían con la calle 19.

ta la Plazuela de la Capuchina[33]; la apertura de una calle diagonal desde el cruce de la Avenida Caracas y la Avenida Alfaro hacia la carrera 17; el ensanche y la prolongación de la carrera 17 para descongestionar la carrera 13, y el trazado de una vía de acceso por el costado sur del cementerio para evitar los cortejos fúnebres por las vías centrales.

Como eje central de su propuesta, proyectó la construcción futura de la Estación Central de Ferrocarriles en la zona de Paiba, que recogiera los servicios prestados por las estaciones de la Sabana, Norte, Sur y Nordeste; instalaciones que potenciaron este sector como un punto estratégico para el desarrollo comercial e industrial de la ciudad, ya que facilitaban el ingreso y la salida de mercancías desde y hacia las fábricas y los edificios comerciales ubicados en sus inmediaciones. Brunner concibió un edificio "monumental" para la nueva Estación Central, con una amplia plaza ajardinada y un espacio propicio para ordenar el tránsito vehicular y peatonal. Al frente ubicó una torre que funcionaría como punto de remate de amplias vías, configurando la centralidad del nuevo sector. Además, propuso un "sector especial" que podría estar conformado por la Exposición Nacional de 1938 y la Ciudad Universitaria, ubicándolo del lado sur de la Avenida Colón al frente de la estación, dispuesto sobre una avenida en sentido norte-sur coincidente con la torre, que representara el desarrollo moderno de Bogotá. Sobre la faja de terreno empleada como entrada de las vías férreas de la Estación de la Sabana, luego de su traslado se trazaría una avenida paseo con separador verde. En los terrenos ocupados por la Estación del Norte, contigua a la prolongación de la Avenida Caracas, proyectó un parque público que respondiera a la necesidad de una zona de recreo al occidente del barrio Las Nieves. Frente al problema de la escasez de terrenos disponibles en el centro, el ensanche propuesto sobre el occidente de la ciudad beneficiaría al sector industrial, ya que tendría la capacidad de expandirse sobre esta zona consiguiendo terrenos amplios y económicos para su instalación.

Figura 3.39 Un segmento del Plano Regulador de Bogotá. "La parte proyectada se distingue de las manzanas existentes y edificadas por las líneas punteadas"

El sector sur

Para la futura urbanización del sector sur, comprendido entre las carreras séptima y 13,

a pocas cuadras de la Plaza de Bolívar, Brunner elaboró un anteproyecto que partía de la necesidad de articular este sector con la zona céntrica de la ciudad mediante la apertura y prolongación de nuevas vías de acceso. Así mismo:

> El estudio para el ensanche sur de Bogotá se ha podido elaborar con mayor libertad, siendo la parte poblada de esta región más dispersa y menos densa. El proyecto tiende a dar a este sector de la ciudad sus centros propios, ubicando en sitios adecuados todos los edificios públicos y establecimientos que el barrio necesitará (Brunner, 1940c, pp. 100-101).

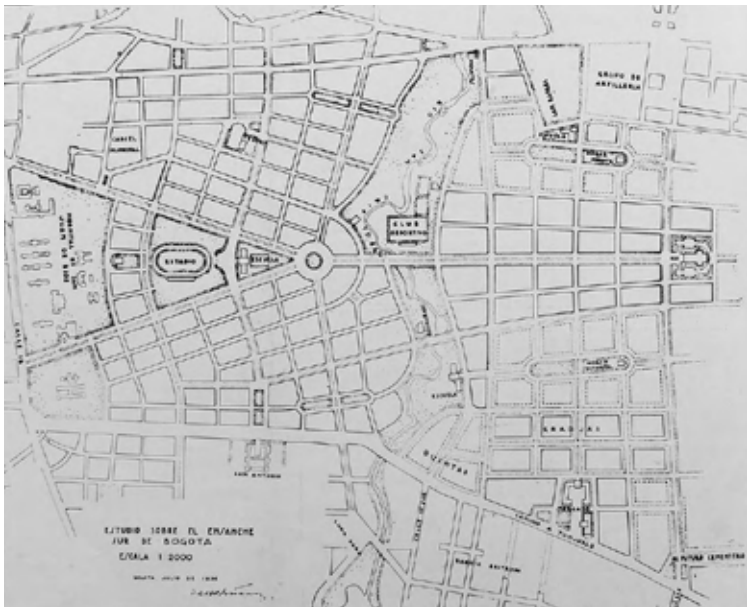


Figura 3.40 Estudio sobre el ensanche sur de Bogotá, elaborado por Karl Brunner en julio de 1934

De este modo, propuso la prolongación de la carrera novena y la apertura de una nueva vía sobre el costado occidental de la iglesia del Hospital San Juan de Dios, que rematarían transversalmente en una plaza circular en el centro de estos terrenos. Desde esta plaza partirían las avenidas previstas para este proyecto, una vía al oriente que comunicara con la calle 11 sur, vía principal por la cual pasa el tranvía de San Cristóbal; otra al occidente en dirección a la Avenida de Luna Park, y una avenida central hacia el sur, arteria principal de la futura urbanización al sur del río San Cristóbal. Así mismo, proyectó la avenida de acceso para el futuro Cementerio Sur[34], en el cruce del camino de Tunjuelo con la nueva calle 22 sur, vía de comunicación entre los barrios Olaya Herrera y Primero de Mayo.

En las inmediaciones de los hospitales existentes en este sector, Brunner trazó una urbanización de baja densidad con grandes áreas verdes, un estadio local y los lotes destinados para la construcción de edificios públicos. Configuró la centralidad alrededor de la infraestructura social para conferirle una estructura urbana propia, disponiendo una plaza rectangular para el comercio local al frente del Asilo San Antonio, desde la que partiría una avenida que la comunicaría con el estadio y la escuela; así mismo, estaría articulada con otra plaza ubicada en el remate de la prolongación de la carrera octava, en la que proponía ubicar un teatro popular.

Parte de los terrenos existentes a ambos lados del río San Cristóbal, con características topográficas irregulares, fueron destinados para la conformación de una zona verde con carácter paisajístico, aprovechando las partes planas para la instalación de un club deportivo, un restaurante y otra escuela. Esta franja de terreno se prolongaría en dos sentidos: hacia San Cristóbal y hacia la parte boscosa del Luna Park, interrumpiendo la

34. Brunner anotaba que desde 1934 se había trazado un proyecto especial para el futuro Cementerio Sur. Este anteproyecto sería publicado en 1943 en *Registro Municipal*.

continuidad de las construcciones de la ciudad. Sobre los terrenos comprendidos entre el río San Cristóbal y la calle 22 sur, a ambos lados de la Avenida Central, trazó urbanizaciones conformadas por granjas con amplios lotes destinados para el cultivo de huertos.

En el cruce de la Avenida Central con la calle 22 sur, propuso el emplazamiento de la futura iglesia del sector; así mismo, sobre los jardines longitudinales situados a tres cuadras, a ambos lados de la avenida principal proyectada, dispuso hogares infantiles y una tercera escuela en las inmediaciones del Hospital San Rafael. Al suroccidente, sobre el camino a Tunjuelo y más o menos a la altura de la calle 19 sur, proyectó un mercado con varios pabellones y otro núcleo comercial que, además, beneficiaría a los vecinos de los barrios Restrepo y Olaya Herrera.

En el sector comprendido entre la carrera 13, la calle primera y el Asilo San Antonio, propuso la ubicación de la urbanización Tres Esquinas, con bloques alargados cuyos frentes estuvieran orientados hacia el oriente y occidente para mejorar las condiciones de asoleamiento. A ambos lados de la carrera 13 suprimió las calles transversales existentes reemplazándolas por caminos peatonales, lo que reduciría los cruces de vías principales con las calles transversales; una reforma urbanística que sugirió aplicar en tantos casos como fuera posible.

Es evidente el interés de Brunner por ofrecer soluciones detalladas para los sectores populares al sur de la ciudad. Por medio del trazado radial concibe una nueva estructura urbana que le otorga características particulares y prioriza la distribución de los espacios públicos: parques entre manzanas, amplios espacios de circulación, calles y avenidas, instalaciones comunitarias, zonas de recreo y franjas verdes. Ahora, al considerar las intervenciones urbanas y los elementos estructurantes propuestos para cada sector, Brunner logra configurar nuevas zonas de urbanización y, con ellas, un nuevo espacio urbano.

Los barrios de Brunner. Propuestas de urbanización

Mediante sus postulados, Brunner asoció la "urbanización" con la planificación integral de los barrios como parte del ensanche de la ciudad. En este contexto, precisó los aspectos fundamentales para el adecuado desarrollo de un proyecto de urbanización: darle continuidad orgánica a la estructura urbana existente, fomentar las características locales —teniendo en cuenta la topografía y el paisaje—, subdividir los terrenos dependiendo del carácter y los tipos de edificación futura, considerar la orientación solar y las exigencias para la higiene, disponer las vías, las manzanas y los lotes de modo eficaz y económico, definir un conjunto estético y asegurar la tranquilidad y la intimidad para las residencias (Brunner, 1940c, p. 76). Aspectos que estarían determinados por la zonificación, la "articulación" general de los sectores de la ciudad, las cualidades paisajísticas y las zonas verdes, junto con la reglamentación de las urbanizaciones.

Brunner intentó tejer el conjunto de la ciudad articulando el tejido urbano disperso, resultado del proceso de expansión que se produjo en la capital durante las primeras décadas del siglo XX, y propuso la instalación de nuevos barrios en las zonas libres para vincularlos con los fragmentos urbanos existentes a través de un trazado vial alternativo. En este contexto, el barrio, como unidad estructurante y diferenciadora del conjunto urbano, debía proyectar una imagen "que reflejara sus propias características formales, que respondiera a sus condiciones sociales y cualidades individuales" (Maya, 2004, p. 67). Cada proyecto de urbanización diseñado por el técnico austríaco presenta cualidades formales individuales que responden a la topografía del lugar y varían la malla existente mediante el trazado de calles diagonales y transversales con glorietas en los cruces viales; además del uso de bloques orgánicos, triangulares o trapezoidales, que le confieren singularidad formal, reconocimiento y autonomía a cada sector. Así mismo, priorizó las

condiciones que definen la higiene y fortalecen la calidad de las edificaciones residenciales (densidad, asoleamiento y ventilación). Sus propuestas contrastan abiertamente con la precariedad con la que se concebía el barrio en la ciudad, "reducido en la mayoría de los casos a una simple parcelación que delimitaba manzana, calle y algún espacio público" (Castillo, 2003, p. 101).

El tratamiento de los elementos estructurales, económicos y estéticos contemplados por Brunner, propios del carácter científico de sus propuestas —que en parte derivaron de la influencia de los movimientos ciudad jardín y *city beautiful*—, constituyeron una novedad en Bogotá. Introdujo una nueva concepción de la urbanización definida por la planeación de un barrio racional —con un tamaño específico—, técnicamente funcional —circulación y medidas higiénicas— y con infraestructura social básica —parques, escuelas y mercados, entre otros, concediendo cierta autonomía con respecto al centro urbano—, que privilegia la dotación del espacio público verde para otorgarle cualidades estéticas y paisajísticas al sector. En este sentido, concibió de forma integral el barrio moderno.

Luis Fernando Acebedo (2006) afirma que, a partir de los estudios adelantados para zonificar la ciudad, Brunner "propuso establecer las zonas de vivienda según la procedencia social, para racionalizar el mercado del suelo y llenar paulatinamente los vacíos urbanos" (p. 67). De acuerdo con esta afirmación, sus proyectos de urbanización se desarrollaron en función de una definición social específica, agrupados en barrios residenciales —para los sectores de la clase alta y media—, barrios para empleados y barrios obreros, factor que condicionaría los tipos de vivienda, la infraestructura y el equipamiento en cada sector con respecto a las necesidades y la capacidad económica de sus residentes.

La implementación de mecanismos de control y regulación urbana constituyó parte importante de su labor como director del Departamento de Urbanismo. Por medio del folleto "Construcciones y urbanizaciones" se estableció la reglamentación detallada de un conjunto de barrios ubicados al norte, occidente y sur de la ciudad. Como resultado de los acuerdos determinados con los urbanizadores privados[35], se definieron las dimensiones de los lotes sin edificar, considerando un área mínima de 180 metros cuadrados para los barrios obreros y de 240 metros cuadrados para los barrios residenciales, siempre que mantuvieran las proporciones regulares entre el frente y el fondo; se fijaron las disposiciones sobre la altura de las construcciones (de uno a tres pisos para los barrios obreros y de dos a tres pisos para los barrios residenciales); se definió el carácter de cada sector (residencial u obrero), la categoría de las edificaciones (continua-cerrada, semiaislada o aislada) y la línea de retiro de las viviendas para la ubicación de antejardines[36]. Así mismo, a través del Acuerdo 48 de 1934[37] se estipularon los requisitos necesarios para emprender los proyectos de urbanización: la presentación y aprobación de planos de parcelación y urbanización para las licencias de construcción; la cesión obligatoria del 35 % del área urbanizable destinada para la infraestructura y el espacio público, y el

35. Dicho consenso le permitió intervenir en los trazados propuestos para conferirles armonía a los nuevos barrios y articularlos con las zonas adyacentes.

36. Los perfiles de las calles se establecieron en el plano de cada proyecto de urbanización.

37. "Por el cual se reglamentan las urbanizaciones".

recibo de las obras de acueducto, alcantarillado, pavimentación y arborización, de obligatorio cumplimiento para el desarrollo de estos proyectos dentro del perímetro urbano de la ciudad.

Lo anterior permite ilustrar sintéticamente los componentes que intervinieron en la planificación y el trazado de los barrios propuestos por Brunner en Bogotá, dotados de cualidades espaciales y paisajísticas que hasta hoy los definen y determinan su singularidad dentro del conjunto urbano de la capital. Para detenernos en sus particularidades, se reseñarán algunos de los proyectos más significativos del técnico urbanista —de urbanización residencial y de vivienda para los sectores populares (empleados y obreros)— que fueron articulados con su propuesta integral de ciudad.

Urbanización Palermo

Como parte de los estudios para el Plano Regulador en 1934, uno de los primeros proyectos trazados por el Departamento de Urbanismo fue el barrio Palermo[38], cuyo desarrollo fue propuesto sobre los terrenos sin urbanizar ubicados entre los barrios Santa Teresita, La Constructora y Quesada, que formaban una especie de triángulo entre las calles 45 y 47, la Avenida Caracas y la carrera 24.

38. Es preciso aclarar que el trazado del barrio Palermo fue realizado por el jefe de la Sección de Urbanizaciones Carlos Perilla Alvarado, y su dibujante José Gregorio Olarte, bajo la dirección del urbanista Karl Brunner.

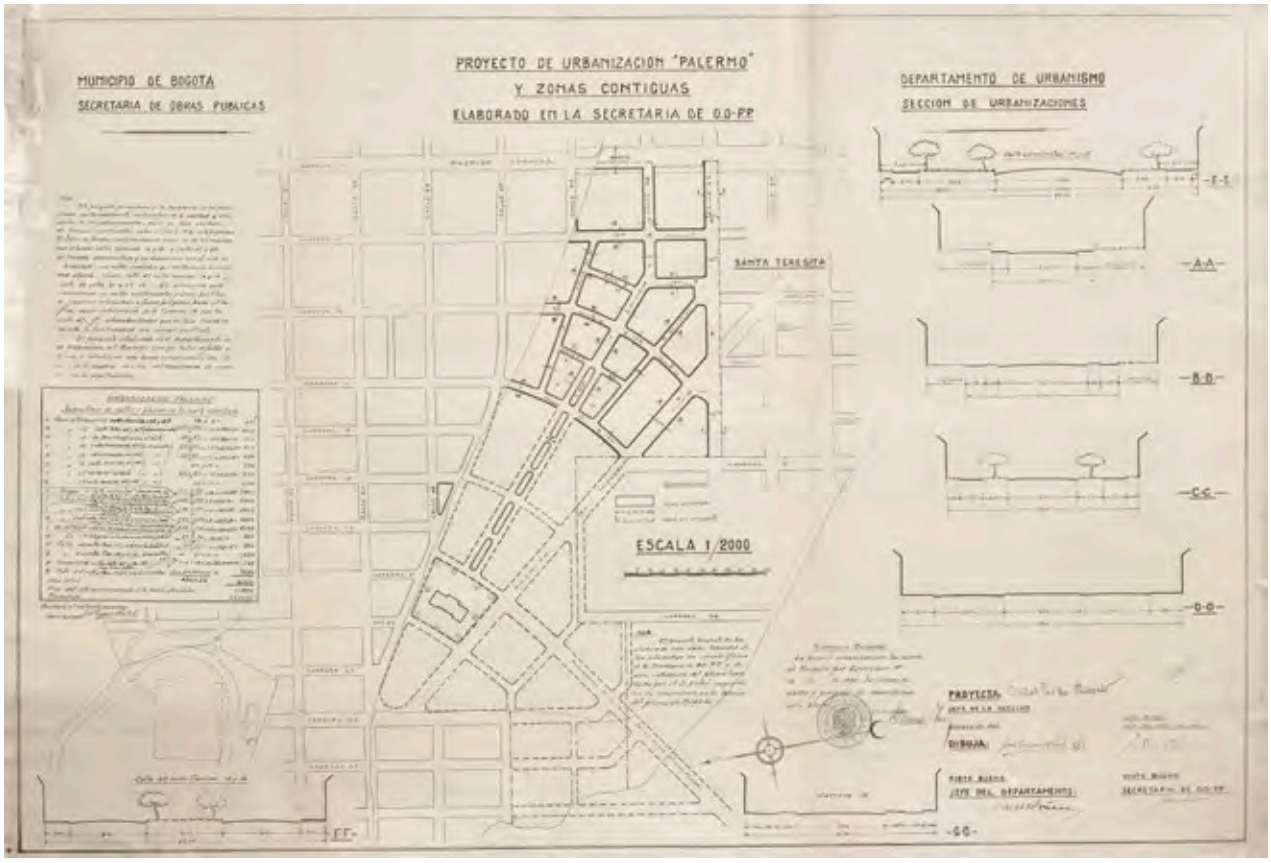


Figura 3.41 Proyecto de urbanización Palermo y zonas contiguas. Elaborado por el Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas el 2 de marzo de 1934

De acuerdo con Karl Brunner (1940c), "el trazado del 'Barrio Palermo' obedeció al deseo de darle su estructura propia y característica y de independizarlo de los sectores adyacentes al norte y sur, de categoría distinta" (p. 101). Para demarcarlo, propuso la prolongación vial de la Avenida del Hipódromo, entre la carrera 19 y la calle 45, incluyendo la bocacalle de la carrera 16; la prolongación de la carrera 22 en línea recta hacia el norte y la carrera 36 que se prolongaría diagonalmente hasta la Avenida del Hipódromo. Las manzanas residenciales se concentraron en forma radial a ambos lados del eje central de la urbanización correspondiente a la avenida 46, con 22 metros de amplitud y separador arborizado, hasta rematar en la Escuela Palermo sobre el extremo occidental del barrio. La avenida 46 atravesaba un parque verde central que, junto con el edificio escolar, conformaban el equipamiento a escala barrial.

Teniendo en cuenta el esquema propuesto por Brunner para el barrio Palermo y la distribución en el espacio del área residencial, el equipamiento y las zonas de parques, articulados al trazado radial y las avenidas diagonales que lo contienen en sus márgenes norte y sur, y al interior de las manzanas en sentido oriente-occidente, hay una clara influencia de los postulados de Ebenezer Howard y el segmento urbano propuesto en el Esquema N.º 3 para la ciudad jardín[39].

Palermo hizo parte de los primeros barrios modernos construidos en Bogotá, dirigido especialmente para la residencia del sector de empleados de la ciudad con una posición social "privilegiada". Diego Buitrago afirma que fue concebido con base en las ideas europeas del "buen vivir", lo que implicaba que el entorno debía integrar los servicios necesarios de higiene, dándole prioridad a las obras de acueducto, alcantarillado y energía eléctrica. Además, exigía que los componentes del espacio público (andenes, aceras y parques) estuvieran óptimamente resueltos. "Lo anterior debía estar en consonancia armónica con la naturaleza, una naturaleza calculada y diseñada, por tanto, artificial, pero que mantenía la sensación del contacto con el campo romántico [...], contrastante con el infecto y atiborrado centro" (Buitrago, 2018, p. 199).

Para emprender las obras de loteo, urbanización e instalación de servicios del barrio Palermo, los esposos Arturo de Brigard y Beatriz Malo de Brigard, propietarios de las 27 hectáreas de terreno que dispusieron para su construcción, se asociaron, en 1934, con la empresa urbanizadora Ospinas y Cía.

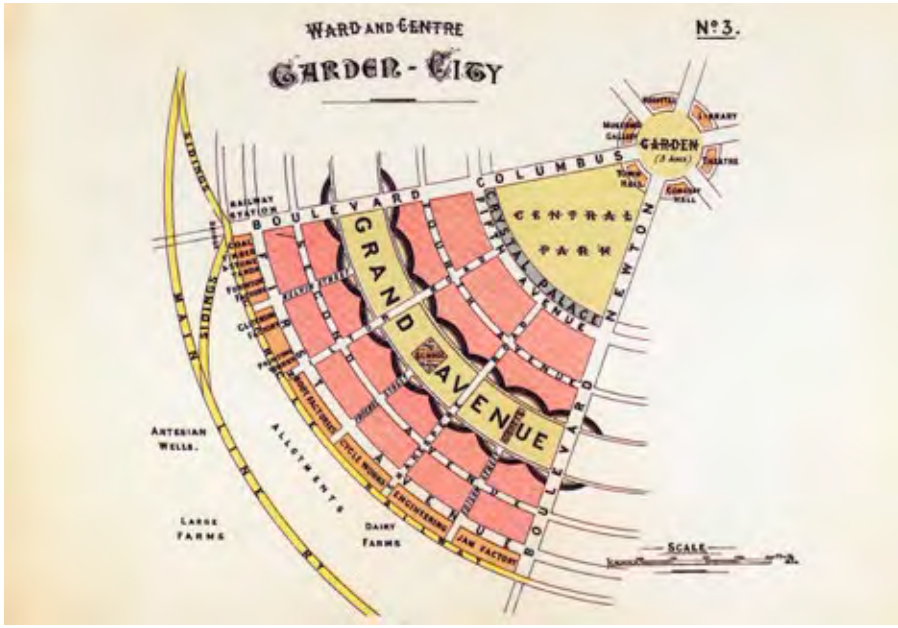


Figura 3.42 Diagrama No. 3 de la Ciudad-Jardín propuesta por E. Howard, 1898

39. Para ampliar el tema propuesto sobre la influencia de Howard en el trazado del barrio Palermo, véase el artículo de Camilo Alejandro Moreno y John Farfán (2020).

(Colón y Mejía, 2019, p. 196). La urbanización de estos terrenos se ejecutó paulatinamente y por etapas, determinadas por la prolongación y el mejoramiento de las vías de acceso, la línea del tranvía sobre la Avenida del Hipódromo y la conexión con las áreas circundantes del sector.

Figura 3.45 Viviendas del sector de Teusaquillo. Fotografía: Andrés María Ripoll, ca. 1950

Figura 3.46 Segmento del Plano Bogotá de 1938. Se observa el crecimiento de la urbanización Palermo

Gracias a la cualificación espacial adquirida por la gran Avenida Caracas entre 1934 y 1938, los lotes ubicados sobre esta vía fueron los primeros en venderse y urbanizarse, y consiguieron una imagen amplificada de higiene y cualidades modernas. Las construcciones residenciales se definieron a partir de los estilos arquitectónicos importados de Europa, en los que predominaba el "estilo inglés", con largas chimeneas que sobresalían de los techos inclinados; las casas, dispuestas en hilera, en muchos casos estaban separadas por jardines que funcionaban como accesos laterales y antejardines, para los que se había fijado previamente una extensión de 5 metros; características que se mantendrían durante el proceso constructivo del barrio.

El proyecto residencial estuvo vinculado a la Exposición Nacional de 1938 como estrategia publicitaria de la compañía urbanizadora, para la cual se construyeron un conjunto de pabellones ubicados en los terrenos comprendidos entre las carreras 17 y 21 A. La exposición, pensada como el escenario propicio para visibilizar el progreso y la modernización por medio de los avances del sector industrial y agropecuario del país, permitió atraer la atención masiva del público, familiarizarse con el sector y conocer las cualidades espaciales, higiénicas y paisajísticas que ofrecía la urbanización Palermo (Rodríguez, 2005).

Los trabajos ejecutados para este evento impulsaron notablemente el desarrollo urbano en esta franja del barrio, dándole continuidad a la construcción residencial una vez que se hubo desmontado la exposición. En esta fase, para las obras de infraestructura

urbana del sector fueron tenidas en cuenta "las normas municipales, incluyendo toda la pavimentación de sus vías, lo que hizo que estos lotes negociaran a precios iguales y aun superiores a la de la primera zona, a pesar de estar situados más abajo, al occidente de la Avenida Caracas" (Escovar y Cárdenas, 2008, p. 66). Como se puede ver en el plano de Bogotá de 1938, elaborado por la Secretaría de Obras Públicas Municipales, la urbanización del barrio Palermo había avanzado desde la Avenida Caracas hasta la carrera 17; sobre la Avenida del Hipódromo, ampliada hasta la carrera 23, se habían dispuesto separadores verdes hasta la carrera 19, y el Parque Guernika, ubicado sobre el eje central del barrio, había sido concluido. Las obras de urbanización del extremo occidental del barrio, que remataba en una manzana triangular entre las carreras 22 y 23, serían culminadas hacia 1946.

Figura 3.47 Aerofotografía de la urbanización Palermo y las nuevas edificaciones después de la carrera 17

Urbanización San Luis-El Campín[40]

El proyecto para la Urbanización San Luis-El Campín surgió de forma paralela al proyecto para la construcción del Estadio Municipal. En 1936, el señor Luis Camacho Matiz le donó al municipio de Bogotá cuarenta y tres fanegadas de terreno destinadas para la construcción del nuevo estadio, y otras catorce fanegadas más para la apertura de vías, parques y lugares de estacionamiento; predios que representaban una tercera parte de la Hacienda San Luis, cuya extensión total era de ciento sesenta fanegadas ("Realización de un anhelo de Bogotá", 1936). La fracción de terreno cedida por Camacho Matiz, ubicada en el barrio Chapinero, limitaba al norte con la calle 63, al sur con el hipódromo, al oeste con la línea del Ferrocarril del Nordeste —actual carrera 30— y al este con la carrera 16.

Dadas las favorables condiciones que ofrecía el lugar por su cercanía con el sector central, la facilidad para prolongar las vías de acceso, la extensión del terreno y, en especial, por la cercanía con el centro deportivo existente, el urbanista Karl Brunner se había encargado de trazar una propuesta para ubicar el estadio y desarrollar un proyecto urbanístico en los predios ubicados al norte del hipódromo de la ciudad, como parte del estudio de ensanche del sector occidental. Para ello, desde el Departamento de Urbanismo elaboró un primer anteproyecto en el

40. En este texto en particular, la Urbanización San Luis-El Campín hace referencia al conjunto urbano trazado por Brunner en 1936. Décadas más tarde, por disposiciones municipales, San Luis y El Campín adquirieron autonomía barrial y se establecieron unos límites fijos para demarcarlos.

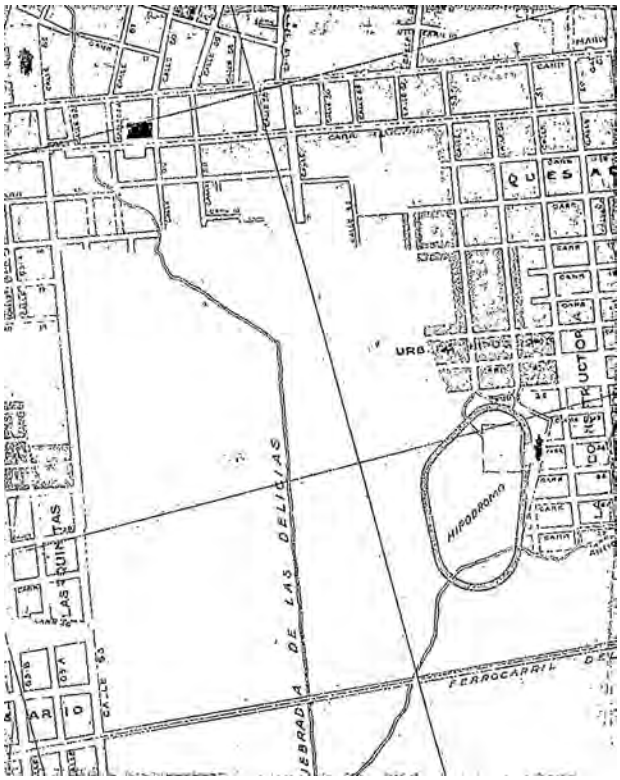


Figura 3.48 Plano del lote de 43 fanegadas donado por el señor Luis Camacho Matiz al municipio de Bogotá para la construcción del Estadio

Figura 3.49 Anteproyecto para la urbanización El Campín en Bogotá, elaborado por Karl Brunner en 1934

que definió la forma del futuro Estadio Municipal y la estructura urbana del barrio El Campín. En el plano de 1934

> las arterias de tránsito por prever se limitaron a un acceso principal desde la ciudad y la Avenida Cundinamarca (en curva) como futura arteria principal al occidente de la ciudad. La avenida residencial en forma de herradura alude, en el mismo dibujo del trazado, al deporte hípico cultivado en aquel sector (Brunner, 1940c, p. 103).

En la configuración de la urbanización, la avenida residencial envolvía un espacio verde central destinado para el estadio, atravesado por un eje principal (Avenida Cundinamarca) a través del cual circularían las calles radiales que se conectarían con la malla vial existente. Debido a la extensión de terreno otorgada para el Estadio Municipal y la necesidad de ubicarlo a un costado de la Avenida Cundinamarca con una plaza longitudinal para facilitar los accesos, en 1936 Brunner elaboró una segunda variante que se extendía a lo largo y ancho de los terrenos restantes de la Hacienda San Luis, propuesta que sería definitiva para el desarrollo de la urbanización.

En el proyecto final, la estructura urbana se definió por el trazado en sentido concéntrico hacia el nuevo escenario deportivo, disponiendo vías diagonales y transversales que determinaron la forma de las manzanas. De acuerdo con la propuesta concebida por Brunner para la construcción del estadio dentro del Plan de Obras Públicas del IV Centenario, en los diseños de la Urbanización San Luis-El Campín fijó la prolongación de la calle 57 como eje articulador entre la Avenida Caracas y la Avenida Cundinamarca (actual carrera 24), trazada como una avenida con gran capacidad para el tráfico vehicular; la apertura de las diagonales 53 y 63 que

conectarían el barrio con los vecinos Alfonso López y Chapinero, respectivamente; la apertura de la diagonal 25 que comunicaría la Avenida Cundinamarca con el cruce entre la calle 63 y la línea del Ferrocarril del Nordeste, y la prolongación de la Avenida Cundinamarca, vía de confluencia de las principales diagonales sobre las que se insertaría el barrio. El conjunto vial propuesto conectaría el sector, y, en consecuencia, el Estadio Municipal, con las zonas cercanas y con el centro de la ciudad.

Como elemento característico de sus propuestas, Brunner les dio preeminencia a las zonas verdes a partir de la arborización de las avenidas y la destinación de áreas para parques públicos, ubicados estratégicamente para conectar las calles transversales y diagonales con la malla vial existente; además, dispuso parques longitudinales que funcionaban como espacios de recreo y de conexión entre manzanas.

Todo indica que la donación del señor Camacho Matiz, más allá del altruismo, buscaba también beneficiarse de la construcción del Estadio Municipal y las obras de infraestructura y equipamiento urbano para valorizar los terrenos colindantes y emprender las obras de urbanización en ellos. En este contexto, a partir del proyecto trazado por Brunner en 1936, los propietarios del predio —Luis Camacho Matiz y su madre, Leonilde Matiz de Camacho— se encargaron de la venta directa de la mayor parte de los lotes a empresas y urbanizadores particulares, motivados por el lucro que representarían dichos terrenos por su proximidad con el nuevo estadio. En el plano de la urbani-

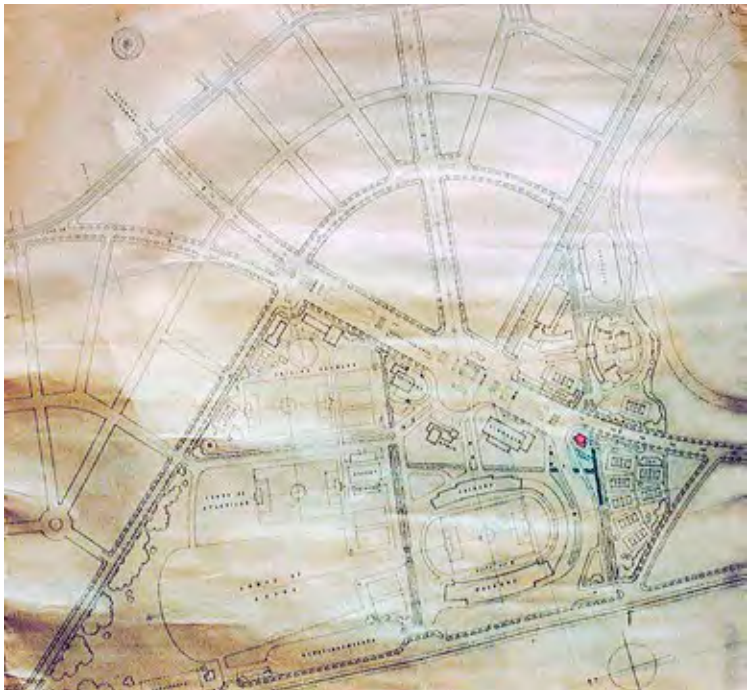


Figura 3.50 Proyecto del Estadio Municipal elaborado por Karl Brunner en 1936

Figura 3.51 Proyecto de la urbanización El Campín en Bogotá, elaborado por Karl Brunner en 1936

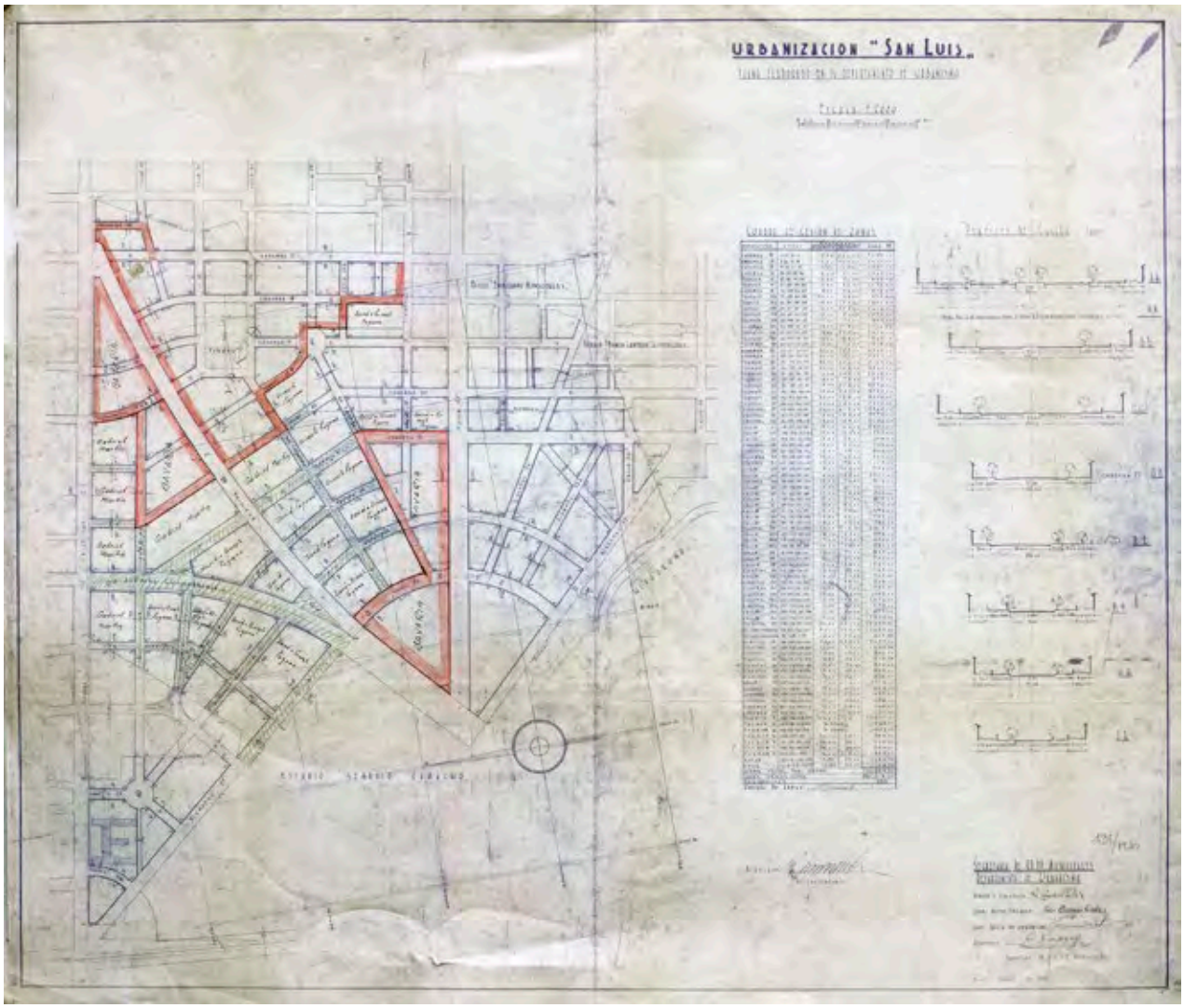


Figura 3.52 Plano de la urbanización San Luis, elaborado por el Departamento de Urbanismo en marzo de 1939

zación de El Campín[41], formalizado mediante la escritura 347 del 12 de febrero de 1940, se señalaron los nuevos propietarios y la extensión de sus lotes: el Consorcio Bavaria, que adquirió una buena parte de los terrenos ubicados en el ala norte, entre las calles 57 y 63, la carrera 17 y la Avenida Cundinamarca, los puntos más rentables del sector; los señores Ernesto y David Puyana, asociados para su urbanización con la constructora Ospinas y Cía., que adquirieron alrededor de dieciséis manzanas ubicadas sobre la diagonal 63 y la Avenida Cundinamarca; así mismo, el Banco Central Hipotecario, por medio de la Compañía Central de Construcciones, compró algunas manzanas en el sector oriental de la urbanización, cuya extensión estaba delimitada por un polígono sobre el costado norte de la diagonal 59, una franja de terreno sobre el costado occidental de la carrera 20 hasta la diagonal 54, otra sobre la carrera 19 que limitaba al oriente con los terrenos del barrio Empleados Municipales y las manzanas obtenidas por el Consorcio de Bavaria en San Luis. En el documento público quedó establecido que el cumplimiento de la normativa vigente para el desarrollo de la urbanización les correspondería a los nuevos propietarios de los predios. De acuerdo con esto, previo a la venta de los lotes, cada propietario quedaba a cargo de ejecutar en sus terrenos las obras de infraestructura y equipamiento urbano necesarios[42].

La urbanización San Luis-El Campín sería destinada para la emergente clase media de la ciudad, conformada —para el caso— por empleados que ocupaban cargos administrativos en el municipio o en alguna empresa privada, como la mencionada Bavaria. Para esta población se ofertarían nuevas soluciones residenciales en una urbanización higiénica y moderna, con la facilidad de acceder a un crédito hipotecario para la compra y construcción de vivienda, financiado, en buena parte de los casos, por las cooperativas conformadas por las empresas propietarias del sector, entre ellas el Consorcio Bavaria y el Banco Central Hipotecario[43].

Más allá del trazado propuesto por Brunner, que nuevamente rompe con la malla vial existente, otorgándole al espacio público elementos propicios para la calidad espacial y ambiental del barrio, vale la pena resaltar otras cualidades de la Urbanización San Luis-El Campín. Compañías como Ospinas y Cía. y la firma Cuéllar Serrano Gómez, enfocadas en el diseño y la construcción residencial para la clase alta concentrada en gran parte al norte y noroccidente de la ciudad, fueron las encargadas de diseñar y construir viviendas económicas para empleados de la clase media de la ciudad, ofreciendo un tipo arquitectónico característico: en amplios lotes se construyeron casas de dos pisos de altura, dotadas con los servicios requeridos por las medidas higiénicas, amplios patios interiores, antejardines y garajes. A pesar del conjunto característico que ofrecía la urbanización, tuvo un desarrollo paulatino debido a las dificultades que enfrentaba con respecto al transporte público, cuyo acceso era limitado. Aun así, su ocupación estuvo motivada por la amplitud y las cualidades arquitectónicas, la conectividad vial y la proximidad con el sector de Chapinero y el centro de la ciudad.

41. El diseño trazado por Karl Brunner en el Departamento de Urbanismo, en 1936, sería aprobado por la Secretaría de Obras Públicas en marzo de 1939, como se registra en el plano. Para esta fecha, el urbanista austríaco ya no hacía parte del Departamento; sin embargo, el proyecto no sufrió modificaciones sustanciales.

42. Datos obtenidos de los trabajos adelantados por el Grupo de Investigación San Luis y El Campín. Una fracción del Grupo EUT-Maestría en Urbanismo, Línea Ciudad Modernizada, Universidad Nacional de Colombia.

43. La venta de lotes y construcción de viviendas en la urbanización de San Luis-El Campín dieron inicio luego de haber sido expedido el Acuerdo 15 de 1940 ("Por el cual se fija el perímetro urbanizable de la ciudad y se dictan otras disposiciones sobre urbanismo"), en el que fueron incluidos los terrenos de la Hacienda El Campín dentro de las zonas urbanizables de la ciudad.

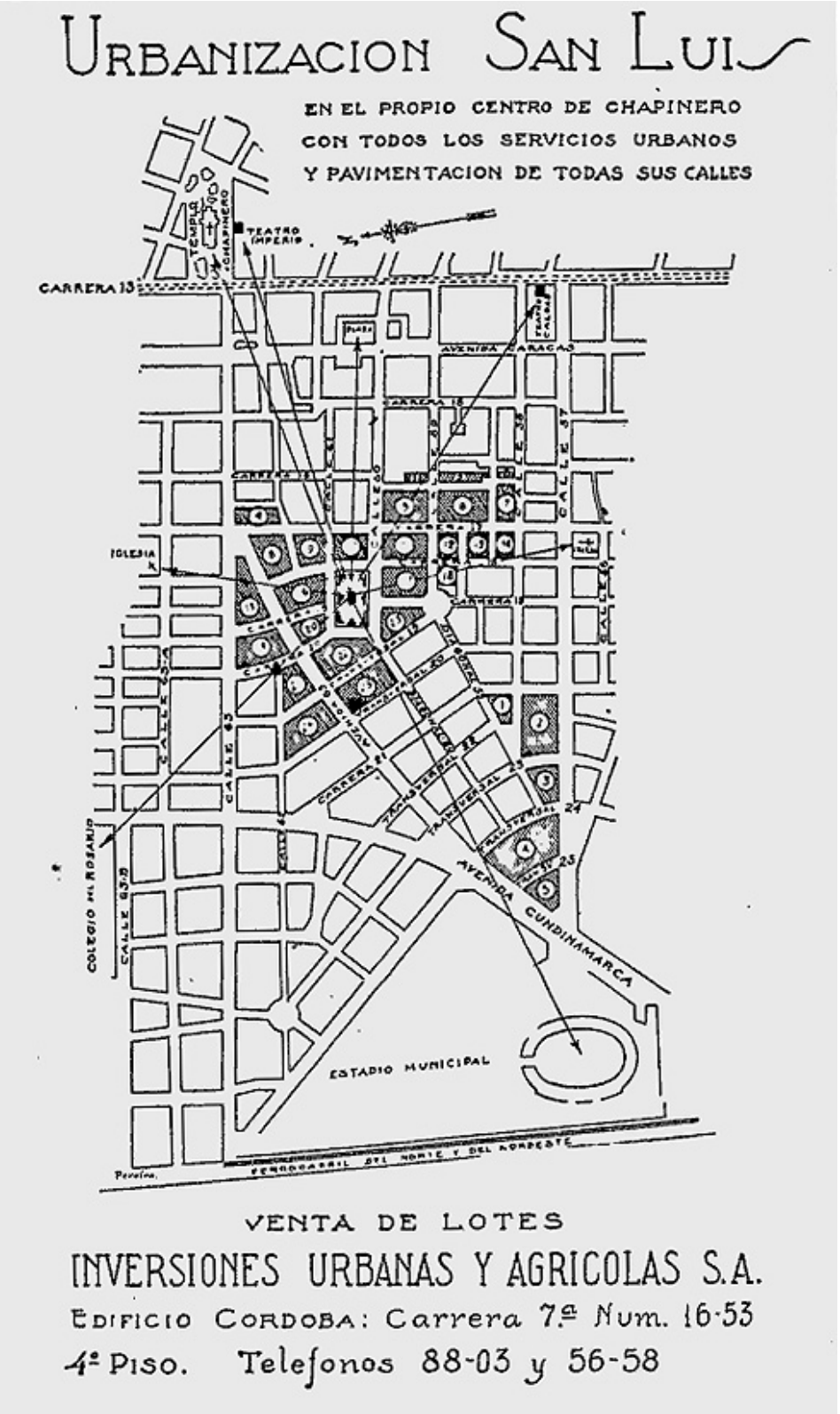


Figura 3.53 Anuncio de la urbanización San Luis, publicado en *El Tiempo* el 10 de abril de 1947

Urbanización Bosque Izquierdo

La Compañía Urbanizadora San Diego-Bosque Izquierdo, conformada en 1938 por María Ignacia, María Cecilia y Antonio Izquierdo —descendientes del señor Antonio Izquierdo de la Torre—, en asocio con la Brigard y Urrutia[44] y con Juan Uribe Holguín, emprendieron las gestiones necesarias para la urbanización del terreno ubicado en la falda de los Cerros Orientales, entre las calles 25 B y 26 y la carrera quinta, próximo al Parque de la Independencia (Colón y Mejía, 2019). Es probable que el interés de la compañía en urbanizar dichos terrenos haya derivado de la valorización del sector por la cercanía con el Parque de la Independencia y las obras de urbanización que habían sido adelantadas para tal fin, además de la proximidad con el centro histórico de la ciudad.

Karl Brunner fue el encargado de diseñar el proyecto para la nueva urbanización Bosque Izquierdo. Influenciado por el movimiento norteamericano *city beautiful*, partió de una solución intuitiva, proponiendo un trazado alternativo que, al ajustarse a las condiciones topográficas del lugar, configurara una estructura urbana con características propias. Para ello elaboró dos estudios previos al proyecto definitivo; inicialmente, "consultó una vía de subida en un desenvolvimiento continuo cuyas vueltas encierran

44. La sociedad Brigard y Urrutia había adquirido una parte de estos terrenos de la señora María Toledo de Izquierdo, esposa de Antonio Izquierdo.

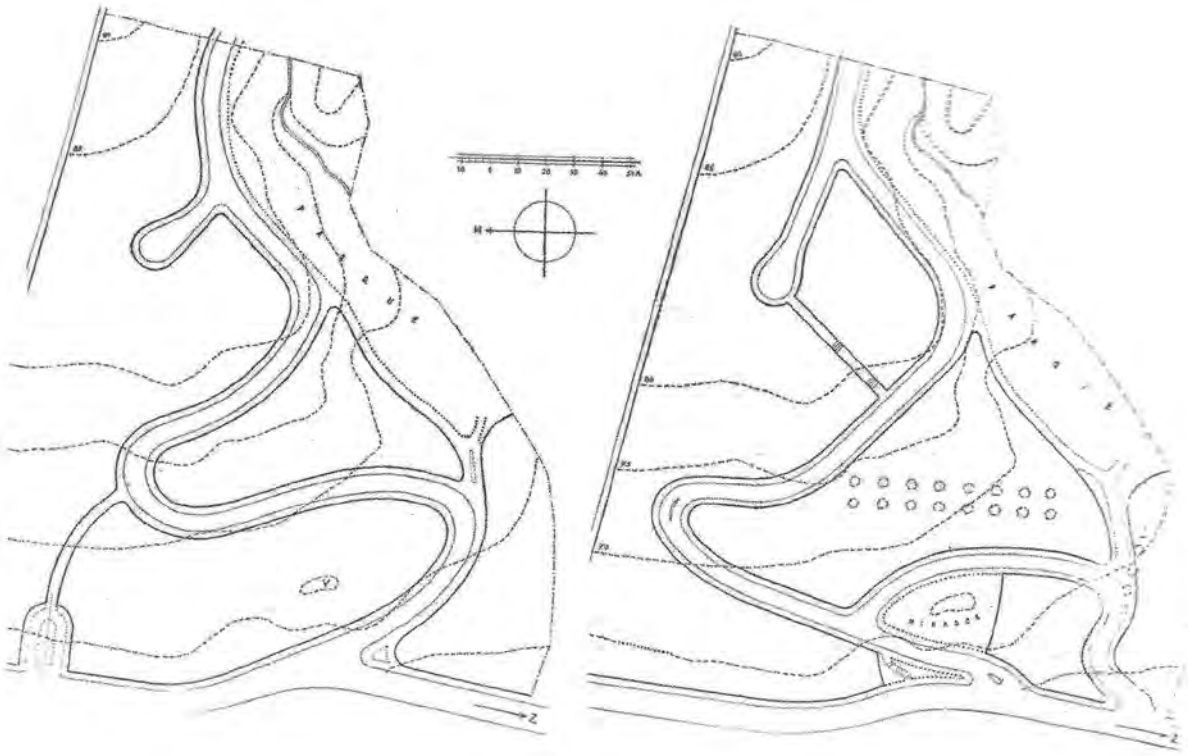


Figura 3.54 Estudios para la urbanización Bosque Izquierdo, elaborados por Karl Brunner en 1938

manzanas de favorables dimensiones y formas" (Brunner, 1940c, p. 103). Encontrando conveniente conectar el terreno con el centro de la ciudad, hizo algunas modificaciones que produjeron la segunda solución. En el proyecto final consideró la existencia de unas filas de árboles dignas de conservación y algunos de los principios del urbanismo moderno para definir el trazado vial de una "urbanización en cuestas".

De acuerdo con Brunner, trazó calles curvas orientadas por la topografía; introdujo por primera vez el *cul-de-sac* para las vías internas, un sistema de gran utilidad que permitiría disminuir gastos en las obras de urbanización al interior de las manzanas, evitar el tránsito vehicular ajeno y, con ello, reducir la amplitud vial y aplicar un pavimento menos costoso; solución que proporcionaría mayor tranquilidad e intimidad para las residencias del sector. También proyectó caminos peatonales dispuestos en forma perpendicular a la topografía, lo que suavizaría las inclinaciones a partir del uso de escaleras que ayudarían a acortar los recorridos.

Figura 3.55 Proyecto para la urbanización San Diego-Bosque Izquierdo, elaborado por Karl Brunner en 1939

Como se puede observar en el plano de la Urbanización San Diego-Bosque Izquierdo de 1939, producto del trazado vial propuesto surgieron manzanas y lotes de corte irregular con dimensiones y formas particulares. Para ellos, esto planteó el desarrollo de dos categorías residenciales: fragmentos de casas aisladas bordeadas de jardines y conjuntos de casas en hilera, para las que fijó una altura máxima de hasta dos pisos. Como parte integral de la infraestructura, y con el ánimo de impulsar la ocupación de la urbanización, Brunner propuso arborizar la mayoría de los tramos del trazado vial y definió dos parques como zonas de recreo y contemplación, que permitirían dotar el espacio de elementos orgánicos que le aportaran calidad ambiental y paisajística (Cendales, 2020; Hofer, 2013; Maya, 2004).

Pese a las características particulares concebidas para este proyecto de urbanización y su proximidad con el centro de la ciudad, autores como Alberto Escovar y Miguel Cárdenas (2008) sugieren que Bosque Izquierdo no tuvo un éxito inmediato debido a la inclinación del terreno. Sin embargo, a partir de 1940 la urbanización se iría ocupando con residencias diseñadas por grandes arquitectos —muchas de ellas de gran

valor arquitectónico—, cuyas propuestas vincularon elementos del eclecticismo y la arquitectura moderna.

Una *ciudad satélite* en el sector occidental de Bogotá

Brunner ejerció una notoria influencia con respecto a las nuevas obras urbanísticas emprendidas por el Estado y la Administración municipal sobre el sector occidental, considerando los múltiples beneficios que ofrecían los terrenos allí localizados y su proximidad con el centro de la ciudad; acciones derivadas de sus planteamientos para la modernización y el desarrollo urbano futuro de la ciudad como director del Departamento de Urbanismo, y la asesoría prestada al Gobierno nacional como consejero urbanista. Hablamos de obras tan importantes como la construcción del Estadio El Campín, mencionado previamente, y la nueva Ciudad Universitaria, resultante del gran proyecto de reforma del sistema educativo colombiano liderado por el presidente Alfonso López Pumarejo, para el cual fue contratado el experimentado pedagogo alemán Fritz Karsen. Bajo la idea de reunir en un solo espacio físico el conjunto de instalaciones de la Universidad Nacional de Colombia, el Gobierno adquirió una parte de los predios de la antigua Hacienda El Salitre[45], facultando a la Dirección de Edificios Nacionales para elaborar el proyecto de diseño, planeación y construcción de la Ciudad Universitaria.

En 1936 llegaría a Colombia el alemán Leopoldo Rother, arquitecto con alta experiencia en la elaboración de proyectos públicos y universitarios; cualificación que lo llevaría a ser nombrado arquitecto adjunto de la Dirección General de Edificios Nacionales, Sección Técnica de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de Colombia, el mes de julio del mismo año. En este sentido, le fueron asignados el plano urbanístico y la edificación de las instalaciones de la Ciudad Universitaria. Partiendo del esquema pedagógico realizado por Karsen, el trazado propuesto por Rother planteaba una forma ovalada bordeada por un anillo circunvalar que ordenaba y le otorgaba características particulares al proyecto, disponiendo un área verde central distanciada de la vía de tráfico vehicular[46]. Al interior, proyectó edificios académicos, administrativos y deportivos, dispuestos de forma aislada y bordeados de zonas verdes (Devia, 2020). Algunas de las edificaciones más importantes de la Ciudad Universitaria fueron construidas entre 1937 y 1943, constituyendo para Bogotá el primer gran proyecto en el sector occidental, cuyas instalaciones han sido consideradas como los primeros ejemplares de arquitectura moderna en el país (Cendales, 2020, pp. 305-309).

No obstante, la tendencia de crecimiento de las urbanizaciones residenciales hacia el norte y la densa concentración de los barrios populares en el sector sur, oriental y el límite occidental[47] de Bogotá, se convirtió en un fenómeno urbanístico que no solo encarecía los terrenos disponibles y los cánones de arrendamiento en el norte, sino que implicaba sobrecostos en la infraestructura debido a las considerables distancias con respecto al sector central. Iniciando la década de 1940, los estudios adelantados por Karl Brunner sobre la densificación en la capital lo

45. La antigua Hacienda El Salitre, con un área de 1.700 fanegadas, fue donada por José Joaquín Vargas a la Beneficencia de Cundinamarca.

46. El diseño de Rother para la Ciudad Universitaria se vio influenciado por el *Hufeisensiedlung*, un proyecto de vivienda social concebido por Bruno Taut en el distrito de Britz en 1925, trazado en forma de herradura con un parque verde central y predios para el cultivo. Véase Cendales (2020) y Pinilla (2017).

47. Brunner señalaba que, como resultado del poco interés de los propietarios en parcelar los terrenos ubicados en esta zona, debido en parte al elevado costo que implicaba su saneamiento, el desarrollo urbanístico del sector occidental era de calidad deficiente, concentrando una serie de barrios populares de modesta categoría; situación que se acrecentaba especialmente en las zonas más alejadas de las grandes arterias de la ciudad.

llevaron a plantear soluciones urbanas para contrarrestar la expansión desordenada y ofrecer alternativas para el desarrollo de nuevos sectores residenciales, especialmente en la zona urbanizable al occidente de la ciudad.

Teniendo en cuenta el desarrollo de la nueva Ciudad Universitaria y los estudios adelantados por el urbanista, en 1942 Brunner se dio a la tarea de elaborar el proyecto de una ciudad satélite que, conceptualmente, apuntaba hacia la configuración de "nuevas poblaciones del tipo ciudad-jardín, planeadas en un solo conjunto, rodeadas por un cinturón verde y provistas de sus propios establecimientos colectivos de producción" (Brunner, 1940c, p. 139). Se trataba de un tipo de población semiautónoma y descentralizada del núcleo urbano que, por su cercanía, facilitaba el acceso de sus habitantes a la cultura, a la economía y a las comunicaciones interurbanas, generando cierta dependencia con la ciudad matriz; razones por las cuales se definiría como "ciudad satélite".

Su propuesta estaba influenciada por el programa estadounidense para las nuevas poblaciones satélites o *greenbelt towns* iniciado en 1935, que se caracterizaba por planificar el conjunto de la ciudad satélite en una extensa área de terreno delimitada por un cinturón verde, evitando —en palabras del urbanista austríaco— "estorbos por linderos, diversidad de opiniones entre muchos dueños, o por discusiones sobre la determinada designación de cada zona", así como reformas posteriores en el trazado vial o en las edificaciones, en virtud de que cada factor era especificado en un plano único y definitivo (Brunner, 1940c, p. 139; Brunner, 1943b, p. 24).

Además, la ciudad satélite debía contar con una vía de acceso principal sin edificaciones adyacentes, desde la cual partieran las vías colectoras atravesando la población con largas vueltas o "lazos" que conectarían con la gran ciudad, pero las viviendas se localizarían de frente al tipo de calles curvilíneas y *cul-de-sac* definiendo el interior de las manzanas; condiciones que determinarían notablemente la estructura urbana, concentrando las edificaciones colectivas y recreativas en el sector central y las zonas residenciales alrededor de estas (Brunner, 1940c, p. 142).

De acuerdo con lo anterior, la ciudad satélite para Bogotá ocuparía una extensión aproximada de 450 hectáreas, sin contar el cinturón verde, con capacidad para 50.000

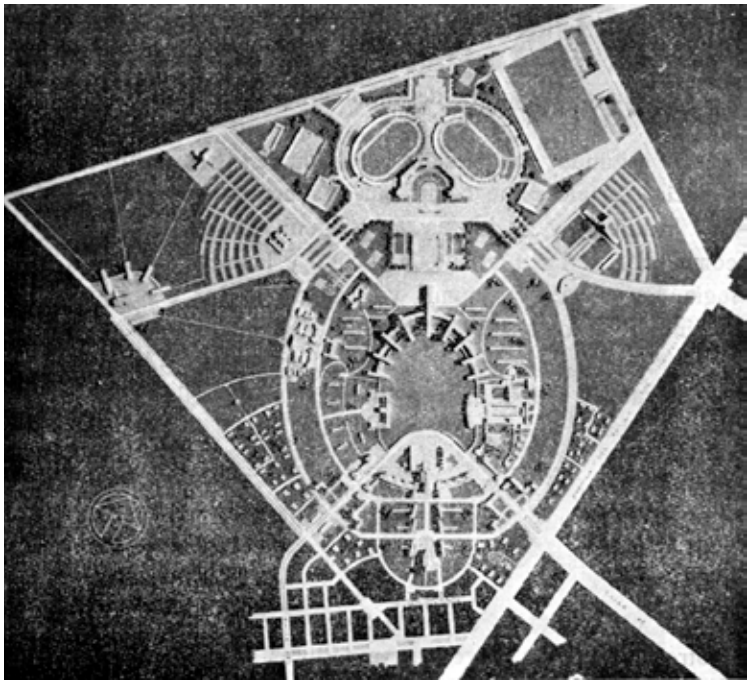


Figura 3.56 Maqueta de la Ciudad Universitaria, 1939

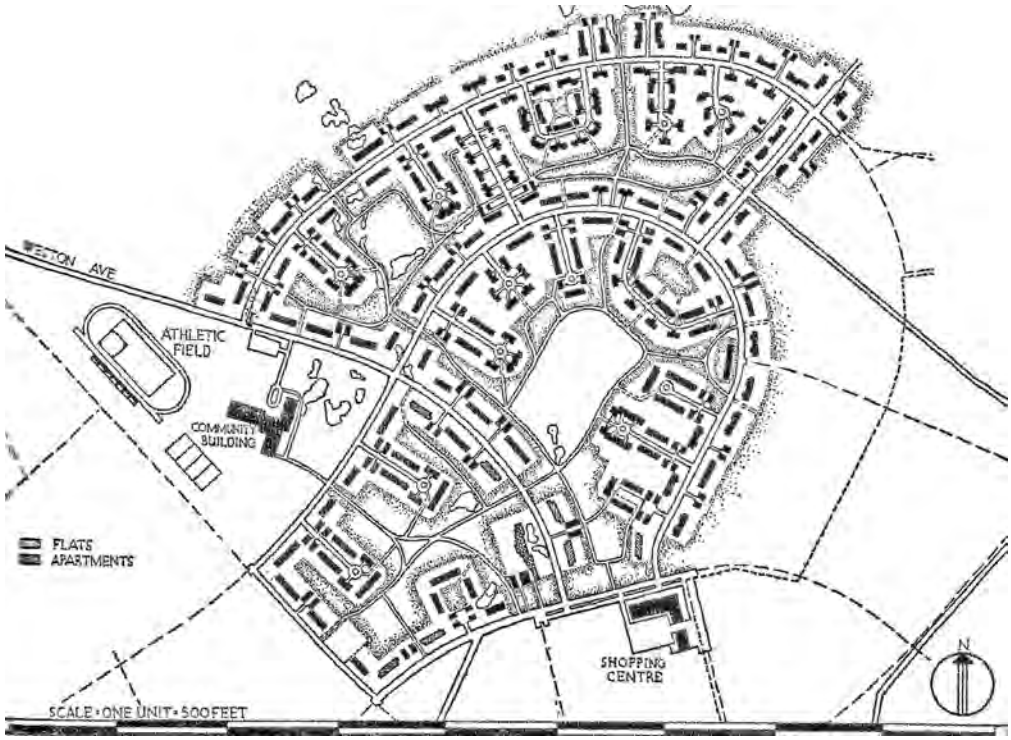


Figura 3.57
La ciudad satélite Greenbrook, Nueva Jersey, primer sector. Urbanistas: H. Wright y A. Kamstra

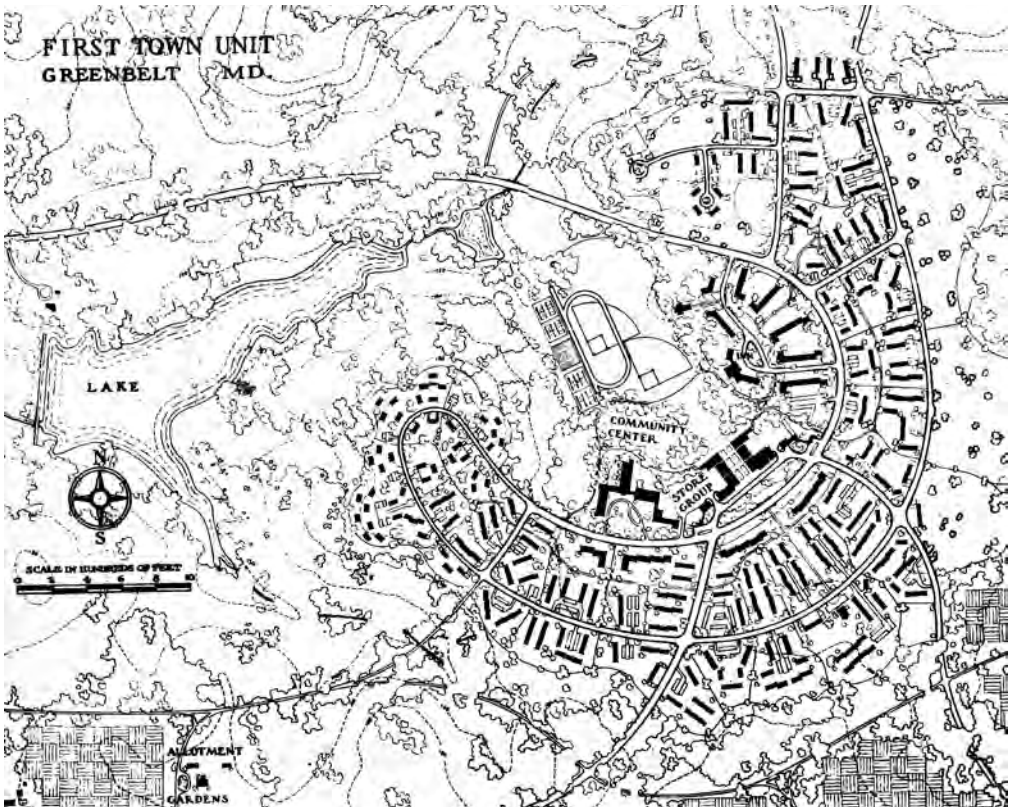


Figura 3.58
Mapa de la primera unidad de la ciudad en Greenbelt, Maryland, 1936. Urbanista: Hale Walker

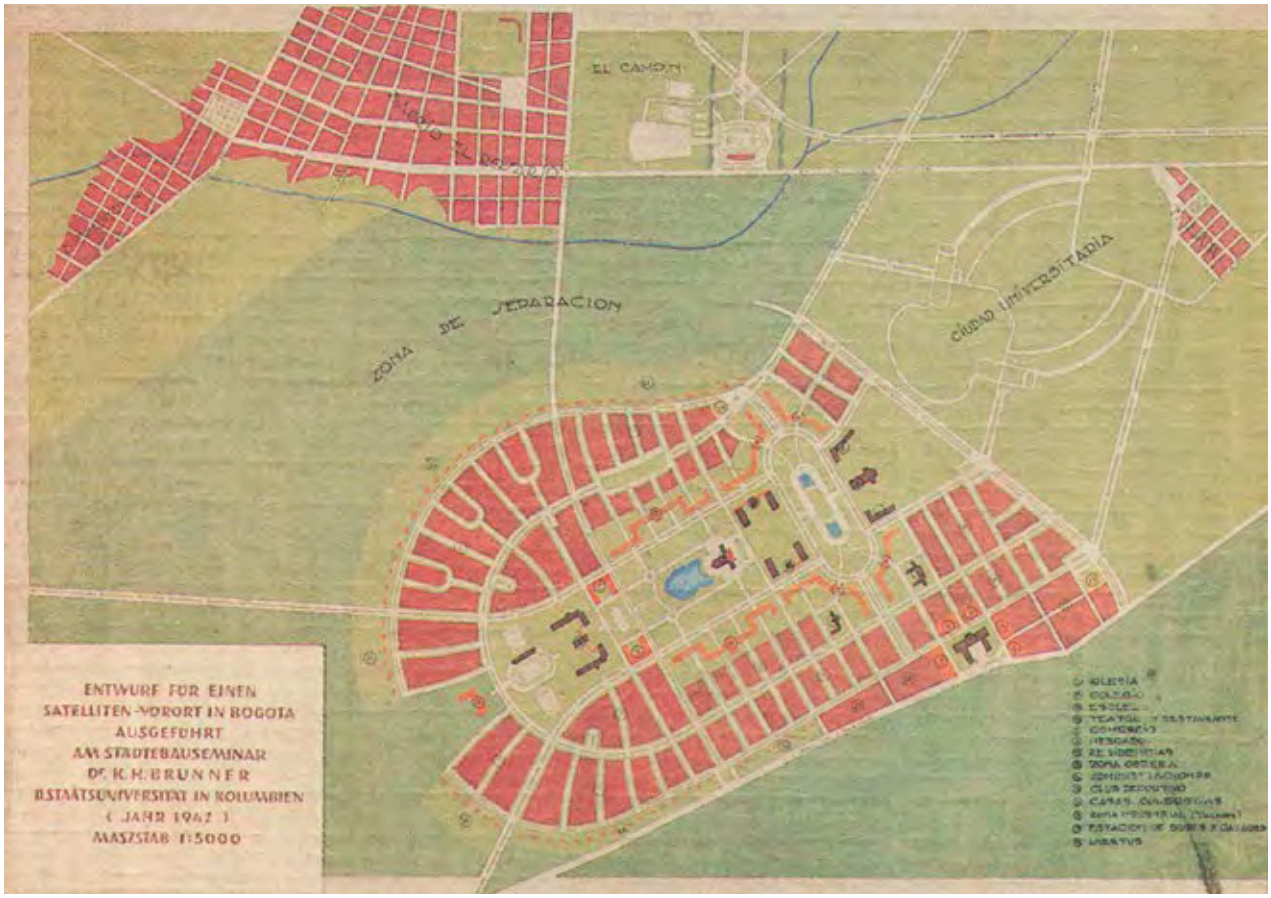


Figura 3.59 Diseño para una ciudad satélite en Bogotá elaborado por el Dr. K. H. Brunner en el curso de urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia, 1942

48. En este sentido, Brunner apuntaba a un proyecto residencial destinado para la clase media y "acomodada" de la ciudad.

o 60.000 habitantes (Brunner, 1943b, p. 24). Su localización tendría lugar en los terrenos de la Hacienda El Salitre, al noroccidente de la nueva Ciudad Universitaria, considerando que la amplitud y belleza del conjunto que proporcionaban los edificios universitarios favorecería la creación del nuevo sector. El trazado planteaba un eje central, concebido como un gran parque ubicando a ambos lados una serie de edificios de apartamentos (*casas colectivas*) y los edificios públicos de mayor importancia en los extremos del mismo eje. Dicho eje estaría circundado por calles curvas sobre las que se dispondrían las viviendas, casas quintas y casas individuales en edificación continua, que respondieran al carácter de la urbanización residencial[48]. Teniendo en cuenta que durante el periodo de construcción de la ciudad satélite se necesitaría una buena cantidad de obreros residiendo en zonas cercanas, así como talleres, depósitos y demás locales comerciales, el urbanista proyectó sobre el camino de Engativá un barrio obrero para atender estos requerimientos, ubicando allí mismo la Plaza de Mercado del nuevo sector.

Sobre las vías de comunicación con el resto de la ciudad, la ciudad satélite no tendría

más que seis u ocho conexiones, suficientes para el desplazamiento de sus habitantes, bien fuera por medio de líneas de buses o carros particulares. El proyecto requeriría arterias cómodas que permitieran movilizarse a cierta velocidad, acortando los recorridos sin que esto representara peligro para sus usuarios; para lograrlo, Brunner integró en su propuesta los *parkways*, avenidas modernas que partirían de núcleos de tránsito existentes que no implicaran grandes distancias con respecto al sector central. En este sentido, encontraría ciertas ventajas en los terrenos de La Soledad, ubicados entre Teusaquillo y la Ciudad Universitaria, para los cuales el Departamento de Urbanismo había elaborado un anteproyecto de urbanización aprobado por la Secretaría de Obras Municipales. En él se consultó por la apertura de una avenida del tipo *parkway*, que partiera desde la terminación de la avenida 34 hasta encontrarse con la prolongación de la avenida 39 —Avenida del Arzobispo—, propuesta que facilitaría el trazado de este acceso y aseguraría una conexión rápida y agradable con la ciudad satélite.

El proyecto urbanístico estaría equipado con todos los servicios y complementos necesarios para el bienestar y el esparcimiento de sus habitantes, procurando evitar desplazamientos diarios a otros sectores de la ciudad. Así mismo, contaría con un amplio cinturón verde semicircular destinado para la construcción de "parques, bosques, establecimientos deportivos, granjas y hortalizas, y para las canchas y jardines de institutos de enseñanza o de otra índole" (Brunner, 1943b, pp. 22-23), un componente que ayudaría a restringir el crecimiento de la urbanización por fuera de sus límites, impedir la irrupción de otros urbanizadores de los sectores vecinos, que tuvieran por objeto extender sus actividades en los alrededores de la nueva "ciudad", y distanciarlo de los barrios populares adyacentes.

Figura 3.60 Ciudad satélite en Bogotá, vías de conexión y ubicación del Parque Forestal, 1942, elaborado por Karl Brunner

Si bien las circunstancias para el desarrollo de la ciudad satélite eran favorables, Brunner había advertido que, de no adelantarse las gestiones necesarias para darle solución a los problemas de financiación y ejecución de las obras urbanas, de higiene y embellecimiento, lo planteado no pasaría de ser una idea (Rodríguez, 1943). A pesar del interés manifiesto por la Administración pública y la Beneficencia de Cundinamarca, el proyecto no fue ejecutado; como lo sugiere Andreas Hofer (2003), posiblemente se haya debido a la disponibilidad presupuestal del

municipio después de las obras para la celebración del cuarto Centenario de la ciudad. De las obras propuestas solo se realizaría el Parkway o Avenida 24, concebida como una vía de conexión entre el sector de La Soledad y el centro de la ciudad, "que con su conformación de *boulevard* le da la imagen característica al sector y se convierte en un referente importante en el imaginario urbano bogotano" (Triviño, 2010, p. 35).

Soluciones de vivienda para los sectores populares

Más importante que cualquier otro ramo del fomento urbano, es la adopción de un determinado programa de acción referente a la construcción de barrios obreros

Karl Brunner

Iniciando la década de 1930, la población obrera de Bogotá continuaba enfrentando serias dificultades debido a la escasa oferta de vivienda nueva y económica, y muy especialmente al fenómeno de insalubridad generalizado en los barrios ocupados por los sectores populares[49], a pesar de la reglamentación urbanística establecida para atender los problemas de higiene y hacinamiento en la ciudad. La precariedad de los barrios obreros y la vivienda popular tendría su origen en los bajos ingresos económicos percibidos por los trabajadores[50], la especulación y el incumplimiento de la normativa existente por parte de los urbanizadores, la falta de un control estatal efectivo sobre las construcciones y la inequidad social. Para atender el problema, la Administración municipal, en convenio con el Estado, habían creado el Instituto de Acción Social mediante el Acuerdo 61 de 1932, encargado de establecer un plan de labores que contemplara las necesidades más urgente de los sectores populares: promover la pequeña propiedad urbana y fomentar las habitaciones baratas otorgando préstamos a los obreros que tuvieran deudas con compañías urbanizadoras; procurar el mejoramiento de las condiciones higiénicas de los barrios obreros existentes y sistematizar las construcciones futuras; abaratar los costos de vida de los sectores populares eliminando los intermediarios —cooperativas de consumo— y organizar una sección de seguros especiales para garantizar la salud, la protección a la maternidad y la educación infantil de la clase obrera. Sin embargo, en sus inicios sus labores estuvieron más cercanas al asistencialismo que al fomento y la construcción de vivienda económica e higiénica. En este sentido, la institución estatal del Banco Central Hipotecario, creado con el fin de otorgar créditos hipotecarios y recoger las deudas contraídas con otros bancos, se encargó de generar modos de financiación y programas para la construcción de viviendas para obreros y empleados, lo que mejoró progresivamente sus modos de vida.

Al respecto, una parte importante de la práctica profesional de Karl Brunner se había concentrado en el desarrollo de planes de habitación para los sectores populares, considerando la vivienda como el fundamento de todo estudio urbanístico. Hablamos especialmente de su participación en el programa de construcción de vivienda popular a gran escala en la Viena Roja con el proyecto

49. En el proceso de urbanización de estos barrios difícilmente se ejecutaban las obras de infraestructura necesaria para garantizar la higiene en estos sectores (instalación de acueducto y alcantarillado, energía eléctrica, pavimentación de calles).

50. Hecho que obstaculizaba que los obreros respondieran oportunamente con las obligaciones adquiridas con los bancos y las urbanizadoras que otorgaban préstamos para la compra de viviendas económicas; que, en muchos casos, acababan por desalojar a los deudores.

para un grupo de casas colectivas[51], y las propuestas formuladas en Santiago de Chile para darle solución a los problemas de hacinamiento y desequilibrio social en el centro de la ciudad. Adicionalmente, el técnico urbanista había estudiado de forma detenida las medidas adoptadas en Alemania, Inglaterra y Estados Unidos para el fomento de la construcción de la habitación popular[52]. En su conjunto, lo anterior le permitió plantear soluciones en Bogotá a partir de la implementación de una política urbana que respondiera a los problemas socioeconómicos y administrativos de la ciudad, definiendo los aspectos y componentes esenciales que debían ser ejecutados por las autoridades estatales para la planeación y construcción de los barrios obreros: un programa de acción fijo y un sistema de financiación; la ubicación del barrio (condiciones topográficas y su relación con la ciudad); las vías y medios de comunicación, contemplando las necesidades sociales y de movilidad de los habitantes; el planeamiento económico y racional de los barrios y las viviendas obreras, para disminuir los costos de urbanización y realizar construcciones en buenas condiciones; establecer la ubicación de los edificios públicos y del centro local, cívico-comercial, equipamiento indispensable para un proyecto de urbanización de este tipo; la subdivisión de los lotes para los barrios obreros, cuyo valor se ajustara a las necesidades y capacidad adquisitiva de los sectores populares; la ejecución de las obras urbanas (alcantarillado, pavimentación y arborización); un sistema económico de desagüe y alcantarillado (empleo de pozos sépticos); los planos modelos para la construcción de las viviendas obreras; la dotación de los servicios básicos y complementarios; el control sobre la venta de lotes y habitaciones construidas y, por último, la reglamentación, administración y conservación de las viviendas (Brunner, 1940c, pp. 126-134).

De acuerdo con lo anterior, Brunner estudió detenidamente el sistema de financiación de la vivienda para los sectores populares, caracterizado por los agentes principales de la actividad constructora con los siguientes parámetros:

• La edificación de habitaciones por particulares: cuyo capital procedía de los fondos de ahorro, los bancos hipotecarios y el capital de las urbanizadoras y los constructores privados sin intervención del Estado. En este sistema se otorgaban hipotecas a corto y mediano plazo, así como créditos para la edificación; de igual manera, la construcción, el equipamiento y los cánones de arrendamiento de la vivienda eran determinados por los intereses de los particulares.

• La financiación por cooperativas con apoyo de la administración pública: con capital proveniente de agentes privados, fondos de ahorro y fondos públicos. Las actividades de las sociedades cooperativas, conformadas a partir de la escasez y la tendencia a adquirir vivienda propia, además de las deficientes instalaciones de las construcciones, concentraron su labor en el fomento y mejoramiento de la vivienda popular.

• La edificación por la administración pública. La construcción de la vivienda financiada exclusivamente por el Estado impedía "la inversión y participación de los fondos de ahorros y del capital privado en las

51. Dicho proyecto está referenciado en el primer capítulo de este libro.

52. El *Manual de urbanismo* da cuenta del meticuloso análisis realizado por Brunner alrededor de las políticas implementadas en estos países para la construcción de los barrios obreros.

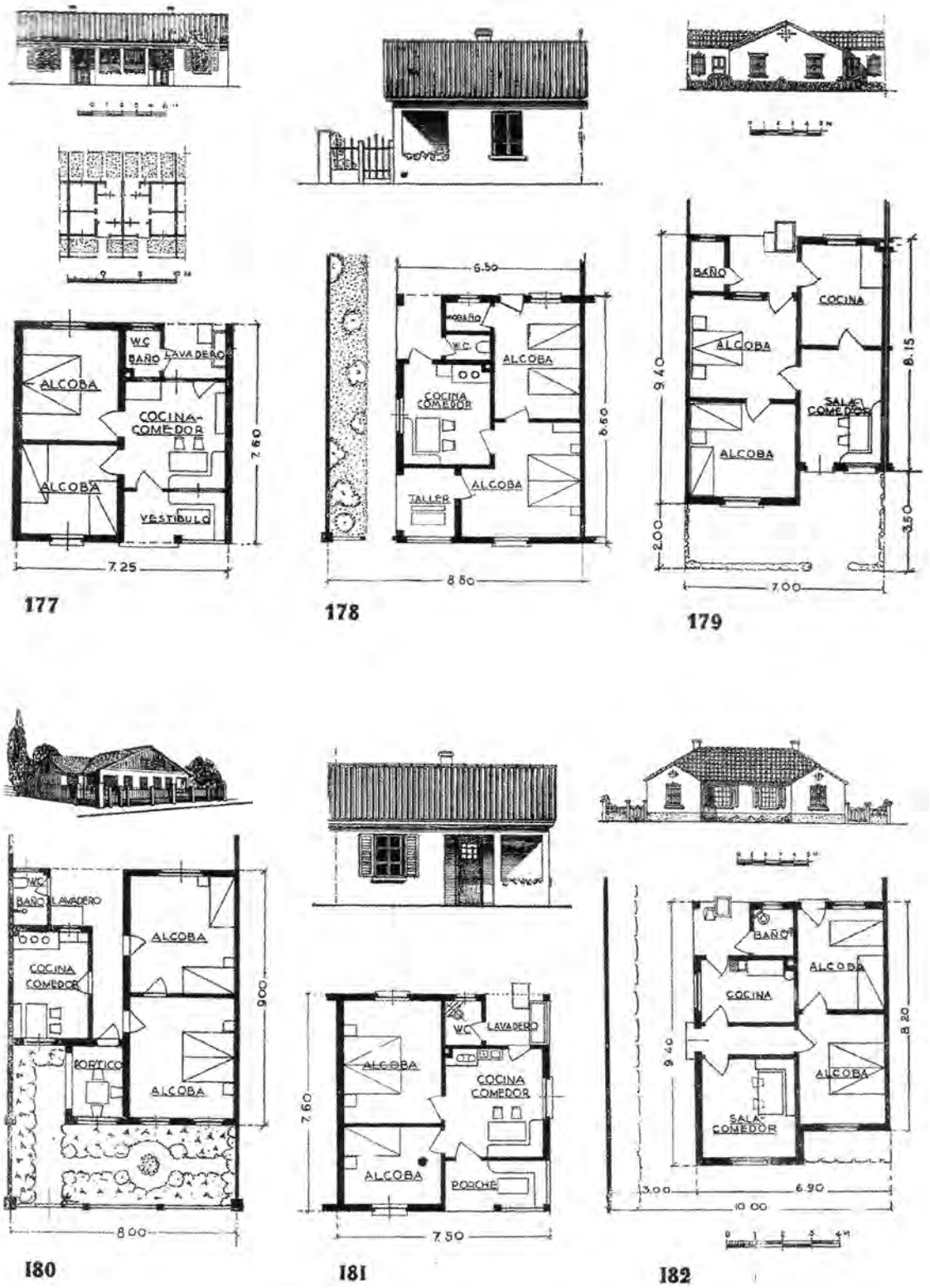
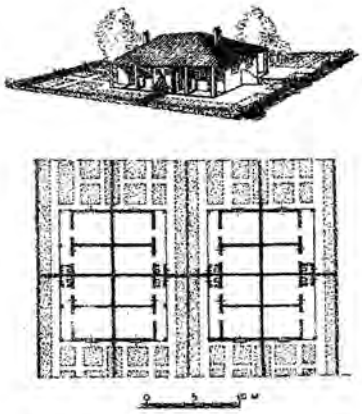
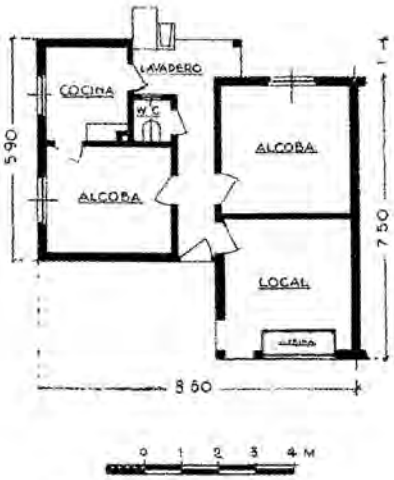


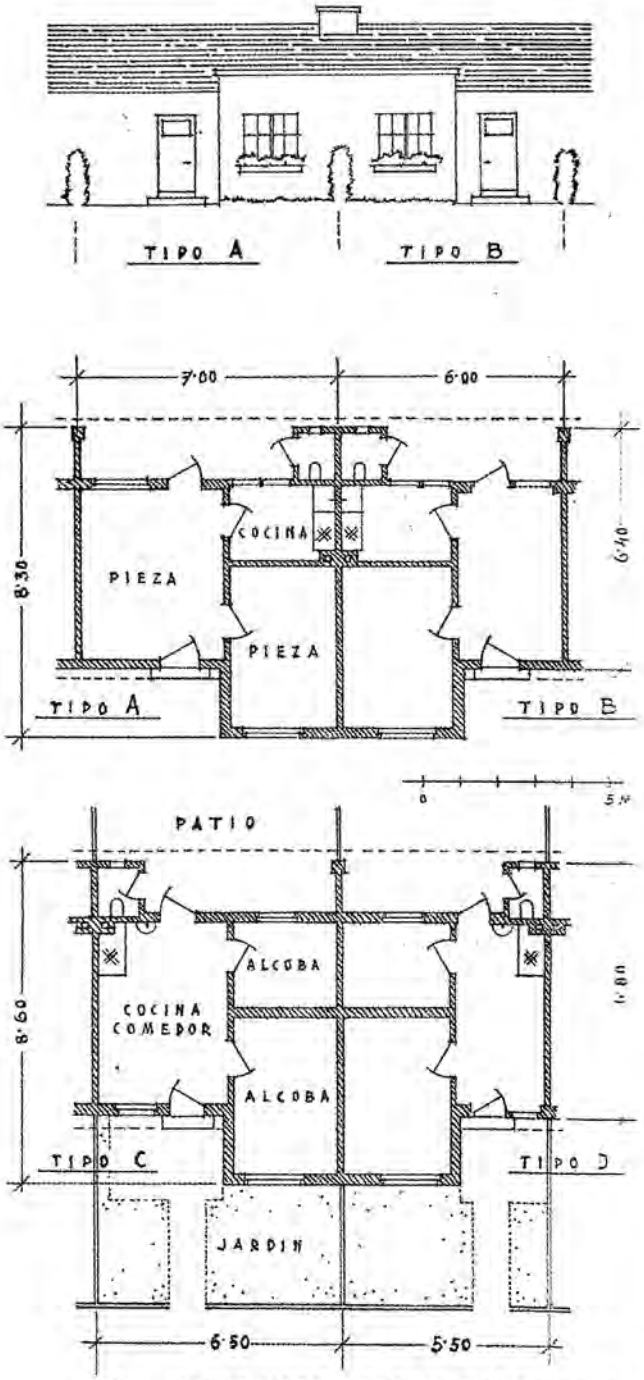
Figura 3.61 Planos modelos para casas obreras elaborados en el Departamento Municipal de Urbanismo, Bogotá, 1934-1935



183



184



185 PLANO MODELO PARA CASAS OBRERAS: VARIACIONES DE LA MISMA PLANTA BASICA

Arquitecto: K. H. Brunner

construcciones" (Brunner, 1939c, p. 112), gravando impuestos y contribuciones nacionales para su ejecución. En este sentido, las construcciones eran escasas y no satisfacían las necesidades de vivienda requeridas por los sectores populares.

En este contexto, el que mejor se ajustaba a las necesidades de la construcción de vivienda para los obreros y la clase media era el sistema de financiación por cooperativas, teniendo en cuenta el capital disponible y la participación conjunta de los tres agentes mencionados (particulares, cooperativas y administración pública). Brunner consideraba que la labor principal de la política gubernamental para el fomento de la construcción de vivienda consistía en aprovechar todos los recursos y medios disponibles "para garantizar una política de vivienda sostenible y prevenir desarrollos incompletos" (Hofer, 2003, p. 134).

No obstante, en Bogotá la aplicación de este sistema de financiación para la edificación de la vivienda popular encontraría obstáculos debido a los intereses particulares concentrados en la propiedad de la tierra, la construcción y el usufructo de la vivienda; situación en la que la intervención estatal era débil. Para remediarlo, Brunner trató de implementar nuevos mecanismos para reforzar la participación del Estado en la planificación y edificación de las viviendas populares, además de fomentar la organización de cooperativas encargadas del proceso de financiación y construcción, estableciendo un puente efectivo entre los interesados en obtener la vivienda, los propietarios de esta y las entidades públicas.

Con el apoyo de las secciones del Departamento de Urbanismo, entre 1934 y 1935 se elaboraron los planos modelo de veinticuatro casas obreras, incluyendo en ellos los tipos más económicos y apropiados para su edificación, la disposición y dotación mínima al interior de las construcciones[53]. De acuerdo con Brunner, para los barrios obreros se diseñaron

> pequeñas edificaciones, que cubrirán un área de cincuenta a sesenta metros cuadrados, cada una de las cuales tendrá su jardín o huerto de regular dimensión. En promedio, cada casita tendrá siete metros de frente por ocho de fondo, y constará de una cocina-comedor al estilo europeo, amplia y ventilada, dos alcobas y un cuarto de baño ("Las actividades del profesor Brunner. Muy pronto quedará terminado el plano industrial de la ciudad", 1936, p. 13).

Dichos modelos proponían casas con tres frentes, apoyadas por un costado con la edificación vecina, reservadas para la conformación de filas de edificación continua o cerrada, o para construir pares de casas dispuestas simétricamente, alternando plantas de casas adosadas con plantas de casas simétricas (pareadas) como alternativa para evitar la monotonía de las construcciones. Por último, para las viviendas más pequeñas propuso un sistema de agrupación aislada de cuatro "casitas" adosadas[54] para reducir los costos de la construcción y las conexiones sanitarias (Brunner, 1939c, pp. 164-169); modelo que sería implementado posteriormente en el barrio Centenario.

En 1935, el Concejo municipal aprobaría el Acuerdo 19[55], "destinado exclusivamente a la confección de planos para la construcción

53. Labor que se intensificaría luego de la aprobación del Acuerdo 29 de 1934, que estableció en el artículo 16 la elaboración de planos y presupuestos necesarios para la construcción de casas de habitación para empleados y obreros, de acuerdo con el técnico urbanista. Así mismo, la Secretaría de Obras Públicas Municipales se encargaría de entregarle a la junta directiva de la Caja de Previsión Social los estudios necesarios para ejecutar las obras de construcción de las viviendas obreras, institución encargada de asistir y proteger a los obreros y empleados de Bogotá.

54. Para las agrupaciones de cuatro viviendas, Brunner evitó proyectarlas como edificaciones continuas, debido a que el ancho de los lotes se reduciría demasiado.

55. "Por el cual se crea la oficina de planos obreros".

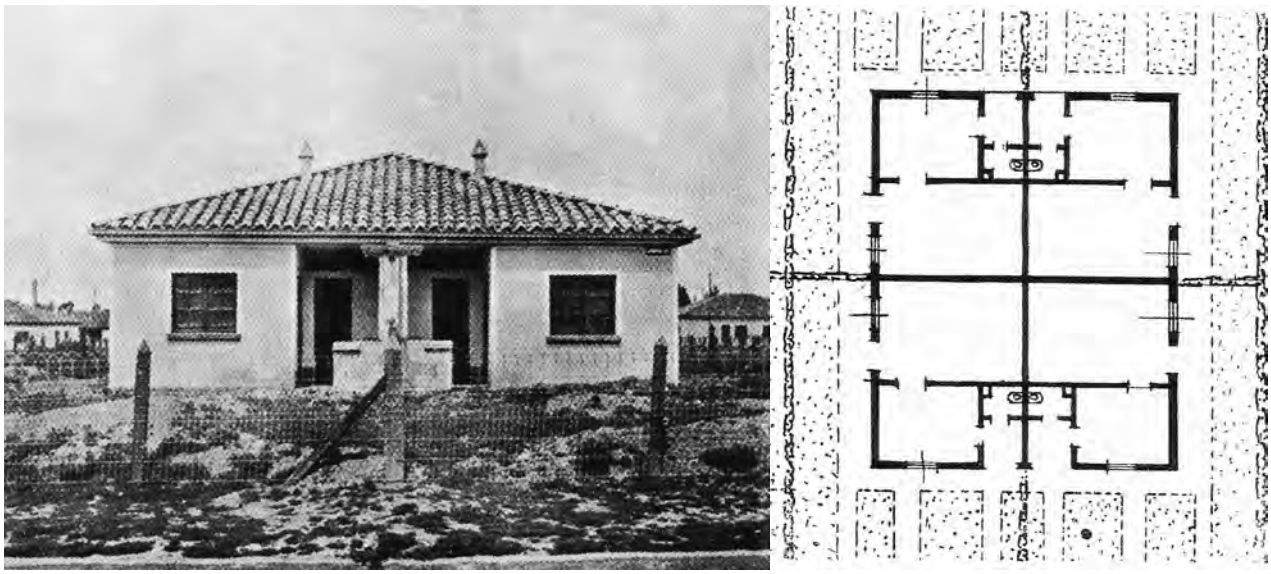


Figura 3.62 Planta de un grupo de cuatro "casitas" y las casas construidas en el barrio Centenario por el municipio de Bogotá en 1938. Arquitecto: Karl Brunner

de casas en los barrios obreros de la ciudad", consultando para ello las necesidades económicas de este sector de la población, y considerando su elaboración dentro de un plan estético que aportara al embellecimiento de los barrios obreros. Dentro de sus funciones, la Oficina brindaría asesoría técnica a las familias interesadas en este tipo de viviendas, proponiéndoles una tipología de casa que se ajustara a las condiciones del lote, el presupuesto aproximado para ejecutar la construcción y la mano de obra, mostrando ejemplos sobre la forma y la disposición de las edificaciones.

Ese mismo año, y con el propósito de ofrecer una solución planificada e integral, desde el Departamento de Urbanismo Brunner elaboró un "Esquema para un barrio obrero de Bogotá con centro social y deportivo", un plano modelo estandarizado con "indicaciones acerca del tamaño de las manzanas y los lotes, la construcción y las tipologías, así como sobre la forma y las dimensiones de los establecimientos sociales" (Hofer, 2003, p. 141).

El barrio modelo estaría equipado con edificios y huertos escolares, baños y parques públicos, una inspección municipal al lado de la biblioteca, un teatro y un restaurante, amplios campos de deporte y edificios comerciales dispuestos sobre el eje verde que configuraba la centralidad del barrio. En las manzanas, de forma rectangular, combinó las tipologías de vivienda estudiadas y destinó tres manzanas en el sector periférico del barrio para la construcción de grupos de cuatro casitas adosadas (vivienda mínima). Por último, y como se puede ver en el plano, definió una extensión mínima para las vías de circulación al interior de las manzanas, glorietas en algunos cruces viales y vías principales arborizadas.

56. Cabe resaltar que, previo a la llegada de Brunner, la situación de los barrios obreros había sido discutida ampliamente entre los profesionales locales. El profesor Luis Carlos Colón (2005) afirma que el modelo planteado por ellos apuntaba a la construcción de los nuevos barrios en los sectores periféricos que no estuvieran contemplados dentro del ensanche de la ciudad, dando por hecho que los barrios populosos de los obreros engendraban desorden y malas costumbres. En este sentido, el técnico urbanista retomaría algunos puntos del esquema antes propuesto para la planeación del barrio Centenario.

57. Esta avenida, trazada en forma diagonal, fijaría el límite con el parque contiguo del barrio Olaya Herrera.

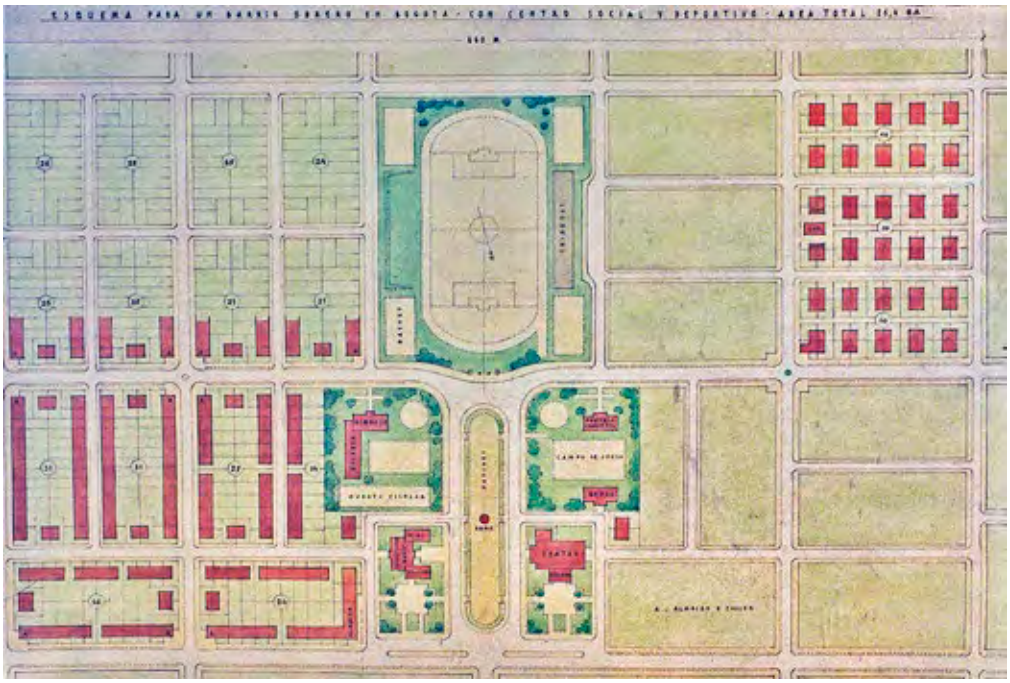


Figura 3.63 Esquema para un barrio obrero en Bogotá con centro social y deportivo, elaborado en el Departamento Municipal de Urbanismo, Bogotá, 1935

Barrio Centenario

Como fue señalado antes, el barrio Centenario surgió en parte como resultado del proyecto de saneamiento del Paseo Bolívar, pues para su ejecución se hizo necesaria la expulsión de las familias asentadas en la zona y, en consecuencia, la Administración municipal, responsable de asegurar el bienestar de sus ciudadanos —en especial del sector social menos favorecido— se encargaría de tomar las medidas necesarias para su reubicación, adquiriendo terrenos libres para la construcción de un nuevo barrio obrero.

Los estudios elaborados por el técnico urbanista para el ensanche urbano dan cuenta de su interés por ubicar los nuevos barrios obreros al sur y occidente de la ciudad, teniendo en cuenta la extensión de los terrenos y los recursos hídricos disponibles, la facilidad de acceso y comunicación con el centro y la proximidad con los sectores industriales[56]. Dichas razones lo llevaron a ejercer presión entre los sectores públicos para obtener predios urbanizables al sur, que pudieran ajustarse a las necesidades socioeconómicas de la clase obrera. En 1936, el Ejecutivo municipal compró dos lotes al suroccidente de la ciudad con una extensión aproximada de veintiocho hectáreas, ubicados entre la avenida Primero de Mayo y la calle 27 sur, la avenida 19[57]—actual carrera 24— y la carrera 25, terrenos con óptimas condiciones topográficas para facilitar la instalación del alcantarillado, el acueducto y la energía eléctrica.

El trazado del nuevo barrio obrero Centenario y el diseño de las viviendas económicas estuvo a cargo del Departamento de Urbanismo, donde tuvo aplicación directa

el plano modelo y las tipologías de casas para obreros diseñadas por Brunner. Después de estudiar detenidamente las necesidades económicas de los futuros habitantes del barrio, se planteó un esquema reticular conformado por lotes cuadrados subdivididos en cuatro predios, ubicando en el centro grupos de cuatro casas adosadas con un área construida de 45 metros cuadrados cada una; asimismo, otros lotes cuadrados de menor dimensión se subdividieron en dos predios, ubicando en el centro dos casas adosadas o dos casas simétricas[58]. Si bien en algunas manzanas se combinaron estos tipos de casas, todas de una sola planta, se le dio preferencia al primer tipo de cuatro casas agrupadas, en la búsqueda de disminuir los costos de las construcciones, destinar áreas comunes para patios y lavaderos y reservar el área restante de los predios para huertas y jardines (Maya, 2007).

De acuerdo con la distribución de los lotes, se redujo el ancho de las vías a lo estrictamente necesario. Según los perfiles viales esbozados sobre el plano del barrio Centenario, se destinó una extensión de once metros para las calles principales con arborización y aceras para los peatones; ocho metros para las secundarias, con aceras incluidas, y cuatro metros para las calles interiores de las manzanas que conformaban caminos peatonales, con el fin de lograr un mejor aprovechamiento del terreno[59]. Así mismo, se reservaron lotes para la construcción de una escuela y un edificio público, y se trazaron parques longitudinales entre manzanas, lo que configuraría el equipamiento urbano del barrio para las actividades sociales y recreativas.

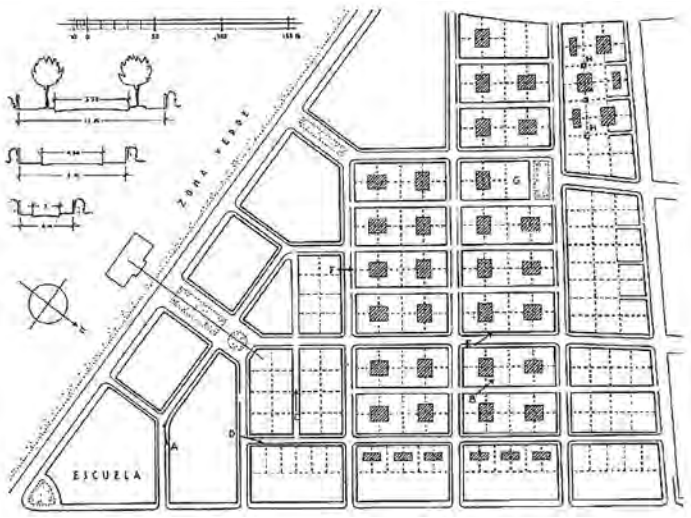


Figura 3.64 Plano del barrio Centenario en Bogotá, 1938. Proyecto: Karl Brunner

El Centenario fue construido por etapas, producto de los contratos celebrados entre la Administración municipal y los constructores particulares para su administración y ejecución. El 30 de agosto de 1938, incluido en el programa de celebración del IV Centenario, fue inaugurado bajo la administración municipal de Gustavo Santos. El barrio obrero aseguraba la dotación completa de los servicios de alcantarillado y las conexiones necesarias para la distribución de agua y luz; una línea blanca del tranvía que atravesaba la calle 22 sur, comunicando al sector con el centro de la ciudad, y vías pavimentadas a base de "un sistema especial" que aseguraba condiciones de durabilidad e higiene pública[60]. Si embargo, la conclusión del barrio se daría años más tarde, conformado en su totalidad por quinientas viviendas de diferentes tipos, clasificadas según las condiciones constructivas y los precios, que fluctuaban entre los 450 y los 1.500 pesos, una escuela y un centro de protección infantil.

58. Lo expuesto puede corroborarse no solo en el trazado del barrio Centenario, sino por medio de los planos modelo y las fotografías publicadas por Karl Brunner en su *Manual de urbanismo* (1939, 1940).

59. Es probable que la extensión definida para las vías secundarias y los caminos peatonales del barrio Centenario derivara del hecho de que la población obrera, de acuerdo con su disponibilidad económica y la cercanía con sus centros de trabajo, recurriría en mayor medida al uso del transporte municipal (tranvía) que circulaba sobre la avenida Primero de Mayo.

60. El 31 de agosto de 1938, un día después del acto inaugural, *El Tiempo* publicó lo acontecido en primera plana como "El barrio del Centenario es una de las mejores obras del país", artículo acompañado de fotografías que dejan ver la distribución y construcción de un grupo de "modernas casas para obreros".

Figura 3.65 Grupo de casas del barrio obrero Centenario en Bogotá, 1937

Figura 3.66 Casas del barrio Centenario en Bogotá, 1942

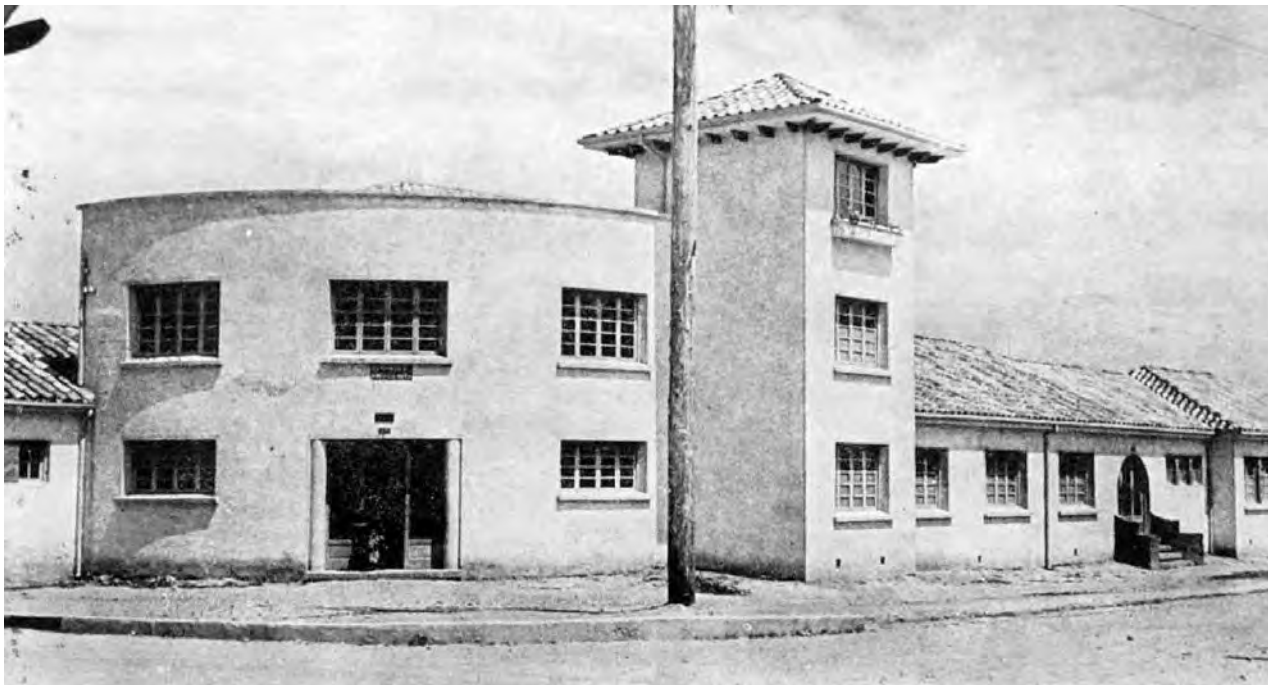


Figura 3.67 Centro de Protección Infantil en el barrio Centenario en Bogotá, 1942

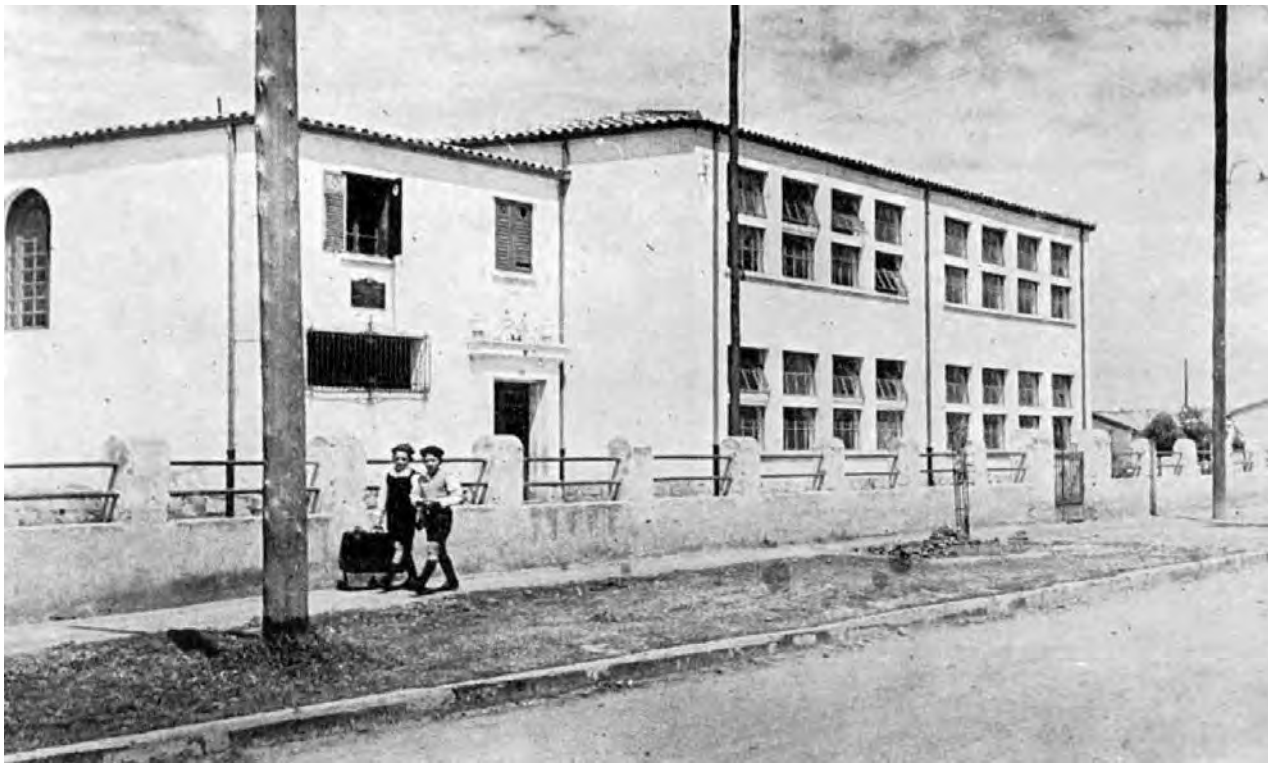


Figura 3.68 Edificio escolar del barrio Centenario en Bogotá, 1942

Figura 3.69 Vivienda del barrio Centenario. Fotografía: Daniel Rodríguez, 1941

El nuevo barrio Centenario representó una de las principales obras sociales y urbanísticas construidas con motivo de la celebración del IV Centenario de Bogotá, no solo porque "constituyó una de las primeras intervenciones planificadas de vivienda de interés social" (Colón, 2005, p. 110) —impulsada especialmente bajo la administración de Jorge Eliécer Gaitán con el fin de solucionar el problema de la habitación económica e higiénica para los sectores populares—, sino porque se establecería como un modelo para el desarrollo futuro de los barrios para obreros y empleados de la ciudad.

Las casas del Centenario "introducían el concepto de solución integral a las soluciones de vivienda estatales [...] quedando todo el proceso (el diseño urbano, el diseño arquitectónico, la ejecución de las obras) en manos de la ciudad" (Pulgarín, 2009, pp. 132-133). En este sentido, se estableció como un modelo para la vivienda popular de la ciudad en tanto que las edificaciones se entregaban terminadas para su habitación. Además, se definió una nueva medida de ocupación mediante una reglamentación especial que impedía que las casas fueran habitadas por más de una familia, para así prevenir nuevos problemas de insalubridad y hacinamiento en los sectores populares.

De acuerdo con A. Hofer (2003), el barrio Centenario fue uno de los primeros proyectos significativos en Bogotá a partir del cual empezaron a ser consideradas las necesidades y los derechos de los obreros. A pesar de la dotación mínima de equipamientos y acabados, con su construcción se dio el primer paso para lograr una vivienda popular sólida, con espacios iluminados y zonas verdes privadas para pequeñas huertas y jardines; así mismo, se intentó integrar a la población obrera a la vida urbana, democratizando el acceso a la vivienda "moderna" y contrarrestando el desequilibrio social dominante en la ciudad.

Barrios populares modelo

A partir de la década de 1940 se originaron los primeros barrios populares modelo en Bogotá gracias a las políticas estatales de vivienda popular, creadas para enfrentar el problema del acceso a la vivienda, la poca oferta y la calidad constructiva de las habitaciones destinadas para la población de empleados y obreros del país. En este escenario, el 12 de febrero de 1942 el presidente Eduardo Santos firmó el Decreto 380, buscando "fomentar la industria de la construcción con materiales nacionales y mejorar las condiciones de la vivienda popular urbana en Colombia" (Pecha, 2011, p. 81).

En este decreto se facultaba al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para conceder préstamos a los municipios del país con el fin de financiar la construcción de barrios populares modelo, estableciendo que, para obtener el empréstito, cada municipio estaría en la obligación de instalar y sostener los servicios sociales y asistenciales en ellos. Para su construcción, se fijaron las condiciones urbanísticas que debía reunir cada barrio popular modelo: estar ubicados dentro del área urbanizable, con facilidad de acceso y medios de comunicación adecuados; dotarlos con los servicios de alcantarillado, acueducto y energía eléctrica; teniendo en cuenta la reglamentación establecida en el decreto con res-

pecto a la urbanización del terreno, las condiciones higiénicas y los planos de viviendas y servicios. Para garantizar su cumplimiento, se exigió que tanto los planos de urbanización, vivienda, servicios sociales y equipamiento, como los contratos que el municipio fuera a celebrar para adquirir terrenos para la edificación de los barrios modelo, debían ser aprobados previamente por el Gobierno nacional y el Consejo de Ministros[61].

En cuanto al equipamiento público, cada municipio se ocuparía de dotarlos con los servicios de capilla para el culto católico, escuelas para los niños y un restaurante escolar, una sala cuna, gota de leche y jardín para la primera infancia, visitadoras sociales, campos de deporte y recreación, un centro cultural y un restaurante obrero, una plaza de mercado y una inspección de policía[62]. Así mismo, se decretó la reglamentación para la administración y adjudicación de las viviendas populares y las facilidades para su adquisición.

De acuerdo con la historiadora Patricia Pecha (2011), la expedición de este decreto confirmaba las intenciones del Estado de implementar una política de vivienda que ofreciera soluciones más efectivas para atender la demanda de las habitaciones higiénicas y económicas para la clase media y obrera del país, planteando la construcción de barrios modelo dotados con los servicios necesarios para garantizar la higiene y el bienestar de sus habitantes.

Para darle cumplimiento a lo anterior, mediante el Decreto 1579 de 1942 el Estado creó la "Sección de la Vivienda Urbana" dentro del Instituto de Crédito Territorial[63], que contaría con capital propio para suministrar empréstitos a los municipios para la construcción de las viviendas populares urbanas. La nueva sección quedó autorizada para otorgar préstamos directos a los obreros y empleados que fueran propietarios de un predio urbano para la construcción de sus viviendas, siempre y cuando el predio contara con la instalación de servicios públicos, invertir el producto de los préstamos en la construcción de viviendas por cuenta de los deudores, construir por su propia cuenta barrios populares modelo y vender las casas a obreros y empleados, a condición de que el municipio donde fuera a ser construido asumiera los gastos de urbanización del terreno (vías, alcantarillado general y conducciones eléctricas), y prestarle cooperación técnica a los municipios para la construcción de los barrios populares modelo. Posteriormente, el Congreso de la República, mediante la Ley 53 de 1942, facultó al Instituto de Crédito Territorial para otorgarles préstamos a las cooperativas de habitaciones por un monto máximo de trescientos mil pesos, cuyo objeto fuera urbanizar y construir viviendas para empleados, profesionales y pequeños comerciantes colombianos, atendiendo los mismos requisitos y las condiciones decretadas para la construcción de los barrios populares modelo.

Para acceder a los beneficios establecidos en el Decreto 380 de 1942, mediante el Acuerdo 20 de 1942, el Concejo municipal aprobó el contrato celebrado entre la nación y el municipio de Bogotá por el préstamo de un millón doscientos mil pesos destinados para la construcción de barrios populares modelo en la ciudad. Asimismo, y para atender las exigencias emitidas en tal decreto, fue creada

61. Valdría la pena señalar la incidencia de Brunner sobre las medidas estipuladas en el Decreto 380 de 1940, ya que los aspectos y componentes definidos por el urbanista para la planificación y construcción de los barrios obreros a cargo de la administración pública, fueron tenidos en cuenta para su fijación; probablemente, debido a su cargo como consejero urbanista para el Gobierno nacional.

62. En el Decreto se señaló que la construcción de la capilla, la plaza de mercado y la inspección de policía se considerarían dependiendo de la ubicación del barrio, la dotación de estos servicios en los barrios vecinos y el número de viviendas proyectadas.

63. Establecido en 1939 por el presidente Eduardo Santos para fomentar la construcción de viviendas higiénicas campesinas.

la Caja de Vivienda Popular —sustituyendo las funciones del Instituto de Acción Social— como una entidad sin ánimo de lucro, encargada del suministro de vivienda obrera, otorgando para su adquisición créditos hipotecarios, ejecutar las obligaciones contraídas con la nación en el contrato mencionado, administrar los barrios obreros construidos por el municipio y el Instituto de Acción Social, procurando las mejoras necesarias de estos y los barrios que fueran a construirse en el futuro y, por último, atender al mejoramiento de la calidad de vida social e intelectual de la clase trabajadora.

De este modo, las políticas de vivienda popular emitidas por el Estado y, en consecuencia, por la Administración municipal de Bogotá, les otorgaron facultades fundamentales al Instituto de Crédito Territorial y la Caja de Vivienda Popular para que, de forma paralela, construyeran barrios populares modelos con viviendas económicas destinadas para los empleados, obreros, cooperativas, profesionales y pequeños comerciantes nacionales.

Barrio Ciudad Jardín

Por iniciativa de Pedro Carlos Correa, gerente de la Cooperativa de Empleados de Bogotá Ltda.[64], en 1941 se planteó la posibilidad de construir "la ciudad del empleado", un barrio que reuniera las condiciones necesarias para la habitación y el bienestar de los trabajadores asociados. En este contexto, la sección de habitaciones de la cooperativa habría solicitado la asesoría del urbanista Karl Brunner para evaluar las condiciones de los terrenos al sur del río Fucha, destinados para el nuevo proyecto de vivienda económica.

El concepto del urbanista siempre fue claro con respecto a las ventajas que ofrecían los predios libres en este sector —considerando la población para la que estaba destinada su urbanización— por la calidad del terreno, la sanidad, la facilidad para la instalación de servicios higiénicos y la proximidad con la ciudad. De acuerdo con sus características, Brunner aconsejó la localización de parques o zonas verdes en las depresiones del terreno para realzar el aspecto de la urbanización, definir la provisión de agua y desagües del barrio y la reglamentación de las construcciones, para asegurar las características de higiene, comodidad y estética requeridas para lograr un barrio residencial moderno al alcance de los empleados y obreros de la ciudad[65].

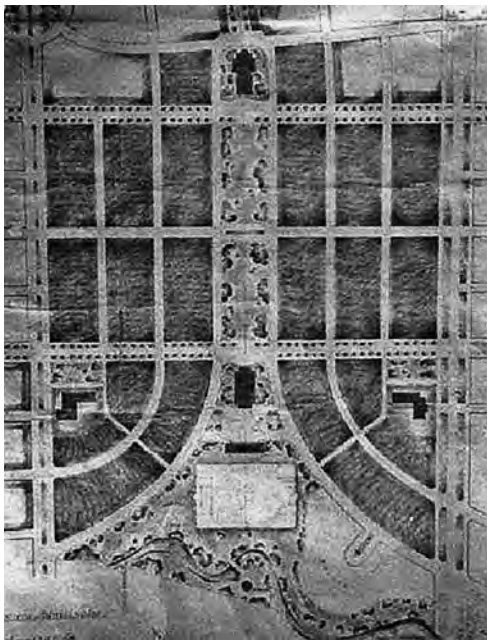


Figura 3.70 Plano de la Ciudad del Empleado elaborado por Karl Brunner en 1942

64. Creada en 1933 por la Administración municipal con el apoyo del Gobierno nacional, con el ánimo de contribuir con el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de los empleados públicos y privados, y facilitar la adquisición de viviendas, incentivando el sentido del ahorro entre sus asociados con el propósito de que lograran obtener su casa propia por medio de un sistema moderado de cuotas.

65. Sus presiones al respecto del terreno elegido por la Cooperativa de Empleados de Bogotá fueron expuestas en *Cooperación. Página de la Cooperativa de Empleados* de Bogotá el 5 de julio de 1941.

Las obras de urbanización para la "ciudad" de la Cooperativa de Empleados de Bogotá —conocida después como Cooperativa Ciudad Jardín— se iniciaron en junio de 1944, luego de la compra de terrenos al señor Carlos Portocarrero Carrizosa en 1941, ubicados entre la carrera 13 y la futura carrera 10, el río Fucha como límite natural y la avenida Primero de Mayo. De acuerdo con las medidas estipuladas previamente, los trabajos para la Ciudad Jardín de Fucha lograron emprenderse gracias a las disposiciones de la Ley 53 de 1942 que autorizaban al Instituto de Crédito Territorial para financiar las obras de urbanización iniciadas por las cooperativas y al apoyo del alcalde municipal Juan Soto del Corral, miembro fundador de la Cooperativa de Empleados.

Trazada por Karl Brunner, la Ciudad Jardín fue concebida como un barrio popular modelo en el que se intentaron seguir los lineamientos propuestos por E. Howard con respecto a la concepción de las urbanizaciones semiautónomas, con viviendas económicas y confortables de tipo cooperativo que configuraran un barrio dotado con los servicios sociales y las cualidades ambientales y paisajísticas necesarias. En el trazado se definió un amplio paseo sobre el eje central del barrio —carrera 12—, donde estarían localizados un parque, una iglesia y un teatro, con un área de parque verde y un campo de fútbol sobre la margen sur del río Fucha[66] que, por su curso, definiría el corte irregular de los tres polígonos ubicados en la parte central al norte de la Ciudad Jardín. Sobre las manzanas rectangulares se cortaron ocho lotes cuadrados y dos más, de menor extensión, ubicados en el centro de las manzanas, definiendo el espacio propicio para el antejardín en cada predio. A pesar de la propuesta ejemplar presentada originalmente por Brunner, en el proceso de consolidación del barrio el trazado sufrió modificaciones, dando como resultado "un barrio modelo con grandes zonas verdes y algunos servicios básicos" (Colón y Mejía, 2019, p. 78).

El barrio Popular Modelo del Norte

El barrio Popular Modelo ubicado en el sector de San Fernando al norte de la ciudad, fue producto del Decreto 380 de 1942 y del contrato firmado por el municipio de Bogotá con la nación; cuya planeación y construcción quedarían a cargo de la Caja de Vivienda Popular, una vez estuviera establecida legalmente. En el proceso de consolidación de la nueva entidad, el Instituto de Acción Social se encargaría de hacer efectivo el contrato.

Previamente, el Instituto de Acción Social había adquirido el lote "Bochica"[67] ubicado entre las calles 66 y 68, y las carreras 42 y 46, pertenecientes hasta el momento de la compra a la Beneficencia de Cundinamarca. De acuerdo con la historiadora Patricia Pecha (2011), el 13 de enero de 1943 dicho Instituto, cumpliendo con lo establecido en el Acuerdo 20 de 1942, "hizo entrega real y material del terreno destinado para la construcción del barrio Popular Modelo del Norte a Severo Rocha, quien ejercía como gerente de la Caja de Vivienda Popular" (Concejo de Bogotá, 1942). No obstante, la sección técnica de la Caja se había encargado de adelantar las labores concernientes a la elabo-

66. Valdría la pena señalar la incidencia de Brunner sobre las medidas estipuladas en el Decreto 380 de 1940, ya que los aspectos y componentes definidos por el urbanista para la planificación y construcción de los barrios obreros a cargo de la administración pública, fueron tenidos en cuenta para su fijación; probablemente, debido a su cargo como consejero urbanista para el Gobierno nacional.

67. Dicho lote hacía parte de los terrenos de la Hacienda El Salitre.

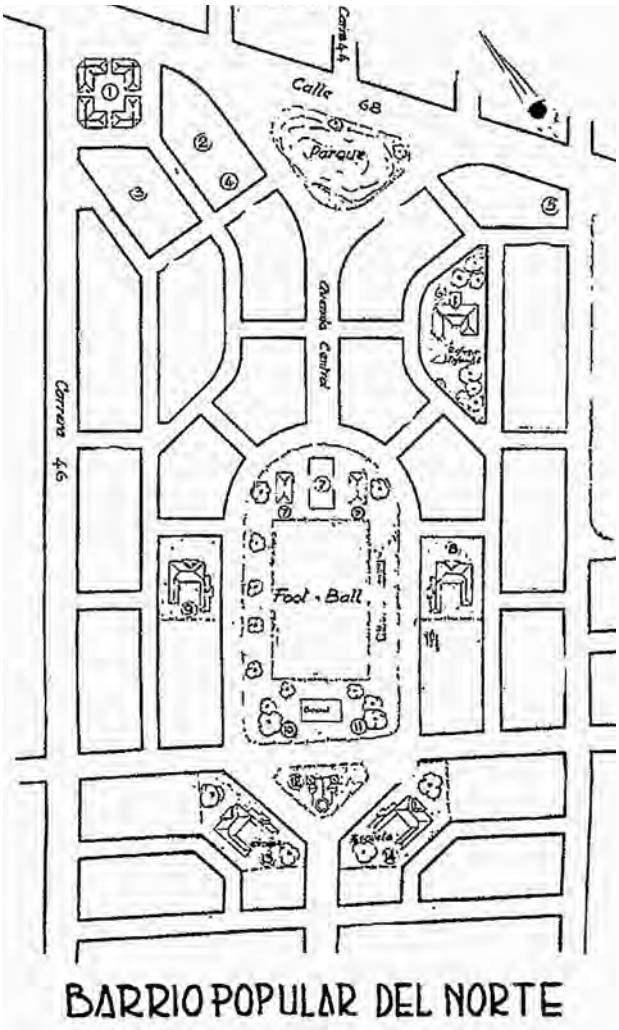


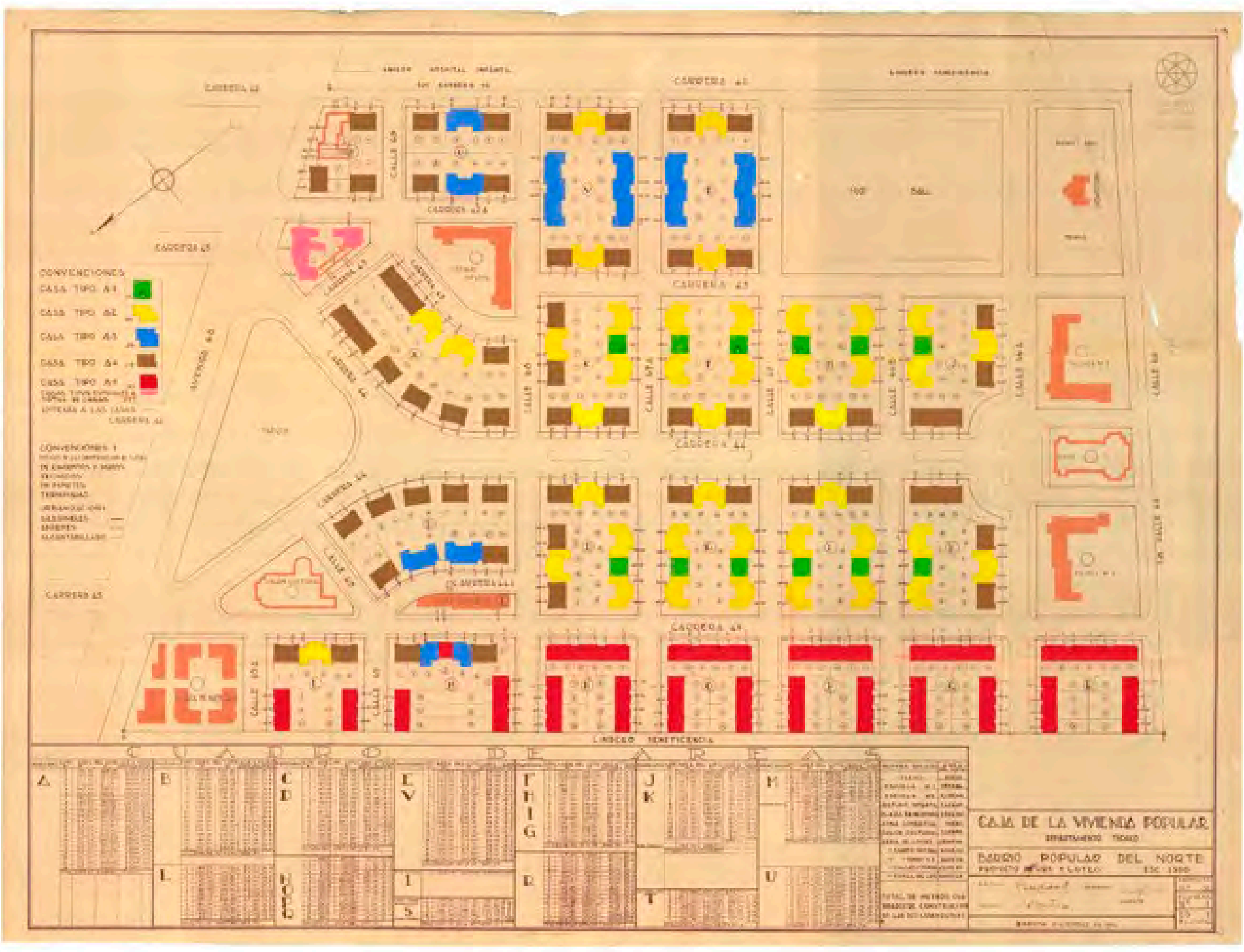
Figura 3.71 Plano general del barrio Popular Modelo Norte de Bogotá, elaborado por el Departamento de Urbanismo, Bogotá, 1942

ración del plano para el proyecto de urbanización y loteo del barrio popular modelo.

El diseño urbano de la primera etapa del barrio Modelo del Norte, proyectado por Karl Brunner, planteó el trazado de una Avenida Central sobre la carrera 44, concentrando sobre el eje principal y la avenida 68 los edificios públicos y las áreas recreativas, ciñéndose exactamente a la normativa definida por el Gobierno nacional mediante el Decreto 380 de 1942. El plano aprobado sufriría algunas modificaciones con respecto a la ubicación de las zonas destinadas para el equipamiento colectivo, distribuidas entre la actual calle 67 A Bis y la avenida 68, y las márgenes de la calle 66 y la carrera 42.

Dentro de las obras de urbanización del barrio popular modelo, se construyeron "modernas vías de acceso" con la extensión óptima para asegurar la aireación; se instalaron los servicios de alcantarillado y luz eléctrica, se planearon los jardines al interior de las manzanas y se edificó el primer grupo de casas —todas con un área destinada para antejardín— que incluía cinco tipologías diseñadas por el arquitecto Alfonso Vélez Osorio. El 12 de octubre de 1943, en acto solemne fue inaugurada la primera etapa del barrio, con 152 viviendas, "verdaderas residencias con todos los servicios, confortables, modernas y técnicamente distribuidas para el alojamiento de las familias entre las que serán adjudicadas" ("Hoy se inaugura el primer grupo de casas del Barrio Popular al Norte de Bogotá", 1943, p. 13). El valor de las viviendas construidas por la Caja de Vivienda Popular estaría determinado por la tipología y la ubicación, dos aspectos que condicionarían el acceso a la vivienda con respecto a la capacidad de pago de los interesados. A pesar de las variaciones en el tamaño y el área aprovechable para futuros ensanches definidos en los diferentes tipos, todas las viviendas fueron construidas con materiales nacionales de gran calidad, ofreciendo espacios amplios y cómodos para las familias de empleados y obreros que residieran en ellas. La totalidad de las obras de la primera etapa propuestas en el trazado del barrio Popular Modelo del Norte fueron finalizadas en 1949, incluyendo las 327 proyectadas inicialmente, los equipamientos y la arborización de las vías y las zonas verdes, concebidas en gran medida para otorgarle al sector el carácter estético y paisajístico adecuado.

Podría afirmarse que los planteamientos de Brunner alrededor de la planificación y construcción de los barrios obreros lograron materializarse a través de la edificación de los barrios populares Modelo del Norte y Ciudad Jardín, concebidos por Brunner como soluciones integrales de urbanización destinadas para la habitación



©ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - Colombia
Sección: Notarías, Notaría 1, Escritura 3, Volumen 1125, Tomo I, Folio 2
Año: 1944. Asunto: Barrio Popular del Norte

Figura 3.72 Barrio Popular del Norte. Proyecto de urbanización y loteo. Caja de Vivienda Popular, Departamento Técnico, Bogotá, diciembre de 1942

de los obreros y la clase media de Bogotá. El trazado urbano propuesto les concede características particulares que definen el emplazamiento de los dos barrios modelo: la forma trapezoidal adquirida por cada proyecto, la disposición del eje central, dispuesto como una suerte de "y" abierta hacia el norte, la destinación del equipamiento colectivo y la conformación de las zonas verdes públicas; elementos de la morfología urbana presentes "exclusivamente" en estos dos barrios de la ciudad.

Parques urbanos para Bogotá

La planificación de los parques urbanos, trazados técnicamente como áreas verdes públicas mediante las cuales se lograra romper la monotonía de la retícula existente, dotar el espacio urbano abierto de calidad higiénica, estética y paisajística, y democratizar el acceso de todos los sectores sociales de la ciudad a los lugares contemplados para el deporte y el esparcimiento colectivo[68], fue uno de los ejes principales dentro de los proyectos diseñados por Karl Brunner para el desarrollo urbano de Bogotá.

Durante el tiempo que estuvo a cargo de la dirección del Departamento de Urbanismo, y luego, como primer ingeniero de urbanismo de la misma oficina, elaboró alrededor de cuarenta proyectos para parques urbanos en la ciudad de Bogotá, en los que se distinguen tres tipos:

> El parque netamente decorativo frente a un edificio monumental, el parque de recreo, destinado para los habitantes de un sector residencial u obrero, y entre otros, principalmente destinados al deporte o a juegos de la juventud, como también entre el parque de carácter paisajista, con sus paseos, prados y arboledas, frecuentemente situados en terrenos accidentados (Brunner, 1944, p. 8).

En este sentido, la destinación y la conformación de cada parque dependían del carácter del lugar, los edificios cercanos y la existencia o no de otros parques públicos en la misma zona; concentrando sus estudios en las condiciones y la clase de habitantes que ocupaban el sector de acuerdo con sus necesidades y costumbres para definir el trazado básico y su adecuación. No obstante, Brunner consideraba que los parques urbanos debían integrar sectores paisajistas de gran valor estético y recreativo para sus visitantes. Para ello, era necesario disponer caminos en forma curvilínea, con arboledas y arbustos, dotados con bancas retiradas de los caminos, conformando un paisaje pintoresco y apto para recorridos cortos y estancias cómodas.

De acuerdo con lo anterior, para los parques de los barrios residenciales combinó surcos decorativos, prados y paseos, con canchas para el esparcimiento de todos los habitantes del sector. Por otra parte, en aquellos parques donde estuviera localizada una escuela, que generalmente correspondían a los barrios obreros y de la clase media, se agregaban una pequeña granja y un jardín escolar. De acuerdo con Hofer (2003), en la configuración de los parques "Brunner buscaba relacionar los requerimientos estructurales con las necesidades vitales, y por esta razón les confirió diferentes usos: la práctica de deportes y de juegos en canchas junto con el establecimiento de instalaciones comunitarias" (p. 150). Al reunir las condiciones

68. Como se mencionó en el capítulo 2 de este libro, durante las primeras décadas del siglo XX los parques ajardinados y las zonas verdes de las ciudades colombianas fueron cercados para limitar el acceso de los sectores populares. En este sentido, estos lugares concebidos como "zonas públicas" para el esparcimiento se consolidaron como lugares exclusivos de sociabilidad y diversión para las "élites" urbanas.

y los equipamientos públicos necesarios, estos espacios urbanos definirían las centralidades comunitarias en cada sector.

Por la importancia que adquirieron los parques urbanos diseñados por Brunner entre 1934 y 1944 para Bogotá, en relación con la higiene y el embellecimiento urbanos, la ubicación sistemática de parques en la ciudad y el acceso público a los espacios recreativos, se describen a continuación el parque decorativo diseñado para el barrio Teusaquillo, el O'Higgins; dos de los principales parques urbanos de carácter paisajista, el gran parque forestal concebido dentro del proyecto de saneamiento del Paseo Bolívar y el Parque Forestal El Salitre; así como tres parques a escala barrial, el Santander, el San Fernando y el Vergel[69], trazados en 1943.

La plaza O'Higgins

En 1934 surgió la idea de embellecer la plaza pública del barrio residencial Teusaquillo, contigua al edificio de la Embajada de Chile en Bogotá, que para ese momento estaba en proyecto de construcción y ornamentación. Por iniciativa de la Sociedad de Mejoras del sector y el interés de la Administración municipal de reforzar las relaciones diplomáticas con la república chilena, se presentó la propuesta[70] ante el Concejo municipal. Mediante el Acuerdo 22 de 1934 se estableció que la nueva "plaza" adoptaría las indicaciones del plano elaborado desde la Secretaría de Obras Públicas y se inauguraría el 18 de septiembre con el nombre de Bernardo de O'Higgins, por ser el día de la fiesta nacional en Chile.

La correspondencia anexa al expediente del Proyecto de Acuerdo 81 de 1934 indica que el 16 de marzo del mismo año el técnico urbanista le dirigió un oficio al señor Gaspar Mora y Sotomayor, ministro de Chile, en el que describió el aspecto del nuevo parque, su propuesta de ornamentación y la conveniencia de la ubicación del monumento al héroe chileno O'Higgins. Trazó un eje transversal que partiría de la embajada chilena, teniendo en cuenta su "relación espiritual" con el parque; y de este modo, propuso ubicar el monumento a un costado y no en el centro, mirando de frente a la calle 34 que daba acceso al barrio. La parte central del parque se destinaría para un jardín arquitectónico que estaría debajo del nivel del suelo —de sesenta a ochenta centímetros—, cubierto de prado y cercado por una franja rectangular de flores para favorecer la perspectiva del monumento; además, a ambos lados del eje central se ubicarían dos plazas de juegos infantiles rodeadas de jardines sembrados de árboles y arbustos.

El proyecto presentado por Brunner para el parque O'Higgins sería ejecutado en su totalidad. Si bien se inauguró en la fecha prevista, en una nota publicada en la revista *Cromos* el 22 de septiembre de 1934, se indicó que durante la ceremonia el ministro Mora y Sotomayor puso la primera piedra del monumento al prócer chileno. Sin embargo, como lo afirma Cendales (2020), la contribución del Gobierno de Chile en este sentido no llegó a concluirse, a pesar de que la embajada de este país abrió un concurso entre los arquitectos chilenos residentes en Colombia para el diseño de dicho monumento.

69. Si bien se señalaron alrededor de cuarenta proyectos de parques urbanos diseñados por Brunner, nos limitaremos solo a estos cinco parques, basados en las fuentes gráficas encontradas.

70. Proyecto de Acuerdo 81 de 1934, presentado por el señor Enrique Ancízar.

Figura 3.73 Parque de la plaza "Bernardo O'Higgins" en el barrio residencial de Teusaquillo, Bogotá, 1938

Figura 3.74 Parque O'Higgins del barrio residencial de Teusaquillo, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 3.75 Parque O'Higgins del barrio residencial de Teusaquillo, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

El Paseo Bolívar

Desde las primeras décadas del siglo XX, el sector del Paseo Bolívar representó uno de los mayores problemas urbanos de Bogotá debido al notorio estado de insalubridad y hacinamiento en las viviendas y el conjunto de "barrios obreros", localizados específicamente entre la Plaza Egipto y el Parque de la Independencia. Con la intención de reparar la situación, entre 1925 y 1929 la Administración municipal estableció una serie de medidas[71] relacionadas con la adquisición o expropiación de los terrenos localizados en el Paseo Bolívar para su higienización, embellecimiento y urbanización bajo las características de la ciudad jardín. Sin embargo, los resultados en el corto plazo fueron insuficientes, pues a pesar de que se compraron algunos predios y se inició la apertura de una vía —que llevaba el mismo nombre del sector—, los barrios allí ubicados continuaban en pésimas condiciones debido a la ausencia de una instalación y distribución adecuada de los servicios básicos.

Bajo la dirección del urbanista Karl Brunner se retomaría el inconcluso proyecto de saneamiento del Paseo Bolívar, integrado al plan de acción inicial del Departamento de Urbanismo; una obra que sería aprobada dentro del plan para la celebración del IV Centenario de Bogotá, logrando configurar una solución urbanística efectiva.

Por disposición del Concejo de Bogotá, mediante el Acuerdo 1 de 1935, al Departamento de Urbanismo le fue asignada la tarea de elaborar un plano de conjunto del Paseo Bolívar, en el cual fueran indicadas las futuras zonas para edificaciones, jardines públicos y bosques, entre otros, incluyendo la totalidad de los terrenos donde pudieran conformarse nuevos asentamientos insalubres. Para ello, Brunner elaboró el "Estudio de saneamiento del Paseo Bolívar" sobre el sector que, en su concepto, requería reformas

71. Para conocer estas medidas véanse el Acuerdo 45 de 1925, Acuerdo 45 de 1927 y Acuerdo 20 de 1929.

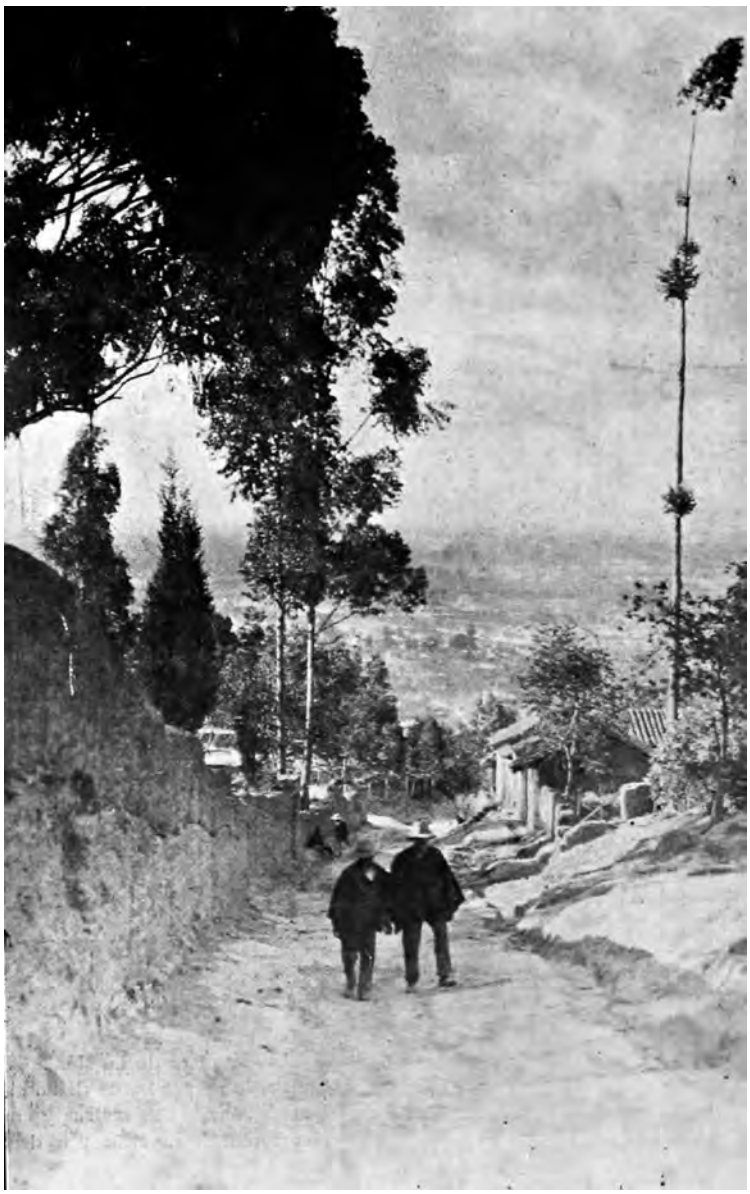


Figura 3.76 Callejuela del Paseo Bolívar, Bogotá, 1936

Figura 3.77 Un rincón del Paseo Bolívar, Bogotá. Foto Ramos, 1937

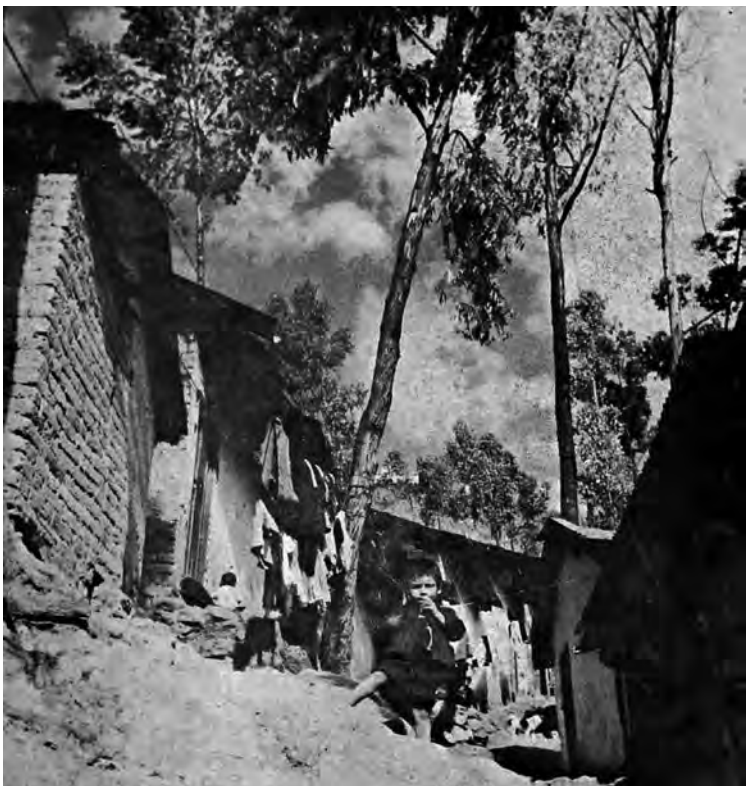


Figura 3.78 Grupo de habitaciones derruidas para la transformación del Paseo Bolívar, Bogotá, 1937

urbanísticas más urgentes: la zona comprendida entre el barrio Egipto y el río San Francisco, y desde la carrera primera hasta las faldas de los Cerros Orientales. El proyecto convertiría el terreno despejado, con una extensión aproximada de ochenta a cien hectáreas, en un gran parque forestal y recreativo para la ciudad (Cendales, 2020; Colón, 2005).

El técnico urbanista propuso conservar solo algunas edificaciones aprovechables por su calidad constructiva y "dos o tres pequeños grupos pintorescos de ranchos como 'recuerdo'" (Brunner, 1936, p. 51). Además, incluyó varias vías de comunicación con el centro de la ciudad para el tránsito vehicular y algunos caminos peatonales arborizados. Los terrenos planos de la Media Torta sobre la calle 16 se reservarían para una escuela pública que sirviera por igual a todos los barrios altos, y un poco más al occidente se plantaría un jardín botánico público. El sector ubicado entre la carrera 1 y el Paseo Bolívar, las calles 12 y 16 —alrededor del Mercado de la Concordia— se destinarían para la edificación de una urbanización con residencias modernas dispuestas en edificación continua o en grupos aislados para la clase media. Así mismo, a lo largo del Paseo Bolívar, en las áreas cuya topografía lo permitiera, se reservarían lotes para la edificación de quintas amplias, aisladas o pareadas, comunicadas por medio de caminos peatonales en forma de *parkways*, *pleasure drive* y promenades, que conectarían con los nuevos lugares de esparcimiento ubicados en los puntos caracterizados por su hermosa vista sobre la ciudad y la sabana: un restaurante popular en el parque de la propiedad Maldonado y un casino social en la plataforma de la "Media Torta", con terrazas y miradores.

En el terreno plano detrás de dicho casino estaría ubicado el campo deportivo, con canchas de tenis, baloncesto y jardines decorativos. El proyecto inicial de Brunner no contemplaba la localización del teatro al aire libre de la

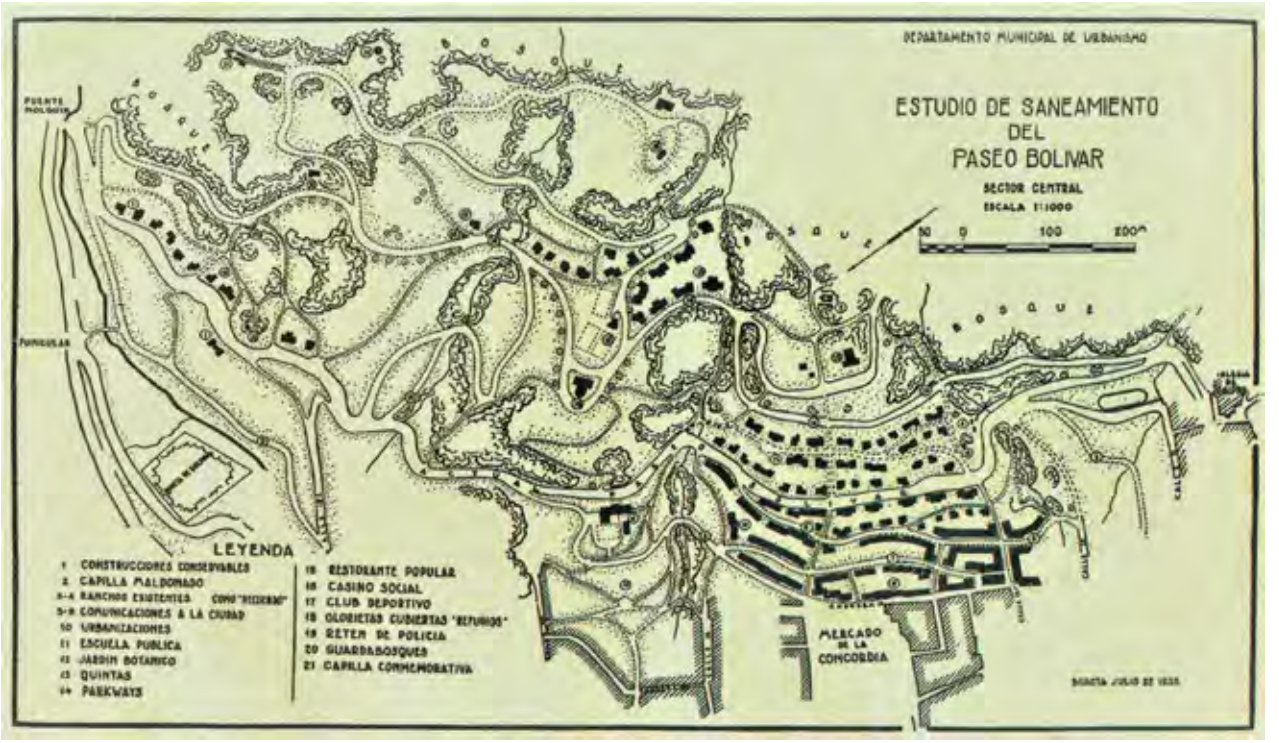


Figura 3.79 Estudio de saneamiento del Paseo Bolívar, sector central, elaborado en el Departamento Municipal de Urbanismo, Bogotá, julio de 1935

Figura 3.80 Vista panorámica de la iglesia de Egipto y el Paseo Bolívar, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Media Torta, sin embargo, este escenario se integraría a la propuesta original en 1936, gracias a los esfuerzos del alcalde Jorge Eliécer Gaitán por "vulgarizar" el acceso a la cultura, propiciando nuevos lugares de encuentro para el esparcimiento de los obreros y la clase media de la ciudad. El área de terreno restante —sin edificaciones— sería transformada en un parque forestal rodeado de bosques, árboles y prados, disponiendo algunas zonas para el "picnic popular" de los fines de semana. Cabe señalar que el parque forestal fue concebido como un cinturón verde cuya función principal era detener la expansión constructiva en este sector de la ciudad (Cendales, 2020, p. 302; Hofer, 2003, p. 147).

A pesar de la importancia que revestía, el proyecto fue ejecutado parcialmente: las familias que habitaban el sector fueron desalojadas de forma paulatina; se construyeron algunos miradores para contemplar la ciudad, así como caminos y senderos que comunicaban el parque forestal con el Paseo Bolívar; por último, sobre los terrenos ubicados en la Media Torta en propiedad del municipio, se construyó el teatro al aire libre con dineros donados por el Consejo Británico en Colombia para la celebración del IV Centenario de la ciudad, el único espacio edificado en Bogotá durante este periodo para que los sectores populares asistieran multitudinariamente a eventos culturales.

No obstante, el proyecto de Brunner constituiría una novedad en Bogotá, en la medida en que reunía múltiples espacios recreativos y culturales con calidad ambiental y paisajística destinados para todos los habitantes de la ciudad.

Figura 3.81 "El Mirador" del Paseo Bolívar, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

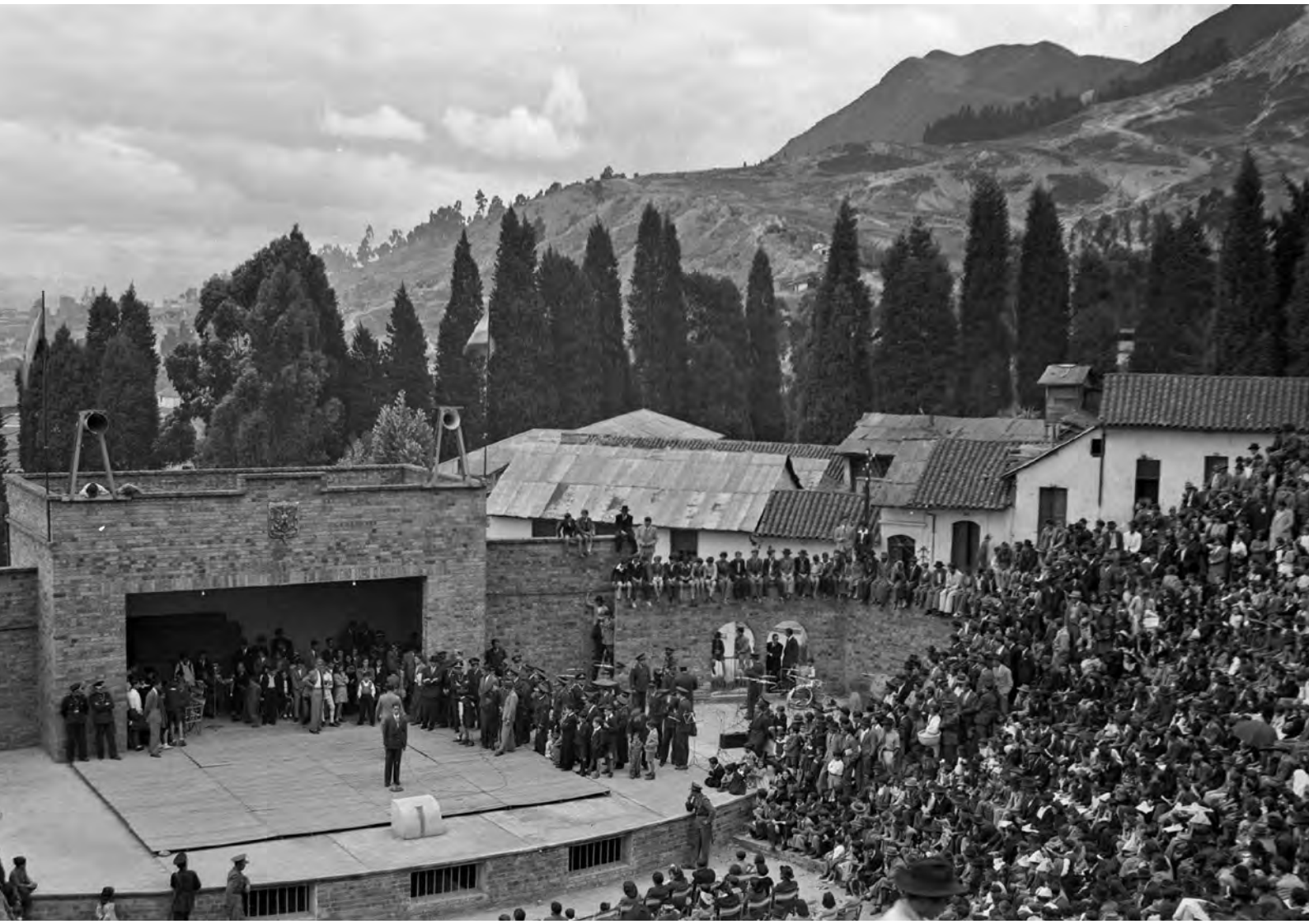


Figura 3.82 Inauguración del Teatro la Media Torta, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1938

72. El proyecto inicial para la ciudad satélite elaborado en 1942 sería modificado en 1943 para integrar la ubicación del nuevo parque.

El Parque Forestal El Salitre

A partir del proyecto para la ciudad satélite, por iniciativa de Carlos Sanz de Santamaría, alcalde de Bogotá, surgió la idea de construir un parque forestal que estaría unido al cinturón verde propuesto para dicha ciudad[72]. Para materializar la idea, la municipalidad entró en negociaciones con la Beneficencia de Cundinamarca con el propósito de adquirir los predios necesarios al noroccidente de la Ciudad Universitaria.

Diseñado por Brunner en 1943, el parque se extendería sobre 150 hectáreas de terreno plano, con el fin de ofrecer una serie de alternativas de recreo para la ciudad. Dividido en dos por un eje central, el llamado Paseo Panamericano, el proyecto contemplaba un sector destinado para las áreas deportivas, delimitado por el Camino a Engativá y el Camino de San Joaquín hasta el paseo central, con una nueva pista hípica municipal, canchas de fútbol, polo, básquetbol, *paddock*, tenis y tejo; así como un sector especial con pabellones para exposiciones, ferias agropecuarias y un vivero. En el centro del parque propuso la creación de un lago artificial junto a un rosedal, y se aprovecharía el material excavado para conformar un cerro, con mirador y vistas sobre la zona despejada, partiendo de las tribunas del hipó-

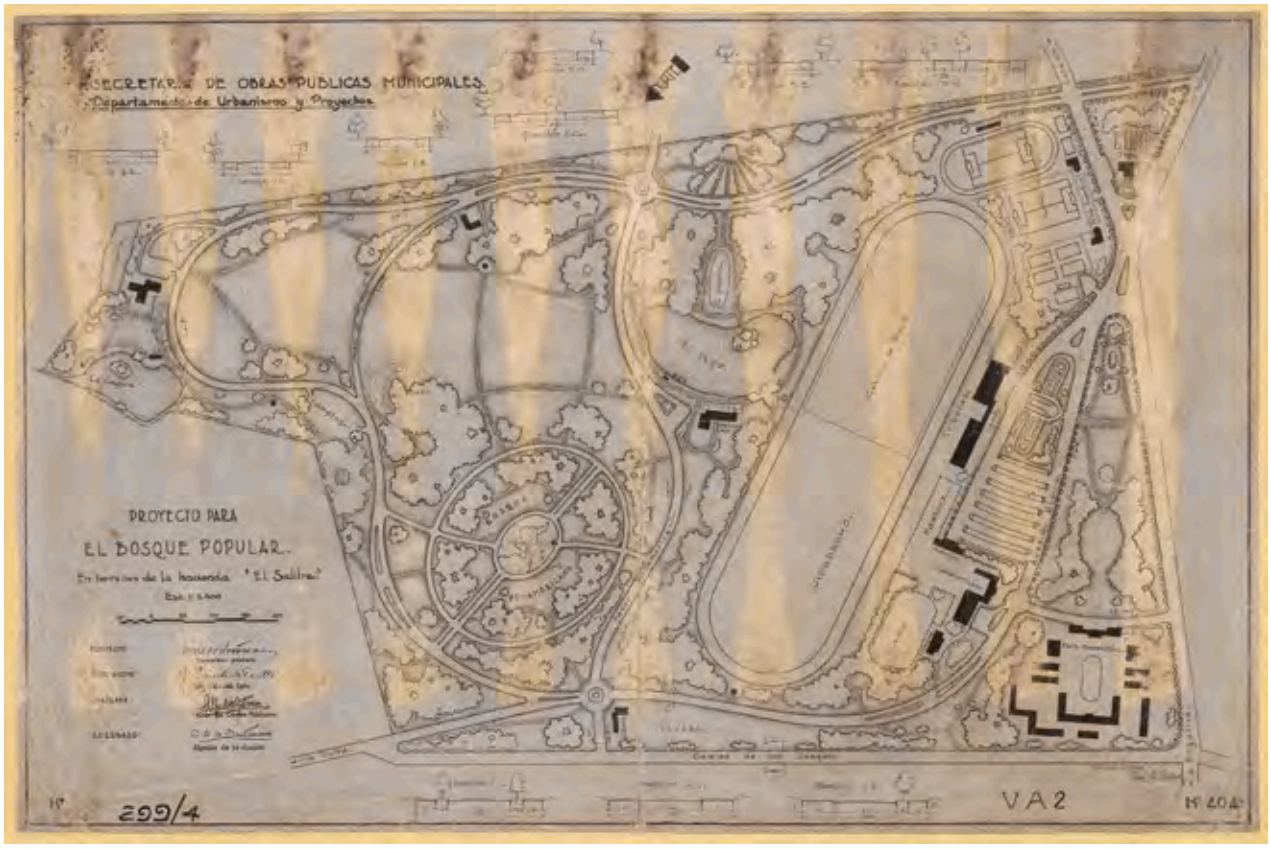


Figura 3.83 Proyecto para el Bosque Popular en terrenos de la Hacienda El Salitre, Bogotá, 1943. Secretaría de Obras Públicas Municipales, Departamento de Urbanismo y Proyectos. Proyecto: Karl Brunner

dromo hasta el restaurante campestre en el extremo oriental.

Del otro lado del Paseo y por iniciativa de los Amigos del Árbol, diseñó el Bosque Panamericano en forma ovalada, en cuyo centro —también ovalado— se formaría el mapa del continente americano gracias a un mosaico de plantas y flores, otorgándole a cada país un color específico. Desde la avenida interna que bordeaba el centro ovalado partirían la Avenida del Atlántico hacia el nororiente y la Avenida del Pacífico hacia el suroccidente; además de la Avenida del Meridiano en dirección norte-sur, de doble calzada y con una faja central ajardinada. Alrededor del mapa central se dispondría un bosque conformado por árboles provenientes de los veintidós países del continente. Además, contaría con otro lago artificial, una huerta y un casino cercanos al sector de San Fernando. En su conjunto, el parque incluía avenidas campestres, bosques, caminos, quioscos, un restaurante y un picadero; además de extensos prados para los juegos infantiles y el pícnic dominical (Brunner, 1944). En el plano del Bosque Popular fueron trazadas diez secciones viales que iban desde los diez hasta los veintiséis metros de extensión para la circulación de los peatones y automóviles.

A pesar de las gestiones realizadas en favor del nuevo Parque Forestal y, en especial, del Bosque Panamericano, es decir, la adquisición de los predios por parte del municipio, los diseños elaborados por Brunner y aprobados por el alcalde Sanz de Santamaría, la iniciativa de los miembros de la Asociación de Amigos del Árbol para la ejecución del bosque y la acogida que tuvo el proyecto entre el cuerpo de diplomáticos, el proyecto no se realizó en esta época. Más de tres décadas después, los terrenos conseguidos para la construcción del gran parque forestal El Salitre serían destinados para la formación del Parque Metropolitano Simón Bolívar, el gran pulmón de la ciudad y el parque verde más grande del país.

Figura 3.84 Proyecto del "Bosque Panamericano" en el Bosque Popular de Bogotá, 1943. Secretaría de Obras Públicas Municipales, Departamento de Urbanismo y Proyectos. Proyecto: Karl Brunner

73. El eje central estaría interrumpido por la ubicación de la cancha de baloncesto, dispuesta en sentido oriente-occidente.

Parques San Fernando y Vergel

Como primer ingeniero del Departamento de Urbanismo, en 1943 Brunner elaboró los proyectos para el parque del barrio San Fernando al occidente, y el parque del barrio El Vergel al sur de la ciudad. En ambos casos diseñó parques armónicos del tamaño de una manzana, con zonas rectangulares destinadas para canchas de baloncesto, juegos infantiles y arena, con varios accesos e hileras de árboles y arbustos bordeando los parques.

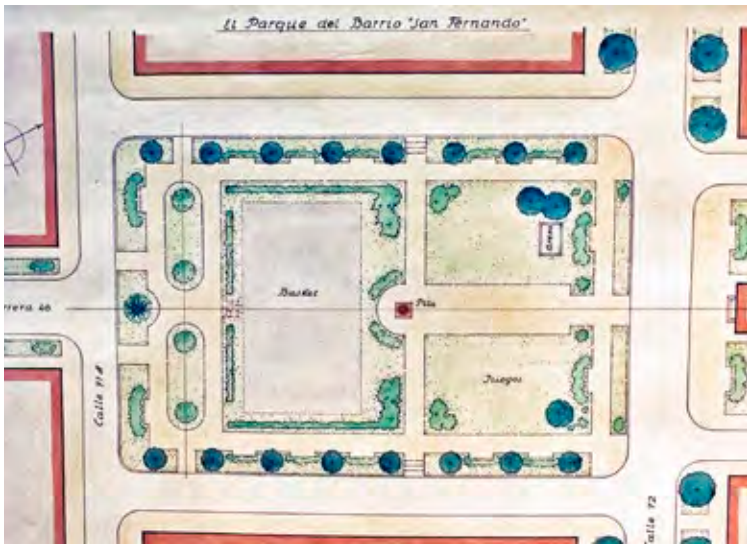


Figura 3.85 El parque del barrio San Fernando elaborado por Karl Brunner, Bogotá, 1943

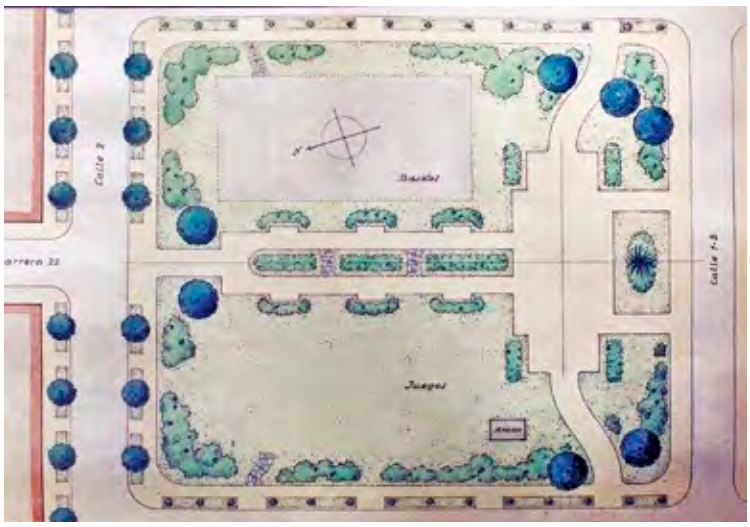


Figura 3.86 El parque del barrio El Vergel elaborado por Karl Brunner, 1943

En el Parque San Fernando trazó un eje central como una especie de extensión de la carrera 46[73], que daría acceso a una iglesia (actual Iglesia San Fernando Rey) ubicada en el costado norte, desde el cual se desprendían vías de acceso rectas y cortas. En el centro ubicó una pila —único elemento arquitectónico— circundada por los tres espacios recreativos mencionados y zonas verdes.

Para el caso del Parque El Vergel, proyectó el eje central en forma de franja verde alargada, como una prolongación de la carrera 22 hasta la calle 1d (actual calle 1h), vía que delimita el parque. Sobre el costado occidental del eje ubicó un área rectangular de proporciones considerables destinada para juegos con un pequeño espacio para la arena, que ocupaba un poco más de la mitad del parque. En el otro sentido, ubicó la cancha de baloncesto manteniendo la misma proporción de los espacios deportivos en ambos lados. Al sur ubicó tres secciones de jardines arborizados, con dos accesos en forma curvilínea, dejando un espacio libre en medio de las canchas y los jardines.

Parque Santander

Durante el mismo año de los proyectos anteriores, Brunner diseñó un parque para el barrio Santander, al sur de la ciudad. La propuesta original planteaba su ubicación en un polígono de forma trapezoidal ubicado entre las carreras 30 y 31 y las calles 26 y 27 sur. A diferencia del San Fernando y El Vergel, el técnico urbanista propuso una sola

cancha deportiva dispuesta en sentido oriente-occidente que ocupaba un poco más de la mitad del lote, destinando dos partes del parque, al norte de la cancha, para la edificación de un jardín escolar y una escuela. El eje principal se configuró como una suerte de diagonal que partía del cruce de la calle 26 sur con la carrera 30 y conducía al edificio escolar a través de secciones de jardines geométricos que, a su vez, contenían en el centro un área de jardín alargada y estrecha con un camino interno en forma de cruz, precedida de una estatua sobre el costado oriental. Los caminos de acceso fueron trazados en forma curvilínea atravesando todo el parque a modo de paseos, y, además, se incluyó una glorieta arborizada.

El parque propuesto por Brunner para el barrio Santander fue construido en un lote de terreno rectangular correspondiente a media manzana, ubicado a dos calles más al sur, entre las actuales carreras 29 y 29 a (antigua carrera 30) y las calles 29 y 29 bis sur. Probablemente, a razón del área disponible, la escuela propuesta por Brunner al interior del parque fue edificada por fuera del proyecto, que, junto con una iglesia delimitan el parque en su costado oriental.

Figura 3.87 El parque del barrio Santander elaborado por Karl Brunner, 1943

Brunner y los medios de divulgación del urbanismo en Bogotá

En la actualidad, la tarea del consultor urbanista de las ciudades latinoamericanas consiste en [...] difundir algunos principios urbanísticos fundamentales dentro de los círculos profesionales y en la opinión pública

Karl Brunner

Durante su estancia en Bogotá, Brunner concentró sus labores no solo en la elaboración de proyectos para la planificación urbana, sino, y con gran acogida, en el campo académico y "comunicativo", poniendo en circulación las nociones del urbanismo moderno. Su actividad como difusor de la ciencia del urbanismo era propia de los urbanistas de su época. El proceso de constitución de la "cultura urbanística" en Europa, a finales del siglo XIX, se había originado como respuesta frente a la ausencia de un corpus disciplinar, razón por la cual los profesionales expertos en temas urbanos tuvieron la necesidad de establecer canales para intercambiar sus conocimientos y experiencias en torno a la planificación urbana. En este sentido, el profesor emérito de la Universidad de Roma, Giorgio Piccinato (1993), habla de los "canales de la urbanística" para referirse a los "congresos nacionales e internacionales, seminarios de divulgación y especialización, exposiciones de urbanística, revistas especializadas, de manuales, estudios teóricos y estudios históricos" (p. 55). Durante las primeras décadas del siglo XX, dichos canales consolidarían la cultura urbanística a nivel internacional, influenciando notablemente la formación académica y la práctica profesional de Brunner.

De este modo, escribió numerosos artículos para los medios regionales, citados en buena parte a lo largo de este capítulo. En términos generales, su producción intelectual da cuenta de una estructura disciplinar enfocada en el estudio de los aspectos económicos, políticos y sociales particulares, indispensables para planear un desarrollo urbano integral de acuerdo con las necesidades

específicas del lugar; permite comprender las influencias académicas y los aportes teórico-prácticos del urbanista para la configuración de la ciudad moderna, sus profundos análisis sobre los problemas urbanos latentes y sus posibles soluciones —referenciando constantemente los ejemplos europeos, norteamericanos y latinoamericanos—, y, por último, revela el nivel de importancia que le otorgó al uso de los instrumentos técnicos como base para la elaboración de sus propuestas urbanísticas. Su amplio conocimiento sobre el desarrollo de la ciudad colombiana, considerado excepcional en nuestro país, lo convirtió en una autoridad con respecto al planeamiento urbano (Arango, 2019).

Por otra parte, fue un asiduo conferencista. Aunque esta labor no estaba contemplada dentro de los compromisos adquiridos con el municipio de Bogotá, su principal interés era poder intercambiar ideas, estudios y proyectos adelantados alrededor del urbanismo con los profesionales locales interesados en esta materia, y con las instituciones públicas, encargadas de dirigir y ejecutar las obras para el mejoramiento de las condiciones urbanas. El gobierno municipal vería en esta actividad una oportunidad para que los ingenieros y arquitectos locales aprovecharan las enseñanzas teóricas y prácticas de Brunner, con el fin de que fueran estos los que, en el futuro, desarrollaran sus ideas y las aplicaran "con resultados fecundos para ellos y para el embellecimiento no solo de Bogotá, sino de las demás prestigiosas ciudades de la república" (Grillo, 1933, p. 4).

Sus conferencias giraron en torno a los "Aspectos sociales del urbanismo contemporáneo"; el "Arte urbano histórico" y el "Arte urbano moderno"; los "Rascacielos y automovilismo en Nueva York" y el "El urbanismo en Roma"; apoyado en el material fotográfico y las experiencias suscitadas durante sus viajes de estudio para ilustrar los trabajos sobre urbanismo que, hasta entonces, se habían desarrollado en otras partes del mundo. Estas tendrían lugar en escenarios académicos e institucionales tan importantes para la ciudad como el Instituto de Acción Social, la Universidad Javeriana, la Sociedad Colombiana de Ingenieros, el Club Rotario de Bogotá, del cual era socio, y la Conferencia Municipal de Urbanismo.

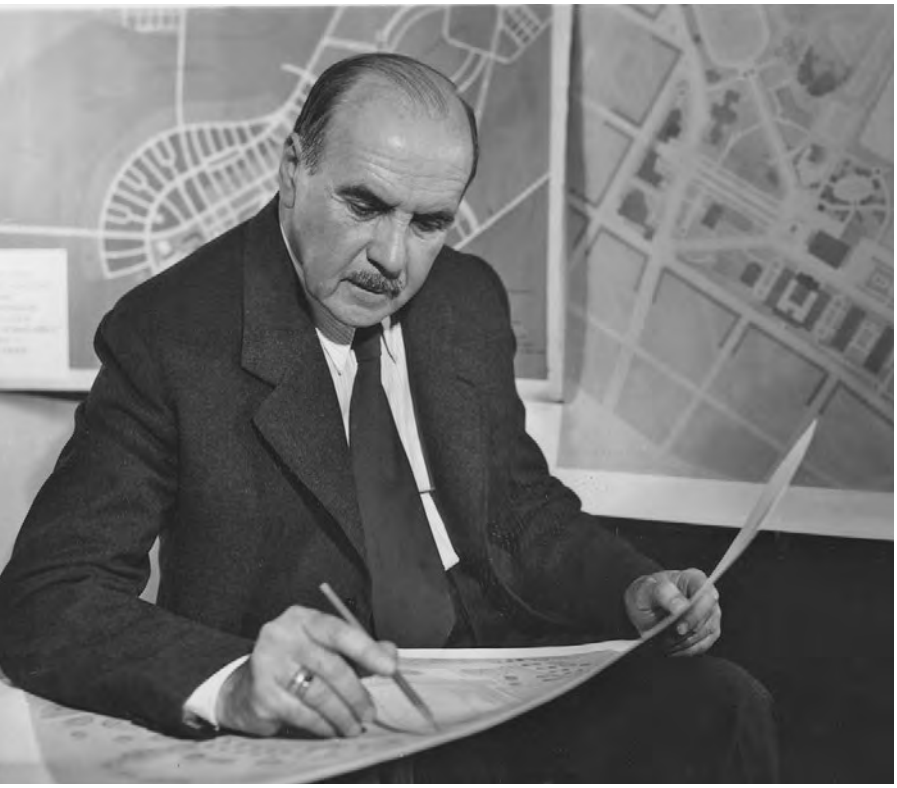


Figura 3.88 Karl Brunner en su oficina. Se puede ver el plano de la ciudad satélite para Bogotá, s.f.

EL RECTOR DE LA UNIVERSIDAD JAVERIANA

SE COMPLACE EN INVITAR A VD. A LAS CONFERENCIAS QUE DICTARA EL SEÑOR

DR. KARL H. BRUNNER

PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD DE VIENA Y ACTUAL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE URBANISMO DE BOGOTA:

LA PRIMERA, EL DIA 15 DE MARZO, BAJO LA PRESIDENCIA DE

S. E. EL MIMISTRO DE RELACIONES EXTERIORES Y DE EDUCACION DR. DON PEDRO M. CARREÑO

SOBRE EL TEMA

"EL ARTE URBANO HISTORICO"

Y LA SEGUNDA, EL DIA JUEVES 22 DE MARZO, BAJO LA PRESIDENCIA DE

S. E. EL SEÑOR MINISTRO DE ALEMANIA CONDE DE PODEWILS DÜRNIZ

SOBRE EL TEMA

"EL ARTE URBANO MODERNO"

LAS CONFERENCIAS SE EFECTUARAN EN EL SALON DE ACTOS DE LA UNIVERSIDAD JAVERIANA (CARRERA 7a.), A LAS 6 P. M., Y SERAN ILUSTRADAS CON PROYECCIONES LUMINOSAS.

BOGOTA, MARZO DE 1934.

Figura 3.89 Invitación a las conferencias de Karl Brunner "El arte urbano histórico" y "El arte urbano moderno" en el Salón de Actos de la Universidad Javeriana, Bogotá, marzo de 1934

EL GERENTE DEL INSTITUTO DE ACCION SOCIAL

se complace en invitar a usted a la conferencia que con el titulo

ASPECTOS SOCIALES DEL URBANISMO CONTEMPORANEO

dictará el señor Profesor

DR. KARL H. BRUNNER

Jefe del Departamento Municipal de Urbanismo,

en honor del H. Cabildo de Bogotá, el próximo día miércoles, a las 6 de la tarde, en los salones del Instituto de Acción Social, situados en la carrera 8.ª N.º 9-93, de esta ciudad.

La conferencia será ilustrada con proyecciones luminosas.

Bogotá, marzo 5 de 1934.

Figura 3.90 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "Aspectos sociales del urbanismo contemporáneo" en los salones del Instituto de Acción Social, Bogotá, 5 de marzo de 1934

EL PROFESOR DOCTOR CARLOS H. BRUNNER

tiene el honor de invitar a usted a la conferencia que sobre el tema

"RASCACIELOS Y AUTOMOVILISMO EN NUEVA YORK"

dictará en el Salón de Actos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros el día miércoles 8 de agosto a las 6 y media p. m., y luego a acompañarlo a una

COPA DE COCKTAIL

que ofrecerá allí mismo con ocasión de su despedida antes de salir por algunos meses a Santiago de Chile.

Bogotá, Agosto de 1934

Figura 3.91 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "Rascacielos y automovilismo en Nueva York" en el Salón de Actos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Bogotá, agosto de 1934

El Rector de la Universidad Javeriana
se complace en invitar a usted a la conferencia que dictará el día jueves, 16 de Mayo a las 6 p. m. el señor doctor
Karl H. Brunner
Profesor de la Universidad de Viena y actual Director Municipal de Urbanismo, sobre el tema
URBANISMO EN ROMA
La ciudad antigua - La Basílica de San Pedro - El Estado del Vaticano - El Plano Regulador de Roma - La Vía dell' Imperio - El Estadio Mussolini.
La conferencia se efectuará en el Salón de Actos de la Universidad Javeriana y será ilustrada con proyecciones luminosas.
Bogotá, Mayo de 1935

Figura 3.92 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "Urbanismo en Roma" en el Salón de Actos de la Universidad Javeriana, Bogotá, mayo de 1935

En la prensa de la época se afirmaba que los temas tratados por Brunner se desenvolvían armónicamente, pues su exposición era clara y sencilla, lejos de la ambigüedad discursiva propia de la erudición.

> La magnífica cultura que el urbanista vienés posee en tal ciencia, le permite enunciar sus tesis, explicar los problemas de la nueva arquitectura, del ensanche de las ciudades modernas, como también adentrarse en el análisis de las causas sociales que determinan la acumulación de los grupos humanos en el extramuro y, por ende, ocasionan el nacimiento de los grandes barrios obreros, le permiten conversar, informar, enseñar sobre todo esto con el más cabal dominio del tema ("La conferencia de Brunner", 1935, p. 5).

Con frecuencia, usó este "canal" para presentar los proyectos elaborados por el Departamento de Urbanismo para el desarrollo urbano futuro de Bogotá y divulgar las propuestas para el IV Centenario de la ciudad; conferencias que incluían una extensa documentación planimétrica, dando cuenta de sus altas competencias en la materia, así como de un conocimiento amplio y meditado sobre Bogotá y las obras urbanísticas necesarias para su modernización.

Por último, vale la pena resaltar la conferencia presentada por Brunner en la Reunión de Alcaldes Municipales que tuvo lugar en Bogotá el 13 de abril de 1943. La exposición trataba sobre las "finalidades del urbanismo", abordando los problemas "actuales" y las acciones urbanísticas que debían ser adelantadas en beneficio de la colectividad urbana. Al respecto, señaló que al prescindir del planeamiento urbano, la continua y desordenada expansión de las ciudades resultaba en graves problemas de higienización, congestión en los sectores centrales y una mezcla indefinida de actividades en un mismo sector; además, se dificultaba la creación de nuevos barrios (residenciales e industriales) en condiciones favorables y buenas comunicaciones; se obstaculizaba el trazado de avenidas amplias y bellas y la dotación urbana de parques recreativos y deportivos, de zonas campestres y forestales.

Resaltó la importancia de elaborar planos reguladores y de ensanche urbano, soportados en un conjunto de reformas legislativas sobre el desarrollo urbano y las construcciones, necesarias para el planeamiento de la ciudad futura. En ese sentido, reconoció la medida de regulación concebida por el alcalde mayor de Bogotá, Carlos Sanz de Santamaría, la Ley 1.ª de 1943 o "Ley Santamaría" en la que se estableció la expropiación de los predios urbanos para emprender "obras de ornato, embellecimiento, seguridad, saneamiento, construcción, reconstrucción o modernización de barrios, apertura o ampliación de calles, edificaciones de mercados, plazas, parques y jardines públicos en las ciudades capitales de Departamentos" y en otras poblaciones con veinticinco mil habitantes o más; medidas que abrirían el camino para mejorar las condiciones de las grandes ciudades (Brunner, 1943a, pp. 249-253).

Su proyecto académico en la Universidad Nacional de Colombia

Considerando su reputación internacional y su experiencia como docente y urbanista, Brunner fue llamado a Bogotá con el propósito de organizar el nuevo Departamento de Urbanismo y con ello dirigir el planeamiento y la regularización urbana. No obstante, su presencia en la ciudad permitió pensar en la posibilidad de que impartiera una cátedra de urbanismo. En este sentido, José María Montoya Valenzuela, exsecretario de Obras Públicas Municipales, le envió una carta al doctor Darío Rozo, rector de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia, el 16 de enero de 1934, para proponerle "la idea de establecer un curso especial de urbanismo para profesionales, ingenieros o arquitectos, semejante a los que se dictan en otras universidades europeas y americanas" (Montoya, 1934, f. 474), con lo cual se prestaría un gran servicio al país. Dos días después, el rector de la facultad confirmó su interés por aprovechar oportunamente la estancia de Brunner en la capital para abrir dicho curso, estimando conveniente la asistencia de la

persona que más tarde fuera a encargarse de esta cátedra en la Escuela de Arquitectura[74] (Rozo, 1934a, f. 476).

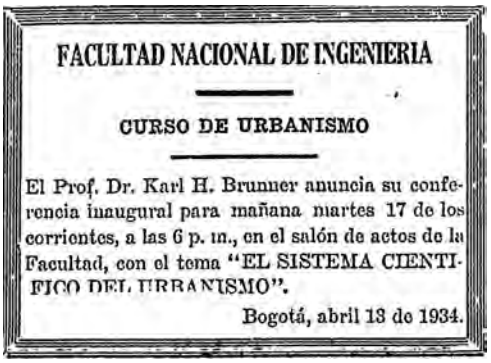
En este sentido, mediante la Resolución 7 del 19 de febrero de 1934, Brunner fue nombrado profesor interino del curso de urbanismo (Rozo, 1934b, f. 92), contando para su desarrollo con la ayuda del ingeniero Carlos Perilla, comisionado para tal fin por el Consejo Directivo de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Para su implementación, Brunner envío a la rectoría el esquema del programa para el curso de urbanismo; su idea inicial consideraba dictar una conferencia semanal de dos horas durante el año escolar, teniendo en cuenta que las personas inscritas serían profesionales. Sin embargo, el Consejo Directivo solicitó que, precisamente por tener un título profesional en ingeniería o arquitectura[75], a cada cursante se le exigiera la elaboración de proyectos urbanísticos. De acuerdo con lo anterior, se fijó una destinación de cuatro horas semanales para el curso, disponiendo los martes para las clases magistrales (conferencias) y los viernes para los ejercicios gráficos.

La creación del primer curso de Urbanismo en la Universidad Nacional, dirigido por el profesor austríaco Karl Brunner, se inscribe en un interés especial por configurar un espacio académico en torno a esta materia. Tal como lo hiciera en la Universidad Técnica de Viena y en la Universidad de Chile, pretendía instaurar un nuevo campo de estudio que le aportara a la formación de los profesionales "para atender técnicamente el desarrollo de las ciudades", impartiendo los fundamentos teóricos y prácticos de la ciencia del urbanismo. Por esta razón, consideraba de gran importancia la formación de una "escuela de urbanismo práctico" dependiente de la Facultad de Arquitectura, que incluyera en su programa de estudios todos los ramos técnicos sobre los que estaba basada la profesión del urbanista: "topografía, arquitectura, ingeniería urbana y sanitaria, de tránsito, arquitectura paisajista, entre otros, tanto en teoría como en trabajos de dibujo y de proyecto"; ofreciendo información global sobre las áreas de la sociología, la estadística, la economía y la legislación, en cuanto a su relación con las reformas urbanas, el ensanche, el tránsito, el saneamiento y embellecimiento de las ciudades (Brunner, 1938b, p. 15). El nuevo curso ofrecería herramientas metodológicas que permitieran plantear soluciones frente a los emergentes problemas urbanos derivados del proceso de modernización y crecimiento de las ciudades, a partir del estudio de los instrumentos técnicos de la planificación urbana y su implementación práctica en casos ejemplares. En este orden de ideas, el 17 de abril de 1934 tuvo lugar la conferencia inaugural "El sistema científico del urbanismo" en el salón de actos de la facultad.

El nuevo curso permitiría ofrecer soluciones frente a la necesidad que tenía el país de educar a los profesionales en torno a la ciencia del urbanismo y definir con claridad el perfil y el campo de acción del urbanista. Sin embargo, no dejaría de suscitar tensiones entre algunos ingenieros locales, lo que puso nuevamente en evidencia el "patriotismo" exacerbado y el conflicto gremial en la ciudad. A partir del comunicado

74. Jorge Ramírez Nieto (2005) señala que en 1929 la Universidad Nacional hizo un primer intento por "formar ingenieros *con especialización en arquitectura*" (p. 49); desafortunadamente, los problemas presupuestales obligaron a suspenderla de forma temporal. En 1934 se crearía la Escuela de Arquitectura dependiente de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería y con ella la especialización, en cuyo pénsum se contemplaba dictar un curso de urbanismo en el sexto año. Las razones por las cuales dicho curso estaría dirigido inicialmente para profesionales en ingeniería y arquitectura están justificadas en el hecho de que la especialización estaba iniciando y no habría alumnos que pudieran matricular el curso en ese momento.

75. El nuevo curso de urbanismo despertaría gran interés entre los técnicos y profesionales de la ciudad, cercanos a esta materia. No obstante, los requisitos establecían expresamente que para matricularse los interesados debían ser profesionales titulados, disposición que dejaría por fuera algunos de los ingenieros que integraban el equipo de trabajo del Departamento de Urbanismo.



FACULTAD NACIONAL DE INGENIERIA

CURSO DE URBANISMO

El Prof. Dr. Karl H. Brunner anuncia su conferencia inaugural para mañana martes 17 de los corrientes, a las 6 p. m., en el salón de actos de la Facultad, con el tema "EL SISTEMA CIENTIFICO DEL URBANISMO".

Bogotá, abril 13 de 1934.

Figura 3.93 Anuncio sobre la conferencia inaugural del curso de urbanismo "El sistema científico del urbanismo" de la Facultad Nacional de Ingeniería, Bogotá

enviado por el grupo de estudiantes matriculados en el primer curso de Urbanismo[76], publicado en *El País* el 12 de junio de 1935, se puede leer que el ingeniero Ignacio Piñeros Suárez había señalado que la materia dictada por Brunner había sido "un fracaso"[77]. En su defensa, este grupo quiso rectificar las injustas y parcializadas afirmaciones hechas por Piñeros en el mismo diario, manifestando que el curso dictado en la Facultad de Matemáticas e Ingeniería nada tenía que envidiarle a los ofrecidos en otras facultades europeas; antes bien, consideraban que era merecedor de todo su interés por las múltiples "soluciones y ejemplos prácticos, ilustrados con proyecciones cinematográficas", por el amplio conocimiento que sobre la arquitectura y el urbanismo suramericanos había adquirido Brunner en su práctica profesional y por los valiosos documentos recopilados en sus viajes de estudio y la novedad que estos representaban, incluso, para aquellos que se habían formado en el exterior. Si bien algunos de los profesionales matriculados en el curso de urbanismo no habían logrado asistir con la frecuencia necesaria, no se debía a la falta de interés ni a deficiencias en la materia, sino a la hora en que la había sido programado ("Cursos de urbanismo", 1935).

El profesor Giaime Botti (2019), en su artículo sobre las luchas gremiales y el discurso del urbanismo en Colombia entre 1920 y 1947, afirma que los constantes ataques al trabajo de Brunner por parte del gremio de los ingenieros nacionales resultaban de la idea preconcebida de que el urbanismo formaba parte del campo de acción de la ingeniería; noción que probablemente haya surgido a partir de las interpretaciones que hiciera Ricardo Olano sobre el *city planning* y, muy especialmente, sobre el libro publicado por Nelson P. Lewis en 1916 *The Planning of the Modern City. A Review of the Principles Governing City Planning* [*La planificación de la ciudad moderna. Una revisión de los principios que rigen el urbanismo*], dirigido expresamente por el autor a los ingenieros municipales, quien aseguraba que la planeación era una cuestión netamente ingenieril (Goossens, 2018, p. 63). No obstante, con la Ley Orgánica de la Universidad Nacional, en 1936 se creó oficialmente la carrera de Arquitectura como parte de la Facultad de Arquitectura, y con ella se iniciaría una independencia progresiva del área de la ingeniería civil, resolviendo de cierta forma la ambigüedad que generaba el perfil profesional del ingeniero-arquitecto[78]. En este sentido, más allá de la importancia de su labor profesional y comunicativa, Brunner influyó notablemente en nuestro medio al fortalecer "la idea de que existía una disciplina llamada urbanismo, practicada por un profesional bien definido: el arquitecto urbanista" (Botti, 2019, p. 179).

76. Dicha carta permite conocer quiénes fueron los primeros profesionales matriculados en el curso de urbanismo, en su mayoría empleados, para ese momento, del Departamento de Urbanismo de Bogotá. Aparecen suscritos José María Montoya Valenzuela (ingeniero arquitecto, jefe de la Sección de legislación sobre urbanismo y construcción), Jorge Camacho Fajardo y Germán Cadena (ingenieros arquitectos de la Sección de regularización de la ciudad y proyectos especiales), Rafael Zapata y Gabriel Sánchez Grillo (ingenieros de la Sección de regularización de la ciudad y proyectos especiales), Miguel Rosales (arquitecto, jefe de la Sección de arquitectura e inspección), Julio Carvajal (ingeniero, jefe de la Sección del Plano de Bogotá), Eduardo Delgadillo G. (ingeniero de la Sección del Plano de Bogotá), José Gregorio Olarte Álvarez (ingeniero de la Sección de urbanizaciones), Joaquín Martínez Alvarado (ingeniero del alcantarillado de Bogotá), Roberto Pachón (ingeniero civil), Leopoldo Guerra Portocarrero, José Manuel Acosta Sarmiento y Gustavo Perry (estudiantes de ingeniería civil de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería).

77. Como se verá en adelante, esta no sería la única vez que un miembro del gremio de los ingenieros nacionales atacaría la labor de Brunner.

78. El arquitecto Hernán Giraldo Mejía (1985, pp. 138-140) afirma que la década

Continúa en la página siguiente

Conferencias
del Profesor
Karl H. Brunner

Hoy martes, 7 de enero, primera conferencia, en el Paraninfo de la Universidad, a las 8 de la noche.

TEMA: "El urbanismo contemporáneo, su evolución, sus tendencias, su sistema científico.

(Estas conferencias se ilustrarán con proyecciones luminosas).

Popayán, 7 de enero de 1936.

Figura 3.94 Cartel de las "Conferencias del profesor Karl H. Brunner" en el Paraninfo de la Universidad del Cauca, Popayán, 7 de enero de 1936

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIVERSIDAD DEL CAUCA

Número 495

Popayán, 7 de febrero de 1936.-

==RECTORÍA==

Señor Dr.
don Karl H. Brunner.-
Apartado No. 143.
Bogotá.

De acuerdo con lo que expresé a usted en mi oficio No. 432 del 15 de enero pasado, me es honroso enviarle hoy, por separado, el diploma que le confiere la Universidad del Cauca y lo consagra profesor honorario de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería.

Aprovecho la oportunidad para agradecer a usted nuevamente por los servicios que en buena hora prestó a la Universidad, y por ende a Popayán, y además por las informaciones que esta Rectoría ha estado recibiendo de diversos casos sobre cotizaciones de un epidiáscopo para el servicio del Establecimiento, de revistas sobre Arquitectura y Urbanismo, etc.-

Reciba, pues, en nombre de la Universidad el diploma que hoy le envía por mi conducto y crea usted que su nombre quedó definitivamente vinculado al Instituto y que lo recordaremos con cariño.-

De usted, muy atentamente,

A. J. Lemos Guzmán- Rector de la Universidad del Cauca.-

AJL/sec.

Figura 3.95 Carta enviada por el rector de la Universidad del Cauca, A. J. Lemos Guzmán, donde se le certifica a Brunner como profesor honorario de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Popayán, 7 de febrero de 1936

de 1930 en Colombia coincide con el proceso de reconocimiento e institucionalización de la arquitectura como profesión y de la necesidad social del arquitecto, dando origen a la primera Facultad de Arquitectura del país. Se formaron las primeras agremiaciones de arquitectos en el contexto nacional: la Sociedad Colombiana de Arquitectos en 1934 y la Sociedad de Arquitectos de Medellín en 1935, orientadas hacia la búsqueda del reconocimiento de la arquitectura como profesión y su capacidad de intervención en las áreas de la reglamentación y asesoría urbana, y la vivienda social.

En enero de 1936, Brunner asistiría a Popayán invitado por el rector de la Universidad del Cauca, Antonio Lemos Guzmán, para dictar un ciclo de conferencias académicas en el paraninfo como parte del Programa de Extensión Cultural de la institución. Sus exposiciones giraron en torno al urbanismo y el arte de construir, además de tratar aspectos urbanos de Bogotá y Popayán, temas de gran interés para los estudiantes y el público (Londoño, 2002). Poco después, a través del rector Lemos la Universidad le enviaría un comunicado con un diploma adjunto que lo consagraba como profesor honorario de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería[79].

El 17 de febrero de 1937, el señor Otto de Greiff, secretario general de la Universidad Nacional, le comunicó a Karl Brunner su nombramiento como profesor de urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, aprobado mediante la Resolución 38. El programa con los contenidos del curso detallaba los temas y las actividades; en primer lugar, las conferencias se concentrarían en una exposición general del urbanismo moderno, considerando el estudio de los antecedentes, las tendencias y los componentes propios de la materia; es decir, se tratarían temas como la habitación urbana, las urbanizaciones, las vías urbanas y el tránsito, las avenidas monumentales, las áreas verdes, los aeródromos, el arte urbano, histórico y moderno —temas que fueron expuestos en profundidad en su *Manual de urbanismo*—. En segunda instancia, como parte del trabajo práctico de los estudiantes, se elaboraría un proyecto específico cada mes, proponiendo para ello proyectos de vivienda de varios tipos y agrupación, un proyecto de urbanización de acuerdo con unas condiciones específicas, un proyecto relacionado con el tránsito urbano, el ensanche o la apertura de vías, arterias y diagonales, y un proyecto para un parque urbano, bien fuera recreativo y de ornato o deportivo (documento 52 de 1937, citado en Ramírez, 2005, p. 55)[80]. El bagaje teórico-práctico de Brunner y su experiencia docente lo proyectaron como una autoridad en urbanismo entre los estudiantes y el cuerpo de profesores de la facultad, lo que favoreció su enseñanza en la nueva escuela de arquitectura y, además, le permitió aclarar el perfil profesional de esta disciplina.

A pesar de la fuerte acogida en el ámbito académico, Brunner tenía la intención de retornar a su país una vez finalizara el contrato con el municipio de Bogotá. Aprovechando los cuatro meses de vacaciones a los que tenía derecho por cada año de labores como jefe del Departamento de Urbanismo, solicitó una licencia para viajar a Viena en el segundo semestre de 1937. Según Hofer (2003), durante su estancia en la capital austríaca se presentó como candidato para reemplazar a Peter Behrens en la Academia de Bellas Artes, ocupando el primer lugar. No obstante, según el manuscrito de su *curriculum vitae*, hallado en el archivo familiar de Brunner en Bogotá, menciona haber sido propuesto unánimemente por el Colegio de Profesores de la Academia *primo et unico loco* para encargarse de la cátedra de Arquitectura que dictaba el profesor Dr. Behrens. De cualquier forma, su regreso al país se dio antes de ser nombrado para el nuevo cargo por dicha academia.

79. La comunicación fechada el 7 de febrero de 1936 se encuentra en el archivo de la familia Brunner Camacho en Bogotá.

80. Dicho documento corresponde a la carta enviada por Brunner el 19 de febrero de 1937 al secretario de la facultad, el señor Gustavo Maldonado, en la cual anexa el programa del curso o "Plan de clases y trabajos gráficos para el curso de Urbanismo en el año 1937".

Desafortunadamente, luego del *Anschluss*[81] ocurrido el 12 de marzo de 1938, su nombramiento sería cancelado por el Ministerio de Ciencias y Educación del III Reich en Berlín, razón por la cual su permanencia en Colombia se prolongaría por diez años más, dándole continuidad a su labor como profesor en la Universidad Nacional.

Para el primer semestre del año 1938, Brunner ya aparecía en el pénsum de la especialidad de Decoración como profesor del curso Arquitectura de jardines, manteniéndose a cargo del curso de Urbanismo de la carrera de Arquitectura[82]. En este proceso, en mayo de 1938 nombraron nuevo decano de la Facultad de Arquitectura a Carlos Martínez, quien se propuso reformar el programa curricular de la carrera, que seguía conservando la misma estructura desde 1934. Para ello, el 10 de noviembre le solicitó al señor Agustín Nieto Caballero, rector de la Universidad, considerar la posibilidad de contratar los servicios del profesor Brunner para prestarle asesoría a su decanatura con el fin de organizar los cursos y programas del nuevo pénsum de Arquitectura, estimando para el desarrollo de esta labor un periodo de dos meses. Su propuesta estaba plenamente justificada en el hecho de que Brunner contaba con "una valiosa experiencia como profesor de arquitectura en dos universidades europeas y como profesor de nuestra facultad en los dos últimos años; por otra parte, conoce a fondo las necesidades profesionales dada su larga estadía en el municipio de Bogotá" (Martínez, 1938, f. 50). La solicitud fue aprobada mediante la Resolución 172 de 1938, encargándole la elaboración del pénsum y el programa de la Facultad de Arquitectura.

El nuevo plan de estudios de Arquitectura precisaba rigurosamente los cursos y trabajos prácticos de la carrera, enfocándose en los temas fundamentales de la disciplina y disminuyendo sustancialmente el estudio de las materias propias de la ingeniería civil, pasando de seis a cinco años de formación. Al combinar acertadamente la enseñanza científica y artística en Arquitectura, la labor de Brunner se destacaría en los primeros años de organización del programa, logrando definir las tensiones de la carrera y proporcionándole una alternativa específica (Ramírez, 2005).

Una vez terminado el trabajo encomendado, Brunner se dirigió al rector Nieto Caballero el 25 de enero de 1939 para ofrecerle sus servicios como asesor del decano de la Facultad de Arquitectura y cooperar en todo lo relacionado con la organización de la Escuela y la coordinación de los cursos y las actividades dispuestos para ese año. Asimismo, señaló su disposición para continuar con las cátedras de Urbanismo y Arquitectura paisajista, y para dictar otros cursos de arquitectura que quisieran encomendarle. En este sentido, por Resolución 58, el 27 de febrero Karl Brunner fue notificado de su nombramiento como profesor encargado para dictar los cursos de Historia de la Arquitectura I[83] y II, Teoría de la Arquitectura I y II, y Arquitectura de Jardines, los cuales impartiría hasta el primer semestre de 1944. Además, fue elegido representante del cuerpo docente en el Consejo de la Facultad de Arquitectura bajo la decanatura del arquitecto Roberto Ancízar Sordo.

81. Anexión de Austria al Imperio Alemán, pasando a convertirse en una provincia alemana.

82. Contando con el reconocimiento del alumnado, Brunner fue elegido representante de los estudiantes en el Consejo de la Facultad de Arquitectura en 1938 y 1942, respectivamente.

83. A partir de 1940, el arquitecto Leopoldo Rother continuaría dictando el curso de Teoría de la Arquitectura I.

Figura 3.96 Karl Brunner con el grupo de profesores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, 28 de noviembre de 1942. En la fotografía aparecen el rector Julio Carrizosa, el decano Roberto Ancízar y los profesores Gabriel Serrano y Jorge Gaitán Cortés, entre otros

Mediante el Acuerdo 1 de 1943, Brunner fue nombrado profesor jefe del grupo de arquitectura teórica de la facultad, cargo que desempeñaría sin dificultades casi por dos años.

Para 1944 su influencia y autoridad en la academia empezarían a decaer, pues el pénsum de la carrera se había modificado nuevamente. La reforma del plan de estudios de Arquitectura podría entenderse como una forma de actualización discursiva de los contenidos instaurados en los cursos, además de las posturas ideológicas de algunos profesores de la facultad. Esto produciría cambios sustanciales con respecto a la actividad docente de Brunner, pues en 1945 empezaba a aparecer en la lista de profesores designado para las cátedras de Historia de la arquitectura, ampliadas en el nuevo programa de dos a cuatro cursos, todos a su cargo como jefe del grupo de Historia del Arte y la Arquitectura. Así mismo, empezarían a dictarse dos cursos de urbanismo orientados a la "síntesis y soluciones" y la "planificación" a cargo de Carlos Martínez y Gonzalo Samper, respectivamente.

Sin embargo, Brunner habría solicitado dos licencias durante el año lectivo de 1944 para atender los compromisos adquiridos en su calidad de urbanista con el municipio de Cali. Como se puede leer en el Acta 1 de la sesión de los miembros del Concejo de la Facultad de Arquitectura del 2 de febrero de 1945, las ausencias del profesor austríaco le impedían cumplir con sus obligaciones académicas, causándole serios perjuicios a los estudiantes, lo que motivó la decisión de asignarle la cátedra de Urbanismo al profesor Carlos Martínez y dejar a Brunner como profesor de Historia de la Arquitectura. Bajo esta justificación se escondía una razón mayor, pues el joven arquitecto Jorge Gaitán Cortés, influenciado por las ideas pregonadas por Le Corbusier y los Congresos

Internacionales de la Arquitectura Moderna (CIAM), habría aprovechado la oportunidad para explicar la evolución que había sufrido el urbanismo, señalando que el curso dictado por Brunner no estaba en consonancia con la transformación de esta ciencia. En su concepto, el cambio era necesario con el fin de orientar a los estudiantes hacia los nuevos sistemas de pensamiento.

Según Julio D. Dávila (2000), Gaitán Cortés había sido alumno de Brunner en 1942 durante su último año en la carrera de arquitectura, apropiando un conocimiento sistemático de la ciudad gracias al curso de urbanismo. Se podría pensar que fueron sus estudios de posgrado en arquitectura e ingeniería, adelantados en la Universidad de Yale entre 1943 y 1944, los que potenciarían su acercamiento al modernismo corbuseriano, movimiento que reñía con la corriente de pensamiento heredada por Brunner. En este sentido, la perspectiva de Cortés cambiaría notablemente, pues años más tarde haría referencia a la metodología del curso impartido por el urbanista en un artículo publicado en *El Bogotano*, señalando que

> el profesor Karl H. Brunner ciertamente hizo algo durante su permanencia en el país. En Bogotá dictó un cursillo en el cual hacía que sus alumnos —ignorantes profundos del más elemental principio urbanístico— comenzaran por proyectar una urbanización en terreno plano y luego la misma, pero en terreno inclinado. El curso se terminaba con la indicación de los anchos recomendables para calles y andenes, y un último proyecto que debían hacer los alumnos, para una ciudad satélite de Bogotá, en la cual se ensayaban toda clase de formas que se asemejaran a un sapo o a un cucarrón (Gaitán Cortés citado por Hernández, 2004, p. 71).

Las críticas a su labor como urbanista y docente de Bogotá se acrecentarían entre los profesionales adeptos a Le Corbusier, quienes consolidarían las ideas modernistas con la creación de la revista *Proa* en 1946.

Luego de estos hechos, Brunner se vería obligado a trasladar su domicilio a la ciudad de Cali por un año y medio, regresando a la Facultad de Arquitectura como profesor de los cursos de Historia de la Arquitectura I y

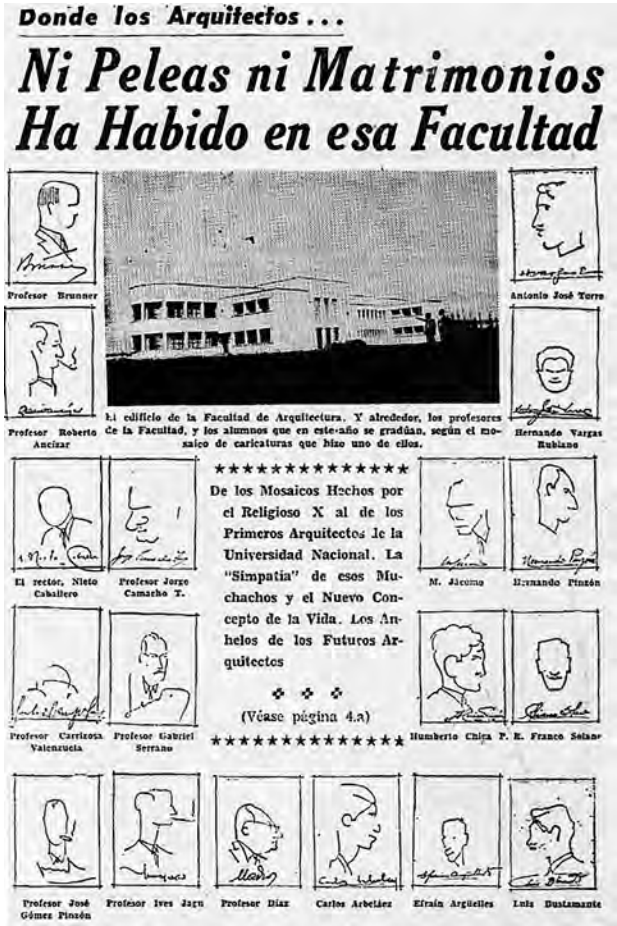


Figura 3.97 Mosaico de caricaturas de los profesores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia

Urbanismo I y II en febrero de 1947, los cuales mantendría bajo su cargo hasta el nombramiento del arquitecto italiano Angiolo Mazzoni como profesor de tiempo completo, razón por la cual dejaría de dictar la cátedra de Urbanismo II y pasaría al curso de Teoría de la Arquitectura II, continuando en los otros dos cursos durante el primer semestre de 1948.

Este sería el último periodo de Brunner como profesor de la Facultad de Arquitectura. El 25 de agosto de 1948 presentaría su carta de renuncia irrevocable ante el rector Luis López de Mesa, debido al llamado que le hizo la Municipalidad de Viena con el fin de que asumiera la planificación y reconstrucción de la ciudad, devastada

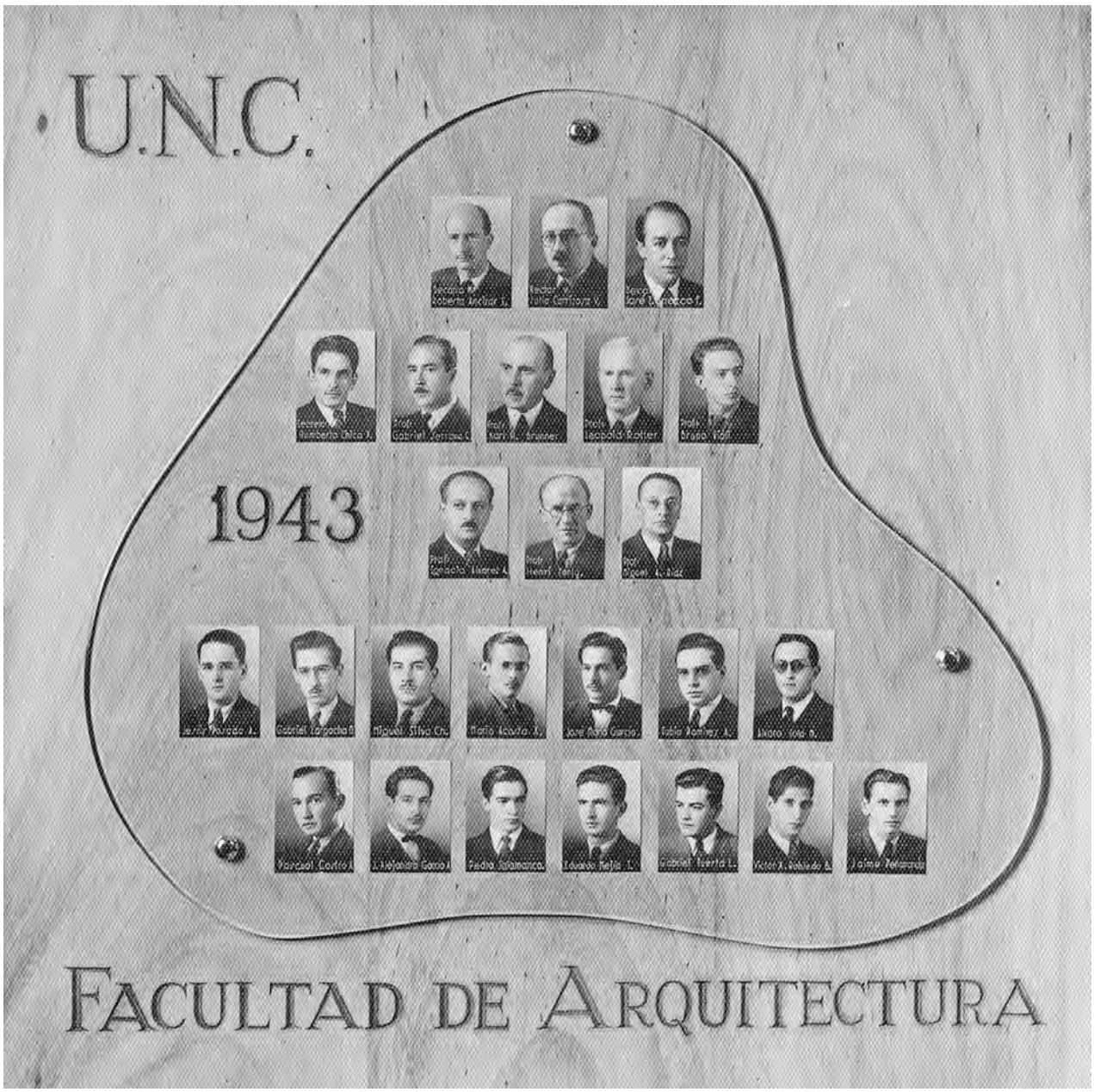


Figura 3.98 Mosaico de profesores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, 1943

por la Segunda Guerra Mundial, culminando una larga trayectoria como docente de la Universidad Nacional de Colombia.

Manual de urbanismo

En 1938, durante su último año como jefe del Departamento de Urbanismo de Bogotá, además de continuar con sus actividades docentes en la Universidad Nacional, dedicó parte de su tiempo a la redacción y compilación de textos para la publicación del Manual de urbanismo. Su proyecto editorial recibiría el apoyo del Concejo municipal mediante el artículo 7 del Acuerdo 22 de 1938, en el que se autorizaba a la Secretaría del Cabildo para publicar el libro del profesor Karl H. Brunner en las Ediciones del Concejo. Dada la importancia que representaba para el país la producción de una obra sobre esta materia, el 31 de diciembre de 1938 el *Registro Municipal* publicó en sus primeras páginas la "Evolución del Urbanismo Moderno"[84], parte de la "síntesis" del primer tomo del *Manual*.

El libro *Manual de urbanismo*, el primero en su género escrito en español, fue publicado por el autor en dos tomos, constituyendo para la época una de las obras más extensas sobre el tema divulgada en los países latinoamericanos. El *Manual* despertó un particular interés entre los planificadores, propietarios de tierras, políticos, maestros, estudiantes y el público en general, puesto que en él fueron incluidos "estudios detallados e informes prácticos de ciudades de América Latina, Europa y Estados Unidos" (Hofer, 2019, p. 187).

El primer tomo del Manual de urbanismo. *Síntesis-Las viviendas urbanas-Saneamiento* fue publicado en 1939. En su "Proemio" Brunner señalaba que la preparación de su obra estaba inspirada en el programa implementado en el Seminario de Urbanismo de las Facultades de Arquitectura en Viena, Santiago de Chile y Bogotá. No solo la enseñanza, sino los conocimientos adquiridos en su paso por las ciudades latinoamericanas y sus viajes de estudio por el continente europeo y americano "motivaron la conclusión

84. Llama la atención que al final del artículo Brunner señala textualmente: "Del libro en prensa 'Evolución del urbanismo moderno'" (Brunner, 1938c, p. 497), lo que permite pensar si el título o la idea original del proyecto editorial del autor cambió en algún punto del proceso.

EDICIONES DEL CONCEJO DE BOGOTA

MANUAL DE URBANISMO

DE

KARL H. BRUNNER

Profesor de Urbanismo de las Facultades de Arquitectura en Viena, Santiago de Chile y Bogotá.

El **primer tomo** de esta obra aparecerá en junio de 1939, y contiene los siguientes capítulos:

SINTESIS:

Bibliografía.
Evolución y ciencia del urbanismo.
Sociografía urbana.
La tarea del urbanista.
Factores adversos.

LAS VIVIENDAS URBANAS:

Categoría de habitaciones, sus productores, su financiamiento, su arrendamiento y mantenimiento; el planeamiento de viviendas populares; planos modelos; el fomento de la habitación en distintos países.

SANEAMIENTO:

Sectores urbanos insalubres, sus orígenes y consecuencias; la abolición de «Slums»; principios técnicos; reformas económicas y programas de acción; obras de saneamiento.

El tomo está dotado de **272 ilustraciones:** vistas urbanas, planos y fotografías de obras ejecutadas.

Los pedidos de ejemplares de esta obra se dirigen:
para Colombia: a la Secretaría del Concejo Municipal, apartado 2501, Bogotá;
para los demás países de América: a las librerías o al apartado 143, Bogotá;
para países de Europa: a Viena (Wien), IV, Margaretenstrasse 32-12, Alemania.

Figura 3.99 Publicidad de las ediciones del Concejo de Bogotá del *Manual de urbanismo* de Karl Brunner, 1939

del manuscrito y de las documentaciones gráficas" que acompañaban el Manual. En este sentido, expresó su gratitud por la publicación de esta obra, esperando con ella rendirle un homenaje "a las bellas y progresistas capitales de Colombia y Chile y a los países de América Latina en general". Brunner indicaba que en sus "distintos tomos" trataría sobre las materias correspondientes a la "ciencia, la técnica y el arte del urbanismo, comenzando con sus elementos básicos y terminando con sus obras óptimas: la solución de determinados problemas especiales, la composición de un sector urbano y las creaciones monumentales de los siglos pasados" (Brunner, 1939c, p. VII). Asimismo, señalaba que los contenidos incluían descripciones y referencias gráficas de un gran número de obras representativas de diversos países, y esto por dos motivos: primero, para que le sirviera al urbanista como una guía de orientación en sus viajes a las obras urbanas más relevantes de cada ciudad, y segundo, para que la cantidad de casos expuestos ampliara la mirada de los profesionales sobre las nuevas exigencias del urbanismo.

En él abordó los fundamentos teóricos y la evolución del urbanismo moderno; definió al técnico urbanista, sus tareas y los factores adversos a su profesión, y, muy especialmente, profundizó en la vivienda urbana, las categorías de las habitaciones y el fomento de la vivienda popular bajo la intervención económica del Estado; además del saneamiento de las ciudades, cuestiones que siempre ocuparon un lugar importante dentro de las estrategias de planificación urbana de Brunner. Es necesario resaltar que el *Manual* representa una fuente inagotable de referentes teóricos-prácticos de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. En esta medida, la obra logró convertirse en material obligatorio de consulta, no solo por las numerosas fuentes disciplinares que aparecen en ella, sino por la reproducción de planos, mapas y fotografías de obras emblemáticas realizadas en el continente europeo y americano, resultando en un intercambio intercontinental de experiencias e información; por el orden sistemático de sus ideas sobre la teoría y evolución del urbanismo, la instrumentalización propia de la disciplina y su propuesta integral para llevar a cabo proyectos de planificación urbana.

El segundo tomo, *Manual de urbanismo. Edificación, urbanización, vialidad urbana*, fue publicado en 1940. Esta vez, Brunner manifestó que su obra estaba dedicada "a todos los arquitectos, ingenieros y empresas que intervienen en las construcciones urbanas de toda índole, así como a los funcionarios y empleados de la administración pública llamados a dirigirlas y controlarlas", presentando el *Manual* como un libro que, por sus numerosas referencias teóricas, esquemas e ilustraciones, se

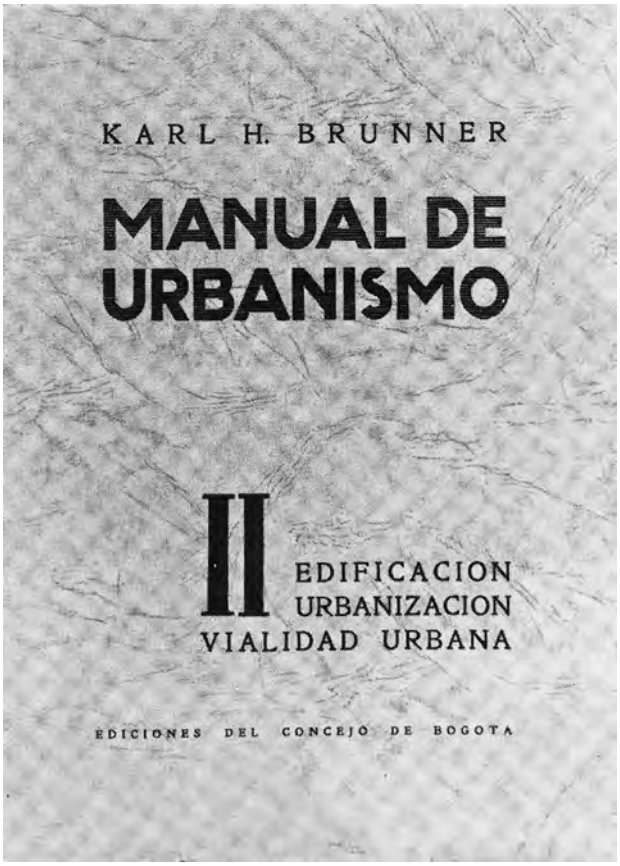


Figura 3.100 Portada del libro *Manual de urbanismo*. Tomo II de Karl Brunner, 1940

podría acomodar "a las necesidades de la enseñanza académica del urbanismo en los institutos universitarios" (Brunner, 1940c, p. II).

En su introducción se advierte una especie de "manifiesto crítico" dirigido a los profesionales y estudiantes:

> El estudiante de arquitectura e ingeniería o el técnico mismo que no se dedica al estudio cuidadoso de los detalles y no pasa por las fases del trabajo práctico de planificación urbana, nunca se convertirá en un "urbanista"; aunque dotado de algo de genio, será meramente un idealista, y careciendo de talento no pasará de ser un diletante. Tanto el uno como el otro estarían incapacitados para contribuir con plena eficiencia al verdadero progreso de los organismos urbanos modernos. Esta es la razón por la cual este Manual parte de las consideraciones básicas, del detalle, de los componentes y aspectos urbanos parciales, para llegar solo en sus últimos acápites —en el tercer tomo— a los problemas supremos del planeamiento y el arte urbanos (Brunner, 1940c, pp. II-III).

En él estudió ampliamente los problemas de la edificación urbana y la tipología de las construcciones; definió las urbanizaciones, considerando las condiciones socioeconómicas de cada lugar, conceptuando sobre los componentes formales para la planificación, el trazado y la reglamentación a partir del carácter de cada proyecto, y profundizó sobre la vialidad urbana, la función de la calle, las categorías viales y su regulación. A través de estudios comparativos entre las principales vías de América Latina y sus equivalentes europeos, demostró el potencial que tenían las avenidas para transportar un alto volumen de tráfico, así como para satisfacer las demandas de la planificación urbana.

Brunner concentró sus esfuerzos en hacer visibles los proyectos urbanísticos adelantados en ciudades como Bogotá, Santiago, La Habana, Buenos Aires, entre otras. Así, junto con los ejemplos europeos empleados para argumentar las ideas fundamentales de su obra, ilustró gráficamente los trabajos elaborados por él y por otros arquitectos y urbanistas en América Latina. Por primera vez estas ciudades capitales aparecían como un modelo de referencia al lado de metrópolis como París, Viena, Nueva York o Berlín. De este modo, las obras seleccionadas contextualizaron las ideas y principios de un sistema de pensamiento que Brunner había instaurado, poniendo en valor el trabajo realizado por el cuerpo de profesionales en el Departamento de Urbanismo de Bogotá y el Instituto Nacional de Urbanismo en Santiago.

El autor anunció la publicación de un tercer tomo sobre el "Planeamiento urbano y zonificación, zonas verdes, aeródromos. Arte urbano: histórico y moderno"; ejemplar que no podría completar hasta que la Segunda Guerra Mundial, que claramente sacudía buena parte de Europa, no fuera superada. La necesidad de recoger memorias del arte urbano histórico en España paralizaba en cierta medida la continuación de su libro. Desafortunadamente, dicho tomo no llegó a publicarse y no se ha logrado encontrar el manuscrito anunciado.

El *Manual de urbanismo*, concebido por Karl Brunner a partir de sus reflexiones sobre la ciudad, se convirtió en el canal expedito para difundir nacional e internacionalmente sus ideas y proyectos, así como sus preocupaciones y soluciones frente a los problemas urbanos modernos desde una mirada global e integradora. Logró exponer de forma didáctica la evolución teórica y práctica de una disciplina que, en nuestro contexto, estaba en proceso de configuración. Luego de su publicación, el *Manual* se insertaría como una de las guías más distinguidas para la planificación urbana, convirtiéndose en un modelo dentro de la literatura de la profesión (Hofer, 2009).

La obra de Brunner adquirió gran relevancia dentro del ámbito académico, urbanístico y administrativo (profesionales e instituciones públicas encargadas de la planificación urbana), pues a partir de 1940 una buena parte de ciudades latinoamericanas tuvieron en sus manos una obra que les ofrecía herramientas teóricas y técnicas para emprender soluciones frente a los crecientes problemas

urbanos. Asimismo, los estudiantes recibieron un complejo "libro de texto" desde el cual poderse apoyar para elaborar propuestas de calidad urbanística, consolidando no solo el discurso urbanístico, sino las buenas prácticas disciplinares que, necesariamente, debían tener en cuenta los detalles y las demandas espaciales, económicas y sociales propias de cada localidad.

Para ampliar su difusión, algunas revistas nacionales se encargarían de divulgar la existencia de la obra y transmitir parte de sus contenidos. En el contexto académico, en septiembre de 1939 la revista *Ingeniería y Arquitectura* publicó la nota "Manual de urbanismo", escrita por el decano de la Facultad de Arquitectura, Roberto Ancízar Sordo, en la que anunciaba la aparición del primer tomo del *Manual*, elogiando el trabajo de Brunner. Al respecto, manifestaba que

> en los distintos tomos de esta obra, trata su autor con gran acierto todas las materias que componen la ciencia, la técnica y el arte del urbanismo, comenzando con sus elementos básicos y terminando con las obras óptimas. *Manual de urbanismo*, a más de ser una obra ampliamente documentada y de gran interés, constituye un gran éxito de presentación gráfica y un valioso aporte para el desarrollo del arte urbanístico entre nosotros (Ancízar, 1939, p. 7).

En el número siguiente de la revista se publicó de forma anticipada "La edificación por bloques", que haría parte de los contenidos sobre "La edificación urbana" del segundo tomo del *Manual de urbanismo*; fue acompañado de una serie de fotografías permitiendo ilustrar los proyectos que, en este sentido, se habían desarrollado en algunas ciudades europeas y estadounidenses, incluyendo algunas obras realizadas en México y Chile.

Por la misma época, Ricardo Olano, director de la revista *Progreso* de Medellín, motivado por la gran admiración que sentía por Brunner, publicó con cierta frecuencia algunos fragmentos del *Manual de urbanismo*. Cabe destacar que este medio difundió de múltiples formas la cultura cívica como base para adelantar las obras de embellecimiento y progreso de la ciudad. De este modo, Olano se encargó de divulgar la obra de Brunner, instando a los Concejos municipales para su adquisición y propagación. De acuerdo con lo anterior, en octubre de 1939 escribió:

> Acaba de aparecer el volumen primero de esta gran obra, editado lujosamente en su imprenta por el Concejo Municipal de Bogotá. El profesor Brunner es un gran urbanista a quien se debe la modernización de varias ciudades suramericanas. Ha contribuido además a la difusión en Europa y América de esta ciencia moderna del urbanismo. *Progreso*, que ha sido fundado para difundir en Colombia el espíritu del urbanismo, para propender por el hermoseamiento de las ciudades, excita a todos los Concejos Municipales del país y a todas las personas que se interesen por las actividades cívicas, a adquirir dicho libro y a poner en práctica sus enseñanzas (Olano, 1939, p. 120).

Tras la publicación del segundo tomo, Olano volvió a hablar de Brunner, calificando su aparición como uno de los eventos más importantes en la historia del urbanismo en Colombia por tratarse de una obra sin par en el contexto local. Entre 1940 y 1943, en *Progreso* fueron publicados algunos fragmentos del *Manual*, entre ellos "El egoísmo individualista", los "Barrios residenciales" y la "Urbanización en cuestas"; además de transcribir las conferencias dictadas en la ciudad y las disposiciones propuestas para la reglamentación urbana a nivel nacional.

En el contexto americano, la obra de Brunner contó con amplia difusión a partir de las revistas especializadas. En este sentido, la *Revista de Arquitectura*, órgano de la Sociedad Central de Arquitectos y el Centro de Estudiantes de Arquitectura de Buenos Aires, comprometidos con la divulgación de nuevos contenidos académicos y disciplinares, publicó en agosto de 1940 el artículo "Acerca de la obra 'Manual de Urbanismo' de Karl H. Brunner", transcribiendo en síntesis el primer volumen, además de anunciar los contenidos del segundo y tercer tomo. El boletín informativo de la *American So-*

ciety of Planning Officials de Chicago, en octubre de 1940, publicó una corta reseña sobre el primer volumen, señalando que este era el primer manual completo sobre planificación urbana, vivienda y tránsito publicado en español. Así mismo, advertían que era una fuente de gran utilidad para cualquier planificador estadounidense que estuviera familiarizado con este idioma. La revista *Arquitectura*, órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos de La Habana, en enero de 1941 reseñó los contenidos del *Manual de urbanismo* en su apartado "Bibliografía", enfatizando en la importancia de esta publicación, pues "no cuenta la bibliografía hispanoamericana con una obra más fundamental para el urbanismo moderno que esta, editada primorosamente por el Concejo de Bogotá, debida a su profesor de urbanismo, Sr. Karl H. Brunner, especializado en esta rama del conocimiento" ("Bibliografía. Manual de urbanismo", 1941, p. 43).

Así mismo, el artículo "El técnico urbanista" fue publicado en toda su extensión en revistas como *Arquitectura*, órgano oficial de la Sociedad de Arquitectos de Uruguay (1939) y *CACYA*, revista del Centro de Arquitectos Constructores de Obras y Anexos (1942), cumpliendo una función primordial entre el gremio de arquitectos y urbanistas latinoamericanos al definir —desde el amplio criterio y la claridad de Brunner— el perfil del profesional que debía encargarse de la dirección de los planes de desarrollo urbano y el enfoque de la docencia universitaria, un tema que había sido discutido extensamente en el contexto internacional y los congresos de urbanismo de la época.

Para cerrar, es preciso resaltar la importancia del *Manual de urbanismo* para una institución como el Concejo de Bogotá. Interesada en fomentar un debate urbano cualificado, consideran que los temas tratados por Brunner en el pasado siguen vigentes, constituyéndose como un insumo incomparable para repensar la ciudad. Por esta razón, y conscientes de su valor dentro de las obras disciplinares del país y las amplias reflexiones sobre los temas urbanísticos, setenta y cinco años después de su aparición, dicha institución reimprimió una edición facsimilar del *Manual* de Karl Brunner en 2015. Fue distribuido entre las bibliotecas públicas y universitarias del país como material de consulta e investigación académica; fortaleciendo nuevamente el discurso académico, disciplinar y administrativo de otras generaciones, con reflexiones propias de su tiempo. Esta obra es considerada por Silvia Arango (2019) como una de las mayores contribuciones escritas en su género que se han publicado en el país.

Brunner como consejero urbanista del Gobierno nacional

El desarrollo de las actividades académicas y profesionales del urbanista austríaco no se circunscribieron exclusivamente a la ciudad de Bogotá. Luego de su regreso de Santiago de Chile, mediante el Decreto 933 de 1935 el presidente progresista Alfonso López Pumarejo (1934-1938) nombró a Karl H. Brunner como consejero urbanista —*ad honorem*— del Gobierno nacional. Además, fue designado como asesor de la Sección Técnica del Ministerio de Educación Nacional, dirigido por Luis López de Mesa.

La notable labor que estaba realizando Brunner en Bogotá como director del Departamento de Urbanismo, sus amplios conocimientos sobre el urbanismo moderno

Figura 3.101 Tarjeta de presentación del Dr. Carlos H. Brunner, consejero urbanista *ad honorem* del Gobierno y profesor de la Universidad Nacional de Colombia, s. f.

85. Primer designado a la presidencia de Colombia durante el gobierno de Alfonso López Pumarejo y miembro destacado de la clase dirigente de Barranquilla.

y la importancia de los contenidos abordados en sus exposiciones para el desarrollo urbano de la capital, suscitaron gran interés entre las administraciones municipales y los sectores de la élite local de Barranquilla, Medellín, Manizales, Pasto y Cali; instituciones preocupadas por alcanzar el progreso y la modernización urbana. No obstante, la proliferación discursiva en torno a la ciencia del urbanismo y su aplicación en el desarrollo de las ciudades extranjeras motivó la búsqueda de soluciones para ordenar el crecimiento urbano y proyectar técnicamente el futuro de las ciudades. En este sentido, Brunner fue convocado como consejero urbanista en varias ocasiones con el fin de estudiar las condiciones urbanas de cada ciudad y plantear propuestas para su desarrollo futuro. Así mismo, fue invitado a dictar sus conferencias académicas en los salones de las Sociedades de Mejoras Públicas y en algunos recintos universitarios del país, con el fin de ilustrar a los estudiantes y profesionales locales en esta materia. No obstante, recibiría varios encargos para la elaboración de anteproyectos y trazado de planos reguladores en algunas de estas ciudades.

A través de la lectura de las conferencias acerca de los estudios preliminares elaborados por Brunner para cada ciudad, se evidencian unos ejes temáticos comunes que fueron ampliados teniendo en cuenta las necesidades urbanas y las posibilidades de actuación política y socioeconómica de las administraciones municipales. En consonancia con las exigencias del urbanismo moderno, sus exposiciones se enfocaron en proponer una serie de reformas urbanas considerando la movilidad, las edificaciones y las medidas de regulación de las construcciones, la planificación de las urbanizaciones residenciales y los barrios obreros y los parques recreativos, deportivos y forestales. En cada oportunidad, señaló la necesidad de planear la ciudad futura a partir del plano regulador y de ensanche urbano y de un plano de zonificación para definir las futuras zonas industriales; en términos generales, indicó las obras que, en su concepto, atenderían las necesidades viales, arquitectónicas y de embellecimiento de las ciudades para su desarrollo urbano futuro.

Problemas urbanos y propuestas para la ciudad futura de Barranquilla

En 1936, Karl Brunner fue invitado por el doctor Alberto Pumarejo[85] como consejero urbanista de la ciudad de Barranquilla. Según el secretario de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico, Rafael Zapata García, los dirigentes departamentales y municipales con un meritorio sentido administrativo y una honda visión gubernamental habían acudido al técnico urbanista por su autoridad científica y su prestigiosa idoneidad para indicar los derroteros del ensanche urbano "de esta urbe prodigio" ("El almuerzo de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico en honor del profesor Karl H. Brunner", 1937, p. 7).

Para reforzar el interés del doctor Pumarejo, el 2 de enero de 1937 el alcalde Jorge Eliécer Gaitán se dirigió a Brunner desde Barranquilla mediante un marconigrama, expresándose vivamente interesado en que el urbanista austríaco viajara a esta ciudad en la mayor brevedad posible.

Si bien no se conoce una fecha clara de su llegada, lo cierto es que durante la primera entrevista concedida al diario *La Prensa* el 8 de enero, se aseguraba que el urbanista llevaba pocos días en la ciudad. Brunner manifestó que esta era su primea visita, aprovechando para expresar su admiración por el notable crecimiento y el desarrollo armónico de Barranquilla. Había iniciado sus recorridos por la ciudad con el fin de estudiar los problemas urbanos y, en este sentido, sugerir las reformas necesarias[86].

Por su parte, la Sociedad de Mejoras Públicas, interesada en los temas relacionados con el urbanismo y la modernización de la ciudad, programó una serie de conferencias académicas dirigidas por Brunner los días 12 y 13 de enero, extendiendo la invitación a las autoridades y al público en general para que asistieran a sus exposiciones por la importancia que implicaban para la ciudad. En ellas se tratarían temas como el arte urbano histórico y el arte urbano moderno, ilustradas ampliamente con "proyecciones luminosas".

El arquitecto Carlos Bell Lemus (2014) afirmaba que Brunner se había tomado el trabajo de elaborar un prediagnóstico de los problemas urbanos más urgentes, "a manera de carta de presentación de sus servicios profesionales" (p. 154). En este sentido, el 14 de enero de 1937 presentó los "Estudios superficiales acerca de la ciudad de Barranquilla", conferencia a la que acudieron miembros notables de la ciudad como el doctor Alberto Pumarejo, el alcalde Arturo Ponce Rojas, los miembros del Concejo municipal y los profesionales interesados en el progreso y embellecimiento urbano. Días después, la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico ofrecería un almuerzo en honor a Brunner en el salón principal del Jardín Águila, convocando dirigentes y profesionales locales de alta prestancia.

MARCONIGRAMA
MARCONI'S WIRELESS TELEGRAPH Co., Ltd.
SERVICIO EXTERIOR CON TODO EL MUNDO
En conexión con: R. C. A. Communications, Inc. New York
Cable and Wireless, Limited London HJC.RP.
Tropical Radio Telegraph Company
SERVICIO INTERIOR EXTRA-RAPIDO entre BOGOTA, BARRANQUILLA CALI Y MEDELLIN
Recibido en nuestra Oficina Central, Carrera 8ª, Nº 14-56 Bogotá
EXB22 28 280 12.14PM BARRANQUILLA 2.
CARLOS BRUNNER HOTEL PACIFICO BOGOTA.
SALUDOLO FELIZ AÑO HALLOME VIVAMENTE INTERESADO VENGA ESTA ANTES MI REGRESO ESPEROLO MAYOR BREVEDAD FAVOR RAPIDA RESPUESTA PASAJE SCADTA LISTO.
JORGE ELIECER GAITAN.
2.I.1937

Figura 3.102 Marconigrama enviado por Jorge Eliécer Gaitán a Karl Brunner desde Barranquilla, 2 de enero de 1937

En vista de la actualidad de los temas tratados por Brunner, la Sociedad de Mejoras Públicas reprodujo la totalidad de su exposición en la revista *Mejoras* en 1941 como "Problemas urbanos de Barranquilla".

Apoyado en los planos y la documentación suministrada por las instituciones públicas y privadas de la ciudad, Brunner propuso un conjunto de reformas para su transformación urbana. Se refirió a la presente situación de la ciudad, declarando que Barranquilla contaba con una red de calles anchas que les permitiría definir como vías principales de tránsito aquellas que más se prestaran para este fin, incluyendo vías de conexión fáciles

86. Una actividad técnica propia del urbanista durante sus visitas a las ciudades colombianas.

87. En 1941, Brunner expresaría nuevamente su admiración por la hermosa urbanización El Prado, como se puede leer en la carta enviada al señor José Agustín Blanco de la Rosa, directivo de la Sociedad de Mejoras Públicas. En ella le indicó que las vistas tomadas durante su visita a Barranquilla en 1937 "sirvieron desde entonces como modelos en mis enseñanzas y también para incluirlas en el segundo tomo de mi 'Manual de Urbanismo'" ("Otra valiosa opinión en el sentido de señalar el perímetro urbano" 1941, p. 12).

Figura 3.103 Grupo de asistentes al almuerzo ofrecido por la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico en honor a Karl Brunner, en el Jardín Águila, Barranquilla. Foto Tepedino, 1937

con las troncales, el sector central y las zonas periféricas; para ello, aconsejó una extensión de entre cinco y siete metros y medio para las calzadas de las vías principales, teniendo en cuenta el espacio para la circulación del tránsito y las fajas requeridas para el estacionamiento vehicular. Con respecto a las calles y carreras restantes o vías secundarias, de baja circulación vehicular y alto flujo peatonal, tendrían un carácter residencial y la extensión de la calzada no sería mayor a la mitad de la calle.

Así mismo, aprovechó para resaltar la labor de embellecimiento adelantada por la Sociedad de Mejoras Públicas mediante el programa de arborización de las calles, proponiendo que fuera incluida la conservación de los árboles existentes.

En cuanto a la urbanización El Prado, la definió como un barrio del tipo "Ciudad Jardín Americana", señalando: "la ciudad de Barranquilla cuenta con el barrio más moderno, más extendido en formación homogénea y mejor reglamentado, no solo de Colombia, sino también de varios países vecinos" (Brunner, 1941b, p. 39).

En concepto, este barrio demostraba los beneficios de establecer, en una nueva urbanización, una reglamentación moderna y exigente[87], cuestiones de las que carecían

Figura 3.104 Esquema vial de Barranquilla propuesto por Karl Brunner en 1937 sobre el plano de la ciudad, elaborado por las Empresas Públicas Municipales en 1936

las urbanizaciones de los barrios obreros de la ciudad. En este sentido, puso a disposición de la Administración municipal los planos modelos para las casas obreras elaborados en el Departamento de Urbanismo de Bogotá.

Además, presentó un estudio de "regularización del sector central" de Barranquilla, planteando algunas reformas urbanas puntuales sobre el espacio público. En primer lugar, propuso ensanchar la calle Soledad en la cuadra cercana al Mercado de granos —sitio que requería un saneamiento total— y regularizar el caño de los alrededores de la Plaza Ujueta con el fin de procurar lugares de estacionamiento vehicular.

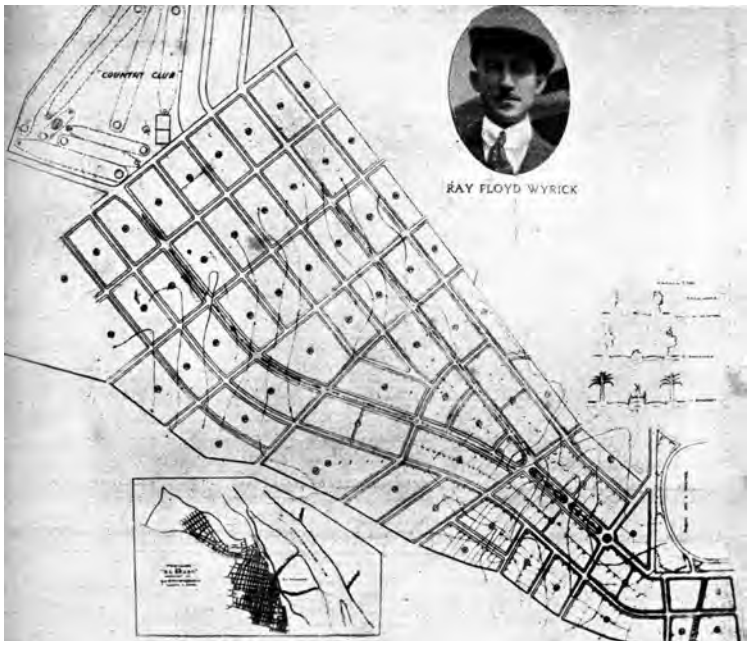


Figura 3.105 Plano original de la urbanización El Prado, Barranquilla

Figura 3.106 Urbanización El Prado, Barranquilla

Figura 3.107 Vista de la urbanización El Prado, Barranquilla. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930

Figura 3.108 Paisaje del canal y el Mercado de Granos al costado derecho, Barranquilla, s. f.

Figura 3.109 La plaza de San Nicolás, Barranquilla

En la plaza de San Nicolás vio conveniente reducir el área de los jardines y disponer zonas de parqueo; además, propuso construir un edificio público en el lugar que ocupaba la catedral de esta plaza, considerando la posibilidad de erigirla en un sector cercano a los barrios residenciales de la ciudad.

Conforme con la decisión municipal de derribar el viejo cuartel, que en su concepto traía enormes beneficios para la ciudad, indicó que el lugar más apropiado para instalar la estatua de Bolívar era la nueva plaza ubicada en el extremo norte del Paseo Colón, "con este fin se propone, según el estudio especial que se elaboró para esta plaza, la colocación del monumento no en la mitad de ella, sino corrido hacia la carrera Cuartel y hacia el costado Oeste" (Brunner, 1941b, p. 42). Su propuesta incluía la ubicación de un estanque arquitectónico que hiciera resaltar la estatua por medio del espejo de agua; situando un grupo de árboles coposos detrás de ella para formar un conjunto natural. No obstante, dicha plaza tendría la capacidad para estacionar alrededor de sesenta vehículos sin que produjeran algún estorbo sobre la vista de Bolívar.

Sobre el estudio propuesto para la plaza del Paseo Colón, Bell Lemus (2014) señaló que dicha intervención le dio un lugar protagónico al automóvil, "el nuevo y principal protagonista de la ciudad moderna", lo que produjo que el viejo bulevar central del camellón Abello desapareciera como espacio de exhibición y encuentro (p. 132).

En cuanto a las nuevas obras, aconsejó la formación de parques y jardines, además de los que estaba adelantando la municipalidad. Estimó conveniente abrir canchas de fútbol y de juego en los terrenos disponibles alrededor del Cementerio Universal y delante del Cementerio Municipal, lugares predilectos por la juventud para su ejercicio diario; así mismo, sugirió la construcción de una piscina o estanques para los niños con el propósito de fomentar la salubridad entre la población más joven de la ciudad.

Para cerrar, Brunner señaló que las reformas consideradas para el desarrollo urbano, económico, higiénico y estético de la ciudad requerían para su implementación

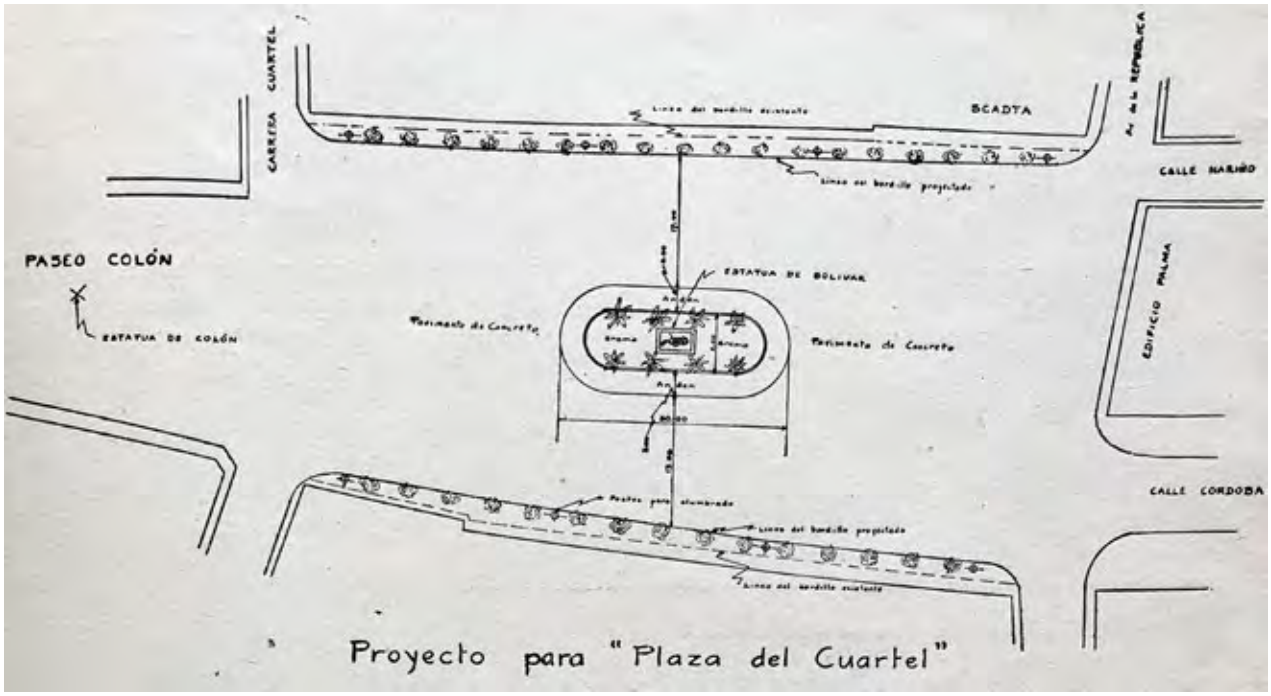


Figura 3.110 Proyecto para la "Plaza del Cuartel" en Barranquilla elaborado por Karl Brunner, 1937

Figura 3.111 Plaza de Bolívar, Barranquilla

de un plano regulador y de ensanche urbano, en el cual quedaran previstas las exigencias de la creciente ciudad moderna. No obstante, estimaba que la elaboración del plano de la ciudad futura de Barranquilla era fácilmente realizable debido a la cuantiosa información y los planos y aerofotogrametrías de los que disponían la dirección de Obras Públicas, las Empresas Municipales, la Dirección Municipal de Estadística, la Sociedad de Mejoras Públicas y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta); además, contaban con la competencia y la honorabilidad de los miembros de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos del Atlántico, "índice de su alta categoría capitalina, como lo demuestra el hecho de que solo dos ciudades poseen sociedades de esta clase" ("El almuerzo de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico en honor del profesor Karl H. Brunner", 1937, p. 11). En este sentido, el urbanista consideraba que

> la cooperación de las entidades mencionadas bajo ciertos puntos de vista del conjunto, la aplicación de los principios y recomendaciones de la nueva ciencia del urbanismo al caso de Barranquilla y la determinación de su plano futuro marcarán pasos decisivos para asegurar el constante progreso y la prosperidad de esta hermosa ciudad (Brunner, 1941b, p. 44).

A pesar del interés colectivo en la elaboración del plano de la ciudad futura, en 1941 Brunner continuaba manifestando su interés de poder servirle a Barranquilla "cooperando con los señores funcionarios y técnicos de la ciudad, con el fin de dejar resuelto el problema de la planificación urbana" ("Otra valiosa opinión en el sentido de señalar el perímetro urbano", 1941, p. 12). En el mismo

Figura 3.112 Vista del Paseo Bolívar, Barranquilla, 1937

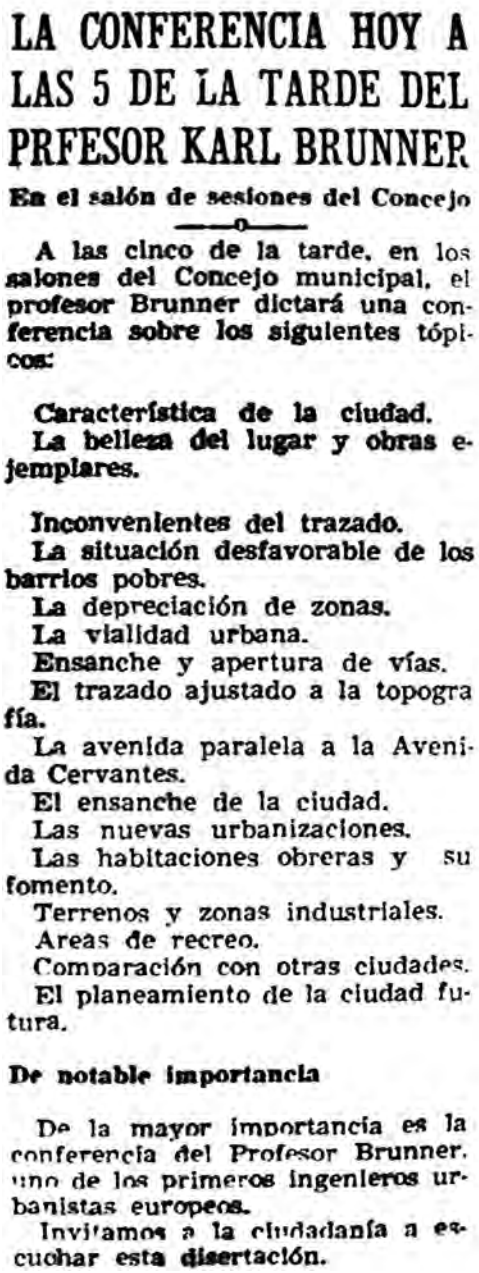
sentido, el señor Ezequiel A. Rosado, presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas, le envió una carta a la Junta Pro-Barranquilla y del departamento del Atlántico el 14 de marzo de 1942, en la cual enumeraba "las necesidades de Barranquilla". En ella indicaba "tratar con el profesor C. H. Brunner respecto a las condiciones en que él se encargaría de trazar los límites del perímetro urbano y de levantar los planos de la ciudad futura de Barranquilla" (Rosado, 1942, p. 16). Sin embargo, el plano no se elaboró y las intenciones de contratar los servicios profesionales de Brunner para esta labor nunca se concretaron.

Propuestas para el desarrollo urbano de Manizales

En 1940, el interés por ordenar el crecimiento de la ciudad y planificar su desarrollo futuro motivó la creación de una junta cívica en Manizales con el propósito de gestionar la elaboración del plano regulador. En este sentido, la Administración municipal invitó al urbanista Karl Brunner como consejero urbano, teniendo en cuenta su amplio criterio y su experiencia en la materia, buscando orientación técnica para la realización del "plano para el futuro" (Giraldo, 1985, p. 238).

El 27 de mayo, el diario *La Patria* anunciaba la presencia de Brunner en la ciudad, llamando la atención sobre la necesidad que tenía Manizales de contar con la intervención de un gran técnico urbanista que ofreciera soluciones frente al "desarrollo caprichoso y absurdo de los nuevos barrios". En la nota se indicaba: "No tenemos plano alguno de la ciudad. Y nuestra abrupta geografía exige un profundo sentido estético para aprovechar las colinas y las hondonadas, que pueden ser altos motivos ornamentales. Tanto como el acueducto, Manizales necesita su planeamiento futuro" ("El profesor Brunner", 1940).

Para garantizar que las impresiones de Brunner acerca de la ciudad tuvieran amplia difusión, la Sociedad de



LA CONFERENCIA HOY A LAS 5 DE LA TARDE DEL PRFESOR KARL BRUNNER

En el salón de sesiones del Concejo

A las cinco de la tarde, en los salones del Concejo municipal, el profesor Brunner dictará una conferencia sobre los siguientes tópicos:

Característica de la ciudad.
La belleza del lugar y obras ejemplares.

Inconvenientes del trazado.
La situación desfavorable de los barrios pobres.
La depreciación de zonas.
La vialidad urbana.
Ensanche y apertura de vías.
El trazado ajustado a la topografía.
La avenida paralela a la Avenida Cervantes.
El ensanche de la ciudad.
Las nuevas urbanizaciones.
Las habitaciones obreras y su fomento.
Terrenos y zonas industriales.
Areas de recreo.
Comparación con otras ciudades.
El planeamiento de la ciudad futura.

De notable importancia

De la mayor importancia es la conferencia del Profesor Brunner, uno de los primeros ingenieros urbanistas europeos.
Invitamos a la ciudadanía a escuchar esta disertación.

Figura 3.113 Anuncio de la conferencia de Karl Brunner en el Salón del Concejo de Manizales, 1940

Mejoras Públicas lo invitó a dictar una conferencia pública, programada para el día 3 de mayo en el salón de sesiones del Concejo municipal.

En su exposición sobre el desarrollo urbano futuro de Manizales presentó sus observaciones sobre los "aspectos urbanos —técnicos y sociales— que las épocas anteriores no supieron solucionar con un criterio y resultado satisfactorio" (Brunner, 1940b, p. 3), indicando una serie de reformas y medidas que, en su concepto, deberían ser consideradas dentro del plano regulador y de ensanche de la ciudad. De manera introductoria, resaltó la labor del gobierno municipal, de la ciudad y sus habitantes con respecto a la modernización urbana, haciendo referencia a las obras ejecutadas para la reconstrucción del sector central.

El eje principal de la conferencia se concentró en la situación topográfica de la ciudad y las elevadas inclinaciones del terreno, señalando los inconvenientes del trazado en damero para el ensanche urbano, pues las calles trazadas en línea recta llegaban hasta el borde de los terrenos urbanizables, pero las edificaciones dispuestas en sus costados no permitían reordenar las vías de acuerdo con el sentido de la topografía. Además, señaló que el incremento de la circulación vehicular en la zona urbana demandaría la ampliación de las vías principales en algunos puntos específicos de la ciudad. Aconsejó que en el plano regulador fuera previsto el ensanche y la categorización vial, teniendo en cuenta el volumen de tránsito vehicular y peatonal. Asimismo, recomendó la apertura de vías diagonales para conectar sitios importantes en el sector central y mejorar los accesos de los barrios cercanos, considerando que de esta forma se lograrían vencer los obstáculos que suponen los terrenos inclinados para la circulación.

Figura 3.114 Plaza de Bolívar de Manizales. Al fondo el edificio del Palacio de la Gobernación. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941

Figura 3.115 Vista panorámica de la ciudad de Manizales. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941

Figura 3.116 Vista de la carrera 23 con calle 22 en el centro histórico de Manizales. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941

Considerando el crecimiento de la población urbana en el futuro, propuso acondicionar las áreas urbanizables al suroccidente del barrio San Antonio y la zona nororiental de San José, la región de Chipre y Campo Hermoso, los terrenos del sector sur y La Francia, señalando la necesidad de determinar nuevos accesos hacia estas zonas en el plano de la ciudad futura. Sugirió los terrenos disponibles al oriente de la ciudad para la formación de los sectores exclusivamente residenciales, proponiendo naturalmente ajustar el trazado a la topografía del lugar, tal como habían sido ejecutadas las carreteras por parte de los constructores locales que, de manera intuitiva, habían atendido el sentido de las curvas del terreno (Giraldo, 1985; Henao y Llanos, 2020).

Sobre el planeamiento urbano de la ciudad futura, resaltó su importancia, no solo para los proyectos de acueducto y alcantarillado, sino para consolidar acciones en favor de "la urbanización racional de los sectores de ensanche". En este sentido, indicó que

> la estructura de las nuevas urbanizaciones, ubicadas en dichos terrenos, podrá gracias a la variada configuración de las zonas, ofrecer en cada caso características especiales. Habrá trazados en curvas concéntricas, otras en el sistema escalonado, con terrazas superpuestas, y casi todos en el estilo paisajista, tan atractivo y tan maravillosamente perfeccionado en muchas nuevas urbanizaciones en California (Brunner, 1940b, p. 14).

A mediados de la década de 1940, las propuestas de Brunner influenciarían noblemente el trazado de nuevos barrios residenciales de la ciudad, especialmente las urbanizaciones La Estrella y Palogrande ubicadas en sector oriental, definidas a partir del sistema concéntrico, con calles curvas y diagonales, y manzanas de corte irregular; y La Francia, en el sector occidental, proyectada mediante el sistema escalonado, con un eje de acceso principal que conduce a un parque arbolado, permitiendo una amplia visual sobre el paisaje, logrando desde su estructura adaptarse de forma orgánica a la topografía de las zonas de ensanche de la ciudad[88].

Como puntos comunes dentro de sus estudios sobre las condiciones urbanas de las ciudades colombianas que visitó, habló de las medidas que debían ser contempladas para la urbanización de los barrios obreros, que entonces presentaban condiciones deficientes y malsanas; y, además, propuso construir un tipo de casas colectivas apropiadas para los terrenos inclinados, considerando la escasez de zonas urbanizables en la ciudad. Señaló la necesidad de disponer nuevos parques en las zonas urbanizadas de la ciudad con el fin de proporcionarles nuevos espacios de esparcimiento a sus habitantes. Para finalizar, dejó especificados los trabajos preparatorios y definitivos para el planeamiento urbano, que comprendían el levantamiento topográfico, el plano regulador y de ensanche y el plano de zonificación de la ciudad, junto con un código para el desarrollo urbano.

Posteriormente, su compromiso disciplinar lo llevó a dirigirle una carta al alcalde Gabriel Jaramillo el 26 de septiembre de 1947, manifestándole su interés en visitar nuevamente la ciudad con el propósito de plantear soluciones frente a los numerosos problemas

88. Con frecuencia, el trazado característico de estos barrios, particularmente el de La Estrella, se le ha atribuido a Karl Brunner.

Figura 3.117 Aerofotografía del barrio La Estrella, Manizales

Figura 3.118 Aerofotografía del barrio Palogrande, Manizales

Figura 3.119 Aerofotografía del barrio La Francia, Manizales

urbanos que la estaban afectando en cuanto al desarrollo futuro de las zonas urbanizables; propuesta que suscitó gran interés entre los miembros del Concejo municipal y la Sociedad de Mejoras Públicas, expresando su deseo de que la Administración municipal contratara sus servicios profesionales[89].

La segunda visita de Brunner a la ciudad fue registrada el 18 de febrero de 1948 en el diario *La Mañana*. En el artículo "Manizales necesita salvar el paisaje, zonificar y edificar" se publicaron apartes de la conferencia presentada por el urbanista frente a los miembros de la Sociedad de Mejoras Públicas. En síntesis, Brunner señaló las tres necesidades urbanísticas más apremiantes de la ciudad: la zonificación, el fomento de un plan de vivienda acorde con el progreso de la ciudad y la conservación del paisaje. Su exposición puso en evidencia una necesidad mayor, la falta de una oficina con criterio técnico para darle solución a los problemas urbanísticos de la ciudad.

Si bien los servicios de Brunner no fueron contratados para la planificación de la ciudad, su influencia se vería reflejada de forma paulatina en el desarrollo urbano de Manizales, pues a partir de sus visitas surgieron nuevas inquietudes entre los profesionales y constructores locales por estudiar la ciudad; por planearla de forma ordenada bajo la dirección de las oficinas municipales dispuestas para este fin y, muy especialmente, por estimular el establecimiento de una reglamentación urbana que permitiera aprovechar el terreno y la topografía de la ciudad de manera racional y adecuada (Giraldo, 1985, pp. 242-244).

Karl Brunner en Medellín

En calidad de proyectista y consejero urbanista, Karl Brunner fue invitado a la ciudad de Medellín en dos oportunidades: en 1937, por encargo de la Junta Económica de la Universidad Católica Bolivariana, y en 1940, llamado por la Administración municipal.

Anteproyecto para la Ciudad Universitaria

En 1937, la Universidad Católica Bolivariana (UCB) tuvo la necesidad de adquirir un lote de terreno amplio para iniciar el proyecto de edificación de una ciudad universitaria moderna. En vista de la escasez de predios libres en el costado oriental de Medellín, abrieron una licitación pública indicando la extensión y condiciones que debía ofrecer el terreno; para este efecto se estudiaron cuarenta propuestas, siendo elegido un amplio terreno en la fracción de La América, localizada en la otra banda del río Medellín. Los miembros de la Junta Económica de la Universidad[90] adelantaron las gestiones pertinentes para que el urbanista aceptara visitar la ciudad con el fin de elaborar un informe sobre las condiciones que presentaban dichos terrenos y para que emitiera su concepto sobre la urbanización del campus.

Tras su llegada a Medellín, el 10 de julio de 1937, le proporcionaron información sobre la situación topográfica de la región y la red de vías urbanas existentes. Considerando lo anterior, Brunner presentó un informe en el que definió las cualidades del terreno para la construcción de la Ciudad Universitaria —que en su concepto era el más apropiado— y los requisitos que debía cum-

89. La correspondencia mencionada se encuentra en el archivo de la familia Brunner Camacho en Bogotá.

90. Conformada entonces por Jesús María Marulanda, Mariano Ospina Pérez y Esteban Jaramillo.

plir el lugar destinado para tal efecto. Entre ellos, indicó que debía ofrecer una topografía regular, con cierta pendiente para la disposición arquitectónica y la agrupación ascendente de los edificios; un acceso cómodo y fácil, con "vías amplias, agradables y directas"; valores paisajistas que permitieran la inserción de parques y avenidas en el trazado urbano, y tranquilidad y aire puro. Por último, mencionó la posibilidad de destinar una buena parte de los terrenos a fines residenciales, teniendo en cuenta que la construcción del campus aseguraba la valorización de las áreas circundantes; también sugirió considerar el desarrollo de sectores residenciales dentro de los límites del proyecto global, "lo que ayudará a la financiación y lo que permitirá, considerada la obra urbanísticamente, imprimirle a todo un barrio nuevo —la Ciudad Universitaria con los sectores residenciales— las características de una planificación en conjunto" (Información universitaria, 1937a, p. 260). Las anteriores condiciones facilitarían la realización del proyecto, cumpliendo en su totalidad las exigencias para la planificación urbanística moderna: "separación o distinción entre las vías de tránsito, avenidas representativas y vías residenciales; agrupación arquitectónica, rítmica y proporcionada de los edificios de la Universidad, [...] circundados convenientemente con los sectores residenciales, en formación homogénea" (Información universitaria, 1937a, p. 260); estableciendo de antemano las medidas de regulación sobre las construcciones y la urbanización, de acuerdo con la técnica moderna de la arquitectura del paisaje.

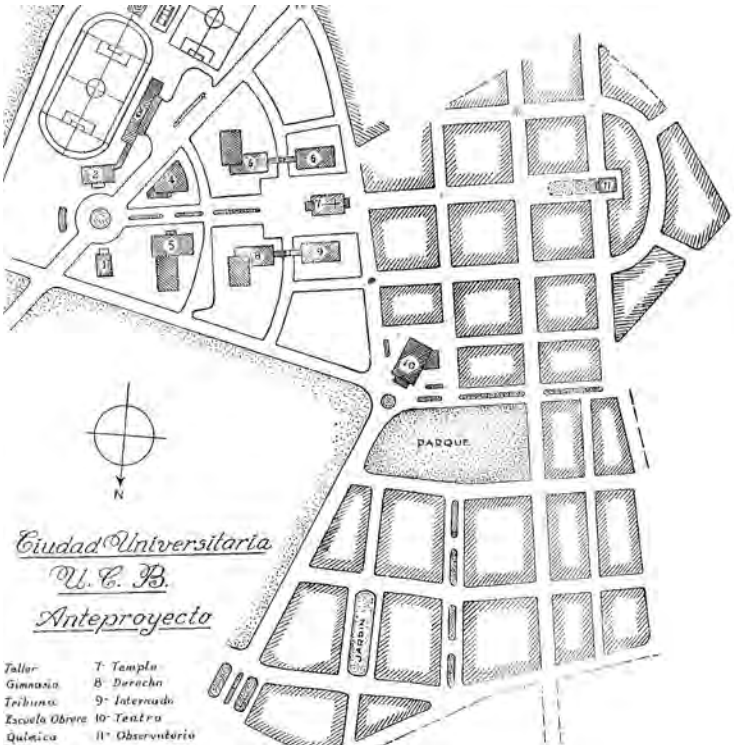


Figura 3.120
Anteproyecto de la Ciudad Universitaria UCB elaborado por Karl Brunner, 1937

De acuerdo con las indicaciones de Brunner, se procedió con la elaboración del levantamiento topográfico de la extensión del lote (49 hectáreas aproximadamente) y se le encomendó a la Scadta un registro aerofotográfico del terreno; material que le fue enviado al urbanista hasta su lugar de residencia en la ciudad de Viena[91] con el fin de que trazara científicamente "los proyectos definitivos de urbanización y de construcción de los edificios universitarios" (Información universitaria, 1937a, p. 261). En este sentido, se esperaba poder contar con ellos a fines del mes de noviembre del mismo año, para "dar comienzo al vasto programa de trazado y urbanización de la futura ciudad" (Información universitaria, 1937b, p. 380). Brunner regresaría a la ciudad en marzo de 1938 con el fin de tratar con la Junta Económica asuntos relacionados con la urbanización de los predios adquiridos por la institución y estudiar los planos del edificio que estaba próximo a construirse ("Atento saludo", 1938).

Si bien se desconoce la memoria completa que acompañaba el anteproyecto trazado por Brunner para la urbanización y edificación de las instalaciones de la Ciudad Universitaria y el sector residencial, lo cierto es que una de las tres propuestas urbanísticas presentadas por él fue aprobada en primera instancia por la Junta Económica de la UCB, tal como se dejó expresado en la revista *Universidad Católica Bolivariana*: "nos proponemos presentar al público un detalle minucioso de los planos aprobados por la Junta sobre la urbanización de los terrenos con la descripción técnica de su autor, el Prof. Brunner" (Información universitaria, 1938, p. 431). Así mismo, se anunciaba que por decisión de la Junta se abriría un concurso de anteproyectos para los Edificios de la Universidad Católica Bolivariana entre los arquitectos del país, elaborados con base en la propuesta urbana de Brunner[92].

En su propuesta, Brunner procuró disponer los sectores de la Ciudad Universitaria de tal manera que "las urbanizaciones residenciales tengan un contorno lo más largo posible sobre aquellos terrenos con vistas a los edificios universitarios y a sus jardines y canchas". En algunos casos, dispuso avenidas cortas o jardines públicos dándole continuidad a los jardines universitarios dentro de las áreas residenciales, con el fin de "aumentar el número de lotes con vistas a los parques y jardines, lo que será favorable para la valorización de los predios por vender" (Información universitaria, 1938, p. 432).

En 1941, la revista mencionada publicó un informe en el que se hizo alusión a los tres anteproyectos de urbanización que intervinieron en el proceso de consolidación del "Plano regular del sector universitario y vías de conexión con Medellín"; indicando en primera instancia el planteado por Brunner. Al respecto, se dijo:

> El anteproyecto del profesor Karl H. Bruner, prospectado con gran sentido artístico y no menor criterio técnico, fue desvirtuado por circunstancias posteriores a su elaboración, y por ello no recibió la adopción de la Junta. Por entonces la vía San Juan-Belén[93] no pasaba de ser un proyecto al parecer imposible de realizar; asimismo había de conservarse en calidad de calle el "callejón del Manjurrio", por lo cual era imposible entonces, aun para arquitectos tan ilustres como el afamado profesor, trazar un plano an apropiado como el que ya se ha adoptado (Información universitaria, 1941, p. 308).

91. La visita de Brunner a Medellín en 1937 coincidió con el periodo de vacaciones del urbanista, tiempo que destinaría para regresar a la capital austríaca.

92. Para ampliar información sobre los anteproyectos presentados para los edificios de la Ciudad Universitaria y el desarrollo urbano del sector véanse Cuervo (2016; 2017) y Schnitter *et al.* (2017).

93. Conocida como Avenida Bolivariana, trazada en diagonal, que comunicaría a Belén en línea recta con las avenidas del río Medellín en el puente de San Juan, consolidándose como vía de acceso a la Ciudad Universitaria. Sorprende la afirmación descrita en la medida en que Brunner había considerado la apertura de esta vía desde su primer informe, confirmando su planteamiento en el trazado del anteproyecto. No obstante, ya había sido propuesta desde 1932 en el plano de Medellín Futuro, pero la municipalidad no había logrado consolidar dicha obra.

Una situación que plantea cierta arbitrariedad por parte de la Junta Económica, pues el anteproyecto de Brunner no solo había sido aprobado, sino que, desde el momento de la entrega se empezaron a adelantar las gestiones necesarias para urbanizar el sector de acuerdo con lo proyectado por el urbanista. No obstante, de acuerdo con el arquitecto Juan José Cuervo (2017), las propuestas de Brunner para la planificación de la Ciudad Universitaria y los sectores residenciales circundantes influenciaron notablemente su posterior desarrollo; tanto así que, aún sin fuentes que lo confirmen, se le ha atribuido el trazado radial del barrio Laureles, urbanización residencial diseñada por Pedro Nel Gómez en 1941 para la Cooperativa de Habitaciones de Empleados Ltda., construida alrededor del campus universitario.

Propuestas para el Medellín futuro

Después de varios intentos y de las gestiones adelantadas por Ricardo Olano, Karl Brunner visitaría la ciudad de Medellín en julio de 1940, esta vez como consejero urbanista. Cabe anotar que desde 1934 se había manifestado públicamente el interés de poder contar con su presencia y recibir su consejo acerca del planeamiento urbano de la ciudad futura. Al respecto, Olano (s. f.) escribió en "Hombres nuevos":

Figura 3.121 Vista aérea de la Universidad Católica Bolivariana, Medellín. Fotografía: Gabriel Carvajal, 1953

> La venida del Dr. Brunner a Bogotá y sus trabajos de urbanismo en esa ciudad, han puesto en evidencia, de modo clarísimo, la necesidad absoluta que tienen las ciudades de una dirección técnica, constante y activa para su desarrollo armónico, para su sanificación y para su embellecimiento. El Dr. Brunner, con los excelentes urbanistas que hay en Bogotá, está formando una escuela, un núcleo técnico y práctico cuya acción en las ciudades de Colombia será de gran provecho. Tenemos la esperanza de que el Dr. Brunner pueda venir a Medellín por algún tiempo a dictar conferencias y darnos ideas para el mejoramiento de la ciudad (p. 317).

No obstante, las múltiples ocupaciones de Brunner como docente y consejero urbanista interferían con este propósito. Finalmente, Olano hubo de aprovechar la estancia del urbanista en Manizales para indagar por las condiciones que exigía para su visita. Encontrando favorable la situación, logró que el alcalde de Medellín, Luis Mesa Villa, acogiera su propuesta y asumiera los gastos pertinentes, extendiéndole la invitación a la ciudad en nombre de la Sociedad de Mejoras Públicas y de la Administración municipal.

Después de tres años de recibir su primer encargo en Medellín, Brunner regresó el 8 de julio de 1940. Durante varios días recorrió la ciudad, acompañado por Olano, con el propósito de estudiar sus problemas urbanos y su planeamiento futuro. Para exponer sus observaciones, dictó una conferencia sobre "Medellín futuro" en el Teatro del Palacio de Bellas Artes el 17 de julio de 1940, a la que asistieron unos quinientos ciudadanos interesados en el progreso y el desarrollo urbano futuro.

Para empezar, resaltó las acciones adelantadas por la Sociedad de Mejoras Públicas, el Club Rotario y la Administración municipal en favor de la modernización, el saneamiento y embellecimiento urbano, enumerando las obras y reformas urbanas que en este sentido se venían realizado en la ciudad: la Avenida Los Libertadores, "de un valor indiscutible para la cristalización de la estructura y red viaria de Medellín" (Brunner, 1940a, p. 125); la avenida sobre la quebrada Santa Elena y la Avenida Bolivariana; la cuelga del río, de gran relevancia para la "sanificación" y el ensanche futuro; el Cerro Nutibara, el gran bosque que estaba sembrando en el sector de La Ladera[94] y el Bosque de la Independencia. Con respecto a las reformas urbanas emprendidas, mencionó la prolongación de la Avenida Juan del Corral hacia el sur y la de la carrera Junín hasta la carrera Palacé.

Para referirse a la vialidad urbana, se enfocó en los proyectos de apertura y prolongación de ciertas vías y el "ensanche paulatino de las vías centrales", adelantados por la Oficina de Planeamiento, considerados por Brunner como un gran acierto en la medida en que se estaban ejecutando "por el retroceso del frente de una reconstrucción", aconsejable especialmente cuando se trataba de cuadras con construcciones anticuadas que

94. Brunner hacía referencia al bosque que estaba sembrando la Sociedad de Mejoras Públicas entre la cárcel y la Escuela Normal de Varones de Medellín.

Conferencia

El miércoles próximo, 17 del corriente mes, a las 5½ de la tarde, dictará su primera conferencia sobre el interesante tema para Medellín "Urbanismo", el doctor Karl H. Brunner. La Sociedad de Mejoras Públicas excita encarecidamente a todos sus socios y al público a concurrir a esta conferencia, que tendrá lugar en el teatro del Palacio de Bellas Artes.

Figura 3.122 Anuncio de la conferencia de Karl Brunner sobre "urbanismo" en el teatro de Bellas Artes de Medellín el 17 de julio de 1940

en un futuro cercano tendrían que mejorarse. Sobre "el tránsito urbano" habló del problema que presentaban las vías de doble dirección en algunos lugares del sector central, específicamente en el tramo cubierto de la quebrada Santa Elena a la altura del Teatro Junín y la carrera Carabobo, al frente del Palacio Municipal, pues los vehículos transitaban indistintamente por la derecha y la izquierda; acciones que deberían reglamentarse para evitar accidentes. Además, advirtió sobre el problema que representaba para el tránsito urbano y regional el acceso al mercado y la salida desde este punto de buses y camiones a través de la ciudad. Al respecto, aconsejó desviar el tránsito hacia Los Libertadores, destinando una de las avenidas exclusivamente para la circulación de vehículos de pasajeros hasta que la ciudad no contara con otra artería de gran capacidad en sentido norte-sur.

Habló de los barrios altos de la ciudad y las reformas que se habían adelantado para remediar los inconvenientes derivados del trazado en damero, ajustando las vías de acceso a la topografía del lugar. Destacó el progreso y el gusto refinado de los arquitectos locales, que se evidenciaba en las viviendas de los sectores residenciales de primera categoría, en especial en el barrio Prado, notables en cuanto al número y la calidad de las construcciones. Sin embargo, señaló que

> hay sectores en los que [...] se ven detalles desproporcionados, extemporaciones del concreto armado amenazantes, sinfonías atonales de colores, tejados en planos e intersecciones futuristas, equivocaciones estilísticas y hasta inventos de estilo que no logran superar al Renacimiento, al tudor o al vasco (Brunner, 1940a, p. 134).

En este sentido, y teniendo en cuenta el grado de desarrollo urbano, la prosperidad local y la distancia de la ciudad con respecto a Bogotá, aconsejó la creación de una escuela de arquitectura que preparara profesionalmente a los nuevos arquitectos de Medellín. Además, sugirió establecer nuevas medidas de control de las edificaciones, que no solo regularan los aspectos de ubicación, planta, solidez e higiene, sino también el estilo, la arquitectura, la decoración y la altura de las construcciones.

Sobre el ensanche urbano, propuso considerar la formación de núcleos descentralizados del área urbana o "ciudades-satélite" para evitar la congestión y el recorrido de largas distancias con respecto a los lugares de trabajo, de estudio o a las zonas comerciales. Para concluir, habló de "los proyectos del planeamiento urbano", indicando los cuatro planos a los que debería someterse toda actividad futura en materia de construcción y urbanización para su desarrollo urbano. En este sentido, mencionó:

1. El reglamento del desarrollo urbano (Código Urbano), en el cual fueran determinadas las disposiciones referentes a la edificación, las regulaciones, urbanizaciones y subdivisiones.

2. El plano de zonificación, en el que se definieran las zonas según su destinación (residenciales, industriales, mixtas, zonas verdes, etc.), y la altura de las construcciones para cada sector.

3. El plano de las futuras arterias principales, conformado por las vías existentes y apertura de nuevas arterias en el sector central; las vías troncales, las arterias de acceso, vías diagonales o transversales en las zonas de ensanche.

4. El plano guía de las futuras urbanizaciones, que serviría como punto de partida para la subdivisión de predios ubicados en las zonas de ensanche urbano(Brunner, 1940a, p. 141).

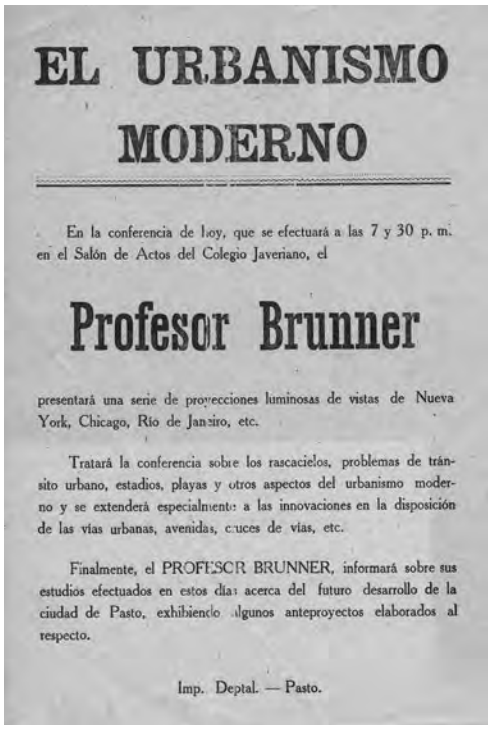
Como resultado de las conversaciones adelantadas con los funcionarios e ingenieros jefes y de los estudios elaborados por el urbanista durante su estancia en la ciudad, Brunner le envió una comunicación al alcalde Luis Mesa Villa dos días después de su conferencia. En ella resaltó la necesidad que tenía Medellín de disponer de un "plano regulador y de ensanche de la ciudad integral", manifestándole que los diagnósticos urbanos de los que disponía la oficina de planeamiento municipal facilitarían su ejecución. En este sentido, ofreció sus ser-

vicios profesionales[95] para la elaboración de los proyectos de regulación y ensanche urbano para Medellín por etapas, en colaboración con las oficinas técnicas del municipio; no obstante, quedaba a disposición de la ciudad para prestar sus servicios en calidad de consultor-urbanista *ad honorem* para futuras consultas (Brunner, 1940d, pp. 151-153).

Desafortunadamente, sus servicios no serían contratados y su propuesta sobre la planeación urbana integral de la ciudad no se desarrollaría. De acuerdo con Cuervo (2016):

> Las condiciones políticas para el desarrollo del plano regulador para Medellín fueron desafortunadas y se desaprovechó la oportunidad más valiosa que tuvo la Medellín en el siglo XX para planificar su crecimiento futuro, en un momento en que la ciudad comenzaba a salir de su centro fundacional. Asunto que evidentemente hubiera sido bastante positivo y acertado en caso de que Brunner hubiese consolidado su propuesta urbana en 1940 (pp. 162-163).

95. En esta carta, Brunner señalaba que sus honorarios globales correspondían a veinticinco pesos por hectárea.



EL URBANISMO MODERNO

En la conferencia de hoy, que se efectuará a las 7 y 30 p. m. en el Salón de Actos del Colegio Javeriano, el

Profesor Brunner

presentará una serie de proyecciones luminosas de vistas de Nueva York, Chicago, Río de Janeiro, etc.

Tratará la conferencia sobre los rascacielos, problemas de tránsito urbano, estadios, playas y otros aspectos del urbanismo moderno y se extenderá especialmente a las innovaciones en la disposición de las vías urbanas, avenidas, cruces de vías, etc.

Finalmente, el PROFESOR BRUNNER, informará sobre sus estudios efectuados en estos días acerca del futuro desarrollo de la ciudad de Pasto, exhibiendo algunos anteproyectos elaborados al respecto.

Imp. Deptal. — Pasto.

Figura 3.123 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "El urbanismo moderno" en el Salón de Actos del Colegio Javeriano, Pasto, 1941

Brunner y sus propuestas para el Pasto futuro

En 1941, por iniciativa de la Sociedad de Mejoras Públicas, Karl Brunner fue invitado a Pasto como consejero urbanista, con el fin de estudiar los problemas urbanos y señalar, desde su concepto, las obras que debían ser consideradas para el planeamiento de la ciudad futura. Atendiendo la invitación, elaboró los "estudios preliminares para el planeamiento de la ciudad futura", informe entregado al presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas, el señor Rafael Erazo Navarrete, el 5 de agosto de 1941.

Brunner partió de las observaciones sobre "el trazado de la ciudad", indicando que la amplitud de sus calles era una cualidad muy favorable dentro de la estructura viaria. No obstante, señaló que el aumento del tráfico exigiría el ensanche de algunas vías centrales que, en el futuro, tendrían que ser consideradas dentro del plano regulador integral. En cuanto a la "apertura de nuevas vías", destacó las construcciones que estaban consultando por la apertura de pasajes entre manzanas, lo que facilitaría la circulación peatonal en el centro de la ciudad; en este sentido, propuso abrir una vía diagonal en la manzana contigua al Palacio Nacional que llegara directamente a la Plaza de Nariño para mejorar el acceso al sector.

Para las zonas de ensanche urbano planteó la posibilidad de abrir amplias avenidas

con paseos laterales, destinando en algunas de ellas el espacio para el antejardín, tal como se había realizado en la Avenida Caracas de Bogotá.

Se refirió a las plazas y parques, resaltó las obras de saneamiento y embellecimiento adelantadas por la Sociedad de Mejoras Públicas en la ciudad. Propuso dotar a la ciudad de parques campestres con clubes deportivos y miradores para los paseos dominicales de sus habitantes; señalando que, en el anteproyecto del Plano Regulador, había propuesto algunos puntos favorables para su ubicación.

Con respecto al control de las edificaciones, Brunner definió las cuatro condiciones que deberían ser tenidas en cuenta en la oficina técnica municipal para la revisión y aprobación de un proyecto de construcción: la solidez, la higiene, la estética y la altura de la edificación proyectada. De acuerdo con lo anterior, se hacía necesario contar con una reglamentación en este campo, de fácil elaboración si se partía de los códigos urbanos vigentes en otras ciudades del país; además, la municipalidad debería tener un arquitecto graduado que pudiera intervenir en la estética de los proyectos.

Para cerrar, señaló que las reformas urbanas indicadas tendrían que preverse dentro del Plano Regulador de la ciudad, en el que se determinarían:

1. Las reformas del trazado (ensanche, regulación), apertura de vías, nuevas vías y urbanización.

2. La zonificación de alturas.

3. La distribución de parques, canchas de juego y de deporte (estadios), de parques

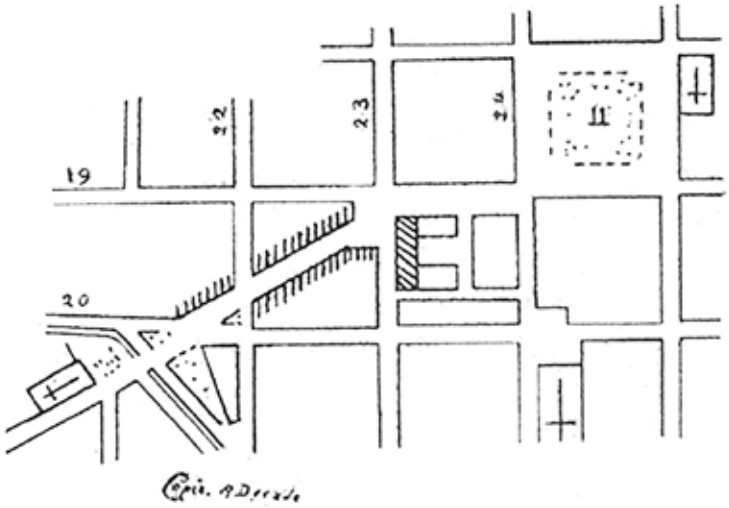


Figura3. 124 Segmento del plano para la ciudad futura de Pasto propuesto por Karl Brunner en 1941

campestres (bosques) y de paseos de recreo (Brunner, 1941c, p. 15).

Como lo había hecho en otros escenarios del país, la tarea de Brunner consistía en exponer un conjunto de valoraciones técnicas sobre las condiciones de las ciudades y proponer, desde sus conocimientos y experiencia en la materia, las medidas de regulación y las reformas urbanísticas que consideraba necesarias para lograr un desarrollo armónico en el futuro. Sin embargo, su labor alentaría nuevos ataques desde el gremio de profesionales de la ingeniería. En agosto de 1941, luego de la visita del urbanista a la ciudad de Pasto, los miembros de la Sociedad Colombiana de Ingenieros intentaron desvirtuar sus actividades, escudados en las disposiciones de la Ley 94 de 1937[96]. En este escenario, manifestaron:

> En defensa de los intereses públicos, e interpretando el sentimiento de los profesionales colombianos, y teniendo conocimiento de que algunas entidades oficiales del departamento

96. "Por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de ingeniería".

> de Nariño han encargado de la ejecución de trabajos urbanísticos en la ciudad de Pasto al Sr. Karl H. Brunner, quien según tiene entendido la Sociedad, carece del permiso legal de que trata la Ley 94 de 1937 para ejercer en el país la profesión de Ingeniero o Arquitecto en cualquiera de sus especialidades o ramificaciones, se permite llamar la atención hacia ese hecho a las autoridades del departamento de Nariño [...] manifestándoles, además, que en el gremio de profesionales colombianos existen individuos verdadera y honorablemente capacitados para adelantar con eficacia el planeamiento, la dirección y el desarrollo de las obras urbanísticas y de cualquier otra clase que dentro de su especialidad técnica se les encomiende (Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1941, p. 641).

La lectura de esta "proposición", que notoriamente pretendía enaltecer la labor del ingeniero colombiano por encima de las capacidades y la reputación de Brunner, advierte nuevamente un tono "patriótico" y un conflicto gremial latente en el país. En su defensa, y con el criterio profesional que lo caracterizaba, el 29 de septiembre de 1941 el urbanista austríaco le envió un comunicado al Consejo Profesional Nacional de Ingeniería. En él dejo claro que su labor profesional como urbanista consultor en la ciudad de Pasto, así como en otras ciudades del país, se había limitado "a consultas y estudios urbanísticos, sin que mis trabajos se hayan relacionado en caso alguno con la ejecución de obras públicas a que se refiere la Ley 94 de 1937". En este contexto, señaló que la ley mencionada no hacía referencia en ninguno de sus artículos al "planeamiento científico, teórico del desarrollo urbano, ni contiene disposiciones aplicables a la profesión del urbanismo" (Brunner, 1941a, p. 68), pues el urbanismo no se consideraba una especialidad de la ingeniería ni en Colombia ni en otra parte del mundo, tanto así que en la Facultad de Ingeniería no se impartía esta materia. En vista de su autoridad en el ramo, Brunner aprovechó la coyuntura para definir las disposiciones que en su concepto deberían constituir una ley que reglamentara su profesión, en la cual se deberían mencionar específicamente los trabajos urbanísticos a los que fuera a aludirse y exigir que el profesional interesado hubiera recibido la preparación académica necesaria en alguna de las escuelas avaladas por el Ministerio de Educación Nacional después de 1934, año en el que se inició la enseñanza del urbanismo en el país[97]; así mismo, que los interesados hubieran adquirido experiencia profesional en empresas dedicadas exclusivamente a trabajos de urbanismo o en oficinas públicas destinadas para estas labores. Sin duda, las justificadas apreciaciones de Brunner dejaban claro el perfil profesional del urbanista, alejándolo de la práctica de los ingenieros locales.

Seis años después de haber presentado el anteproyecto del Plano Regulador de Pasto, el Concejo municipal expidió el Proyecto de Acuerdo 8 de 1947[98]; dicho proyecto contenía en toda su extensión el contrato celebrado entre Brunner, la Sociedad de Mejoras Públicas y la Administración municipal para la planificación urbana de la ciudad. El urbanista se comprometía a determinar el perímetro urbanizable de la ciudad futura, colaborar con las tareas encaminadas al levantamiento topográfico del área urbanizable, elaborar los proyectos de regulación urbana de las zonas edificadas, elaborar el trazado de la ciudad futura a partir del plano

97. Cabe recordar que la única institución en la que se impartían cursos de urbanismo para la fecha era la Universidad Nacional de Colombia, facultada por el Ministerio para otorgar un título profesional en esta materia.

98. "Por el cual se aprueba un contrato".

topográfico de la zona de ensanche, definiendo arterias fijas, vías secundarias y subdivisión de predios, incluyendo las propuestas para las zonas recreativas y deportivas, paseos, y la ubicación de los edificios públicos y culturales que necesitaría la creciente ciudad, elaborar el plano de zonificación, elaborar un plano guía para el ensanche de la red de acueducto y disposición de colectores futuros de alcantarillado, elaborar un reglamento para el desarrollo urbano con las disposiciones para la urbanización y las construcciones y presentar una memoria descriptiva y explicativa de los proyectos. Para su ejecución, se estableció que los proyectos urbanísticos serían concluidos en un periodo de cuatro meses.

Se desconocen los motivos por los cuales el contrato fue ignorado, lo cierto es que el Plano Regulador propuesto por Brunner para la ciudad futura no se realizó. En palabras de la profesora María Teresa Álvarez (2011), con esta acción Pasto desaprovechó la oportunidad de planificar su desarrollo futuro, dejando el crecimiento urbano en manos del azar y los intereses particulares.

Brunner en Cali. Su labor como urbanista

Aprovechando la presencia de Brunner en Popayán, desde la Administración municipal de Cali se adelantaron las gestiones pertinentes para que el urbanista visitara los proyectos para el cuarto centenario[99]. Acudiendo a la invitación, el 18 de enero de 1936 dictó una conferencia en la sesión del Concejo, en la que expuso sus conceptos sobre urbanismo y sus observaciones sobre la ciudad[100].

Figura 3.125 Karl Brunner en Cali, acompañado por el alcalde Manuel María Buenaventura y el ingeniero Julio Fajardo, 16 de enero de 1936. Fotografía publicada en *El Relator*

Para iniciar, indicó: "Cali está admirablemente bien situada y su topografía corresponde al sentido de la ciudad moderna" (Rebolledo, 1936, p. 1). Partiendo de esta condición, la puso al nivel de las grandes ciudades europeas que estaban atravesadas por un río, sugiriendo que Cali podría aprovechar este elemento para extender bellas avenidas a lo largo de sus orillas; además, resaltó el hecho de que las colinas que rodeaban la ciudad no hubieran sido destinadas para alojar a los barrios pobres, tal como había sucedido en el sector del Paseo Bolívar en Bogotá, una situación que proyectaba el aspecto menos adecuado para la capital.

No obstante, señaló algunos problemas fundamentales que, desde su criterio, debían ser considerados dentro de la planeación

99. En la sección "Información general telegráfica de nuestros corresponsales en el interior" del periódico *El Tiempo*, el 17 de enero de 1936 se informaba que Brunner había sido invitado especialmente por el alcalde de Cali para que visitara "los proyectos de las obras para el cuarto centenario" ("Se hacen preparativos para la celebración del cuarto centenario (De Cali)", 1936, p. 8).

100. En el artículo "Exposición de Brunner sobre Cali" publicado en el *Diario del Pacífico*, el tesorero municipal, Álvaro Rebolledo, mediante el acta de la sesión del Concejo, amplió los detalles de la conferencia y sus propuestas para el desarrollo urbano de la ciudad.

Figura 3.126 Puente Ortiz sobre el río Cali, al fondo el Hotel Alférez Real, 1928

del Cali futuro: las calles estrechas y la falta de regulación sobre las edificaciones, la mezcla de usos en los sectores residenciales y los pasos a nivel del ferrocarril. Con respecto a las obras para la celebración del cuarto centenario de la ciudad, manifestó que, si bien el saneamiento de los barrios populares y otras obras que se estaban adelantando eran de urgente resolución, no correspondían al programa que debería implementarse para un evento de tal magnitud. Por ello, propuso que se tuvieran en cuenta la construcción de un estadio, la fundación de un centro de higiene social, una piscina popular, cambiar el nombre de los planos futuros de la oficina actual y gravar con un impuesto equitativo a los dueños de las futuras construcciones para restituir en parte los gastos generados por la oficina técnica (Rebolledo, 1936, p. 5).

Por último, resaltó la importancia que tenía para una ciudad la oficina encargada del planeamiento. De acuerdo con esto, indicó las labores técnicas que debían adelantarse para proyectar el desarrollo urbano futuro: la elaboración de "planos de conjunto, planchas de cada manzana para el estudio de líneas de ampliación de calles, estudios parciales por sectores, planos de nuevas avenidas, jardines, etc." (Rebolledo, 1936, p. 5). Sin embargo, mencionó que tanto el cuerpo de ingenieros adscritos a la oficina municipal de Cali como los instrumentos de trabajo eran insuficientes, razón por la cual sugirió ampliar el personal para prestarle un servicio más eficaz a la ciudad.

Cuatro años después de esta visita, y pese al interés por ordenar la ciudad, Cali continuaba creciendo si un plan preciso para su

desarrollo urbano. En este escenario, fueron aprobados dos acuerdos que constituyen los antecedentes de la contratación de Brunner para la elaboración del plano de la ciudad futura. A partir del Acuerdo 35 de 1940[101] se subrayó la necesidad de elaborar un plano futuro para determinar los nuevos barrios, indicar las áreas de reserva para la ampliación de calles, plazas y parques futuros, locales para escuelas, inspecciones de policía y puestos de sanidad; reglamentar la altura de las nuevas edificaciones y la línea de retiro sobre las calles y regular los permisos para la ocupación del suelo urbanizable. En este sentido, se autorizaba al secretario de Obras Públicas Municipales para contratar los servicios de "un ingeniero de reconocida solvencia profesional" para el levantamiento del plano topográfico de la ciudad, el plano de alcantarillado, las estadísticas para proyectar el plano de la ciudad futura y su reglamentación (Concejo de Cali, 1940). Las disposiciones de este acuerdo quedarían en meras intensiones, tal como había ocurrido durante la década de 1930. Posteriormente, se aprobó el Acuerdo 20 de 1943[102] que comprendía las bases de una licitación para el levantamiento del plano y la elaboración de un estudio completo del alcantarillado de la ciudad; la cual estaría dirigida únicamente a ingenieros graduados que brindaran las garantías necesarias para su ejecución. No obstante, y como lo afirma el arquitecto León Darío Espinosa (2010), la Administración municipal concebía la planeación urbana "más que como la búsqueda de un modelo de ciudad, como una simple herramienta técnica para la resolución de una grave problemática de una ciudad constantemente golpeada por las inundaciones" (p. 65).

101. "Por el cual se dispone levantar el plano futuro de la ciudad".

102. "Sobre el levantamiento del plano y elaboración de un estudio completo del alcantarillado de la ciudad".

Figura 3.127 Plano de Santiago de Cali de 1942

Las fuentes revisadas indican que Brunner fue llamado por la municipalidad para encomendarle la elaboración del plano regulador y de ensanche urbano de Cali. Atendiendo el encargo, el urbanista visitó la ciudad a finales de noviembre de 1943. Como se puede leer en la entrevista que le concedió a Panamá Puig de Brown (1943), colaboradora del diario *Relator*, indicó que lo principal en la ciudad era continuar las obras iniciadas, considerando atender las riberas del río y llevarlas hasta el pie de la montaña, el parque o bosque municipal proyectado. En este sentido, señaló "yo no puedo aprobar las avenidas esquemáticas a ambos lados del río, que cortan el paisaje rígidamente. No hay que dañar, en ningún caso, el aspecto paisajista". Así mismo, aconsejó trasladar el cuartel a las afueras de la ciudad y construirlo "en grupos de pabellones, entre grandes prados que formarían una ciudad-jardín militar", aprovechando el área que ocupaba el edificio militar, cercana a los barrios Granada y el Centenario, para proyectar un sector residencial o *cité-jardin*, con viviendas ampliamente distribuídas entre jardines para complementar la belleza del sector[103] (p. 8).

Brunner se refirió al aspecto de la ciudad, afirmando que Cali era la ciudad que más se prestaba para "darse el carácter de ciudad californiense [*sic*], es decir, una ciudad pintoresca, moderna, asoleada. Una ciudad que encarne mi máximo ideal para el mundo entero: la gran ciudad-jardín-modelo" (Puig de Brown, 1943, p. 8). Con respecto a esta transformación, se haría necesario ampliar las calles en el centro antiguo, intercalar parques y paseos por la ciudad y prever en el plano de la ciudad futura amplias zonas verdes entre barrios para evitar las aglomeraciones urbanas compactas.

El 18 de diciembre de 1943, Brunner firmó el contrato con el Municipio de Cali para "para los proyectos del Plano regulador de la ciudad futura y del alcantarillado de la ciudad de Cali", aprobado después de los tres debates reglamentarios mediante el Acuerdo 1 de 1944[104]. En él se especificaron los estudios y trabajos relativos al levantamiento y planeamiento urbanos a los que se comprometía el urbanista: levantamiento topográfico de la ciudad existente y del área de ensanche (2.000 hectáreas), elaboración del plano de la ciudad y del plano regulador y de ensanche (plano de la ciudad futura), plano del perímetro urbanizable y de zonificación urbana, proyectos para todos los parques públicos y jardines previstos en el plano de la ciudad futura, proyecto del alcantarillado urbano, teniendo en cuenta las reformas a la red existente y la red de las áreas de ensanche, y proyecto de reglamentación de construcciones y urbanizaciones, acompañados de sus respectivas memorias descriptivas. Dentro de las cláusulas se estipuló que, para el cumplimiento de las labores encomendadas, el contrato iniciaría en enero de 1944 y finalizaría el 30 de abril de 1946, destinándose la suma de 158.000 pesos para el pago de los honorarios de Brunner (Alcaldía Municipal de Cali, 1944).

De acuerdo con esta descripción, Brunner se comprometía a entregar doce estudios que incluían ingeniería sanitaria y de vías, levantamientos topográficos, estudios de urbanismo, plano regulador y de ensanche,

103. El concepto de Brunner se ha percibido en contravía a lo afirmado en la conferencia de 1936. Algunos autores consideran que, para 1943, sus propuestas estaban influenciadas por el urbanismo norteamericano y la conservación de los elementos naturales del paisaje urbano o la arquitectura del paisaje.

104. "Por el cual se aprueba la póliza de contrato entre el Municipio de Cali y el Profesor Carlos H. Brunner, para el levantamiento del Plano acotado, de la red de alcantarillado, y para los proyectos del Plano regulador de la Ciudad Futura y del alcantarillado de la ciudad de Cali, y se crea el puesto de interventor de los trabajos del Plano de Cali".

Figura 3.128 Panorámica del paseo Belalcázar, ca. 1942. Se puede ver el desarrollo arquitectónico sobre la margen izquierda del río Cali

trazados viales y prolongaciones, y el proyecto de alcantarillado, con sus respectivas memorias, además de un código de reglamentación urbana; todo esto en un periodo de tiempo insuficiente para desarrollar los estudios en toda su extensión (Espinosa, 2010).

Cabe mencionar que el municipio trató de imponer una estricta vigilancia con respecto al cumplimiento del contrato, pues se creó el cargo de "interventor de los trabajos del Plano de Cali", una figura que no solo serviría de apoyo técnico y administrativo en el desarrollo de las funciones del urbanista, sino que actuaría como jefe de la Oficina de Urbanismo "con el objeto de que la ciudad pueda ir poniendo en desarrollo los trabajos que se deben ir acometiendo de conformidad con las ideas que establezca dicho estudio [el plano regulador]" (Alcaldía Municipal de Cali, 1944, p. 1895). Asimismo, por petición de Brunner se originaron nuevas dependencias municipales encargadas de la planeación de la ciudad y se introdujeron nuevas medidas de regulación urbana. Ejemplo de ello fue la Junta de Urbanismo, aprobada mediante el Acuerdo 38 de 1944[105]. Dicha junta estaría encargada, entre otras, de consultar aquellos puntos que pudieran surgir en el planeamiento y desarrollo del plano regulador de Cali y velar por el cumplimiento del proyecto del plano regulador. En este acuerdo se estableció, además, que la Secretaría de Obras Públicas Municipales se abstendría de aprobar proyectos de urbanizaciones nuevas y se suspenderían los trabajos que se estuvieran adelantando en toda la ciudad hasta que el plano regulador no fuera aprobado. Medidas que, según Espinosa (2010), iban en contra de los intereses de los propietarios de tierras y constructores particulares de Cali.

En julio del mismo año, la revista *Progreso* publicó una nota sobre "El planeamiento de Cali futuro", en la que afirmaba que Brunner le había entregado al municipio un anteproyecto con planchas e informes que servirían de pauta para las reformas urbanas mientras se elaboraban los proyectos definitivos de la ciudad futura. Entre los proyectos trazados por el urbanista se mencionaron

> el de la urbanización de toda la zona actual de Hipódromo, entre el barrio Versalles y la línea férrea hacia Chipichape; [...] y hacia su frente se trazó una amplia avenida que unirá en línea recta la plazoleta entre el Edificio de la Compañía Colombiana de Tabaco y el Hotel Alférez Real (o sea la esquina de la calle 12 con la Avenida Colombia), con la futura estación[106] ("El planeamiento de Cali futuro", 1944, p. 1965).

De acuerdo con las obligaciones de su contrato, mediante el Acuerdo 178 de 1945 se aprobó la primera parte del "Código Urbano" elaborado por Brunner para la ciudad de Cali, el cual estaría conformado por: 1) Urbanismo; 2) Acuerdo especial sobre la fijación del perímetro urbano y la delimitación de zonas urbanas; 3) Construcciones y 4) Alcantarillado, ornato urbano, impuestos relativos a la construcción, y disposiciones generales (Concejo de Cali, 1945, p. 2592). En la primera parte, fijó las disposiciones concernientes al plano topográfico de la ciudad actual, indispensable para la elaboración del "plano oficial de la ciudad"; así mismo, definió las labores sobre el planeamiento de la ciudad futura, el cual se enfocaría en dos etapas de desarrollo: una en el

105. "Por el cual se crea la Junta De Urbanismo, se señalan sus funciones y se dictan otras disposiciones".

106. En la nota se está haciendo referencia a la urbanización La Campiña y a la Avenida Las Américas.

plazo de veinte años, cuyo objeto era asegurar un "desarrollo urbano ordenado sobre trazados determinados y de acuerdo con las necesidades más apremiantes", y la otra para un periodo de cincuenta años, que comprendería el plano de las futuras arterias principales y las áreas de reserva propuestas para zonas de recreo y servicios especiales que demandaría la ciudad futura (Concejo de Cali, 1945, p. 2593).

Sobre el Plano Regulador y de Ensanche Urbano, que sería elaborado por la Oficina del Plano de Cali, serviría de guía para los proyectos de saneamiento y regulación de las construcciones y reconstrucciones de edificios, así como para la apertura vial y las nuevas urbanizaciones de la ciudad. En este sentido, determinó la jerarquización de las vías públicas que serían consultadas en el plano regulador [107] y la extensión mínima de las calles de acuerdo con la densidad del tránsito vehicular o peatonal. En el siguiente punto habló de la zonificación, justificando las diez zonas en las que debería dividirse la ciudad según su destinación; y definió la altura máxima de las construcciones, determinadas por el carácter y las necesidades técnicas de la construcción. Abarcó temas como la delimitación del perímetro urbano y las demarcaciones a las cuales tendrían que acogerse las nuevas edificaciones; las nuevas urbanizaciones y su reglamentación, y, por último, habló del proyecto de alcantarillado de la ciudad (Concejo de Cali, 1945)[108].

Además de las disposiciones para la regulación urbana, se tiene la certeza de que Brunner diseñó dos proyectos durante su estancia en la ciudad de Cali. Entre julio de 1944 y septiembre de 1945, desde la oficina del Plano de Cali Futuro elaboró el "Proyecto de la Avenida a la nueva estación del Ferrocarril del Pacífico" o Avenida de Las Américas, cuyo trazado en forma diagonal conformaría una avenida de carácter monumental, iniciando y rematando en edificios representativos de la ciudad. Esta vía se configuró como un elemento de gran importancia para la expansión de la ciudad en sentido norte, pues conectaba el sector central con la mencionada estación del Ferrocarril y se proyectaba como la entrada a la ciudad desde el norte sustituyendo la calle 12 (Figueroa, 2013, p. 177). En el perfil transversal se puede leer que la avenida tendría una extensión de 30 metros, con una calzada central de 8 metros de amplitud, separadores verdes de 2,50 metros, dos calzadas más de 5 metros cada una y andenes arborizados de 3,50 metros a ambos lados de la vía[109].

Por otra parte, Brunner diseñó la urbanización La Campiña en 1945, destinada para los empleados y trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales en el sector norte, próximo a los talleres del ferrocarril. En el plano se advierte el trazado de calles amplias y arborizadas, con un eje transversal que conducía a la entrada de la iglesia. Alrededor del barrio, planteó una serie de parques con árboles y vegetación, un club deportivo y una piscina, un edificio para una cooperativa y una escuela con espacios deportivos y pequeños jardines de cultivo. En este sentido, La Campiña presenta ciertas coincidencias formales con los barrios populares modelo propuestos por el urbanista en la ciudad de Bogotá.

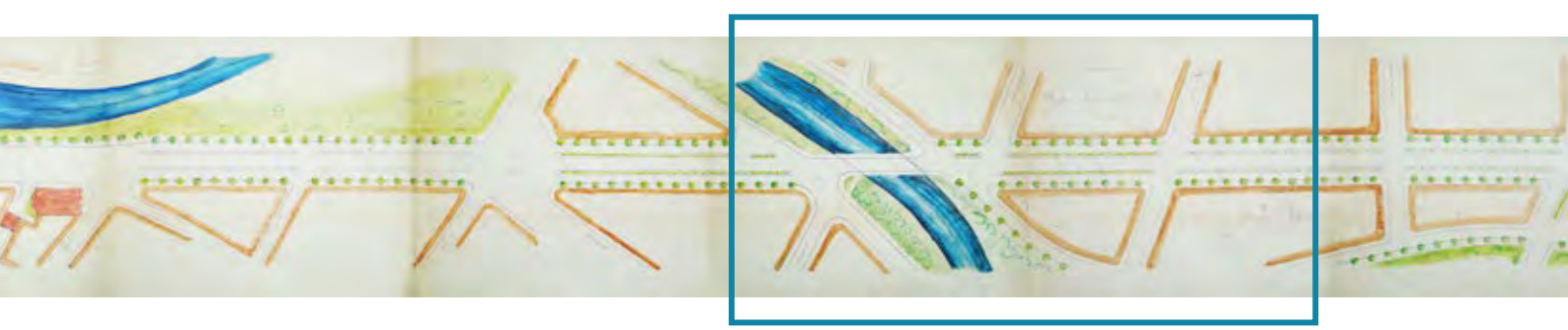
107. De acuerdo con el urbanismo moderno, la ciudad contaría con arterias principales de tránsito, avenidas arborizadas (vías de embellecimiento, *parkways*), vías secundarias, vías residenciales y paseos peatonales.

108. Llama la atención el hecho de que el Concejo hubiera aprobado el Código urbano sin contar con los planos que permitieran aclarar cuales serían las zonas urbanas que se afectarían con la nueva reglamentación (Figueroa, 2013).

109. A pesar de recibir la aprobación del interventor del Plano de Cali, del Secretario de Obras Públicas Municipales y del alcalde mayor, la Avenida de Las Américas sufriría algunas modificaciones durante su construcción.

Figura 3.129
Proyecto de la avenida a la nueva estación del Ferrocarril del Pacífico. Oficina del Plano de Cali Futuro. Proyecto: Carlos H. Brunner. Cali, junio de 1944 y septiembre de 1945
(Páginas 278 y 279)

CALLE 17



CORTE POR C-D.

Escala 1:250

CALLE 19 NORTE.

CORTE POR A-B

Escala 1:250

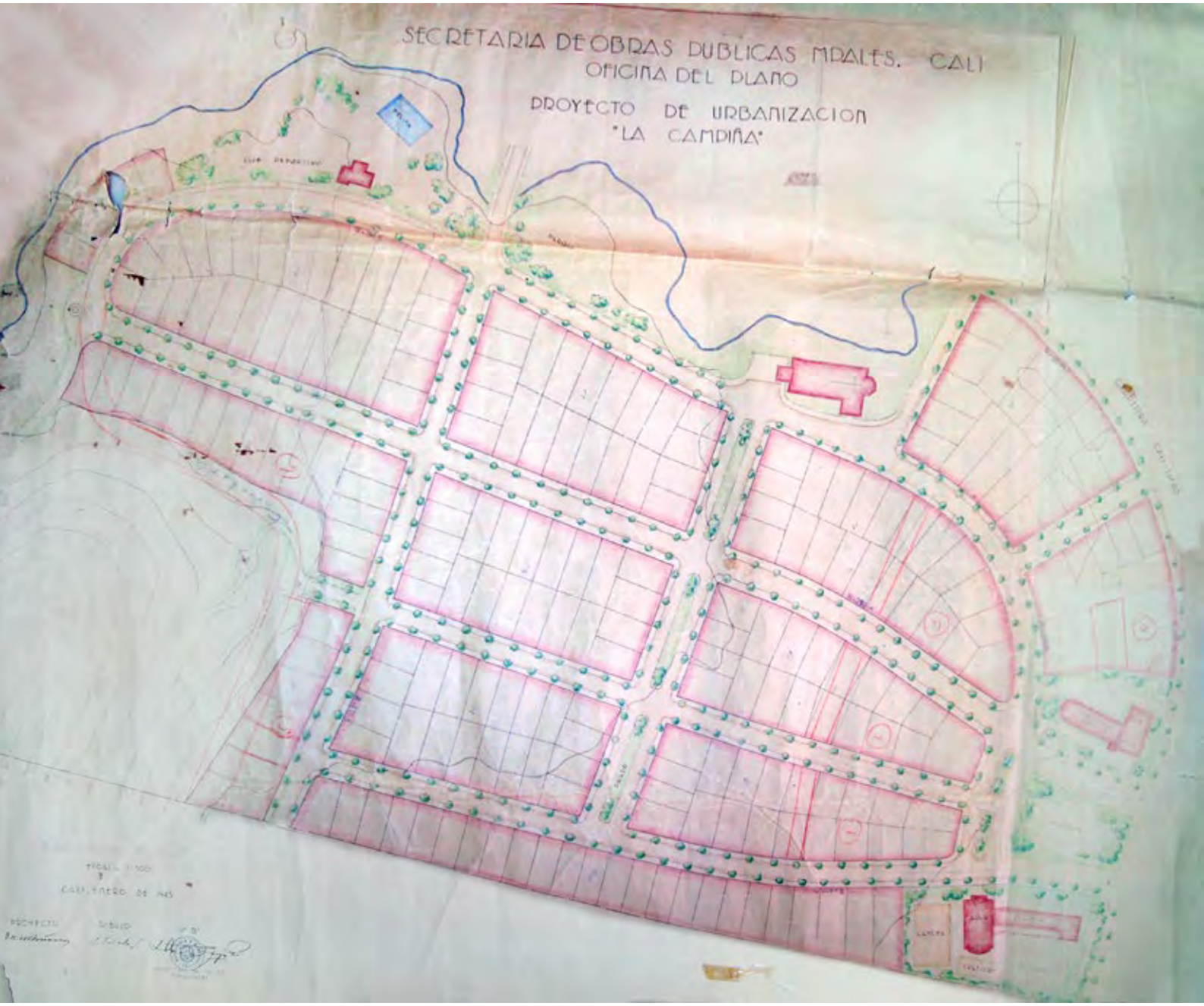


Figura 3.130 Proyecto de la urbanización La Campiña. Secretaría de Obras Públicas Municipales, Oficina del Plano. Proyecto: Karl Brunner. Cali, enero de 1945

Frente a la ausencia de fuentes que permitan corroborarlo[110], las particularidades del trazado urbano presentes en algunos sectores residenciales de la ciudad han hecho que a Brunner se le atribuya el diseño de los barrios Miraflores, Versalles y Santa Isabel. De acuerdo con Espinosa (2010), su principal aporte

> consistió en avanzar desde el precario concepto de la simple parcelación [...] a un concepto de calidad urbanística en las vías, las manzanas y los parques. [...] Los barrios de Brunner representaban una nueva imagen de lo que debía ser la ciudad, una composición arquitectónica sensible a la geografía, al paisaje y clima de Cali, con urbanizaciones que incluían calles arborizadas, patios y antejardines generosos y trazados que seguían las condiciones topográficas del terreno (p. 77).

Cabe anotar que, a pesar de la rigurosidad disciplinar con la que había asumido sus trabajos en la capital, debido a la amplitud de las labores encomendadas por el municipio de Cali y el tiempo para su ejecución, la falta del personal e instrumentos técnicos, y la aceptación de encargos de urbanizadores privados, derivaron en una situación adversa para el urbanista. En este sentido, se presentaba un escenario similar al que había vivido en Bogotá, debido a la falta de comprensión de los dirigentes locales frente a los proyectos para la planeación urbana y las obligaciones contractuales de Brunner; los "prejuicios antiextranjeristas" y la competencia desleal entre el gremio de profesionales en ingeniería y arquitectura del país ("El profesor Brunner", 1946).

Iniciando el año 1946, en una sesión del Concejo manifestaron públicamente su descontento frente a las labores emprendidas por Brunner, llamando la atención sobre el hecho de que no debió ser contratado para el levantamiento del plano topográfico ni para el plano de alcantarillado, sino exclusivamente para el plano de urbanismo, materia en la que era experto, pues los planos entregados eran inexactos. No obstante, señalaron que, por haber recibido encargos de urbanizaciones particulares, había desatendido sus compromisos con el municipio, siendo acusado de "falta de ética profesional y falta de eficiencia". Frente a estos cargos, Brunner indicó que él mismo no había querido contratar los tres planos, pues su visión estaba debilitada y los planos topográficos requerían de gran precisión. Sobre los encargos particulares, aseguraba que su contrato con el municipio no le impedía ejercer como urbanista, y que había prestado sus servicios como asesor porque los propietarios de urbanizaciones ubicadas en terrenos quebrados lo habían buscado, en vista de la experiencia que lo precedía en este tipo de proyectos ("Debate sobre los trabajos del Prof. Brunner hubo en el Cabildo", 1946). Aun así, los señalamientos en su contra se acrecentaron a tal punto que se llegó a afirmar: "El esnobismo, endemia colombiana hizo que este mister supeditara a nuestros competentes profesionales de la ingeniería, quienes seguramente a estas horas hubieran solucionado con lujo los problemas de esta amada ciudad" (*Diario del Pacífico*, 23 de mayo de 1946, citado en Espinosa, 2010, p. 64).

Su contrato finalizaría de manera concertada, tal como quedó establecido en el Acuerdo 80 de 1947[111], en el cual se incluyó la lista de planos entregados por Brunner.

110. En entrevistas realizadas por Jacques Aprile-Gniset (1992) y León Espinosa (2010), el arquitecto Alfonso Caicedo Herrera, quien fuera estudiante de Brunner en la Universidad Nacional de Colombia, Sede de Bogotá, entre 1940 y 1942, afirmaba que el urbanista lo había subcontratado en 1944 para trabajar con él en Cali. Dicho arquitecto aseguró que había trazado las urbanizaciones Santa Isabel y Miraflores (encargos particulares que había aceptado Brunner), pues "Karl tenía con Cali un contrato que era demasiado para él, demasiado grande para sus capacidades y conocimientos" (Espinosa, 2010, p. 67). Cabe señalar que Caicedo Herrera diseñaría algunos barrios en Cali introduciendo elementos formales propios del urbanismo propuesto por Brunner en Colombia. No obstante, sería él quién se encargaría de proponer ante el Concejo municipal la contratación de la firma Town Planning para la elaboración del Plan Piloto de Cali.

111. "Por el cual se ordena al señor personero Municipal que en nombre y representación del Municipio de Cali firme por escritura pública con el Profesor Carlos H. Brunner o con su apoderado legal la Resolución de contrato que celebró el Municipio de Cali con dicho señor para el levantamiento del plano acotado, de la red de alcantarillado y para los proyectos del plano regulador de la Ciudad Futura y del alcantarillado de la ciudad de Cali y se ordena un pago".

Entre ellos se mencionan especialmente "el dibujo original del Plano Regulador y de ensanche, y de la zonificación", "un plano-estudio sobre posibles vías diagonales", "la copia original de la Avenida de Las Américas" y "seis copias de proyectos de parques"; planos que habían sido entregados hace tiempo y para la fecha estaban perdidos; además, se señalaron los trabajos que, aún por fuera de las obligaciones de Brunner, habían sido terminados: el plano regulador de cinco sectores de la ciudad, un plano de arterias urbanas existentes y futuras, una ampliación de la vista aérea de la ciudad, con el trazado de "Cali futuro" en acuarela y una aerofotografía ampliada de la ciudad con indicaciones de las arterias. Sin embargo, el conjunto de planos aludido se perdió en alguna oficina municipal y de ellos solo se conserva el plano de la Avenida de Las Américas.

Figura 3.131 Avenida de Las Américas, Cali. Fotografía: Gustavo Gómez, s. f.

Karl H. Brunner.

CONCLUSIÓN

PERSISTENCIA DE LAS PROPUESTAS URBANÍSTICAS DE BRUNNER

Pese a la notoria oposición y las innumerables críticas que recibió la labor de Karl Brunner en su calidad de urbanista y académico, emprendidas por el gremio de ingenieros nacionales y, posteriormente, por Carlos Martínez y su revista *Proa*, es innegable su influencia en el desarrollo urbano y la modernización de nuestras ciudades, especialmente en Bogotá y Cali. Sus propuestas para una planificación urbana integral abrieron un horizonte de posibilidades para los nuevos profesionales de la arquitectura, al introducir un conjunto de herramientas teórico-prácticas —propias del urbanismo moderno y hasta entonces desconocidas en el país— que les permitieran ofrecer soluciones eficaces frente a los problemas de las ciudades en proceso de transformación urbana.

Sin embargo, la notoria influencia del pensamiento de Le Corbusier y los CIAM en el contexto académico y profesional del país en la década de 1940 derivaron en un desconocimiento paulatino de su obra. Gracias a la exposición realizada por el Museo de Arte Moderno de Bogotá en 1989, *Karl H. Brunner. Arquitecto urbanista 1887-1960*, y la amplia y cuidadosa investigación desarrollada por el arquitecto austríaco Andreas Hofer en 2003, *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*, sus propuestas para el desarrollo urbano de la capital adquirieron un nuevo reconocimiento. Así mismo, algunos de los barrios y urbanizaciones residenciales diseñados por Brunner en Bogotá fueron declarados Bienes de Interés Cultural en 2004, entre ellos se mencionan Bosque Izquierdo y San Luis, identificados como "sectores con desarrollo individual", y la Etapa I del barrio Popular Modelo Norte identificado como "sector con vivienda en serie, agrupaciones o conjuntos" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004). En Santiago de Cali, el parque de la urbanización Versalles y el Parque de Miraflores, trazados por Brunner como parte de los proyectos de parques públicos y jardines para la ciudad futura, fueron declarados Bienes Inmuebles de Interés Cultural del municipio. Sin lugar a duda, sus propuestas persisten en el tiempo y le han otorgado una imagen particular al paisaje urbano.

Para cerrar, el propósito de este libro no tenía otra intención más que proponer una revisión sobre los planes, los proyectos y las obras de Karl Brunner en Colombia a la luz de la historia urbana. No obstante, una lectura apasionada sobre las eventualidades transcurridas durante su larga estancia en el país permitió comprender que, más allá del interés público por ordenar y proyectar técnicamente la ciudad del futuro, primaron las ideologías e intereses particulares trastocando el desarrollo urbano integral. Pese a las dificultades, el urbanista austríaco logró transformar la idea preconcebida de ciudad moderna al proyectarla como una sumatoria de elementos urbanísticos singulares (el barrio, la plaza, el parque y la calle) que, en su conjunto, configuraban la estructura urbana.

BOGOTA FUTURO

PLANO EJECUTADO POR DISPOSICION DE LA ORDENANZA 192

DE 1920 APROBADO POR LOS ACUERDOS NUMEROS 38 DE 1923

Y DE 19 DEL CONCEJO DE BOGOTA Y ELABORADO

POR EL SUSCRITO

INGENIERO JEFE DE OBRAS

PUBLICAS DE CUNDINAMARCA

APROBADO

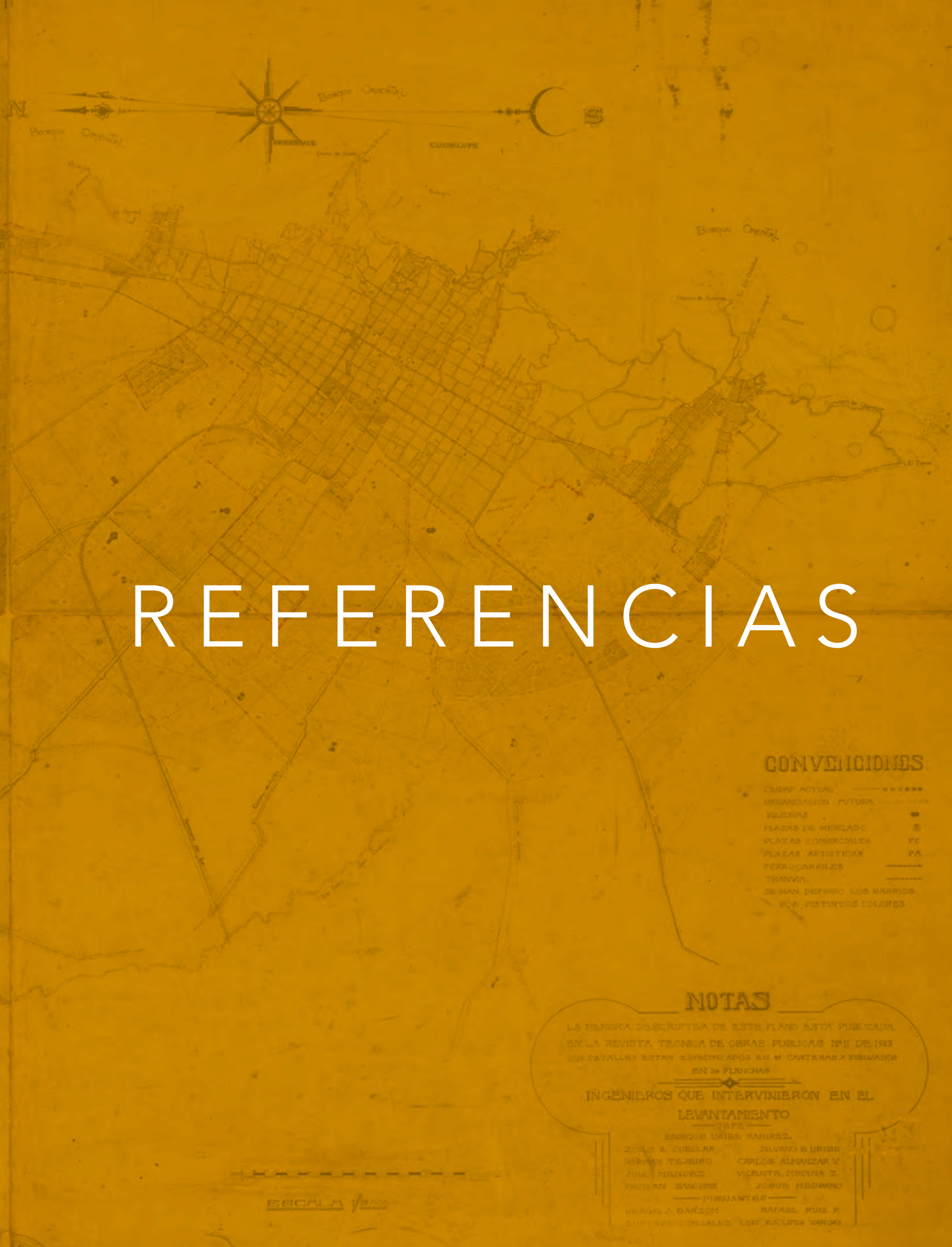
EL GOBERNADOR

EL SECRETARIO DE GOBIERNO

EL SECRETARIO DE HACIENDA

EL DIRECTOR DE CONSTRUCCION PUBLICA

FONTIBON



REFERENCIAS

REFERENCIAS

Acebedo, L. F. (2006). *Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente*. Universidad Nacional de Colombia.

Acerca de la obra "Manual de urbanismo" de Karl H. Brunner (1940). *Revista de Arquitectura*, *26*(236), 467-469.

Acosta y Lara, H., Capurro., F. Gianelli, J., Hansen, O., De Lossio, J., Monteverde, J. y Morra, C. (1920). Urbanización. El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas de la ciudad de Montevideo, *Arquitectura*, *6*(36).

Administración de Aseo de Bogotá (1912). *Reglamento del ramo de aseo*. Linotipo de la Imprenta Nacional.

Agache, A. (1930). *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embellezamento*. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/bndigital2045/bndigital2045.pdf.

Aguilar, M. D., Uricoechea, J. E., Cantor, O. D. y Puerta, D. M. (2020). San Luis-El Campín: memorias de barrio: la historia escrita desde el habitar. En C. Llop, M. Cervera y F. Peremiquel (Eds.), *IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en recomposición: prospectivas proyectuales en el siglo XXI: forma urbis y territorios metropolitanos* (págs. 1-15). DUOT, UPC. http://hdl.handle.net/2117/328347.

Aguirre, B. (2005). Espacio público y arte cívico en Santiago, 1930-1950. Primera Parte. *DU & P: Revista de Diseño Urbano y Paisaje*, *2*(6), 1-30. http://dup.ucentral.cl/n6.htm.

Alba Castro, J. M. (2013). El plano Bogotá futuro. Primer intento de modernización urbana. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, *40*(2), 179-208. https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/42341.

Álbum gráfico de Medellín (s. f.). Tipografía Bedout.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1934a). Decreto 40 del 1.º de marzo de 1934. "Por el cual se organiza el Departamento Municipal de Urbanismo". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1075950&d=8145.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1934b). Decreto 110 del 8 de mayo de 1934. "Por el cual se reorganiza el Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas". *Registro Municipal*, (37), 23.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1934c). Decreto 203 del 27 de agosto de 1934. "Por el cual se reorganiza el Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas". *Registro Municipal*, (46), 311.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1935a). Decreto 99 del 6 de marzo de 1935. "Por el cual se crea la Junta Pro-estadio". *Registro Municipal*, (59-62), 319.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1935b). Decreto 100 del 6 de marzo de 1935. "Por el cual se dictan algunas disposiciones suplementarias respecto a la organización del Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas Municipales". *Registro Municipal*, (59-62), 319.

Alcaldía Mayor de Bogotá (1936). Decreto 26 del 4 de febrero de 1936. "Por el cual se adopta un plan de acción administrativa para la extensión y el saneamiento del Paseo Bolívar". *Registro Municipal*, (75-76), 79-80.

Alcaldía Mayor de Bogotá (2004). Decreto 190 del 22 de junio de 2004. "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003". https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935.

Alcaldía Municipal de Cali (1944). Acuerdo 1 del 20 de enero de 1944. "Por el cual se aprueba la póliza de contrato entre el Municipio de Cali y el Profesor Carlos H. Brunner, para el levantamiento del Plano acotado, de la red de alcantarillado y para los proyectos del Plano regulador de la Ciudad Futura y del alcantarillado de la ciudad de Cali, y se crea el puesto de interventor de los trabajos del Plano de Cali". *Gaceta Municipal*, (599), 1883-1895.

Almandoz, A. (2007). Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960. *Iberoamericana. América Latina-España-Portugal*, *7*(27), 59-78. https://doi.org/10.18441/ibam.7.2007.27.59-78.

Almandoz, A. (2016). Karl Brunner's contribution to Latin America's urbanismo [Contribución de Karl Brunner al urbanismo latinoamericano]. En K. Brunner (1939), *Manual de urbanismo* [trad. Arturo Almandoz], vol. I (págs. viii-xxix), Routledge.

Almandoz, A. (2018). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. RIL Editores.

Al margen de algunos proyectos de urbanismo (18 de mayo de 1935). *Revista Cromos*, (967).

Álvarez, M. T. (2011). Karl Brunner y el Plano Regulador Urbano de Pasto (1941). En *Manual de historia de Pasto*, tomo XXII (págs. 126-157). Academia Nariñense de Historia.

Amplia exposición sobre la obra económico-social del gobierno hará el ministro Lleras Restrepo con motivo de la iniciativa de trabajos en el barrio Popular (3 de junio de 1942). *El Tiempo*, 1.

Ancízar, E. (1934a). Cuatro meses de tareas del Cabildo. *Registro Municipal*, (29), 144-145.

Ancízar, E. (1934b). Proyecto de Acuerdo 81 de 1934. "Por el cual se da el nombre de O'Higgins a una plaza pública". Concejo de Bogotá, *Expedientes de Proyectos de Acuerdo*, tomo 116, 396-401.

Ancízar, R. (1939). Manual de urbanismo. *Ingeniería y Arquitectura*, *1*(6), 7.

Aprile-Gniset, J. (1992). *La ciudad colombiana. Siglo XIX y siglo XX*. Banco Popular, Fondo de Promoción de la Cultura.

Arango, D. (2009). Ciudad y planeación: la integración del futuro en el gobierno de Bogotá. *EGOB: Revista de Asuntos Públicos*, (3), 50-53. http://hdl.handle.net/1992/7568.

Arango, D. (2013). La consolidación de un gobierno planificador en Bogotá, 1902-1950. *Polisemia*, *7*(11), 62-74. https://doi.org/10.26620/uniminuto.polisemia.7.11.2011.62-74.

Arango, D. (2016). Similares en su diferencia. Un estudio comparativo de Bogotá futuro y el Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio de Buenos Aires. *Territorios*, (35), 171-194. https://doi.org/10.12804/territ35.2016.08.

Arango, D. (2018). Historia de una configuración profesional de urbanismo. Karl Brunner en Bogotá, 1933-1940. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, *11*(22). https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu11-22.hcpu.

Arango, S. (2019). *Historia de la arquitectura en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia.

Archila, M. (1997). Ni amos ni siervos. Memoria obrera de Bogotá y Medellín (1910-1945). *Controversia*, (156-157). https://doi.org/10.54118/controver.vo1156-57.424.

Asamblea de Cundinamarca (1919). Ordenanza 53 del 22 de mayo de 1919. "Sobre urbanización futura de la ciudad de Bogotá". En J. Vanegas (Dr.). (1921). *Codificación fiscal y administrativa del municipio de Bogotá*, tomo I (pág. 362). Imprenta Municipal.

Asamblea de Cundinamarca (1920). Ordenanza 92 de 1920. "Adicional a la número 53 de 1919". En J. Vanegas (Dr.). (1921). *Codificación fiscal y administrativa del municipio de Bogotá*, tomo II (pág. 363). Imprenta Municipal.

Atento saludo (20 de marzo de 1938). *El Colombiano*.

Bannen, P. (2017). *Providencia, el arco de la avenida 1897/2013: diez lecturas sobre la construcción del lugar en tres momentos de la ciudad capital (O sobre hechos urbanos clave en la forma de una avenida)* [tesis de doctorado]. Universidad de Granada, Granada, España. http://hdl.handle.net/10481/48505.

Bautista, L. M. (1932). *Estudios de urbanismo. Planeamiento de la ciudad de Bogotá*. Imprenta Municipal.

Bell, C. (2014). *Barranquilla, modernización y movimiento moderno (1842 -1964)* [tesis de doctorado]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/64768.

Bibliografía. Manual de urbanismo (enero de 1941). *Arquitectura*, *9*(90), 43.

Bilbao, J. (2009). Agua y mortalidad en Barranquilla 1920-1940, del imaginario social a la realidad empírica: una mirada desde la historia y la salud pública. *Revista Científica Salud Uninorte*, *25*(1), 33-46. https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/salud/article/view/1824.

Bolaños, A. J. (2011). Las formas urbanas como modelo: la planificación y la urbanización de vivienda como agentes de cambio en la forma del tejido de la ciudad, Bogotá 1948-2000. *Revista de Arquitectura*, *13*(1), 23-37.

Books, pamphlets and reports [Libros, folletos e informes]. Manual de Urbanismo. Volumen I. Síntesis, vivienda y saneamiento (octubre de 1940). *American Society of Planning Officials. News Letter* [*Boletín informativo de la Sociedad Americana de funcionarios a cargo de la Planificación*], *6*(10), 84.

Botero, F. (1996). *Medellín 1890-1950. Historia urbana y juego de intereses*. Universidad de Antioquia.

Botti, G. (2019). Entre luchas gremiales y modelos internacionales (1920-1947). El discurso sobre el urbanismo en Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, *29*(3), 175-182. https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65835.

Brunner declara que hay en Bogotá arquitectura propia (28 de diciembre de 1933). *El Tiempo*, 1 y 12.

Brunner, K. (1927). *Zur Philosophie des Städtebaues* [*Sobre la filosofía del urbanismo*]. Verlag von Ernst Wasmuth.

Brunner, K. (1928). *Weisungen der Vogelschau. Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau* [*Instrucciones a vista de pájaro. Fotografías aéreas de Alemania y Austria y sus lecciones para la cultura, los asentamientos y la planificación urbana*]. Georg D. W. Callwey Verlag.

Brunner, K. (1929). *Architektur und Wirtschaftlichkeit im Bebauungsplan* [*Arquitectura y eficiencia económica en el plan de desarrollo*]. Verlag von Ernst Wasmuth.

Brunner, K. (1930a). Conceptos urbanísticos de Santiago. *Anales de la Universidad de Chile*, *8*, 872-906.

Brunner, K. (1930b). Problemas actuales de urbanización. *Anales de la Universidad de Chile*, *8*, 10-40. https://anales.uchile.cl/index.php/ANUC/article/view/25546/26873.

Brunner, K. (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción.

Brunner, K. (1933). Vom Städtebau in Amerika. Gegensätze zwischen Nord und Süd [Del urbanismo en América. Contrastes entre el Norte y el Sur]. *Zeitschrift Österreichischen Ingenieur und Architekten Vereines* [*Revista de la Asociación Austríaca de Ingenieros y Arquitectos*], (1-2), 1-6. https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=zia&datum=1933&size=45.

Brunner, K. (1934a). La financiación de la vivienda popular. *Registro Municipal*, (29), 137-143.

Brunner, K. (1934b). La vista aérea y el urbanismo. *Registro Municipal*, (31), 221-223.

Brunner, K. (1934c). Pro-Centenario. *Memoriales y Notas correspondientes al año de 1935, A a Ch*, 308-312.

Brunner, K. (1934d). Transformación del centro de Bogotá. *Registro Municipal*, (46), 287-291.

Brunner, K. (1935a). La transformación de Bogotá. *Registro Municipal*, (55-56), 141-143.

Brunner, K. (1935b). Una explicación sobre el Plan del Cuarto Centenario. Cómo se procederá para abrir la nueva avenida central de Bogotá. *El Espectador*, 9.

Brunner, K. (1935c). El desarrollo urbano de Bogotá. *Registro Municipal*, (67-68), 474-476.

Brunner, K. (31 de enero de 1936). El saneamiento del Paseo Bolívar. *Registro Municipal*, (73-74), 49-51.

Brunner, K. (1938a). Bogotá en 1950. *Registro Municipal, Homenaje del Cabildo a la ciudad en el IV Centenario de su fundación 1538-1938*, 171-177.

Brunner, K. (1938b). El urbanismo en la docencia universitaria. *Registro Municipal*, (121-124), 12-15.

Brunner, K. (1938c). Evolución del urbanismo moderno. *Registro Municipal*, (141-144), 493-497.

Brunner, K. (abril de 1939a). El técnico urbanista. *Arquitectura*, (202), 25-30.

Brunner, K. (octubre de 1939b). La edificación por bloques. *Revista Ingeniería y Arquitectura*, (7), 32-36.

Brunner, K. (1939c). *Manual de urbanismo I. Síntesis, vivienda, saneamiento*. Concejo de Bogotá.

Brunner, K. (agosto de 1940a). Conferencia sobre "Medellín futuro". *Progreso*, (14), 124-142.

Brunner, K. (1940b). *El desarrollo urbano de Manizales*. Conferencia dictada por el profesor Carlos H. Bruner en el Paraninfo del Palacio Municipal el día 3 de mayo de 1940. Manizales.

Brunner, K. (1940c). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá.

Brunner, K. (septiembre de 1940d). Medellín futuro. Carta del profesor Brunner al alcalde de Medellín. *Progreso*, (15), 151-153.

Brunner, K. (diciembre de 1941a). Importante comunicación. *Pasto. Pro-IV Centenario de la ciudad*, (1), 68-69.

Brunner, K. (1941b). Los problemas urbanos de Barranquilla. *Mejoras*, (60), 37-44.

Brunner, K. (diciembre de 1941c). Por el embellecimiento de la ciudad. *Pasto. Pro-IV Centenario de la ciudad*, (1), 11-15.

Brunner, K. (1942a). Desarrollo urbano. Proyecto para disposiciones legislativas por las cuales se reglamenta el Desarrollo Urbano en las ciudades del país. Bogotá, diciembre 12 de 1941. *Progreso*, (35), 1095-1099.

Brunner, K. (junio de 1942b). El técnico urbanista. *CACYA*, (181), 9-12.

Brunner, K. (1943a). Finalidades del urbanismo. *Registro Municipal*, (249-251), 249-253.

Brunner, K. (1943b). La ciudad satélite de Bogotá. *Revista Ingeniería y Arquitectura*, (50), 22-24.

Brunner, K. (5 de octubre de 1944). Parques urbanos. *El Espectador*, 8 y última.

Buitrago, D. A. (2018). *La Caracas escénica. Una calle bogotana para la sátira, la tragedia y la comedia* [tesis de maestría]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/68965.

Cáceres, G. (1995). Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931. *Revista EURE*, *21*(62), 99-108. https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1132.

Carvajal, C. (1929). La transformación de Santiago. *Arquitectura y Arte Decorativo. Órgano Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile*, *1*(6-7-8), 271-284/339-388.

Castillo, J. V. (10 de mayo de 1935). Ideas sobre el Cuarto Centenario. *El Tiempo*, 4.

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

Cataño, G. (1 de agosto de 2012). Escritos de Sanín Cano. *El Tiempo*. https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12084781.

Cendales, C. (2020). *La vida privada de los parques y jardines públicos. Bogotá 1886-1938*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Cultura, Recreación y Deportes, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Chapman, W. y Agudelo, A. (2012). La Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla y el Código de Policía de 1931: órganos y cuerpos reguladores de la salubridad e higiene de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX. *Memoria y Sociedad*, *16*(33), 224-241. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4287756.

Collier, S. y Sater, W. (1999). *Historia de Chile 1808-1994*. Cambridge University Press.

Colón, L. (2005). El saneamiento del Paseo Bolívar y la vivienda obrera en Bogotá. *Urbanismos*, (2), 104-115. https://docplayer.es/4080919-El-saneamiento-del-paseo-bolivar-y-la-vivienda-obrera-en-bogota.html.

Colón, L. (2019). Crecimiento urbano y mercado de tierras en Bogotá, 1914-1944. *Territorios*, (40), 119-143. http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6530.

Colón, L. C. y Mejía, G. (2019). *Atlas histórico de barrios de Bogotá 1884-1954*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Concejo de Bogotá (1902). Acuerdo 10 del 14 de abril de 1902. "Por el cual se reglamentan las construcciones que se emprendan en la ciudad, apertura de calles, urbanización de terrenos, etc.". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=601684&d=23378.

Concejo de Bogotá (1919a). Acuerdo 37 de 1919. "Sobre construcción de habitaciones para obreros". En J. Vanegas (Dr.). (1921). *Codificación fiscal y administrativa del municipio de Bogotá*, tomo II (págs. 370-372). Imprenta Municipal.

Concejo de Bogotá (1919b). Acuerdo 56 de 1919. "Por el cual se aclara un artículo del Acuerdo número 33 de este año (compra de chozas del Paseo Bolívar)". En J. Vanegas (Dr.). (1921). *Codificación fiscal y administrativa del municipio de Bogotá*, tomo II (págs. 397-398). Imprenta Municipal.

Concejo de Bogotá (1923). Acuerdo 58 del 14 de septiembre de 1923. "Por el cual se dicta una disposición en el ramo de urbanización (Bogotá futuro)". https://elcofre.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-data.xhtml?id=1067596.

Concejo de Bogotá (1925). Acuerdo 74 del 20 de octubre de 1925. "Por el cual se adoptan el plano 'Bogotá Futuro' y se dictan algunas medidas necesarias a su desarrollo". https://elcofre.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-data.xhtml?id=1000360.

Concejo de Bogotá (1932a). Acuerdo 53 del 19 de noviembre de 1932. "Por el cual se denomina Avenida Caracas una vía de la ciudad". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000235&d=35721.

Concejo de Bogotá (1932b). Acuerdo 61 del 9 de enero de 1932. "Por el cual se crea el 'Instituto de Acción Social de Bogotá', se dicta una disposición sobre seguro de vida para los servidores municipales y se vota una partida para el regalo de año nuevo del soldado". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000712&d=35732.

Concejo de Bogotá (1933a). Acuerdo 28 del 11 de agosto de 1933. "Por el cual se crea el Departamento de Urbanismo en la Secretaría de Obras Públicas Municipales, se reforma el artículo tercero del Acuerdo número 21 de 1929 y se dictan otras disposiciones". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000920&d=35964.

Concejo de Bogotá (1933b). Acuerdo 42 del 7 de diciembre de 1933. "Por el cual se aprueba un contrato (con el profesor urbanista Karl H. Brunner) y se autoriza un traslado relativo a la Imprenta Municipal". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000934&d=35978.

Concejo de Bogotá (1934a). Acuerdo 2 del 14 de febrero de 1934. "Por el cual se dictan algunas disposiciones sobre urbanismo". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000268&d=35991.

Concejo de Bogotá (1934b). Acuerdo 22 del 1 de junio de 1934. "Por el cual se da el nombre de O'Higgins a una plaza pública". *Registro Municipal*, (34-35), 334.

Concejo de Bogotá (1934c). Acuerdo 29 del 20 de agosto de 1934. "Por el cual se reforman los señalados con los números 35 y 37 de 1933, 15 de 1934 y 61 de 1932 y se dictan otras disposiciones". *Registro Municipal*, (40), 110.

Concejo de Bogotá (1934d). Acuerdo 48 del 17 de diciembre de 1934. "Por el cual se reglamentan las urbanizaciones en la ciudad, se aprueba un contrato (con las Empresas Unidas de Energía Eléctrica) y se dictan otras disposiciones". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000661&d=36038.

Concejo de Bogotá (1934e). Acta 11 del 27 de abril de 1933-1935. Sesión extraordinaria, 5 de diciembre de 1933. *Anales del Concejo*, (14), tomo 1 (1934-1935), 91-92.

Concejo de Bogotá (1935a). Acuerdo 1 del 12 de febrero de 1935. "Por el cual se ordena la ejecución de un presupuesto para la transformación del Paseo Bolívar y se dictan otras disposiciones". *Registro Municipal*, (51-52), 51.

Concejo de Bogotá (1935b). Acuerdo 12 del 5 de septiembre de 1935. "Sobre celebración del IV Centenario de la fundación de Bogotá". https://siab.bogota.gov.co/elcofre/publico/unit-file.xhtml?id=1000328&d=36194.

Concejo de Bogotá (1935c). Acuerdo 19 del 4 de diciembre de 1935. "Por el cual se crea la oficina de planos obreros". *Registro Municipal*, (69-72), 494-495.

Concejo de Bogotá (1935d). Acta 9 del 29 de noviembre de 1935. *Anales del Concejo*, (87), tomo I (1934-1935), 526.

Concejo de Bogotá (1935e). Acta 137 del 3 de septiembre de 1935. *Anales del Concejo*, (95), tomo I (1934-1935), 590.

Concejo de Bogotá (1938). Acuerdo 22 del 8 de septiembre de 1938. "Por el cual se ordena la construcción de un parque en Puente Aranda, se dan unas autorizaciones, se reforma el Acuerdo número 5 de 1938 y se aprueba un contrato (entre el Municipio y el Excelentísimo señor Arzobispo de Bogotá)". *Registro Municipal*, (137-140), 425-427.

Concejo de Bogotá (1940). Acuerdo 15 del 29 de enero de 1940. "Por el cual se fija el perímetro urbanizable de la ciudad y se dictan otras disposiciones sobre urbanismo". *Registro Municipal*, (169-174), 192-197.

Concejo de Bogotá (1942). Acuerdo 20 de 1942. "Por el cual se aprueba el contrato celebrado entre la Nación y el Municipio de Bogotá". *Registro Municipal*, (229-234), 437-446.

Concejo de Cali (1940). Acuerdo 35 del 29 de abril de 1940. "Por el cual se dispone levantar el plano futuro de la ciudad". *Gaceta Municipal*, (556), 951-952.

Concejo de Cali (1943). Acuerdo 20 del 3 de febrero de 1943. "Sobre el levantamiento del plano y elaboración de un estudio completo del alcantarillado de la ciudad". *Gaceta Municipal*, (587), 1601-1604.

Concejo de Cali (1944). Acuerdo 38 del 29 de mayo de 1944. "Por el cual se crea la Junta de Urbanismo, se señalan sus funciones y se dictan otras disposiciones". *Gaceta Municipal*, (602), 1957-1958.

Concejo de Cali (1945). Acuerdo 178 del 28 de julio de 1945. "Por el cual se aprueba la 1ª. parte del Código urbano". *Gaceta Municipal*, (624), 2592-2614.

Concejo de Cali (1947). Acuerdo 80 del 4 de marzo de 1947. "Por el cual se ordena al señor personero Municipal que en nombre y representación del Municipio de Cali firme por escritura pública con el Profesor Carlos H. Brunner o con su apoderado legal la Resolución de contrato que celebró el Municipio de Cali con dicho señor para el levantamiento del plano acotado, de la red de alcantarillado y para los proyectos del plano regulador de la Ciudad Futura y del alcantarillado de la ciudad de Cali y se ordena un pago". *Gaceta Municipal*, (654), 159-161.

Concejo Municipal de Pasto (27 de junio de 1947). Proyecto de Acuerdo 8 de 1935. "Por el cual se aprueba un contrato". Archivo de Ernesto Erazo Navarrete.

Conferencias del profesor Brunner (12 de enero de 1937). *La Prensa*.

Correa, J. y Martínez, H. (2010). Progreso, moral y civilización. La preocupación higienista en la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (Colombia); primera mitad del siglo XX. *Gestión y Región*, (10), 7-28. https://revistas.ucp.edu.co/index.php/gestionyregion/article/view/892.

Cortés, R. (2007). Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990) esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. *Bitácora Urbano Territorial*, *11*(1), 160-213. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74811111.

Cuáles son las mejoras que se realizarán en la capital (13 de febrero de 1934). *El Tiempo*, 1-2.

Cuál ha sido la labor del técnico Brunner en Bogotá (2 de agosto de 1934). *El Tiempo*, 3.

Cuervo, J. J. (2016). *Habitar: ciudad y vivienda moderna en Medellín, 1940-1972* [tesis de doctorado]. Universidad de São Paulo, San Pablo, Brasil.

Cuervo, J. J. (2017). Karl H. Brunner y Medellín: la ciudad nueva. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, *10*(20), 97-117. https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu10-20.kbmc.

Cuervo, J. J., Schnitter, P. y Múnera, M. (2021). Ricardo Olano Estrada y los congresos de mejoras (1917-1946). Bases para una planeación urbana en Colombia. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, *23*(2), 71-83. https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.2734.

Cursos de urbanismo (12 de junio de 1935). *El País*.

Dávila, J. D. (2000). *Planificación y política en Bogotá. La vida de Jorge Gaitán Cortés*. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Debate sobre los trabajos del Prof. Brunner hubo en el Cabildo (9 de enero de 1946). *Relator*.

Dede, H. (2017). *Fragmentos de una Barranquilla que no fue: restituciones de una ciudad abortada entre 1935 y 1939*. IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá. http://hdl.handle.net/2117/107633.

Del Castillo, J. C. (2003). *Bogotá, el tránsito a la ciudad moderna 1920-1950*. Universidad Nacional de Colombia.

Delgadillo, H. (2008). *Repertorio ornamental de la arquitectura de la época republicana en Bogotá*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Cultura, Recreación y Deportes, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Delgadillo, H. y Cárdenas, M. (2011). *José María Montoya Valenzuela [Retrospectiva]*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Departamento Municipal de Urbanismo (1934). *Construcciones y urbanizaciones. Disposiciones vigentes en la ciudad de Bogotá*. Imprenta Municipal.

Devia, M. (2020). Leopoldo Rother: arquitectura moderna pública en Colombia. *ArchDaily Colombia*. https://www.archdaily.co/co/946632/leopoldo-rother-arquitectura-moderna-publica-en-colombia.

Donde los arquitectos… ni peleas ni matrimonios ha habido en esa Facultad (26 de marzo de 1940). *El Espectador*.

Duquino Rojas, L. G. (2016). Ideología política e ideología urbana, el caso del movimiento moderno en Bogotá (1930-1950). *Territorios*, (35), 195-229. https://doi.org/10.12804/territ35.2016.09.

El almuerzo de la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico en honor del profesor Karl H. Brunner (18 de enero de 1937). *La Prensa*, 7, 11.

El barrio del Centenario es una de las mejores obras del país (31 de agosto de 1938). *El Tiempo*, 1, 16.

El barrio obrero del Centenario (31 de octubre de 1937). *Registro Municipal*, (115-116), 615.

El centenario de Bogotá (16 de enero de 1935). *El Tiempo*, 5.

El doctor Brunner ha sido invitado a hacer una visita a Santiago (22 de julio de 1934). *El Tiempo*, 4.

El Municipio construirá las vías de acceso a la "Ciudad Satélite" (21 de mayo de 1943). *El Espectador*, 1.

El Planeamiento de Cali futuro (1944). *Progreso*, (61), 1964-1965.

El profesor Brunner en La Prensa (9 de enero de 1937). *La Prensa*, 1, 5.

El profesor Brunner (27 de mayo de 1940). *La Patria*.

El profesor Brunner (4 de enero de 1946). *Relator*.

El profesor Brunner da hoy su concepto (5 de julio de 1941). *Cooperación. Página de la Cooperativa de Empleados de Bogotá*, 1, 3.

El regreso del técnico urbanista del municipio y el IV Centenario (31 de enero de 1935). *Registro Municipal*, (49-50), 47-48.

El secretario de obras y la labor del técnico urbanista (28 de marzo de 1931), *El Tiempo*, 1.

El técnico urbanístico doctor Karl. H. Brunner rindió un gran informe (9 de septiembre de 1935). *El Tiempo*, 2.

Enríquez, M., Ordonez, A., Bolanos, A., Morales, H. y Ortega, R. (2009). *Espinoza y Santacruz: dos arquitectos, dos épocas*. Institución Universitaria CESMAG.

Escovar, A. y Cárdenas, M. (2008). Ospinas & Cía. S. A. y la urbanización en Bogotá 1932-1950. En M. D. Cárdenas, A. Escobar, R. Gutiérrez, F. Jiménez, L. F. Molina, O. Pizano, A. Saldarriaga y H. Vargas, *Ospinas 75 años: urbanismo, arquitectura, patrimonio* (págs. 54-76). Ospinas y Zona Ltda.

Escovar, A. y Delgadillo, H. (2018). *Gaston Lelarge: itinerario de su obra en Colombia*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Espinosa, L. (2010). *El plan piloto de Cali*. Universidad Nacional de Colombia.

Estampas de Santa Fe y Bogotá (1936). *Registro Municipal*, (77-78).

Fernández, C. y Rincón, M. A. (2015). *La electrificación en el Valle del Cauca 1910-1949* [trabajo de grado]. Universidad del Valle, Cali, Colombia. https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/12840/CB-0529121.pdf?sequence=1.

Figueroa, J. (1994). El proceso formativo de la ciudad de América del Sur: la arquitectura del espacio público (1930-1940). *Revista de Indias*, *54*(201), 479-493. https://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/1291.

Figueroa, E. (2013). *Grandes eventos como oportunidades de transformación urbana: los Juegos Panamericanos de 1971 en Santiago de Cali* [tesis de doctorado]. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.

Forero, F. (2008). *La "informalización" del hábitat moderno en Bogotá. Identidades en el habitar popular, transformaciones de la vivienda social y estudio de caso en las primeras unidades vecinales de Muzú y Quiroga/Instituto de Crédito Territorial ICT* [tesis de doctorado]. Universidad Internacional de Cataluña, Barcelona, España. https://www.tdx.cat/bitstream/10803/386516/1/TESI_Fabio_Enrique_Forero_Su%C3%A1rez.pdf.

Gacharná, L. E. (27 de marzo de 1931). El Personero Mpal. critica el informe del técnico urbanista. *El Tiempo*, 1.

Galindo, A. (1942). La vivienda de los trabajadores. *Registro Municipal*, (217-221), 36-39.

García, J. (2000). *Pensamiento utópico, germanidad, arquitectura. El movimiento de la ciudad-jardín en Alemania y el caso particular de Hellerau (1907-1914)*. Instituto Juan de Herrera.

García-González, M. y Guerrero, S. (2017). La Roma fascista y las redes transnacionales del urbanismo: entre el ensimismamiento y la publicidad. *CyTET. Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, *49*(194), 727-746. https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76592.

Gessner, H. (ca. 1926). *Die Wohnhausanlage der Gemeinde Wien Reumann-Hof im V. Bezirk Margarethengürtel, Brandmayergasse, Siebenbrunnengasse/[die Pläne wurden vom Hubert Gessner verf]*. Chwala.

Giraldo, H. (1985). *Monografía arquitectónica de Manizales 1920-1970*. Universidad Nacional de Colombia.

Giraldo, H. (2002). *Memorial de la arquitectura republicana. Manizales: centro histórico*. Universidad Nacional de Colombia.

Gobernación de Caldas (2012). *Archivo historial: Órgano del Centro de Estudios Históricos de Manizales*. Imprenta Departamental.

González, E. (2000). Barranquilla 1920-1930: expansión urbana. En J. Villalón (Comp.), *Historia de Barranquilla* (págs. 183-220). Uninorte.

González, E. (2022). Actores públicos y privados del desarrollo urbano de Barranquilla: 1920-1930. *Investigación & Desarrollo*, *8*(3), 338-357. https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/investigacion/article/view/2828.

González, L. F. (2007). *Medellín, los orígenes y la transición a la Modernidad: crecimiento y modelos urbanos, 1775-1932*. Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia.

Goossens, M. (2018). Ideas para la planeación de la ciudad futura. Bogotá, 1917-1925. *Bitácora Urbano Territorial*, *28*(1), 61-70. https://doi.org/10.15446/bitacora.v28n1.59707.

Grillo, M. (31 de diciembre de 1933). Bogotá futura. *El Tiempo*, 4.

Gurovich, A. (1993). Evocando a don Alberto Mackenna Subercaseaux: en el cincuentenario de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. *Revista de Arquitectura*, *4*(4), 32-33.

Gurovich, A. (1996). La venida de Karl Brunner en gloria y majestad. La influencia de sus lecciones en la profesionalización del urbanismo en Chile. *Revista de Arquitectura*, *7*(8), 8-13.

Gurovich, A. (2000). Conflictos y negociaciones: la planificación urbana en el desarrollo del Gran Santiago. *Revista de Urbanismo*, (2), 1-39.

Gutiérrez, E. (1938). Universidad Católica Bolivariana. Concurso. *Arco*, (2).

Gutiérrez, R. (2007). Los inicios del urbanismo en la Argentina. Parte 1. El aporte francés. *Arquitextos*, *8*, (87). https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/216/es.

Henao, E. y Llanos, I. (2020). *Jorge Gutiérrez Duque. Arquitectura*. Universidad Nacional de Colombia.

Hernández, C. (2004). *Las ideas modernas del plan para Bogotá en 1950: el trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo.

Hernández, A. F. (2013). Elementos sociohistóricos intervinientes en la construcción de los estadios Alfonso López y El Campín para los primeros Juegos Bolivarianos: Bogotá, 1938. *Revista Colombiana de Sociología*, *36*(1), 43-63.

Herrera Carrizosa, G. (1931). El secretario de Obras Públicas y la labor del técnico urbanista. *El Tiempo*, 1.

Herrera Carrizosa, G. (16 de octubre de 1935). El Departamento de Urbanismo cumple su misión exactamente. *El Tiempo*, 2.

Hofer, A. (2003). *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. El Áncora.

Hofer, A. (2009). The latin american city and its viennese planning approach: Karl Brunner in Chile and Colombia (1929-1948) [La ciudad latinoamericana y su enfoque de planificación vienés: Karl Brunner en Chile y Colombia (1929-1948)]. En C. Bohl y J.-F. Lejeune (Eds.), *Sitte, Hegemann and the metropolis modern civic art and international exchanges* [*Sitte, Hegemann y la metrópolis: arte cívico moderno e intercambios internacionales*] (págs. 211-225). Routledge. https://www.academia.edu/31579357/Sitte_Hegemann_and_the_Metropolis_Modern_Civic_Art_and_International_Exchanges.

Hofer, A. (2010). *Karl Brunner und der europäische Städtebau in Lateinamerika*. LIT Verlag.

Hofer, A. (2019). Karl Brunner, acentos vieneses para el urbanismo en Colombia. En M. Jursich (Ed.), *Miradas cruzadas: las relaciones entre Austria y Colombia* (págs. 178-189). Amaral Editores.

Hoy se inaugura el primer grupo de casas del Barrio Popular al Norte de Bogotá (12 de octubre de 1943). *El Tiempo*, 1, 13.

Howard, E. (1898). *To-morrow: A peaceful path to real reform*. Swan Sonnenschein & Co. Ltd.

Información Universitaria (mayo-agosto de 1937a). La Ciudad Universitaria. *Universidad Católica Bolivariana*, *1*(2), 258-262.

Información Universitaria (septiembre-diciembre de 1937b). Los terrenos universitarios: mejoras y financiación. *Universidad Católica Bolivariana*, *1*(3), 380-381.

Información Universitaria (junio-agosto de 1938). Junta Económica. *Universidad Católica Bolivariana*, *2*(6), 430-432.

Información Universitaria (julio-septiembre de 1941). Plano regular del sector universitario y vías de conexión con Medellín. *Universidad Católica Bolivariana*, *7*(22), 308-312.

Interesante conferencia del profesor Karl Brunner sobre urbanismo (15 de enero de 1937). *La Prensa*, 1, 5.

Interesante exposición técnica anuncia para hoy el profesor Karl H. Brunner (5 de julio de 1937). *El Tiempo*, 3.

Jojoy, M. R. (2015). *Los pasajes en San Juan de Pasto. Su incidencia en la ciudad construida y la ciudad planeada* [tesis de maestría]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/55643.

Junta Central de Higiene (1918). *Acuerdo número 40. Sobre higiene de las construcciones*. Imprenta Nacional.

Las actividades del profesor Brunner. Muy pronto quedará terminado el plano industrial de la ciudad (26 de mayo de 1936). *El Tiempo*, 1, 13.

La Bogotá del futuro. Ha sido calculada para 50.000 habitantes de la "Ciudad Satélite" (20 de mayo de 1943). *El Espectador*.

La conferencia de Brunner (16 de mayo de 1935). *El Tiempo*, 5.

La conferencia de urbanismo (6 de julio de 1937). *El Tiempo*, 4, 9.

La inauguración de la plaza O'Higgins en Teusaquillo (22 de septiembre de 1934). *Cromos*, (934).

Londoño, L. (2002). Semblanza biográfica de Federico Carlos Lehmann Valencia. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, *26*(99), 213-228.

Los técnicos extranjeros y los colombianos (7 de diciembre de 1933). *El Tiempo*, 5.

Manizales necesita salvar el paisaje, zonificar y edificar (18 de febrero de 1948). *La Mañana*.

Mañana se inician los trabajos de la "Ciudad Jardín" de Fucha (6 de febrero de 1943). *El Tiempo*, 3.

Martínez, C. (10 de noviembre de 1938). Carta dirigida al Rector de la Universidad Nacional. Archivo Central e Histórico de la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, 1938, f. 50.

Maya, T. (2004). Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle. *Bitácora Urbano Territorial*, *8*(1), 64-71. https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18758.

Maya, T. (2007). Áreas residenciales y desarrollo urbano en Bogotá. *Urbanismos*, (2), 23-55.

Mejía, G. (2013). *La aventura urbana de América Latina*. Taurus.

Merchán, J. (15 de noviembre de 1934). Informe del secretario de obras públicas municipales al Concejo. *Registro Municipal*, (45), 262-269.

Merchán, J. *et al.* (10 de mayo de 1935). Proyecto de Acuerdo 179 de 1935. "Por el cual se adopta el plan de obras públicas para la celebración del cuarto centenario de la fundación de Bogotá, se atiende a la financiación de las mismas y se dictan otras disposiciones". Concejo de Bogotá, *Expedientes de Proyectos de Acuerdo 1935*, 465-499.

Mestre, J. P. (2019). *Desarrollo urbano y arquitectónico del centro histórico de Barranquilla, Atlántico, 1905-1955*. Gobernación del Atlántico.

Meza, J. E. (2019). *Gobierno urbano y urbanismo en Bogotá. Los barrios San Luis y El Campín (1938-1966)* [tesis de maestría]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/78479.

Ministerio de Educación Nacional de Chile (2008). Decreto 462 Exento del 5 de febrero de 2008. "Declara zona típica o pintoresca el sector denominado 'Barrio Cívico-Eje Bulnes-Parque Almagro', de la Comuna y Provincia de Santiago, Región Metropolitana". https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=269903&idParte=0.

Monteys, X. (1996). *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*. Serbal.

Montoya, J. M. (15 de noviembre de 1933). El planeamiento de Bogotá y el contrato con el profesor Brunner. *El Espectador*.

Montoya, J. M. (16 de enero de 1934). Carta dirigida al rector Darío Rozo. Archivo Central e Histórico de la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Periodo 10 - 1912-1935. Caja 318. Carpeta 1. ff. 474-475.

Montoya, J. W. (2013). Planificación, urbanismo y la construcción de la Bogotá moderna. De Brunner a Le Corbusier. En I. Duque (Ed.), *Historiografía y planificación urbana en América Latina* (págs. 73-168). Universidad Nacional de Colombia.

Moreno, C. y Farfán, J. (2020). Narvarte y Palermo: la costura urbana desde dos perspectivas de la planeación en Ciudad de México y Bogotá en la primera mitad del siglo XX. *Academia XXII: Revista Semestral de Investigación*, *11*(22), 3-28.

Mosquera, G. (2012). Vivienda popular y acción estatal en Cali, siglo XX. En G. Loaiza (Ed.), *Historia de Cali siglo XX. Espacio urbano*, tomo I (págs. 235-251). Universidad del Valle.

Nieto Caballero, L. E. (30 de diciembre de 1933). Cómo debe ser Bogotá. *El Tiempo*, 5.

Niño, C. (2019). *Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas, Colombia 1905-1960*. Universidad Nacional de Colombia.

Noguera, C. (1998). Ciudad y educación: las sociedades de mejoras públicas y la construcción del "Espíritu Cívico". *Veritas (Porto Alegre)*, *43*(5), 123-129. https://doi.org/10.15448/1984-6746.1998.5.35569.

Noguera, C., Álvarez, A. y Castro, J. (2000). *La ciudad como espacio educativo: Bogotá y Medellín en la primera mitad del siglo XX*. Arango Editores.

Olano, R. (s. f.). Hombres nuevos. *Correspondencia cívica*, tomo I (1930-1935), 317.

Olano, R. (1939). Manual de urbanismo. *Progreso*, *3*(4), 120-121.

Oppenheimer, H. (Ed.). (1935-1936). *Álbum de propaganda de la ciudad de Medellín*. Tipografía Bedout.

Otra valiosa opinión en el sentido de señalar el perímetro urbano (1941). *Mejoras*, (62), 12.

Oyarzún, R. (1970). El profesor doctor Karl Brunner: su estadía en Chile entre los años 1929-1934. *Revista de Planificación: Vivienda, Ciudad, Región*, (7), 139-153.

Patino, L. y Montoya, J. M. (1933). Proyecto de Acuerdo 562 de 1933. "Por el cual se crea el Departamento de Urbanismo en la Secretaría de Obras Públicas Municipales". *Expedientes de Proyectos de Acuerdo*, tomo 115, 89-95.

Pavez, M. I. (1992). Precursores de la enseñanza del urbanismo en Chile periodo 1928-1953. *Revista de Arquitectura*, *3*(3), 2-11.

Pavez, M. I. (2005). Planificación urbana y espirovías en la "Perla del Pacífico": algunas notas sobre Valparaíso en el decenio 1930. *Revista de Urbanismo*, (13), 3-22. https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/5111.

Pecha, P. (2011). *Programas de vivienda popular en Bogotá (1942-1959): el caso de la caja de vivienda popular* [tesis de maestría]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/7586.

Piccinato, G. (1993). *La construcción de la urbanística (Alemania 1871-1914)*. Oikos-Tau.

Pinheiro, E. (2009). Circulação de ideias e academicismo: os projetos urbanos para as capitais do Cone Sul, entre 1920 e 1940 [Circulación de ideas y academicismo: proyectos urbanos para las capitales del Cono Sur, entre 1920 y 1940]. En M. A. Gomes (Org.), *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960* [*Urbanismo en América del Sur: circulación de ideas y constitución del campo, 1920-1960*] (págs. 119-148). Universidade Federal da Bahia.

Pinilla, M. (2017). *De Prusia a la cuenca del río Magdalena. La tradición clásica fecundada por el trópico en la arquitectura de Leopoldo Rother* [tesis de doctorado]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/62793?show=full.

Posada, J. (Ed.). (1928). *Libro azul de Colombia*. The J. J. Little & Ives Comp.

Posada, E. (1992). Deuda externa, servicios públicos y modernismo: Barranquilla (Colombia): 1900-1950. *Investigación & Desarrollo*, (2), 64-78.

Prieto, L., Arango, S., Ramírez, J., Colón, L., Delgadillo, H. y Carrasco, F. (2017). *Alberto Manrique Martín*. Universidad Nacional de Colombia, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Sociedad Colombiana de Arquitectos.

Prokop, U. (2001). *Rudolf Perco 1884-1942. Von der Architektur des Roten Wien zur NS-Megalomanie* [*Rudolf Perco 1884-1942. De la arquitectura de la Viena Roja a la megalomanía nazi*]. Böhlau Wien.

Proyecto para "Plaza del Cuartel" (1937). *Mejoras*, (15), 11.

Puig de Brown, P. (20 de noviembre de 1943). Hoy en Cali lo principal es atender las riberas del río. *Relator*, 1, 8.

Pulgarín, Y. (2009). *Vivienda estatal obrera de los años treinta en Bogotá: los casos de los barrios Restrepo y Centenario. Aportes, recuperación de memoria y pautas de valoración patrimonial* [tesis de maestría]. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia. https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/176.

Ramírez, J. (2005). La investigación en la carrera de Arquitectura de la Universidad Nacional, 1937-1965. Una lectura de las actas de Consejo de la Facultad. *Ensayos: Historia y Teoría del Arte*, (10), 37-76. https://revistas.unal.edu.co/index.php/ensayo/article/view/45830.

Ramírez, J., Arango, S., Prieto, L., Gómez, J. y Macías, D. (2019). *Pablo de la Cruz*. Universidad Nacional de Colombia, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, Sociedad Colombiana de Arquitectos.

Rasch, E. (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla.

Rasch, E. (Ed.). (1940). *Barranquilla gráfica*. Concejo Municipal.

Realización de un anhelo de Bogotá. Don Luis Camacho regala un espléndido lote para el gran estadio de la capital (5 de febrero de 1936). *El Tiempo*, 1, 14.

Rebolledo, A. (18 de enero de 1936). Exposición del profesor Brunner sobre Cali. *Diario del Pacífico*, 1, 5.

República de Colombia (1917a). Congreso de Colombia. Ley 21 del 30 de octubre de 1917. "Por la cual se reforma la 56 de 1890 y se adiciona la 45 de 1905". https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30019401#:~:text=El%20establecimiento%20de%20hospitales%20transitorios,obra%20p%C3%BAblica%20de%20cualquiera%20calamidad.

República de Colombia (1917b). *Primer Congreso de Mejoras Nacionales*. Imprenta Nacional.

República de Colombia (1918a). Congreso de Colombia. Ley 38 del 13 de noviembre de 1918. "Sobre la manera de hacer efectivo el derecho de indemnización por expropiaciones ejecutadas por autoridades administrativas". https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1593506#:~:text=decreta%3A,haya%20redundado%20en%20provecho%20suyo.

República de Colombia (1918b). Congreso de Colombia. Ley 46 del 23 de noviembre de 1918. "Por la cual se dicta una medida de salubridad pública y se provee a la existencia de habitaciones higiénicas para la clase proletaria". https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30019009.

República de Colombia (1921). *Segundo Congreso de Mejoras Nacionales*. Imprenta Nacional.

República de Colombia (1934). Decreto 1538 del 14 de agosto de 1934. "Por el cual se crea la Junta Pro-Centenario". *Diario Oficial*, (22659), 1.

República de Colombia (1935). Decreto 933 del 22 de mayo de 1935. "Por el cual se hace un nombramiento ad honórem". *Diario Oficial*, (22916).

República de Colombia (1937). Congreso de la República. Ley 94 de 1937. "Por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de ingeniería". *Diario Oficial*, (23640), 4.

República de Colombia (1942a). Congreso de la República. Ley 53 de 1942. "Por la cual se adicionan los Decretos extraordinarios números 380 y 1579 de 1942 y se da una autorización al Instituto de Crédito Territorial". *Diario Oficial*, (25144), 5.

República de Colombia (1942b). Decreto 380 del 14 de febrero de 1942. "Sobre fomento de las industrias de edificación y mejoramiento de la Vivienda Popular". *Registro Municipal*, (229-234), 427-433.

República de Colombia (1942c). Decreto 1579 del 8 de julio de 1942. "Por el cual se dictan disposiciones relacionadas con la organización del Instituto de Crédito Territorial y el fomento de la construcción de viviendas obreras". *Registro Municipal*, (229-234), 434-436.

República de Colombia (1943). Congreso de Colombia. Ley 1 de 1943. "Por la cual se otorgan ciertas facultades a algunos Municipios y se dictan otras disposiciones". *Diario Oficial*, (25180), 473.

Roa, M. M. (2018). La transformación de la casa en serie financiada por el Estado en Bogotá (1938-1958). Agentes, proyectos y resultados. *Registros. Revista de Investigación Histórica*, *14*(1), 94-125. https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/219.

Rodríguez, I. y Zarama, J. R. (1934). Monografía de la ciudad de Pasto. *Anales del Concejo Municipal de Pasto*, *7*(141).

Rodríguez, L. (20 de mayo de 1943). La Bogotá del Futuro. Ha sido calculada para 50.000 habitantes la "Ciudad Satélite". *El Espectador*.

Rodríguez, G. (2005). *El proyecto moderno en Bogotá: la Exposición Nacional del IV Centenario de Bogotá: el mapa de la modernidad*. Universidad Nacional de Colombia.

Rodríguez, E. (2012). Modernización y construcción de lo público en Cali: las relaciones entre la Junta de Ornato y el Concejo Municipal. En R. Silva, J. P. Milanese y V. Rouvinski (Comps.), *Desafíos para la democracia y la ciudadanía* (págs. 209-229). Universidad ICESI.

Rodríguez, A. I. (2014). Problemática de higiene y hacinamiento en Bogotá a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX y primer barrio para obreros. *Memoria y Sociedad*, *18*(36), 51-67. https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysociedad/article/view/8559.

Rosado, E. (1942). Las necesidades de Barranquilla. *Mejoras*, (67), 16.

Rosas, J., Hidalgo, G., Strabucchi, W. y Bannen, P. (2015). El Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago de 1939: trazas comunes entre la ciudad moderna y la ciudad preexistente. *ARQ (Santiago)*, (91), 82-93.

Rosas, J., Hidalgo, G., Strabucchi, W. y González, D. (2017). Santiago de Chile 1850-1939: nuevas periferias y forma general. *Anales del IAA*, *47*(1), 15-30. http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/228/389.

Röthlisberger, R. (1898). *El Dorado. Reise und Kulturbildere aus dem südamerikanischen Columbien*. Verlag von Schmid & Francke.

Rozo, D. (18 de enero de 1934a). Carta de remisión dirigida a José María Montoya Valenzuela. Archivo Central e Histórico de la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Periodo 10 - 1912-1935. Caja 318. Carpeta 1. ff. 476-479.

Rozo, D. (24 de febrero de 1934b). Notificación de nombramiento del profesor Brunner como profesor interino del Curso de Urbanismo. Archivo Central e Histórico de la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Periodo 10 - 1912-1935. Caja 318. Carpeta 1. f. 92.

Rueda, J. (1989). Historia de la población colombiana: 1880-2000. En A. Tirado Mejía (Dr.), *Nueva historia de Colombia: economía, café, industria*, tomo v (págs. 357-396). Planeta.

Rueda, L. (2013). *Modernización urbana y monumentos históricos. El caso de la demolición del antiguo Convento de Santo Domingo. Bogotá 1925-1946* [tesis de maestría]. Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, Colombia. https://www.academia.edu/8298973/Modernizaci%C3%B3n_urbana_y_monumentos_hist%C3%B3ricos_El_caso_de_la_demolici%C3%B3n_del_antiguo_Convento_de_Santo_Domingo_Bogot%C3%A1_1925_1946.

Salazar, P. (2008). Redes y modernización. El acueducto de Bogotá. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, *13*(2), 151-158. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74811925011.

Saldarriaga, A. (2000). *Bogotá siglo xx. Urbanismo, arquitectura y vida urbana*. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Saldarriaga, A. (2013). *Bogotá 1913-2013: formas de hacer ciudad*. Villegas Editores.

Samper Ortega, D. (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Santofimio-Ortiz, R. (2019). Manizales años 1920: arquitectura republicana y vida urbana. *Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas*, *19*(36), 197-216. 10.22518/usergioa/jour/ccsh/2019.1/a12.

Satizábal, A. (2011). *Armenia, Pereira y Manizales: reseña histórica de su desarrollo urbano durante el siglo xx*. Universidad Nacional de Colombia.

Schnitter, P., Ortiz, S. y Duque, C. (2017). *Campus Laureles. UPB 1936-2016. Desarrollo y transformaciones físico-espaciales*. Universidad Pontifica Bolivariana.

Schorske, C. (2011). *La Viena de fin de siglo. Política y cultura*. Siglo XXI.

Se hacen preparativos para la celebración del cuarto centenario (De Cali). (17 de enero de 1936). *El Tiempo*, 8.

Seiss, R. (2012). Housing of the new man [Vivienda para el hombre nuevo]. *Oris*, (75), 110-119. http://www.oris.hr/files/pdf/zastita/21/Oris_75_Reinhard_Seiss.pdf.

Sitte, C. (1901). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Verlag von Karl Graeser & Co.

Sociedad Colombiana de Ingenieros (1941). El Sr. Karl H. Brunner y la Ley 94 de 1937. *Anales de Ingeniería*, (49), 641.

Sociedad de Mejoras Públicas (1923). *Medellín*. Victor Sperling.

Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (2012). *100 años de civilidad en la construcción de territorio*. Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales.

Solano, A. (1933). Bogotá debe ser Bogotá. *Registro Municipal*, (23), 733-734.

Solano, A. (10 de mayo de 1935). Centenario de Bogotá. *El Tiempo*, 4.

Sperling, V. (1910). *Medellín el 20 de julio de 1910*. Sociedad de Mejoras Públicas.

Tarchópulos, D. (2010). *Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener* [tesis de doctorado]. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España. http://hdl.handle.net/10803/78032.

Téllez, G. (1979). La arquitectura y el urbanismo en la época republicana (1830-40/1930-35). En J. Jaramillo Uribe (Dr.), *Manual de Historia de Colombia*, tomo II (págs. 468-564). Instituto Colombiano de Cultura.

Transformación del Paseo Bolívar (7 de febrero de 1935). *El Tiempo*, 5.

Triviño, M. (2010). Transformaciones urbanas en el Parkway del barrio La Soledad. *Revista de Arquitectura*, *12*(1), 28-37. https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/753.

Universidad Nacional de Colombia (1939). La ciudad universitaria. *Anuario de la Universidad Nacional de Colombia (1939-1954)*, 93-106. https://revistas.unal.edu.co/index.php/anuarioun/article/view/12136.

Uribe, J. (2008). Sociología biológica, eugenesia y biopolítica en Colombia y Argentina (1918-1939). En S. Castro-Gómez y E. Restrepo (Eds.), *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnológicas de gobierno en los siglos XIX y XX* (págs. 204-221). Pontificia Universidad Javeriana, Instituto de Estudios Sociales y Culturales Pensar.

Uricoechea, J. E. (2020). *Estructura social y desarrollo urbano: el barrio San Luis y la clase media emergente de Bogotá (1920-1950)* [tesis de maestría]. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/78755.

Valencia, G. (2010). Cinco hitos institucionales que han configurado la historia de los servicios públicos domiciliarios en Medellín, 1890-2010. *Estudios de Derecho*, *67*(150), 135-156.

Vásquez, E. (2001). *Historia de Cali en el siglo XX. Sociedad, economía, cultura y espacio*. Universidad del Valle.

Vergara y Vergara, J. C. (30 de abril de 1935a). Admirable iniciativa para el IV Centenario de Bogotá. Las avenidas Granada y Bacatá. *El Tiempo*, 1, 12.

Vergara y Vergara, J. C. (12 de junio de 1935b). La prolongación de la Avenida Caracas. *El Tiempo*, 4, 14.

Vergara y Vergara, J. C. (30 de abril de 1935c). Las avenidas Granada y Bacatá. *El Tiempo*, 1, 12.

Vergara y Vergara, J. C. (1936). El desarrollo urbano de la capital y las obras del IV Centenario. *Registro Municipal*, (75-76), 116-131.

Wagner, O. (1911). *Die Großstadt. Eine Studie über diese*. Scroll.

Weinberger, I. (2010). *Siedeln heißt nicht bauen, sondern viel mehr! Ideologietransfer im Siedlungsbau des Nationalsozialismus in Groß-Wien* [*¡Asentarse no significa construir, sino mucho más! Transferencia de ideología en la construcción de asentamientos del nacionalsocialismo en la Gran Viena*]. Disertación, Universidad de Viena, Viena. http://othes.univie.ac.at/12674/.

Wiener Professor baut Südamerikas Wolkenkratzer [Profesor vienés construye rascacielos en Suramérica] (13 de noviembre de 1933). *Wiener Sonn-und Montags-Zeitung* [periódico vienés de domingo y lunes], (46), 8. https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wsz&datum=19331113&zoom=33.

Zambrano, F. (2007). *Historia de Bogotá. Siglo XX*, tomo III. Villegas Editores.

Zapata, R. (1934). Proyecto de Acuerdo 84 del 11 de mayo de 1934 "Por el cual se fijan las zonas urbanas de Bogotá". *Expedientes de Proyectos de Acuerdo*, tomo 116, 470-480.

Zorrilla, A. (noviembre y diciembre de 1937). El Paseo Bolívar. *Registro Municipal*, (117-120), 617-623.

ÍNDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE FIGURAS

Capítulo 1

Figura 1.1 Mapa de la ciudad de Viena, 1858.
Fuente: *Ciudad de Viena* [mapa], J. & C. Walker Sailp, 1858. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien1858.jpg. CC0.

Figura 1.2 Nuevos edificios monumentales de Viena, 1882.
Fuente: *Neue Wiener Monumentalbautende* [dibujo], A. Kronstein, 1882. Wikimedia Commons. https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Die_Gartenlaube_(1882)_b_032.jpg. CC0.

Figura 1.3 Portada del libro *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* [*Construcción de ciudad según principios artísticos*] del arquitecto austríaco y teórico urbanista Camillo Sitte.
Fuente: Camillo Sitte (1901). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* [portada]. Verlag von Karl Graeser & Co. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:St%C3%A4dte-Bau_Sitte_1901.jpg. CC0.

Figura 1.4 Viena como ejemplo de regulación de una gran ciudad, dividida en distritos por zonificación y vías radiales.
Fuente: Otto Wagner (1911). *Die Großstadt. Eine Studie über diese*. Scroll, 12-13. Museo de Viena. Inv.-Nr. 115662/6. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/79324/. CC0.

Figura 1.5 Proyecto ideal del Distrito XXII para el estudio "La gran ciudad", a vista de pájaro.
Fuente: Otto Wagner (1911). *Die Großstadt. Eine Studie über diese*. Scroll, 14. Museo de Viena. Inv.-Nr. 96022. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/59598/. CC0.

Figura 1.6 Diagrama N.º 2 de la ciudad jardín propuesta por Ebenezer Howard.
Fuente: Ebenezer Howard (1898). *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*. Swan Sonnenschein & Co. Ltd. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diagram_No.2_(Howard,_Ebenezer,_To-morrow.).jpg. CC0.

Figura 1.7 Karl Heinrich Brunner, ca. 1910.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 1.8 Karl Brunner en la construcción de los campos de prisioneros en Baja Austria en la Primera Guerra Mundial, ca. 1914-1918.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 1.9 Karl Brunner durante la Primera Guerra Mundial en Baja Austria, ca. 1914-1918.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 1.10 Aerofotografía de la urbanización residencial Schouben, Purgstall an der Erlauf, Baja Austria.
Fuente: Google Earth, 26 de diciembre de 2021.

Figura 1.11 Casa de campo K. H. B. (Karl Heinrich Brunner) con jardín campestre en Shauboden, Austria.
Nota. Una de las primeras poblaciones del "tipo reformado" construida por la Compañía Kriegsbauten-Verwertungs-Gesellschaft entre 1922 y 1925.
Fuente: Karl Brunner (1939). *Manual de urbanismo 1. Síntesis, vivienda, saneamiento*. Concejo de Bogotá, 183.

Figura 1.12 Plano general de edificios del municipio de Viena en el Distrito V de Margarethengürtel, ca. 1926. Arquitecto: Hubert Gessner.
Fuente: Hubert Gessner (ca. 1926). *Die Wohnhausanlage der Gemeinde Wien Reumann-Hof im V. Bezirk Margarethengürtel, Brandmayergasse, Siebenbrunnengasse /[die Pläne wurden vom Hubert Gessner verf]*. Chwala, 5. Biblioteca del Ayuntamiento de Viena. https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/titleinfo/1941368. CC0.

Figura 1.13 Vista al patio del edificio municipal Reumann-Hof, Viena.
Fuente: 5, Margaretengürtel 100-110 / Brandmayergasse 37-39 / Siebenbrunnengasse 90-92-Reumannhof-Hofansicht. Fotografía: Martín Gerlach, ca. 1926. Museo de Viena, Inv.-Nr. 57962/49. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/421929/. CC0.

Figura 1.14 Edificio municipal Kagran-Freihof en Viena, 1924. Arquitecto: Karl Schartelmueller.
Fuente: Karl Brunner (1939). *Manual de urbanismo 1. Síntesis, vivienda, saneamiento*. Concejo de Bogotá, 199.

Figura 1.15 Edificio municipal Am Freihof en Kagran, Viena.
Fuente: *Kagran-Am Freihof-Rosenhof-Freihofsiedlung*. Fotografía anónima, ca. 1926. Museo de Viena, Inv.-Nr. 57962/500. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/427284/. CC0.

Figura 1.16 Vista del patio del edificio municipal Josef-Scheu-Hof, Viena, ca. 1926. Arquitecto: Franz Wiesmann.
Fuente: 11, Drischützgasse 5 / Ehamgasse 4 / Zehetbauergasse 2 / Herbortgasse 7-Josef-Scheu-Hof-Hofansicht. Fotografía: Martín Gerlach, ca. 1926. Museo de Viena, Inv.-Nr. 57962/152. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/424821/. CC0.

Figura 1.17 Vista al patio con piscina infantil del edificio municipal Rabenhof, Viena, ca. 1928. Arquitectos: Heinrich Schmid y Hermann Aichinger.
Fuente: 3, Baumgasse 29-41-Rabenhof-Hofansicht mit Planschbecken. Fotografía: Martín Gerlach, ca. 1928. Museo de Viena, Inv.-Nr. 59161/370. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/131349/. CC0.

Figura 1.18 Vista al jardín infantil en el patio del edificio municipal Karl-Marx-Hof, Viena.
Fuente: Karl-Marx-Hof, 19, Heiligenstädterstraße 82-92, Blick auf den Kindergarten im Innenhof. Fotografía: Martín Gerlach, ca. 1930. Museo de Viena, Inv.-Nr. 59161/1790. https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/147270/. CC0.

Figura 1.19 Portada del libro *Baupolitik als Wissenschaft* [*Política urbana como ciencia*] de Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1925). *Baupolitik als Wissenschaft* [portada]. Verlag Von Julius Springer. http://resolver.tudelft.nl/uuid:f08be596-e5d9-4f23-9415-f945d476d6e2.

Figura 1.20 Diagrama de "Las necesidades de la sociedad humana como determinantes del urbanismo moderno".
Fuente: Karl Brunner (1927). *Zur Philosophie des Städtebaues* [*Sobre la filosofía del urbanismo*]. Verlag von Ernst Wasmuth, 26. Zentral- und Landesbibliothek Berlin. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:kobv:109-1-12602285/fragment/page=39. CC0.

Figura 1.21 Vista aérea de la Estación Central de Leipzig, Alemania.
Fuente: Karl Brunner (1928). *Weisungen der Vogelschau. Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau* [*Instrucciones a vista de pájaro. Fotografías aéreas de Alemania y Austria y sus lecciones para la cultura, los asentamientos y la planificación urbana*]. Georg D. W. Callwey Verlag.

Figura 1.22 Vista aérea de Rawich en Poznan, Polonia.
Fuente: Karl Brunner (1928). *Weisungen der Vogelschau. Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau* [*Instrucciones a vista de pájaro. Fotografías aéreas de Alemania y Austria y sus lecciones para la cultura, los asentamientos y la planificación urbana*]. Georg D. W. Callwey Verlag.

Figura 1.23 Vista aérea del centro de la ciudad de Düsseldorf, con la Casa Wilhelm Kreis (Casa Wilhelm Marx).
Fuente: Karl Brunner (1928). *Weisungen der Vogelschau. Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau* [*Instrucciones a vista de pájaro. Fotografías aéreas de Alemania y Austria y sus lecciones para la cultura, los asentamientos y la planificación urbana*]. Georg D. W. Callwey Verlag.

Figura 1.24 Plano de emplazamiento del terreno edificable para un complejo de dos mil viviendas en Viena/Engelsplazt, diseñado por el urbanista Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1929). *Architektur und Wirtschaftlichkeit im Bebauungsplan* [*Arquitectura y eficiencia económica en el plan de desarrollo*]. Verlag von Ernst Wasmuth, 156. Zentral-und Landesbibliothek Berlin. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:kobv:109-1-14318179/fragment/page=132. CC0.

Figura 1.25 Estudio de desarrollo para el complejo residencial popular del municipio de Viena, Engelsplatz (para dos mil viviendas). Con una Casa de la Juventud y 154 jardines alquilados para familias numerosas, diseñado por el urbanista Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1929). *Architektur und Wirtschaftlichkeit im Bebauungsplan* [*Arquitectura y eficiencia económica en el plan de desarrollo*]. Verlag von Ernst Wasmuth, 157. Zentral-und Landesbibliothek Berlin. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:kobv:109-1-14318179/fragment/page=133. CC0.

Figura 1.26 Alameda de Las Delicias: perspectiva de una calle con árboles y personas. Actualmente, es la Avenida Libertador General Bernardo O'Higgins, Santiago de Chile, ca. 1890.
Fuente: Alameda de Las Delicias: perspectiva de una calle con árboles y personas, actualmente es la Avenida Libertador General Bernardo O'Higgins [fotografía], ca. 1890. Sala Medina, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-315728.html. Obra de patrimonio cultural común.

Figura 1.27 Estación Central, Santiago de Chile, ca. 1890.
Fuente: Estación Central, Santiago [fotografía], ca. 1890. Sala Medina, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-315740.html. Obra de patrimonio cultural común.

Figura 1.28 Avenida Central, vista al norte, Río de Janeiro, Brasil, 1906.
Fuente: Avenida Central-Vista para o Norte, Río de Janeiro. Fotografía: Marc Ferrez, 15 de noviembre de 1906. Biblioteca Nacional Digital de Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1363472/icon1363472.html. CC0.

Figura 1.29 Vista de la Avenida Beira y el mar en Río de Janeiro, Brasil, 1908.
Fuente: Av. Beira-Mar-Rio-Brasil, Río de Janeiro [fotografía], 1908. Biblioteca Nacional Digital de Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1355772/icon1355772.html. CC0.

Figura 1.30 Estación de la Plaza Constitución, Buenos Aires, ca. 1910.
Fuente: Estación de la Plaza Constitución, Buenos Aires. Fotografía: H. G. Olds (Harry Grant), ca. 1910. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001323228&local_base=-GENER. CC0.

Figura 1.31 Avenida de Mayo, Buenos Aires, ca. 1910.
Fuente: Avenida de Mayo. Fotografía: H. G. Olds (Harry Grant), ca. 1910. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001323225&local_base=GENER. CC0.

Figura 1.32 Un conventillo en Buenos Aires, ca. 1895.
Fuente: Un conventillo. Fotografía: Samuel Rimathé, ca. 1895. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001275977&local_base=GENER. CC0.

Figura 1.33 Morro del Castillo, “Chácara de la Floresta”, Río de Janeiro, 1921.
Fuente: M[orro] do Castelo, “C da Floresta”, Río de Janeiro. Fotografía: Augusto Malta, 29 de julio de 1921. Biblioteca Nacional Digital de Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1402140/icon1402140.html. CC0.

Figura 1.34 Proyecto de modificaciones al trazado actual de la ciudad de Buenos Aires de 1909, elaborado por el francés Andrés Bouvard para la Intendencia Municipal.
Fuente: *El nuevo plano de la Ciudad de Buenos Aires*. Plano de Andrés Bouvard y la Intendencia Municipal, 1910. Observatorio Metropolitano-Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo. https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/planes/1910-nuevo-plan-para-buenos-aires/ficha.

Figura 1.35 Parque Anhangabaú, São Paulo, ca. 1920.
Fuente: Parque Anhangabahú, São Paulo [fotografía], ca. 1920. Biblioteca Nacional Digital de Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1462444/icon1462444.html. CC0.

Figura 1.36 Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo, de Augusto Guidini, 1911. Primer premio.
Fuente: H. Acosta y Lara, F. Capurro, J. Gianelli, O. Hansen, J. de Lossio, J. Monteverde y C. Morra (1920). Urbanización. El concurso internacional de proyectos para el trazado general de avenidas de la ciudad de Montevideo, *Arquitectura*, *6*(36), 11.

Figura 1.37 Plano de la ciudad-jardín Jardim America en São Paulo, proyectado por Barry Parker F. R. I. B. A. para la Oficina de Mejoras de la Ciudad de São Paulo y la Freehold Land Co. Ltd. el 5 de diciembre de 1933.
Fuente: *City Of S. Paulo Improvements & Freehold Land Co. Limited. Jardim America*. Plano de Richard Barry Parker, 1933. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:City_of_S._Paulo_Improvements_%26_Freehold_Land_Co._Limited._Jardim_America_-_3,_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg. CC0.

Figura 1.38 Plano de zonificación para el Plan Director de Ampliación, Remodelación y Embellecimiento de la ciudad de Río de Janeiro, proyectado por Alfred Agache en 1930.
Fuente: Alfred Agache (1930). *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embellezamento*. Biblioteca Nacional Digital de Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1355316/or1355316.htm. CC0.

Figura 1.39 São Paulo, croquis de la ciudad y del centro elaborado por Le Corbusier durante su primera estadía en Suramérica en 1929.
Fuente: Xavier Monteys (1996). *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*. Serbal, 180.

Figura 1.40 Avenida las Delicias, Santiago de Chile. Panorámica: Bandejón central; Vereda Norte: Palacio Undurraga, a su derecha, la Casa Haviland, el edificio del Club de la Unión, esquina calle Bandera, entre otras residencias; automóviles, tranvía y carruajes, ca. 1930.

Fuente: 532001.-Santiago-Avenida de las Delicias [Panorámica: Bandejón central; Vereda Norte: Palacio Undurraga, a su derecha, la Casa Haviland, el edificio del Club de la Unión, esquina calle Bandera, entre otras residencias; automóviles, tranvía y carruajes] [fotografía]. Ministerio de Fomento, ca. 1930. Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-612061.html.

Figura 1.41 Plano de Santiago con el ferrocarril de circunvalación y las avenidas diagonales (tercer proyecto de transformación de Santiago), elaborado por la Comisión Mixta de Senadores y Diputados en 1912.
Fuente: Carlos Carvajal (1929). La transformación de Santiago. *Arquitectura y Arte Decorativo. Órgano Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile*, *1*(6-7), 282.

Figura 1.42 Proyecto de transformación de la Sociedad Central de Arquitectos impulsado por Carlos Carvajal, inspector general de arquitectura en 1912.
Fuente: Carlos Carvajal (1929). La transformación de Santiago. *Arquitectura y Arte Decorativo. Órgano Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile*, *1*(8), 343.

Figura 1.43 Plano de Santiago (quinto proyecto de transformación de la ciudad de Santiago), elaborado por Ernest Coxhead en 1913.
Fuente: Carlos Carvajal (1929). La transformación de Santiago, *Arquitectura y Arte Decorativo. Órgano Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile*, *1*(8), 344.

Figura 1.44 Vista panorámica de la ciudad de Santiago de Chile, 1906.
Fuente: Vista panorámica de la ciudad de Santiago [fotografía], 1906. Sala Medina, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-314971.html. CC0.

Figura 1.45 Laguna del Parque Cousiño, Chile, 1906.
Fuente: Parque Cousiño La Laguna 265 [fotografía], 1906. Sala Medina, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-315033.html. CC0.

Figura 1.46 Avenida las Delicias, Santiago de Chile, 1930.
Fuente: Chile, Santiago Avenida de las Delicias. Fotografía: Enrique Mora Ferraz, 1930. Fotografía Mora. Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-612062.html. CC0.

Figura 1.47 Interior de un conventillo, Calle Brasil entre Mapocho y Badecano, Santiago de Chile, 1920.
Fuente: Interior de un conventillo-Calle Brasil entre Mapocho y Badecano, Santiago [fotografía]. Compañía del Tranvía Eléctrico de Chile, 1920. Flickr. https://www.flickr.com/photos/stgonostalgico/50068972221/in/photostream/. CC BY-ND 2.0.

Figura 1.48 Exterior de un conventillo, Mapocho N.º 2064 entre Brasil y Baquedano, Santiago de Chile, 22 de octubre de 1920.

Fuente: Exterior de un conventillo, Mapocho N.º 2064 entre Brasil y Baquedano [fotografía]. Compañía del Tranvía Eléctrico de Chile, 22 de octubre de 1920. Flickr. https://www.flickr.com/photos/stgonostalgico/50068399493/in/photostream/. CC BY-ND 2.0.

Figura 1.49 Estudio del futuro ensanche de la ciudad de Santiago por el doctor Karl Brunner. Superficie edificada; futuras zonas de habitación; futuras zonas industriales; parques y jardines; principales vías de tráfico.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 86-87.

Figura 1.50 Estudio sobre las principales vías de tránsito de Santiago (con indicación de nuevas diagonales) elaborado por el Dr. K. H. Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 16.

Figura 1.51 Estudio sobre la estructura arquitectónica de la ciudad de Santiago, elaborado por el Dr. K. H. Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 19.

Figura 1.52 Portada de *Ley y ordenanza general sobre construcciones y urbanización*, 1938.
Fuente: *Ley y ordenanza general sobre construcciones y urbanización* [portada], 1938. Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile. http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8526.html. Obra de patrimonio cultural común.

Figura 1.53 Distribución de la materia: seminario de urbanismo para la Universidad de Chile, 1930.
Fuente: Karl Brunner (1930). Conceptos urbanísticos de Santiago. *Anales de la Universidad de Chile*, *8*, 875.

Figura 1.54 Karl Brunner en Estados Unidos, 1932.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 1.55 Santiago. Estudio sobre el Plano Regulador de la parte central. A. Zona residencial exterior; B. Zona residencial interior; C. Sector del centro, por el Dr. K. H. Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 30-31.

Figura 1.56 Proyecto para el Parque Sur-Oriente en la Comuna de Ñuñoa, elaborado el 1930 por el Dr. K. H. Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 120-121.

Figura 1.57 Estudio para la regulación en la región del Barrio Cívico, por el Dr. K. H. Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 32.

Figura 1.58 Esquema para la formación de jardines públicos en el interior de manzanas, por el Dr. K. H. Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 52.

Figura 1.59 Plano oficial de urbanización de la Comuna de Santiago, por el Dr. K. H. Brunner, 1934.
Fuente: Alberto Gurovich (1996). La venida de Karl Brunner en gloria y majestad. La influencia de sus lecciones en la profesionalización del urbanismo en Chile. *Revista de Arquitectura*, *7*(8).

Figura 1.60 Palacio de la Moneda, Santiago de Chile, 1935.
Fuente: Chile. Santiago, Palacio de la Moneda. Fotografía: Enrique Mora Ferraz, 1935. Foto Mora. Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-612329.html. Obra de patrimonio cultural común.

Figura 1.61 Vista panorámica de Santiago de Chile, 1944.
Fuente: Chile. Santiago. Vista panorámica. Fotografía: Enrique Mora Ferraz, 1944. Foto Mora. Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-612068.html. Obra de patrimonio cultural común.

Figura 1.62 Santiago de Chile y la Cordillera, Plaza Bulnes, 1950.
Fuente: Santiago de Chile y la Cordillera Plaza Bulnes [fotografía]. Burnascope, 1950. Archivo Fotográfico, Biblioteca Nacional Digital de Chile. http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-613977.html. Obra de patrimonio cultural común.

Figura 1.63 Plano de urbanización de la Comuna de San Miguel con indicación de la red de vías principales, por el Dr. K. H. Brunner, 1930.
Fuente: Karl Brunner (1932). *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. La Tracción, 24.

Figura 1.64 Brunner con algunos de sus colegas en Santiago de Chile, 28 de diciembre de 1934. Foto Bascuñan.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Capítulo 2

Figura 2.1 Vía en pavimentación, carrera séptima, San Diego, Bogotá, ca. 1925.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, 99.

Figura 2.2 Avenida Colón, Bogotá.
Fuente: Colombia. Escenas callejeras en Bogotá, 1911. Fotografía: Harris & Ewing. Library of Congress, LC-H261-752. https://lccn.loc.gov/2016883998.

Figura 2.3 Calle España y Camellón Abajo (Paseo Bolívar), Barranquilla, ca. 1928.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 125.

Figura 2.4 Paseo Bolívar, Cali. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1816.

Figura 2.5 Plaza de Berrío y tranvía municipal, Medellín. Fotografía: Manuel A. Lalinde, 1922.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-002-0541.

Figura 2.6 Obras de ornato para la Plaza de Bolívar de Bogotá, 1862.
Fuente: Archivo General de la Nación, Bogotá, SMP 4, Ref. 38A.

Figura 2.7 Plaza de Bolívar de Bogotá. Fotografía: Kunstanstalt Schuler & Balmer, ca. 1880.
Fuente: Ernst Röthlisberger (1898). *El Dorado. Reise und Kulturbildere aus dem südamerikanischen Columbien*. Verlag von Schmid & Francke, 63. https://archive.org/details/eldoradoreiseundooroth/mode/1up.

Figura 2.8 Bogotá: Parque del Centenario, s. f.
Fuente: Archivo General de la Nación, Bogotá, SMP 1, Ref. 149.

Figura 2.9 Parque de "El Centenario", Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.10 Parque Berrío, Medellín. Fotografía: Gonzalo Gaviria, 1894.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-001-0230.

Figura 2.11 Parque de Bolívar, Medellín. Fotografía Rodríguez, 1916.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-008-0456.

Figura 2.12 Biblioteca Infantil en el Parque de la Independencia, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_475.

Figura 2.13 Pabellón de la Industria en el Parque de la Independencia, Bogotá, s. f.
Fuente: Carlos Niño (2019). *Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas, Colombia 1905-1960*. Universidad Nacional de Colombia, 90.

Figura 2.14 Parque del Centenario de Barranquilla, ca. 1928.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 65.

Figura 2.15 Parque Caycedo, Cali. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1814.

Figura 2.16 Plaza de Bolívar de Manizales, 1923.
Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales (2012). *100 años de civilidad en la construcción de territorio*. Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales.

Figura 2.16.1 Plaza de Bolívar de Manizales, ca. 1918.
Fuente: Jorge Posada (Ed.). (1928). *Libro azul de Colombia*. The J. J. Little & Ives Com, p. 326.

Figura 2.17 Capitolio Nacional, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.18 Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.19 Palacio de la Gobernación de Cundinamarca, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.20 Edificio Pedro A. López, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.21 Estación de La Sabana, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.22 Palacio de Justicia, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.23 Instituto Pedagógico Nacional para Señoritas, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 2.24 Palacio Nacional de Medellín, ca. 1926.
Fuente: Hermann Oppenheimer (Ed.). (1935-1936). *Álbum de propaganda de la ciudad de Medellín*. Tipografía Bedout.

Figura 2.25 Palacio de la Gobernación, Medellín, ca. 1930.
Fuente: *Álbum gráfico de Medellín* (s. f.). Tipografía Bedout.

Figura 2.26 Seminario Conciliar, Medellín, ca. 1920.
Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas (1923). *Medellín*. Victor Sperling.

Figura 2.27 Estación Medellín del Ferrocarril de Antioquia (izquierda) y Edificio Tobón Uribe (derecha), ca. 1920.
Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas (1923). *Medellín*. Ed. Victor Sperling.

Figura 2.28 Banco Republicano, Medellín, ca. 1920.
Fuente: Sociedad de Mejoras Públicas (1923). *Medellín*. Ed. Victor Sperling.

Figura 2.29 Palacio Municipal, Medellín, ca. 1930.
Fuente: Hermann Oppenheimer (Ed.). (1935-1936). *Álbum de propaganda de la ciudad de Medellín*. Tipografía Bedout.

Figura 2.30 Palacio Nacional de Justicia, Cali. Foto Escarria, 1935.
Fuente: Colección de la Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, Cali, 202252.

Figura 2.31 Edificio Otero (fondo) y el costado occidental de la Playa de Caycedo, Cali. Foto Salazar, 1940.
Fuente: Colección de la Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, Cali, A727.

Figura 2.32 Hotel Alférez Real, Cali. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1807.

Figura 2.33 Edificio de la Aduana, Barranquilla, ca. 1928.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 101.

Figura 2.34 Banco Dugand, Barranquilla, ca. 1928.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 141.

Figura 2.35 Hotel del Prado, Barranquilla. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1745.

Figura 2.36 El Palacio Nacional, que sobresale por su cúpula, y el Hotel Europa, sobre el costado derecho de la catedral de Manizales. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1727.

Figura 2.37 Palacio Municipal de Manizales. Anónimo, s. f.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-003-0121.

Figura 2.38 Palacio de la Gobernación de Pasto, ca. 1930.
Fuente: Ignacio Rodríguez y José Rafael Zarama (1934). Monografía de la ciudad de Pasto. *Anales del Concejo Municipal de Pasto*, *7*(141), 2.

Figura 2.39 Fachada del Teatro Imperial, ca. 1920.
Fuente: Ignacio Rodríguez y José Rafael Zarama (1934). Monografía de la ciudad de Pasto. *Anales del Concejo Municipal de Pasto*, (141), 22.

Figura 2.40 Pasaje Corazón de Jesús, Pasto, ca. 1930.
Fuente: Ignacio Rodríguez y José Rafael Zarama (1934). Monografía de la ciudad de Pasto. *Anales del Concejo Municipal de Pasto*, (141), 6.

Figura 2.41 Cobertura de la quebrada Santa Elena, Medellín. Fotografía: Francisco Mejía, ca. 1930.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-005-0356.

Figura 2.42 Avenida Los Libertadores, Medellín. Fotografía: Jorge Obando, 1940.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-002-0322.

Figura 2.43 Avenida Jiménez de Quesada, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_726.

Figura 2.44 Portada de las memorias del Primer Congreso de Mejoras Nacionales, 1917.
Fuente: República de Colombia (1917). *Primer Congreso de Mejoras Nacionales*. Imprenta Nacional.

Figura 2.45 Portada de las memorias del Segundo Congreso de Mejoras Nacionales, 1921.
Fuente: República de Colombia (1921). *Segundo Congreso de Mejoras Nacionales*. Imprenta Nacional.

Figura 2.46 Plano de Medellín Futuro. "Según el proyecto del Doctor Jorge Rodríguez. Modificado por la Junta nombrada por la Municipalidad y la S. de M. P. compuesta de los Sres. Dr. Jorge Rodríguez, Dr. Alejandro López, Dr. E. Olarte, Dr. A. Londoño, Dn. Ricardo Olano, Dn. José A. Arango, Dn. Horacio Rodríguez y Dn. Mariano Roldán. Marzo 1º. de 1913".
Fuente: Archivo Histórico de Medellín, Medellín, fmapoteca_1225_fahm_39.

Figura 2.47 Detalle del plano Medellín Futuro. Trazado en forma de estrella sobre el eje de la Avenida Juan del Corral, al norte de la ciudad, 1913.
Fuente: Archivo Histórico de Medellín, Medellín, fmapoteca_1225_fahm_39.

Figura 2.48 Detalle del plano Medellín Futuro. Diagonal propuesta entre el Camellón de Guayaquil y la Gran Avenida, detrás de la Estación del Ferrocarril de Antioquia, al sur de la ciudad, 1913.
Fuente: Archivo Histórico de Medellín, Medellín, fmapoteca_1225_fahm_39.

Figura 2.49 Avenida Juan del Corral, Medellín. Fotografía: Daniel A. Mesa, 1945.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-002-0255.

Figura 2.50 Bogotá futuro. “Plano ejecutado por disposición de la Ordenanza no. 92 de 1920 aprobado por los Acuerdos números 58 de 1923 y [...] del Concejo de Bogotá y elaborado por el suscrito Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Cundinamarca Enrique Uribe Ramírez, 1923”.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00354.

Figura 2.51 Detalle del plano Bogotá futuro, 1923. Propuesta para la apertura de vías entre las carreras séptima y octava, partiendo de la calle 11 en la Plaza de Bolívar hasta la calle 14 en sentido norte; prolongada hacia el sur después del Capitolio nacional, entre las calles 9 y 7. Además, se contemplan las dos diagonales que, partiendo en forma recta desde la carrera octava sobre la plaza, se bifurcan a mitad de la manzana comprendida entre las carreras 10 y 11.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00354.

Figura 2.52 Detalle del plano Bogotá futuro, 1923. Trazado vial comprendido por vías arterias y diagonales arborizadas, conectadas a través de Parques Comerciales (PC) y Parques Artísticos (PA).
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00354.

Figura 2.53 “El secretario de obras y la labor del técnico urbanista”, entrevista concedida por el doctor Herrera Carrizosa en la que expresó la necesidad que tenía Bogotá de un plan general de urbanización, un “plan científico”.
Fuente: “El secretario de obras y la labor del técnico urbanista” (28 de marzo de 1931), *El Tiempo*, 1.

Figura 2.54 Portada de *Estudios de urbanismo. Planeamiento de la ciudad de Bogotá*, 1932. Tesis presentada por el ingeniero Luis M. Bautista en la que analizó el plano de la ciudad actual y el plano de la ciudad futura a partir del programa propuesto por el urbanista H. Bartholomew para el planeamiento de la ciudad.
Fuente: Luis M. Bautista (1932). *Estudios de urbanismo. Planeamiento de la ciudad de Bogotá*. Imprenta Municipal.

Figura 2.55 “Cálculo de la zona para el proyecto de Bogotá futuro” levantado a partir del programa de H. Bartholomew, en el que se señala la zona de la ciudad actual, la zona “urbda.” sin construir y el límite de la ciudad futura.
Fuente: Luis M. Bautista (1932). *Estudios de urbanismo. Planeamiento de la ciudad de Bogotá*. Imprenta Municipal.

Figura 2.56 Plano general de la ciudad de Cali, levantado por la Secretaría de Obras Públicas Municipales, 1939. En palabras del profesor Erick Figueroa (2013), este sería el primer plano oficial de la ciudad.
Fuente: Universidad del Valle, Biblioteca Central, Mapoteca.

Figura 2.57 Plano del primer sistema de distribución del Acueducto Municipal de Barranquilla elaborado por la firma R. W. Hebard & Company en 1926.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 147.

Figura 2.58 Casaquinta en Chapinero. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_286.

Figura 2.59 Barrio residencial del Prado en Barranquilla y el monumento a los fundadores de la aviación. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1742.

Figura 2.60 Vista parcial de Cali desde el barrio Granada, 1950.
Fuente: Colección de la Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, Cali, 500010.

Figura 2.61 Calles de los arrabales, Medellín. Fotografía Escovar, 1910.
Fuente: Victor Sperling (1910). *Medellín el 20 de julio de 1910*. Sociedad de Mejoras Públicas.

Figura 2.62 Barrio popular sobre la ladera occidental de Manizales, 1920.
Fuente: Gobernación de Caldas (2012). *Archivo historial: Órgano del Centro de Estudios Históricos de Manizales*. Imprenta Departamental.

Figura 2.63 Panorama de Bogotá. En la parte inferior se puede ver el estado de los barrios conformados alrededor del Paseo Bolívar y los "ranchos" cubiertos de paja y latas. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_462.

Figura 2.64 Aspecto de una callejuela en los barrios del Paseo Bolívar, ca. 1930.
Fuente: *Registro Municipal* (1937).

Capítulo 3

Figura 3.1 Karl Brunner, ca. 1930.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.2 Plano de la ciudad de Bogotá. Ejecutado por la Sección de Levantamiento de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, 1930.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00356.

Figura 3.3 Radiogramm No. 1, enviado por el alcalde Luis Patiño Galvis el 29 de julio de 1933.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.4 Radiogramm No. 2, enviado por el alcalde Luis Patiño Galvis el 19 de agosto de 1933.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.5 Fragmento del artículo "Los técnicos extranjeros y los colombianos"
Fuente: *El Tiempo*, 7 de diciembre de 1933.

Figura 3.6 Panorama de Bogotá "a vista de pájaro". Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_467.

Figura 3.7 Aerofotografía de la Plaza de Bolívar y parte del sector oriental del centro de Bogotá. Scadta, ca. 1934.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-012-0564.

Figura 3.8 Aerofotografía de la Avenida Colón, Bogotá. Scadta, ca. 1934.
Fuente: Karl Brunner (1934). La vista aérea y el urbanismo. *Registro Municipal*, (31).

Figura 3.9 Avenida Colón, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 3.10 Aerofotografía de los edificios ubicados sobre el río San Francisco (Avenida Jiménez de Quesada), Bogotá. Scadta, ca. 1934.
Fuente: Karl Brunner (1934). La vista aérea y el urbanismo. *Registro Municipal*, (31).

Figura 3.11 Aerofotografía del sector central y el Convento de Santo Domingo, Bogotá. Scadta, ca. 1934.
Fuente: Karl Brunner (1934). La vista aérea y el urbanismo. *Registro Municipal*, (31).

Figura 3.12 Vista al patio del Convento de Santo Domingo, Bogotá, ca. 1930.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.13 Pabellón central del Hospital San Juan de Dios, ca. 1930.
Fuente: Daniel Samper Ortega (1938). *Bogotá 1538-1938*. Sociedad de Mejoras y Ornato, Instituto Geográfico de Agostini-Novara.

Figura 3.14 Avenida de la República [carrera séptima] a la altura de la calle 26, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_715.

Figura 3.15 Rancho en el Paseo Bolívar, Bogotá. Fotografía: Erwin Schottlaender, ca. 1935.
Fuente: *Cromos* (1935), (984).

Figura 3.16 Aerofotografía de los barrios obreros Olaya Herrera y Restrepo al sur de Bogotá. Scadta, ca. 1934.
Fuente: Karl Brunner (1934). La vista aérea y el urbanismo. *Registro Municipal*, (31).

Figura 3.17 Karl Brunner en su oficina en Bogotá. Al fondo se puede ver el estudio para la red de vías y arterias, y sobre su escritorio el plano de la Avenida Caracas, ca. 1935.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.18 Proyecto de apertura de las avenidas Granada y Bacatá, elaborado por el Departamento Municipal de Catastro con ocasión del IV Centenario de Bogotá.
Fuente: Julio César Vergara y Vergara (30 de abril de 1935). Las avenidas Granada y Bacatá. *El Tiempo*, 1.

Figura 3.19 Proyecto para la Avenida Caracas, elaborado por Julio César Vergara y Vergara en 1935.
Fuente: Julio César Vergara y Vergara (1936). El desarrollo urbano de la capital y las obras del IV Centenario. *Registro Municipal*, (75-76), 123.

Figura 3.20 Portada del folleto *Construcciones y urbanizaciones. Disposiciones vigentes en la ciudad de Bogotá*, editado por el Departamento de Urbanismo, 1934.
Fuente: Departamento Municipal de Urbanismo (1934). *Construcciones y urbanizaciones. Disposiciones vigentes en la ciudad de Bogotá*. Imprenta Municipal.

Figura 3.21 Planos modelo para casas obreras elaborados en el Departamento Municipal de Urbanismo, 1934.
Arquitecto: Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1939). *Manual de urbanismo I. Síntesis, vivienda, saneamiento*. Concejo de Bogotá, 162.

Figura 3.22 Proyecto de transformación de la parte central de Bogotá. "Estudio de las obras más urgentes", elaborado por Karl Brunner en julio de 1934.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 290.

Figura 3.23 Invitación a la *Exposición de trabajos del Departamento Municipal de Urbanismo*, agosto de 1935.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figuras 3.24 y 3.25 Folleto y programación de la "Conferencia Municipal de Urbanismo", Bogotá, 1937.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.26 Propuestas de Karl Brunner para Bogotá 1934-1944.
Fuente: Catálogo de la exposición *Karl H. Brunner*, Museo de Arte Moderno de Bogotá, Departamento de Arquitectura, mayo de 1989.

Figura 3.27 Estudio de ensanche de la Calle Real en Bogotá, elaborado por Karl Brunner en diciembre de 1934.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 287.

Figura 3.28 Estudio de ensanche de la Calle Real entre las calles 11 y 12, elaborado en el Departamento Municipal de Urbanismo en mayo de 1935.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 287.

Figura 3.29 Estudio sobre la construcción de una Avenida Central entre las calles 11 y 15 en Bogotá, elaborado por el Departamento Municipal de Urbanismo, 1935.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.30 Avenida Rio Branco. Centro Juiz de Fora, Río de Janiero, ca. 1930.
Fuente: Archivo del Museo Mariano Procópio. Avenida Rio Branco, c. 1930, Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Avenida_Rio_Branco,_c._1930.jpg&oldid=306052912. CC0.

Figura 3.31 Vista de la Avenida de Mayo en Buenos Aires, rematando en la Plaza del Congreso y el edificio del Congreso Nacional, ca. 1925 (postal).
Fuente: Barolo, La Inmobiliaria y Congreso Nacional, ca. 1925. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Barolo,_La_Inmobiliaria_y_Congreso_Nacional.jpg&oldid=368313244. CC0.

Figura 3.32 Fragmento del plano de la Avenida Caracas trazado por Karl Brunner, 1935.
Fuente: Andreas Hofer (2010). *Karl Brunner und der europäische Städtebau in Lateinamerika*. LIT Verlag, 186.

Figura 3.33 Perfil transversal de la Avenida Caracas, 1934.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 248.

Figura 3.34 Avenida Caracas en Bogotá, "construida desde 1934".
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 251.

Figura 3.35 Vista del costado oriental de la Avenida Caracas, entre la calle 40 y la diagonal 40ª. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_710.

Figura 3.36 Avenida Caracas con la calle 39. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_707.

Figura 3.37 Avenida Caracas a la altura de la calle 37. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_712.

Figura 3.38 Estudio sobre el ensanche occidental de Bogotá elaborado por Karl Brunner, 1934-1935.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 98.

Figura 3.39 Un segmento del Plano Regulador de Bogotá. "La parte proyectada se distingue de las manzanas existentes y edificadas por las líneas punteadas".
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 100.

Figura 3.40 Estudio sobre el ensanche sur de Bogotá elaborado por Karl Brunner en julio de 1934.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 99.

Figura 3.41 Proyecto de urbanización Palermo y zonas contiguas, elaborado por el Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas el 2 de marzo de 1934.
Fuente: Archivo General de la Nación, Bogotá, Notarías, N4, Esc. 1290, Ref 4-40, 1934.

Figura 3.42 Diagrama No. 3 de la Ciudad-Jardín propuesta por E. Howard, 1898.
Fuente: Ebenezer Howard (1898). *To-morrow: A peaceful path to real reform*. Swan Sonnenschein & Co. Ltd. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Diagram_No.3_(Howard,_Ebenezer,_To-morrow.).jpg&oldid=503081286. CC0.

Figura 3.43 Anuncio de la urbanización Palermo.
Fuente: *El Tiempo* (9 de junio de 1934).

Figura 3.44 Plano de loteo de la urbanización Palermo. Elaborado por el Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas el 4 de octubre de 1934.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00400 R.

Figura 3.45 Viviendas del sector de Teusaquillo. Fotografía: Andrés María Ripoll, ca. 1950.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-002-0888.

Figura 3.46 Segmento del Plano Bogotá de 1938. Se observa el crecimiento de la urbanización Palermo. Secretaría de Obras Públicas Municipales.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00386.

Figura 3.47 Aerofotografía de la urbanización Palermo y las nuevas edificaciones después de la carrera 17.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.48 Plano del lote de 43 fanegadas donado por el señor Luis Camacho Matiz al municipio de Bogotá para la construcción del Estadio
Fuente: Realización de un anhelo de Bogotá. Don Luis Camacho regala un espléndido lote para el gran estadio de la capital (5 de febrero de 1936). *El Tiempo*, 14.

Figura 3.49 Anteproyecto para la urbanización El Campín en Bogotá, elaborado por Karl Brunner en 1934.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 101.

Figura 3.50 Proyecto del Estadio Municipal elaborado por Karl Brunner en 1936.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.51 Proyecto de la urbanización El Campín en Bogotá, elaborado por Karl Brunner en 1936.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 102.

Figura 3.52 Plano de la urbanización San Luis, elaborado por el Departamento de Urbanismo en marzo de 1939.
Fuente: Archivo General de la Nación, Bogotá, Notarías, N2, Esc. 431, 1940.

Figura 3.53 Anuncio de la urbanización San Luis.
Fuente: *El Tiempo* (10 de abril de 1947).

Figura 3.54 Estudios para la urbanización Bosque Izquierdo, elaborados por Karl Brunner en 1938.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 102.

Figura 3.55 Proyecto para la urbanización San Diego-Bosque Izquierdo, elaborado por Karl Brunner en 1939.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 103.

Figura 3.56 Maqueta de la Ciudad Universitaria, 1939.
Fuente: Universidad Nacional de Colombia (1939). La ciudad universitaria. *Anuario de la Universidad Nacional de Colombia (1939-1954)*, 97. https://revistas.unal.edu.co/index.php/anuarioun/article/view/12136.

Figura 3.57 La ciudad-satélite Greenbrook, Nueva Jersey, primer sector. Urbanistas: H. Wright y A. Kamstra.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 143.

Figura 3.58 Mapa de la primera unidad de la ciudad en Greenbelt, Maryland, 1936. Urbanista: Hale Walker.
Fuente: Mapa de la primera unidad de la ciudad en Greenbelt, Maryland. Condado de Prince George, Estados Unidos, Maryland Greenbelt, 1936. Abr. [Fotografía]. Library of Congress, LC-USF347-003214. https://www.loc.gov/item/2017760108/.

Figura 3.59 Diseño para una ciudad satélite en Bogotá elaborado por el Dr. K. H. Brunner en el curso de urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia, 1942.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.60 Ciudad satélite en Bogotá, vías de conexión y ubicación del Parque Forestal, 1942, elaborado por Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1943). La ciudad satélite de Bogotá. *Revista Ingeniería y Arquitectura*, (50), 23.

Figura 3.61 Planos modelos para casas obreras elaborados en el Departamento Municipal de Urbanismo, Bogotá, 1934-1935.
Fuente: Karl Brunner (1939). *Manual de urbanismo I. Síntesis, vivienda, saneamiento*. Concejo de Bogotá.

Figura 3.62 Planta de un grupo de cuatro “casitas” y las casas construidas en el barrio Centenario por el municipio de Bogotá en 1938. Arquitecto: Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1939). *Manual de urbanismo I. Síntesis, vivienda, saneamiento*. Concejo de Bogotá, 164.

Figura 3.63 Esquema para un barrio obrero en Bogotá con centro social y deportivo, elaborado en el Departamento Municipal de Urbanismo, Bogotá, 1935.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.64 Plano del barrio Centenario en Bogotá, 1938. Proyecto: Karl Brunner.
Fuente: Karl Brunner (1940). *Manual de urbanismo II. Edificación, urbanización, vialidad urbana*. Concejo de Bogotá, 133.

Figura 3.65 Grupo de casas del barrio obrero Centenario en Bogotá, 1937.
Fuente: El barrio obrero del Centenario (31 de octubre de 1937). *Registro Municipal*, (115-116), 615.

Figura 3.66 Casas del barrio Centenario en Bogotá, 1942.
Fuente: Alberto Galindo (1942). La vivienda de los trabajadores. *Registro Municipal*, (217-221).

Figura 3.67 Centro de Protección Infantil en el barrio Centenario en Bogotá, 1942.
Fuente: Alberto Galindo (1942). La vivienda de los trabajadores. *Registro Municipal*, (217-221).

Figura 3.68 Edificio escolar del barrio Centenario en Bogotá, 1942.
Fuente: Alberto Galindo (1942). La vivienda de los trabajadores. *Registro Municipal*, (217-221).

Figura 3.69 Vivienda del barrio Centenario. Fotografía: Daniel Rodríguez, 1941.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, 17923.

Figura 3.70 Plano de la Ciudad del Empleado elaborado por Karl Brunner en 1942.
Fuente: Andreas Hofer (2010). *Karl Brunner und der europäische Städtebau in Lateinamerika*. LIT Verlag, 176.

Figura 3.71 Plano general del barrio Popular Modelo Norte de Bogotá, elaborado por el Departamento de Urbanismo, Bogotá, 1942.
Fuente: Amplia exposición sobre la obra económico-social del gobierno hará el ministro Lleras Restrepo con motivo de la iniciativa de trabajos en el barrio Popular (3 de junio de 1942). *El Tiempo*, 1.

Figura 3.72 Barrio Popular del Norte. Proyecto de urbanización y loteo. Caja de Vivienda Popular, Departamento Técnico, Bogotá, diciembre de 1942.
Fuente: Archivo General de la Nación, Bogotá, Notarías, N1, Esc. 3, 1944.

Figura 3.73 Parque de la plaza "Bernardo O'Higgins" en el barrio residencial de Teusaquillo, Bogotá, 1938.
Fuente: Concejo de Bogotá (1934). Acuerdo 22 del 1 de junio de 1934. "Por el cual se da el nombre de O'Higgins a una plaza pública". *Registro Municipal*, (34-35).

Figura 3.74 Parque O'Higgins del barrio residencial de Teusaquillo, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_268.

Figura 3.75 Parque O'Higgins del barrio residencial de Teusaquillo, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_267.

Figura 3.76 Callejuela del Paseo Bolívar, Bogotá, 1936.
Fuente: Estampas de Santa Fe y Bogotá (1936). *Registro Municipal*, (77-78).

Figura 3.77 Un rincón del Paseo Bolívar, Bogotá. Foto Ramos, 1937.
Fuente: Estampas de Santa Fe y Bogotá (1936). *Registro Municipal*, (77-78).

Figura 3.78 Grupo de habitaciones derruidas para la transformación del Paseo Bolívar, Bogotá, 1937.
Fuente: Alberto Zorrilla (noviembre y diciembre de 1937). El Paseo Bolívar. *Registro Municipal*, (117-120).

Figura 3.79 Estudio de saneamiento del Paseo Bolívar, sector central, elaborado en el Departamento Municipal de Urbanismo, Bogotá, julio de 1935.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.80 Vista panorámica de la iglesia de Egipto y el Paseo Bolívar, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_778.

Figura 3.81 "El Mirador" del Paseo Bolívar, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_779.

Figura 3.82 Inauguración del Teatro La Media Torta, Bogotá. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1938.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_188.

Figura 3.83 Proyecto para el Bosque Popular en terrenos de la Hacienda El Salitre, Bogotá, 1943. Secretaría de Obras Públicas Municipales, Departamento de Urbanismo y Proyectos. Proyecto: Karl Brunner.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00024.

Figura 3.84 Proyecto del "Bosque Panamericano" en el Bosque Popular de Bogotá, 1943. Secretaría de Obras Públicas Municipales, Departamento de Urbanismo y Proyectos. Proyecto: Karl Brunner.
Fuente: Museo de Bogotá, Bogotá, P00023.

Figura 3.85 El parque del barrio San Fernando elaborado por Karl Brunner, Bogotá, 1943.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.86 El parque del barrio El Vergel elaborado por Karl Brunner, 1943.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.87 El parque del barrio Santander elaborado por Karl Brunner, 1943.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.88 Karl Brunner en su oficina. Se puede ver el plano de la ciudad satélite para Bogotá, s.f.
Fuente: Fuente: Archivo familiar Brunner Camacho

Figura 3.89 Invitación a las conferencias de Karl Brunner "El arte urbano histórico" y "El arte urbano moderno" en el Salón de Actos de la Universidad Javeriana, Bogotá, marzo de 1934.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.90 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "Aspectos sociales del urbanismo contemporáneo" en los salones del Instituto de Acción Social, Bogotá, 5 de marzo de 1934.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.91 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "Rascacielos y automovilismo en Nueva York" en el Salón de Actos de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Bogotá, agosto de 1934.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.92 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "Urbanismo en Roma" en el Salón de Actos de la Universidad Javeriana, Bogotá, mayo de 1935.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.93 Anuncio sobre la conferencia inaugural del curso de urbanismo "El sistema científico del urbanismo" de la Facultad Nacional de Ingeniería, Bogotá.
Fuente: *El Tiempo* (18 de abril de 1934).

Figura 3.94 Cartel de las "Conferencias del profesor Karl H. Brunner" en el Paraninfo de la Universidad del Cauca, Popayán, 7 de enero de 1936.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.95 Carta enviada por el rector de la Universidad del Cauca, A. J. Lemos Guzmán, donde se le certifica a Brunner como profesor honorario de la Facultad de Matemáticas e Ingeniería. Popayán, 7 de febrero de 1936.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.96 Karl Brunner con el grupo de profesores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, 28 de noviembre de 1942. En la fotografía aparecen el rector Julio Carrizosa, el decano Roberto Ancízar y los profesores Gabriel Serrano y Jorge Gaitán Cortés, entre otros.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.97 Mosaico de caricaturas de los profesores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia.
Fuente: Donde los arquitectos… ni peleas ni matrimonios ha habido en esa Facultad (26 de marzo de 1940). *El Espectador*.

Figura 3.98 Mosaico de profesores de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, 1943.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.99 Publicidad de las ediciones del Concejo de Bogotá del *Manual de urbanismo* de Karl Brunner, 1939.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.100 Portada del libro *Manual de urbanismo. Tomo II* de Karl Brunner, 1940.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.101 Tarjeta de presentación del Dr. Carlos H. Brunner, consejero urbanista *ad honorem* del Gobierno y profesor de la Universidad Nacional de Colombia, s. f.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.102 Marconigrama enviado por Jorge Eliécer Gaitán a Karl Brunner desde Barranquilla, 2 de enero de 1937.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.103 Grupo de asistentes al almuerzo ofrecido por la Sociedad de Ingenieros Civiles y Arquitectos del Atlántico en honor a Karl Brunner, en el Jardín Águila, Barranquilla. Foto Tepedino, 1937.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.104 Esquema vial de Barranquilla propuesto por Karl Brunner en 1937 sobre el plano de la ciudad, elaborado por las Empresas Públicas Municipales en 1936.
Fuente: Andreas Hofer (2003). *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. El Áncora, 123.

Figura 3.105 Plano original de la urbanización El Prado, Barranquilla.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1928). *Directorio comercial pro-Barranquilla*. Sociedad de Mejoras Públicas de Barranquilla, 243.

Figura 3.106 Urbanización El Prado, Barranquilla.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1940). *Barranquilla gráfica*. Concejo Municipal.

Figura 3.107 Vista de la urbanización El Prado, Barranquilla. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, ca. 1930.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1741.

Figura 3.108 Paisaje del canal y el Mercado de Granos al costado derecho, Barranquilla, s. f.
Fuente: Colección hemerográfica del Archivo Histórico del Atlántico, Barranquilla.

Figura 3.109 La plaza de San Nicolás, Barranquilla.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1940). *Barranquilla gráfica*. Concejo Municipal.

Figura 3.110 Proyecto para la "Plaza del Cuartel" en Barranquilla elaborado por Karl Brunner, 1937.
Fuente: Proyecto para "Plaza del Cuartel" (1937). *Mejoras*, (15), 11.

Figura 3.111 Plaza de Bolívar, Barranquilla.
Fuente: Enrique Rasch (Ed.). (1940). *Barranquilla gráfica*. Concejo Municipal.

Figura 3.112 Vista del Paseo Bolívar, Barranquilla, 1937.
Fuente: Camellón Abello en la década de 1930 cuando se convierte en paseo Bolívar. Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Camellonabello.jpg&oldid=601634145 . Licencia Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported.

Figura 3.113 Anuncio de la conferencia de Karl Brunner en el Salón del Concejo de Manizales, 1940.
Fuente: *La Patria* (3 de mayo de 1940).

Figura 3.114 Plaza de Bolívar de Manizales. Al fondo el edificio del Palacio de la Gobernación. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1726.

Figura 3.115 Vista panorámica de la ciudad de Manizales. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1722.

Figura 3.116 Vista de la carrera 23 con calle 22 en el centro histórico de Manizales. Fotografía: Gumersindo Cuéllar, 1941.
Fuente: Banco de la República, Bogotá, rbbr3962_1711.

Figura 3.117 Aerofotografía del barrio la Estrella, Manizales.
Fuente: Google Earth.

Figura 3.118 Aerofotografía del barrio Palogrande, Manizales.
Fuente: Google Earth.

Figura 3.119 Aerofotografía del barrio La Francia, Manizales.
Fuente: Google Earth.

Figura 3.120 Anteproyecto de la Ciudad Universitaria UCB elaborado por Karl Brunner, 1937.
Fuente: Eduardo Gutiérrez (1938). Universidad Católica Bolivariana. Concurso. *Arco*, (2).

Figura 3.121 Vista aérea de la Universidad Católica Bolivariana, Medellín. Fotografía: Gabriel Carvajal, 1953.
Fuente: Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto, Medellín, BPP-F-017-0922.

Figura 3.122 Anuncio de la conferencia de Karl Brunner sobre "urbanismo" en el teatro de Bellas Artes de Medellín el 17 de julio de 1940.
Fuente: *El Colombiano* (1940).

Figura 3.123 Invitación a la conferencia de Karl Brunner "El urbanismo moderno" en el Salón de Actos del Colegio Javeriano, Pasto, 1941.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.124 Segmento del plano para la ciudad futura de Pasto propuesto por Karl Brunner en 1941.
Fuente: Karl Brunner (diciembre de 1941). Por el embellecimiento de la ciudad. *Pasto. Pro-IV Centenario de la ciudad*, (1), 12.

Figura 3.125 Karl Brunner en Cali, acompañado por el alcalde Manuel María Buenaventura y el ingeniero Julio Fajardo, 16 de enero de 1936. Fotografía publicada en *El Relator*.
Fuente: Archivo familia Brunner Camacho, Bogotá.

Figura 3.126 Puente Ortiz sobre el río Cali, al fondo el Hotel Alférez Real, 1928.
Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, Cali, 202250.

Figura 3.127 Plano de Santiago de Cali de 1942.
Fuente: Departamento Administrativo de Planeación. Corregido y reeditado en 1981. Planoteca del Archivo Histórico de Cali, Cali.

Figura 3.128 Panorámica del paseo Belalcázar, ca. 1942. Se puede ver el desarrollo arquitectónico sobre la margen izquierda del río Cali.
Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, Cali, 201149.

Figura 3.129 Proyecto de la avenida a la nueva estación del Ferrocarril del Pacífico. Oficina del Plano de Cali Futuro. Proyecto: Carlos H. Brunner. Cali, junio de 1944 y septiembre de 1945.
Fuente: Archivo personal de Erick Figueroa, Cali.

Figura 3.130 Proyecto de la urbanización La Campiña. Secretaría de Obras Públicas Municipales, Oficina del Plano. Proyecto: Karl Brunner. Cali, enero de 1945.
Fuente: Archivo personal de Erick Figueroa, Cali.

Figura 3.131 Avenida de Las Américas, Cali. Fotografía: Gustavo Gómez, s. f.
Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, Cali, Fdo 012269.

Este libro se terminó de editar en el mes de octubre de 2022.
Se publicó digitalmente en junio de 2023.
Los tipos de letra usados son Addington CF y Avenir.
Primera edición en formato digital

CONSEJO PROFESIONAL
NACIONAL DE ARQUITECTURA
Y SUS PROFESIONES AUXILIARES