

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

Narvarte and Palermo: Urban Weaving in the Planning of Mexico City and Bogotá in the Early 20th Century

Camilo Alejandro Moreno Iregui
Programa de Doctorado en Urbanismo
Facultad de Arquitectura
Universidad Nacional Autónoma de México
camilomoreno120@gmail.com

John Farfán Rodríguez
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de Bogotá
johnfarfanr1@gmail.com

DOSSIER

Resumen

Para la primera mitad del siglo xx, las urbanizaciones o fraccionamientos en Bogotá y Ciudad de México estuvieron sujetos a lógicas distintas de ocupación del territorio, las cuales se han estudiado tradicionalmente bajo el entonces recién instalado paradigma de la planeación urbana. La apuesta central de este artículo es entender, bajo el concepto de “costura urbana”, los procesos de consolidación que se dieron en el barrio Palermo y la colonia Narvarte. Se propone un enfoque comparativo entre los modelos teóricos de Karl Brunner y Carlos Contreras, en los que la expansión del tejido urbano no se pensaba únicamente como una adhesión de manzanas a las preexistencias, sino que apostaban por un proyecto funcional, estético y hasta cierto punto social.

Palabras claves: Bogotá, Ciudad de México, urbanismo, costura urbana, fraccionamiento, urbanización, planeación

Abstract

In the first half of the 20th Century, the urbanization processes for Bogotá and Mexico City were determined by logics of land occupation that have traditionally been studied as part of the then-new paradigm of urban planning. The central argument of this article is to understand the process of consolidating the Palermo and Narvarte neighborhoods through the concept of "urban weaving." This article proposes a comparative study of the theoretical models of Karl Brunner and Carlos Contreras, in which the expansion of the urban fabric is not simply the addition of new city blocks to existing ones, but rather a functional, aesthetic and even social project.

Keywords: Bogotá, Mexico City, urbanism, urban weaving, urbanization, urban planning

Fecha de recepción: 31 de julio de 2020
Fecha de aceptación: 30 de octubre de 2020

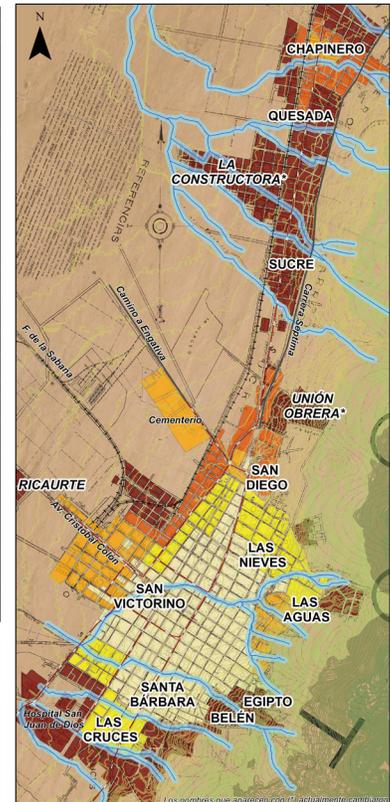
DOI: 10.22201/fa.2007252Xp.2020.22.77403

La Ciudad de México en las primeras décadas del siglo xx creció principalmente a partir del fraccionamiento de las antiguas haciendas que bordeaban lo que hoy conocemos como la Ciudad Central. La naciente metrópoli a finales de la década de los veinte ya rondaba el millón de habitantes y se había extendido a lo largo de casi 15 kilómetros, hasta encontrarse prácticamente conurbada, sin mayor control con los antiguos poblados de Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya Mixcoac y Coyoacán.¹ Las lógicas bajo las cuales se dio el crecimiento de la capital mexicana fueron similares para el mismo periodo a las de Bogotá, Colombia, con la subdivisión de las haciendas cercanas sobre las vías que comunicaban lo que hoy conocemos como el centro histórico con el entonces poblado Chapinero y los fraccionamientos al costado occidental de la carrera trece.² Durante este periodo, Bogotá superaba por poco los 200 mil habitantes y su extensión geográfica no llegaba a los 10 kilómetros de longitud, con grandes vacíos urbanos que se fueron llenando en la primera parte del siglo xx.³

Evolución urbana de Ciudad de México y Bogotá entre 1800 y 1925. Fuente: elaboración de los autores con base en Plano de Ciudad de México 1919, Oficinas de Indianilla; y Bogotá 1923, Manuel Rincón.



EVOLUCIÓN URBANA DE CIUDAD DE MÉXICO Y BOGOTÁ ENTRE 1800 Y 1925



- 1 Enrique Cervantes Sánchez, "El Desarrollo de La Ciudad de México", *Revista de la Coordinación de Estudios de Posgrado*, 4 (11) (1988), recuperado de: http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant_omnia/11/03.pdf [consulta: 3 de julio de 2020]
- 2 En la nomenclatura de Bogotá se llaman "carreras" a las vías que cruzan la ciudad de norte a sur, y "calles" a las vías de oriente a occidente.
- 3 John Farfán, *Del ejido a la urbanización: Transición socioespacial en Bogotá, 1847-1922*, tesis de maestría en Teoría e Historia de la Arquitectura y la Ciudad, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, 2018, 120.

En este panorama de un crecimiento urbano “poco ordenado” que tuvieron a comienzos del siglo xx estas dos ciudades latinoamericanas –Ciudad de México y Bogotá–, sobresalieron simultáneamente dos figuras esenciales que aceptaron el reto de implementar un detallado ejercicio urbanístico que regulara esta expansión: en Bogotá, el austriaco Karl Brunner (1887-1960), primer director del Departamento de Urbanismo de la ciudad; y en Ciudad de México, el hidrocálido Carlos Contreras (1892-1970), el primero en formular un plan regulador para esta.

En este artículo se quiere realizar un diálogo entre Brunner y Contreras como las figuras más relevantes en el urbanismo bogotano y mexiqueño de la primera mitad del siglo xx. Para ello se presentarán extractos de sus corrientes de pensamiento y de sus propuestas para la ciudad, para finalmente centrarnos en dos casos concretos de estudio: la urbanización de Palermo, en Bogotá, y la colonia Narvarte, en Ciudad de México. En estos ejemplos observamos la respuesta que formularon para “coser” fragmentos de ciudad y la manera cómo conciliaron su propia visión de la ciudad, que buscaba ser desarrollada a través de sus planos reguladores, con unas condiciones urbanas preexistentes que no necesariamente fueron favorables a estos planes.

Brunner y Contreras, sus corrientes de pensamiento

Una situación excepcional en el estudio de un urbanizador es poder tener su pensamiento condensado en una obra como el *Manual de Urbanismo*, escrita por Brunner entre 1939 y 1940. En esta se presentan las dos líneas de pensamiento reconocibles de cierta manera en la propia obra “de costura” del austriaco a su llegada al Departamento de Urbanismo de Bogotá en 1934. La primera de ellas es la que el mismo Brunner utilizó el concepto “resurgimiento artístico”, que remite al libro *El urbanismo según principios artísticos* (primera edición de 1889), escrito por un connacional, el arquitecto vienés Camillo Sitte, quien propendía por:

[...] la formación de plazas concebidas homogéneamente y la colocación de iglesias y monumentos en una relación bien calculada con respecto a su vecindad; la edificación tradicional de las habitaciones y ciertos conjuntos urbanos, obras estas en que cada uno revela el respeto de las leyes inéditas, sin pretensiones individualistas de los distintos arquitectos, maestros o propietarios.⁴

Llama la atención la frecuencia con que Brunner empleó el término “armonía” en su manual. Podría decirse que para Brunner el oficio del urbanista consistiría en lograr “la armonía inherente al buen proyecto”,⁵ y que, en ese sentido, urbanizar grandes vacíos de la ciudad sería un ejercicio de armonización no de un sector, sino de una ciudad que había crecido de forma dispareja. Así, Brunner promovió en Bogotá una serie de urbanizaciones que buscaban que su armonía artística fuera una suerte de reflejo “armónico” del organismo social capitalino:

4 Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, tomo I (Bogotá: Ediciones del Concejo, 1939), 16.

5 Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, tomo II (Bogotá: Ediciones del Concejo, 1940), 94.

Cada proyecto de urbanización verdaderamente ejecutado de acuerdo con los puntos de vista del urbanismo moderno, resulta como un dibujo de líneas amenas y artísticamente satisfactorias. En cambio, un proyecto de urbanización que, considerado netamente como dibujo, demuestra algo incoherente, tendencias divergentes, curvas, ángulos o proporciones disonantes, revela a primera vista el mal proyecto, y adolece con seguridad de errores fundamentales. Es lógico que así sea: siendo el trazado de un sector urbano la proyección planimétrica del organismo sociológico "ciudad", debe revelar algo de la armonía en la estructura orgánica de una colectividad bien compuesta, organizada y alojada.⁶

En segundo lugar, bajo el concepto de "la higiene urbana", Brunner hizo especial referencia al movimiento urbanístico de la Ciudad Jardín, originado a finales del siglo XIX por teóricos como Ebenezer Howard ante "la necesidad de transformar esencialmente la tendencia y el sistema de la formación de barrios obreros".⁷ El planteamiento de Howard se extendió a postulados mucho más complejos sobre la planeación de ciudades autónomas para empleados, con un sistema radial de acceso a grandes espacios verdes y con una fuerte interconexión con las ciudades industriales; es por ello que, como reconoce Brunner,⁸ el modelo de Ciudad Jardín pronto dejó de estar unido a la cuestión obrera para generalizarse como "urbanismo moderno", independiente de la clase social. Más adelante se profundizará en la relación de Brunner con la Ciudad Jardín.

Por su parte, la llegada de Carlos Contreras a la Ciudad de México se dio en 1925 después de haberse formado como arquitecto en la Universidad de Columbia. Su interés por implantar la planeación urbana dentro de la ciudad se hizo evidente desde muy temprano cuando, a partir de 1926, dio clases de "Planeación de ciudades y arte cívico" en la Escuela de San Carlos y, un año después, fundó la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana. Así como Brunner condensó su pensamiento en el *Manual de Urbanismo*, Contreras definió gran parte de sus postulados a través de la *Revista Planificación* (1927-1936). Dentro de los diferentes artículos que aparecieron en la revista, vale la pena resaltar su artículo "¿Qué cosa es la planificación de ciudades y de regiones?" de 1927,⁹ en el cual exaltó que lo más importante es la necesidad de construir "el PLANO DE CIUDAD, en donde queda grabado, en forma de LEY, el desarrollo ordenado y armonioso

6 Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, tomo I, 96.

7 Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, tomo I, 18.

8 Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, tomo II.

9 Ese mismo año, Contreras presentó su estudio preliminar para la planificación de la Ciudad de México, el cual se enfocaba sobre todo en la circulación vial a partir de la generación de un anillo de circunvalación interno que envolvía al centro histórico, un anillo de circunvalación externo – hoy circuito interior –, y el trazo de nuevos ejes viales como 20 de Noviembre, la prolongación de Avenida Chapultepec hasta el Zócalo o la ampliación de la Avenida Insurgentes, entre otros.

que habrá de seguir la CIUDAD de acuerdo con su topografía, su clima, su VIDA FUNCIONAL, SOCIAL y ECONÓMICA, de acuerdo con su historia y su tradición y de acuerdo con todas las necesidades presentes y futuras".¹⁰

Las ideas de Contreras tienen una diferencia teórica con respecto a Brunner al adscribirse dentro de la escuela del American City Planning y su relación con el Town Planning,¹¹ del cual tomó tres elementos principales que fueron: primero, el estudio de la historia de las ciudades y su proceso de consolidación; segundo, la importancia de la integración del medio ambiente con la ciudad construida y, por último, el reconocimiento de la importancia del "suburbio jardín" de Unwin,¹² el cual no solo era considerado una "trasmutación de la idea de ciudad jardín que gravitaba en torno a la metrópoli",¹³ sino que se alejaba del concepto de Ciudad Jardín al entender el papel que jugaba las centralidades urbanas respecto al diseño de estos nuevos espacios habitacionales. Aun así, como se puede ver en las propuestas del trazo de la avenida 20 de Noviembre con su remate monumental en el Zócalo, Contreras, tal como Brunner, retomó con los bulevares el discurso del diseño urbano pensado bajo principios estéticos.

Los planes reguladores como propuesta de ordenamiento territorial

Previo a los planteamientos del austriaco para Bogotá, en la década de 1920 el proyecto Bogotá Futuro fue la primera iniciativa de planeación urbana con un impacto real en la ciudad. En 1917 el ingeniero Ricardo Olano, un viejo conocido del mexicano Carlos Contreras quien difundió varios de sus planteamientos en su revista,¹⁴ promovió en Colombia un proyecto de ley para que todos los distritos municipales diseñaran un plano urbano futuro que obedeciera a unos postulados modernos, higienistas, cientificistas y estéticos con una proyección de 50 años.¹⁵ Como resultado, en 1925 se aprobó el diseño del plano Bogotá Futuro por el entonces jefe de Obras Públicas del departamento de Cundinamarca, el ingeniero Enrique Uribe Ramírez. Este proyecto tenía una semejanza formal con el urbanismo francés y su sistema de bulevares

10 Carlos Contreras, "Qué cosa es la planificación de ciudades y de regiones?", *Revista Planificación*, 1 (1927): 5.

11 Alejandrina Escudero, *Una Ciudad Noble y Lógica* (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2018), 20.

12 Es interesante que entre los números 4 y 11 de la *Revista Planificación*, se creó una sección llamada "Cartilla de Planificación", en la cual Contreras hizo la traducción libre de fragmentos del libro *Ancient Town Planning* de Francis Haverfield.

13 Carlos García, *Teoría e historia de la ciudad contemporánea* (Barcelona: Gustavo Gili, 2016), 50.

14 Cinco fueron los textos que Carlos Contreras transcribió en la *Revista Planificación*: en el núm. 2, "El amor a la ciudad"; en el núm. 3, "Ahora mismo"; en el núm. 4, "Campos de aterrizaje"; en el núm. 5, "Cómo se impone el progreso"; y, en el núm. 6, "La principal virtud del urbanismo". Incluso, en el núm. 7, Contreras publicó una carta dirigida a Olano, en la cual aplaude las iniciativas difundidas "en el número 23 de su benemérita revista 'Progreso'". En: Carlos Contreras, "Para la planificación en Colombia", *Revista Planificación*, 7 (1928): 8.

15 Miguel Alba, "El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana", *ACHSC*, 40 (2013): 179-208.



hausmanianos, pues era en esencia una cuadrícula homogénea atravesada por un sistema de avenidas diagonales arborizadas que debían tener remates visuales monumentales y que daban forma a un conjunto de plazas.

Plan vial de Karl Brunner para Bogotá, elaborado entre 1936 y 1937. Fuente: Karl Brunner (1940).

Este plano quedaría archivado por el Acuerdo 48 de 1934 –de los primeros establecidos por el recién creado Departamento de Urbanismo a la cabeza de Karl Brunner–, mediante el cual se privilegiaba la planeación urbana por “sectores parciales” en vez de un solo y único gran plano que homogeneizara y abarcara toda la ciudad. En la práctica, fue escasa la incidencia espacial de Bogotá Futuro, por lo que ha pasado a la historia de la planeación colombiana casi como una “curiosidad histórica”; en todo caso, como se verá en este artículo, la propuesta de Bogotá Futuro fue decisiva en algunos trazados de Brunner.

Pueden definirse en dos grandes momentos los planes propuestos por Karl Brunner para Bogotá en la década de los treinta: en un primer momento, la estrategia formulada en 1934 consistiría en ampliar algunas vías existentes y abrir pequeños trayectos, principalmente para mejorar la circulación de la ciudad que hoy llamaríamos “centro tradicional”; posteriormente, entre 1936 y 1937 fue diseñado el Plan Regulador y de Ensanche, que consistía, por un lado, en algunos proyectos de urbanizaciones, en particular en el sector occidental de la ciudad y, por el



Plan Regulador de Carlos Contreras para Ciudad de México, elaborado en el siglo xx. Fuente: Alejandrina Escudero (2018).

otro, en una red de arterias que no solo cruzarían este centro sino que se prolongarían al norte y sur para conectar grandes zonas en proceso de parcelación. Hacia el norte, la principal arteria comprendida en este plan era la Avenida Caracas, un paseo monumental arbolado que tuvo por principal función conectar los nuevos núcleos habitacionales que se habían implantado en los bordes de la antigua línea férrea y, de manera tácita, estimular la ocupación urbana del sector. Al occidente de esta vía Brunner trazó, como director del Departamento de Urbanismo o como asesor privado de empresas urbanizadoras, varios proyectos de loteo y urbanización de antiguas fincas.

Por su parte, la Ciudad de México, más allá de la propuesta de ejes viales del arquitecto Emilio Dondé en 1900 o de la Sociedad de

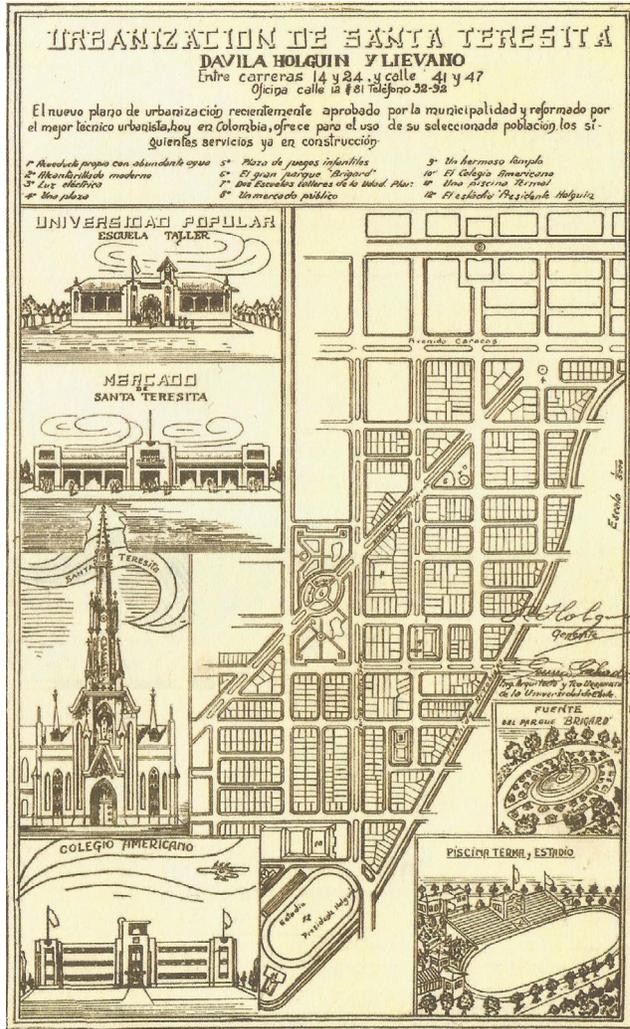
Embellecimiento en 1901,¹⁶ y más allá de las propuestas del ingeniero Miguel Ángel de Quevedo, el cual reconocía la importancia de la conservación de los bosques urbanos y el papel de los ejes viales como paseos urbanos fundamentales para la vida de la ciudad, no contó con una propuesta de planeación urbana hasta el Plano Regulador de Carlos Contreras. El empuje que generó Contreras desde la Oficina de Planeación ayudó a que en 1933 fuera aprobado el Plano Regulador de la Ciudad de México, el cual, según Alejandrina Escudero,¹⁷ contó con dos elementos principales: el Plano del Sistema Arterial de 1930 y el Plano del Estudio Preliminar de 1932. El primero tuvo por objetivo principal generar una red de conexión intraurbana y asegurar una conexión regional con las ciudades vecinas, lo que resulta una gran diferencia con respecto al plan de Brunner para Bogotá. En el segundo caso, la escala urbana es mucho más fina y se buscaba resaltar el anillo de circunvalación interior, así como los ejes de insurgentes y calzada de Tlalpan. En cuanto a la expansión de la ciudad, la propuesta se acotaba a coser los vacíos presentes en el costado sur y una pequeña ampliación al costado norte, de lo que pensaba podría ser el Desarrollo Residencial Obrero de los FF.CC.

Coser en Bogotá: la urbanización de Palermo

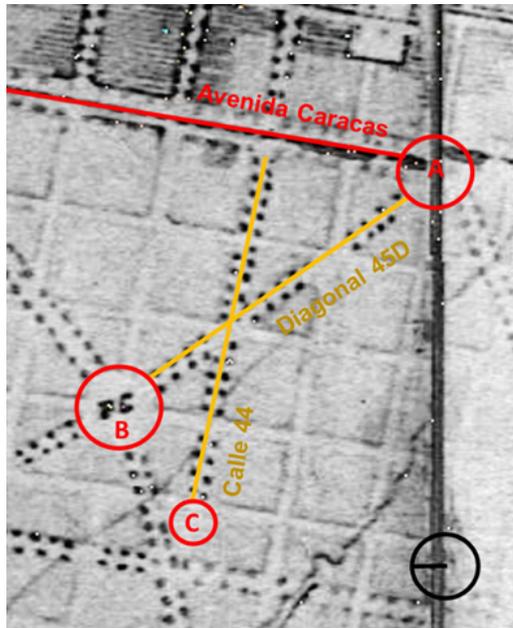


Detalle del plano de Bogotá de 1933, en donde se evidencia el vacío urbano entre los barrios Quesada, La Constructora y Santa Teresita, el cual fue albergado posteriormente por el barrio Palermo. Fuente: Cuéllar y Mejía (2007).

- 16 En 1894 el ingeniero Salvador Malo presentó un proyecto de expansión de la ciudad; sin embargo, no se ha encontrado registro de que haya sido aprobado por el Ayuntamiento.
- 17 Miguel Ángel de Quevedo, "Los problemas del urbanismo en su relación con los espacios libres, las arboladas y las reservas forestales", *Revista Planificación*, 1 (1927): 16-17.



Plano de la urbanización Santa Teresita, alrededor de los años treinta. Fuente: Colón y Mejía (2019)



Detalle del Plano Bogotá Futuro, 1923. Fuente: elaboración de los autores, con base en Cuéllar y Mejía (2007).

Ya con los elementos preliminares previamente presentados sobre Brunner, es posible proponer un marco de interpretación de la urbanización de Palermo como estrategia de costura de ciudad. Esta fue al parecer la primera urbanización en la que intervino directamente el austriaco como director del Departamento de Urbanismo y llenó el vacío urbano existente en la década de los treinta entre los barrios Quesada y la Constructora, por el norte, y Santa Teresita, por el sur. Del barrio Quesada se puede referir que fue impulsado por el empresario Antonio Izquierdo y trazado en 1896 con observación del Acuerdo Municipal 15 de 1875, el cual demandaba una retícula de manzanas de 100 x 100 metros. Por su parte, el barrio La Constructora (renombrado posteriormente como "Alfonso López") se trazó en 1920 y obedeció al Acuerdo 10 de 1902 que propendía por la simple prolongación de las calles pre-existentes.¹⁸

Otro carácter muy distinto tuvo la urbanización de Santa Teresita al sur: esta se erigió en una de las dos fracciones a las que se redujo la vasta Quinta de La Merced del siglo XIX, con planos de 1926 ajustados al proyecto de Bogotá Futuro en plena vigencia. Santa Teresita se diseñó entonces como un sistema de "ramblas" o "bulevares" entre las cuales las principales eran la calle 44, trazada como una alameda central desde la Línea del Ferrocarril del Norte (posterior Avenida Caracas) hasta su remate en la iglesia de Santa Teresita –punto C en la imagen de detalle del Plano Bogotá Futuro de 1923–, y la diagonal 45D o "Avenida del Hipódromo", que también sería una alameda desde la Plaza del Norte –punto A de la misma imagen– hasta el Parque Brigard –punto B– y que idealmente debía prolongarse hacia el noroccidente en las posteriores urbanizaciones.

En 1934, el restante de la Quinta La Merced fue aportado por Beatriz Malo de Brigard y su esposo Arturo de Brigard a la Sociedad Urbanizadora Palermo S.A. El total del capital de la sociedad era de diez mil acciones, ocho mil en propiedad de la familia Brigard Malo, y el área del terreno era aproximadamente de 27 hectáreas.¹⁹ El responsable del trazado fue Karl Brunner, quien dijo al respecto en su manual:

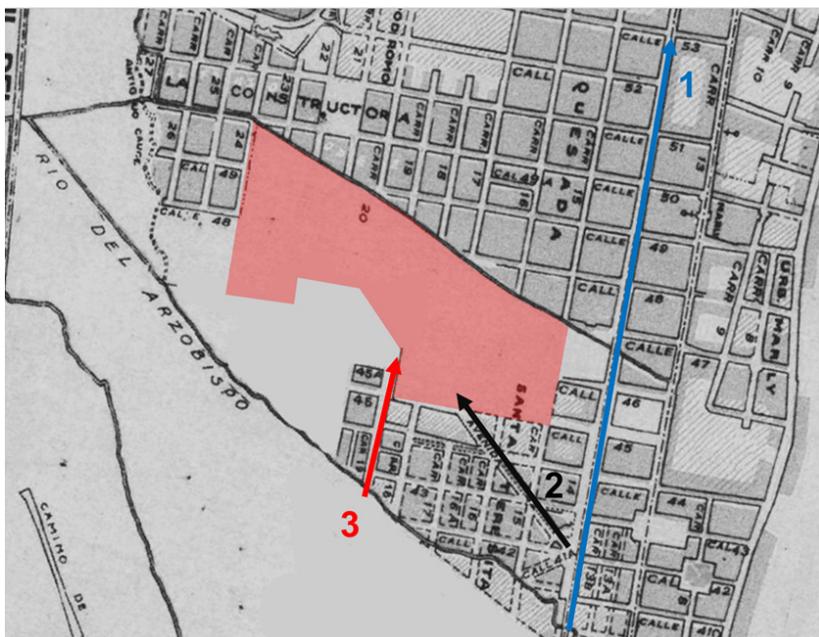
El trazado del "Barrio Palermo" obedeció al deseo de darle su estructura propia y característica y de independizarlo de los sectores adyacentes al Norte y Sur, de categoría distinta. Como ejes fijos hubo que considerar la prolongación de una avenida diagonal y una futura arteria. Las manzanas residenciales se agrupan sobre un parque y a ambos lados de la avenida central de la urbanización.²⁰

Es curioso que escribiera que "hubo que considerar la prolongación" de la avenida diagonal de Santa Teresita diseñada en Bogotá Futuro

¹⁸ Luis Carlos Colón y Germán Mejía, *Atlas histórico de barrios de Bogotá, 1884 - 1954* (Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2019).

¹⁹ Luis Carlos Colón y Germán Mejía, *Atlas histórico de barrios de Bogotá, 1884 - 1954*.

²⁰ Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, tomo I, 101.

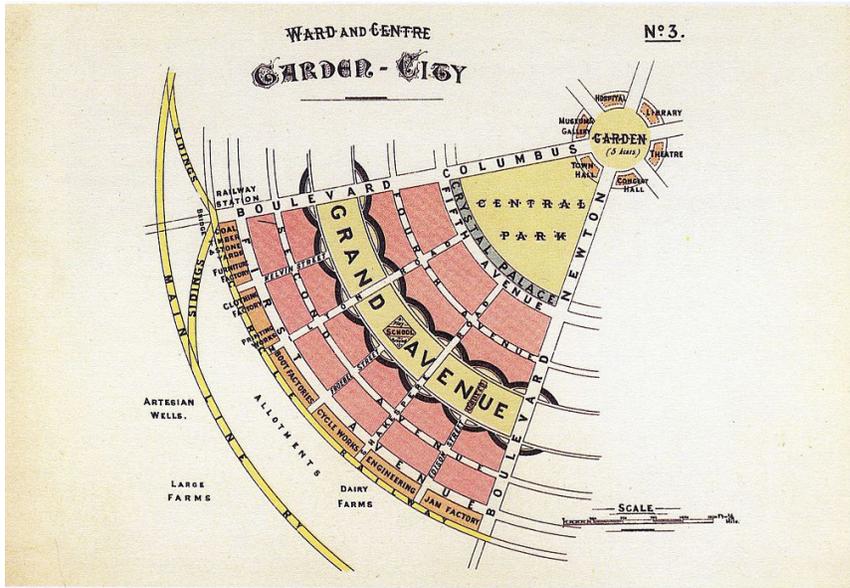


Detalle del plano de Bogotá de 1933. En rojo, el área que ocupó posteriormente la urbanización Palermo. Fuente: elaboración de los autores con base en Cuéllar y Mejía (2007).

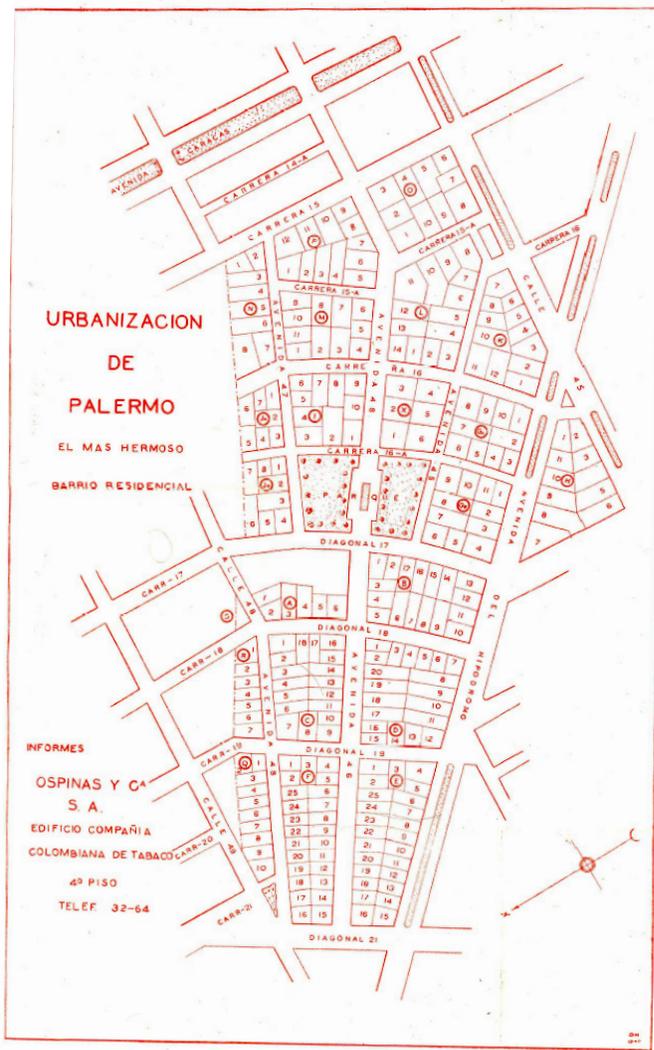
cuando este urbanista no era afecto a la extensión sin más de las vías rectas, y por ello en el Manual no dudó en recomendar “torcer” o “curvar” una avenida si era necesario. Aunque Brunner no se refirió en sus escritos a Bogotá Futuro, se puede demostrar que recogió parte de sus trazados en su propio trabajo por ejemplo para la zona central de Bogotá y, en este caso particular, en Palermo. La razón para hacer de la avenida diagonal de Santa Teresita un “eje fijo” también obedece a que esta conectaba con la Avenida Caracas, la principal vía de acceso y conexión del noroccidente bogotano con la ciudad. En resumen, el diseño que se llevó a cabo para Palermo debía contemplar su conexión con varios ejes de importancia: la Avenida Caracas, que era la vía más cercana para las urbanizaciones de occidente –línea 1 azul en la imagen de detalle del plano de Bogotá de 1933–; la Avenida del Hipódromo, que se desprendía de Santa Teresita y de la cual ya vimos su importancia para el plan Bogotá Futuro –línea 2 negra, de la misma imagen–, y la carrera 19 que entonces se hallaba incomunicada pero que fue diseñada como una futura arteria desde Bogotá Futuro –línea 3 roja–.

Así las cosas, el terreno no urbanizado aún a comienzos de la década de los treinta entre los barrios Quesada, La Constructora y Santa Teresita heredaba ya varios temas a considerar: hacia el norte, un trazado en damero convencional que se interrumpía por un curso de agua que corría transversalmente; y hacia el sur, un paseo arbolado trazado en diagonal; pero adicionalmente la necesidad de apuntalarse o coserse no solo en sentido norte-sur para unir los sectores aledaños, sino también en sentido oriente-occidente para conectar la Avenida Caracas con el poco desarrollado occidente bogotano.

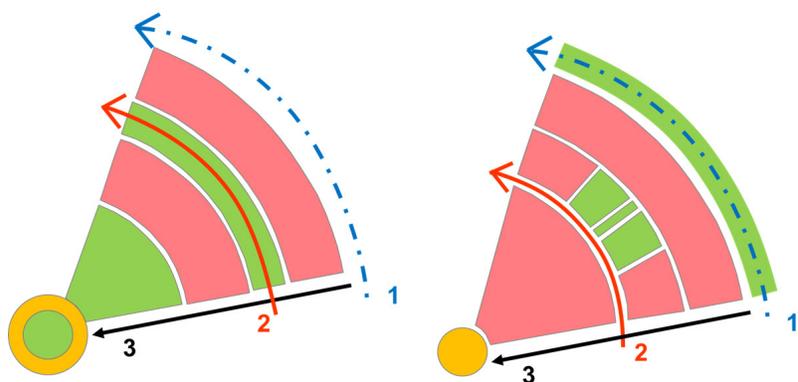
La solución para ello posiblemente la encontró Brunner en los esquemas que desarrolló Ebenezer Howard en 1898 para su obra *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*. Aunque sería demasiado comprometedor asegurar que Palermo sería la concreción del proyecto de Ciudad



Esquema núm. 3 de la ciudad Jardín, 1898. Fuente: *Teoría de la arquitectura. Del Renacimiento a la actualidad* (Colonia: Taschen, 2003), p. 672.



Publicidad "Urbanización de Palermo", s/f. Fuente: archivo personal de Camilo Alejandro Moreno.



Izquierda: esquema del planteamiento de Ebenezer Howard; derecha: esquema del diseño del barrio Palermo. En rosa, las áreas habitacionales; en verde, los parques y áreas abiertas; y, en amarillo, las áreas de equipamientos. Fuente: elaboración de los autores.

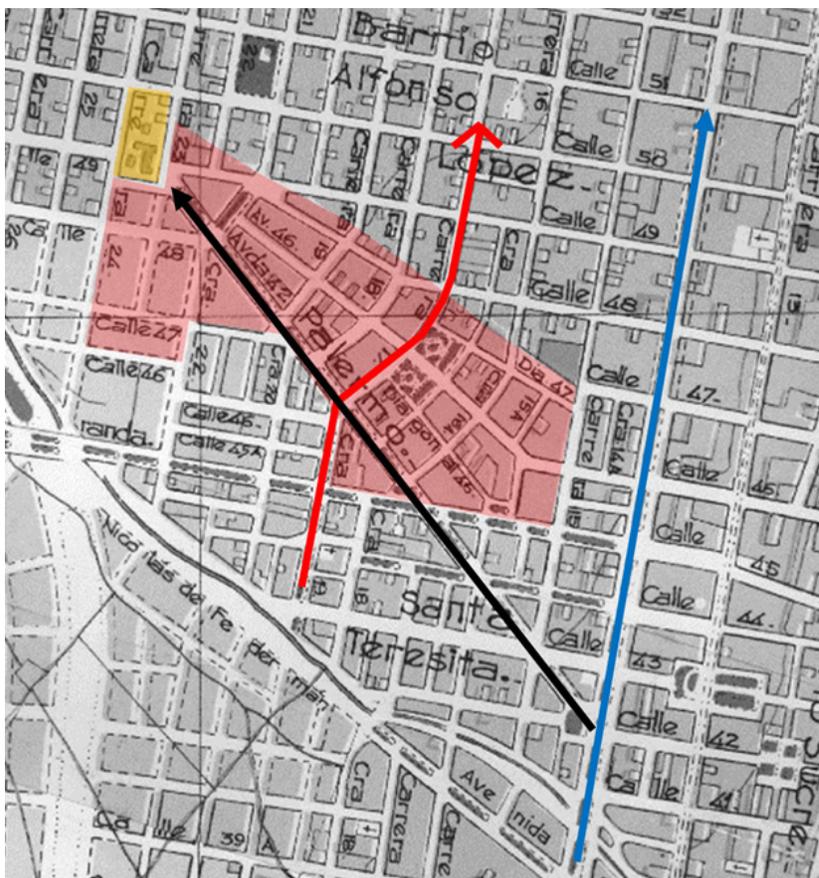
Jardín en Bogotá, sí es evidente la aplicación de varios postulados de este, particularmente en lo que concierne a su diseño vial. El esquema número 3 de *Tomorrow* ilustró lo que fue un segmento general de esta ciudad circular: en ella se expuso la relación entre las áreas habitacionales –indicado en rosa en esquema núm. 3 de la ciudad Jardín– y los espacios públicos como parques –en verde–, además de las zonas de equipamientos como bibliotecas, colegios, museos u oficinas estatales –en amarillo–. De acuerdo con ese sistema, los equipamientos se hallaban en el centro de la población, mientras que las zonas verdes estaban dispuestas de tal forma que garantizara un acceso equidistante para toda la población. Adicionalmente, se presentaban los tres tipos de vías para las distintas formas de conectividad que requería el proyecto: una vía férrea perimetral o circunvalar encargada principalmente de la conexión general de la ciudad satélite con la metrópoli –línea 1 azul en el mismo esquema de la ciudad Jardín–, una avenida central con una zona verde en medio y que atravesaba perpendicularmente los distintos segmentos o radios que componen la ciudad –línea 2 roja–, y una arteria que llevaba del exterior al interior y que comunicaba entre sí las áreas habitacionales con las zonas verdes y los equipamientos –línea 3 negra–. De esta manera el esquema de Howard propone tres niveles de articulación del territorio: una articulación perimetral entre ciudades, una articulación perpendicular entre segmentos y una articulación transversal entre áreas funcionales.

De forma similar al esquema de Howard aplicando el principio de los remates monumentales de Sitte, Brunner optó, para esta urbanización, por un sistema radial cuyo eje central es un equipamiento: un colegio público. La costura o conexión entre las urbanizaciones ya desarrolladas, es decir Santa Teresita y Quesada, se ejecutó a partir de la arteria prevista desde el plano de Bogotá Futuro en sentido norte-sur –línea 2 roja en el esquema del diseño del barrio Palermo–; pero en vez de seguir el trazo rectilíneo esperable, Brunner convirtió tal vía en una curva y así la carrera 19 de Santa Teresita terminó empatando por este efecto con la carrera 17 de Quesada. No obstante, las dimensiones de las carreras de Quesada (de 10 a 15 metros entre paramentos) no eran las mismas de la arteria prevista en Santa Teresita (22.5 metros) y tal vez por ello el urbanista decidió darle a la vía curva el tamaño de la urbanización más

antigua; pero como una manera de compensar lo que debería ser entonces un gran separador verde, el austriaco ubicó en sus bordes dos parques de buenas proporciones. Por otro lado, reconociendo la importancia de la Avenida del Hipódromo –línea 3 negra en el esquema del diseño del barrio Palermo y en la imagen de detalle del plano de Bogotá de 1944– que partía desde la Avenida Caracas –línea 1 azul de la imagen del detalle del plano de Bogotá de 1944– y atravesaba el barrio Santa Teresita, Brunner halló en su prolongación la oportunidad para conectar el centro de la vida colectiva del barrio, es decir la escuela –en amarillo de la misma imagen–, con la vía que llevaba al centro financiero y político bogotano.



Aerofotografía del barrio Palermo, 1952. Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.



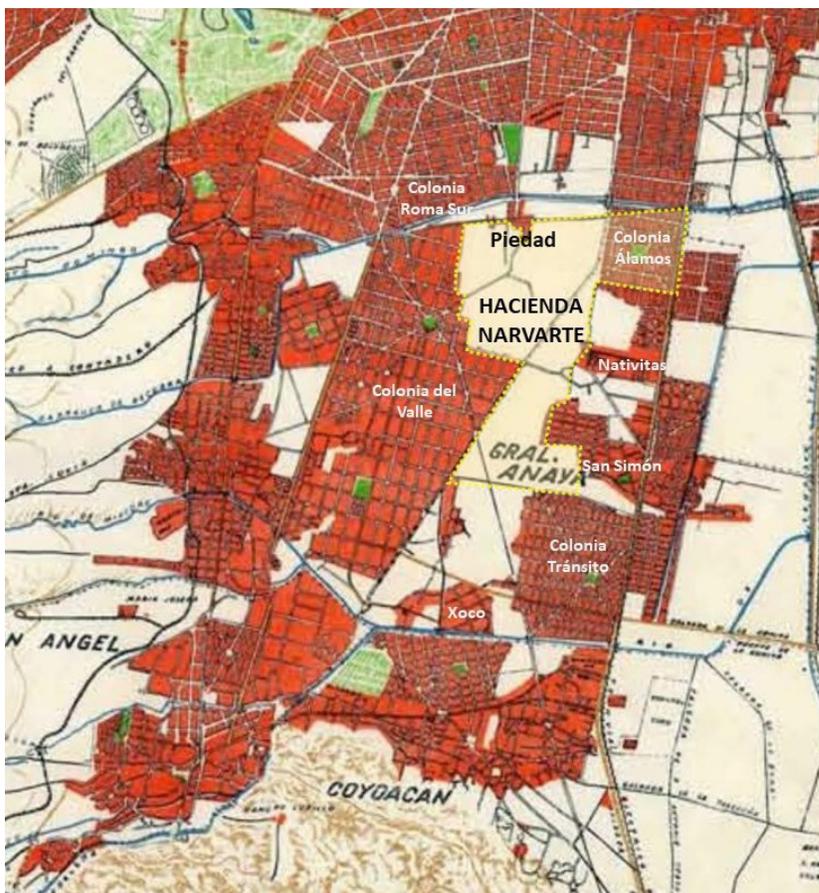
Detalle del plano de Bogotá de 1944. Fuente: Cuellar y Mejía (2007).

Coser en Ciudad de México: la colonia Narvarte

La zona de la actual colonia Narvarte a principios del siglo xx todavía contaba con los pueblos originarios de La Piedad, San Simón y Nativitas. El pueblo de la Piedad, aparte de la importancia de su convento, nunca tuvo la relevancia de sus vecinos Nativitas o Xoco, por ello a principios del siglo xix seguía siendo una pequeña agrupación de casas que aparecían dispersas en la poca cartografía que se conoce del Municipio de Mixcoac. La presencia del río y el pueblo de La Piedad sirvió para contener el crecimiento de una ciudad que cada vez reclamaba más espacio a los municipios vecinos.

Las colonias que se habían establecido en esta zona se dieron principalmente por el desarrollo alrededor de la Calzada de Tlalpan y de los caminos que anteriormente unían al pueblo de La Piedad y de Tacubaya con Mixcoac. En el vacío entre estos asentamientos y redes de caminos que los conectaba se encontraba la Hacienda Narvarte²¹ como un último reducto de lo que, hasta ese entonces, era el sur de la mancha conurbada. Específicamente, la Hacienda Narvarte y el Rancho Escalonco en los alrededores de La Piedad fueron vendidos en 1890 por Antonio Escandón a Ernesto

²¹ La Hacienda Narvarte se formó de la unión de las antiguas haciendas de San Juan de Dios y Nuestra Señora de los Dolores, a finales del siglo xix. María del Carmen Reyna, "La Hacienda de Narvarte Siglos xvi-xix", en *Historias de la época colonial y del siglo xix en México* (Ciudad de México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019).



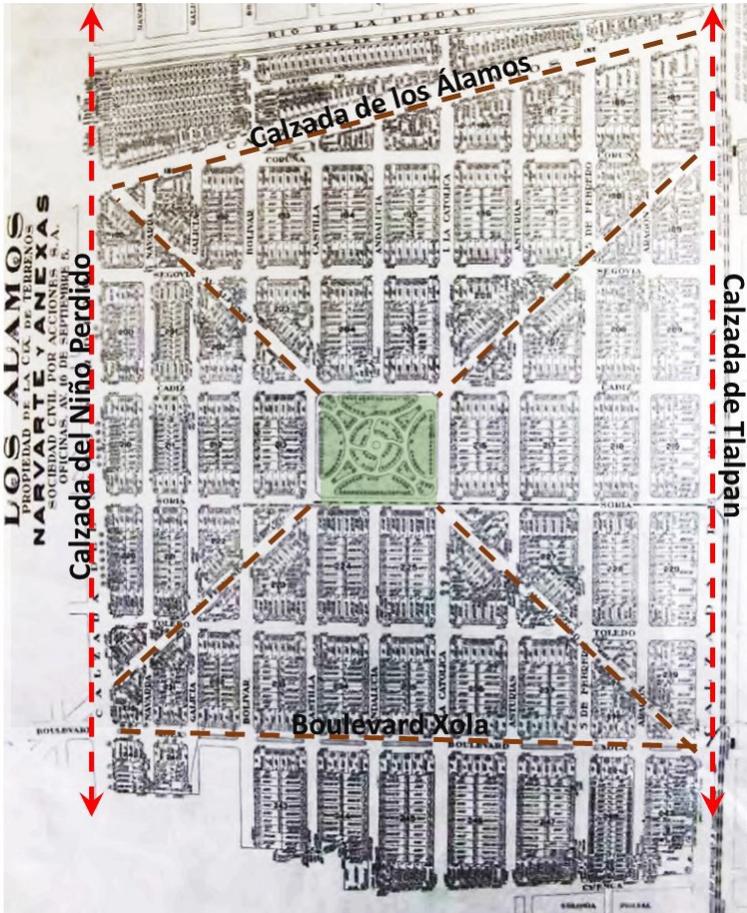
Fragmento del Plano de la Ciudad de México de 1929, Oficina de Catastro. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México.

Duhart, quien junto a sus socios fundaron la firma Compañía de Terrenos Narvarte y Anexas, Sociedad Civil por Acciones S.A., en 1924.²²

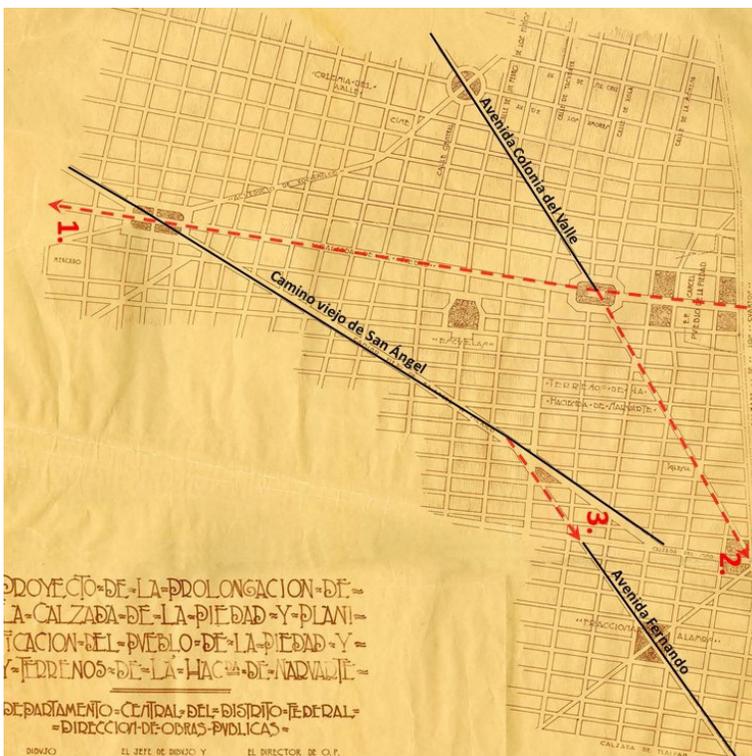
El primer negocio que decidieron emprender en tales terrenos fue la urbanización de la colonia Álamos en 1926, al contar con una rápida conexión con la ciudad a través de la Calzada del Niño Perdido – hoy Dr. Vértiz– y de la Calzada de Tlalpan.²³ Su diseño no representaba una mayor complejidad al componerse, principalmente, de una retícula ortogonal a la cual se le superponen dos diagonales que llevaban a un parque central. Dos vías presentaron una composición especial: la Calzada Álamos – hoy Obrero Mundial–, que se instituía en una “anomalía” y una de las pocas huellas que sobreviven del límite con el pueblo de La Piedad, y el Boulevard Xola – hoy eje 4 Xola–, el cual intentaba ajustar geoméricamente el diseño de esta urbanización. El segundo desarrollo parcial que se dio en la zona tiene que ver con la construcción del estadio de béisbol Parque Delta – hoy Plaza Delta–, inaugurado en 1928,

²² Jorge Jiménez Muñoz, *La traza del poder, historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: De Sus Orígenes a La Desaparición Del Ayuntamiento 1824-1928* (Distrito Federal: Codex, 1993), 240.

²³ Carlos Topete, *Transformaciones urbano-arquitectónicas en la Ciudad de México: el caso de la Colonia Álamos en el siglo XX*, tesis de Maestría en Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011, 40.



Plano de fraccionamiento de la Colonia Álamos, ca. 1930.



Prolongación de la Calzada de la Piedad, planificación del pueblo de La Piedad y terrenos de la Hacienda Narvarte. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México.

el cual auguraba la pronta demolición de lo que quedaba del pueblo de La Piedad.²⁴

El primer proyecto de urbanización del vacío urbano resultante se hizo en 1930 y llevaba el nombre de Prolongación de la Calzada de la Piedad y Planificación del Pueblo de la Piedad y Terrenos de la Hacienda de Narvarte,²⁵ el cual muestra que, al comprender terrenos federales, se debían “coordinar” los intereses de los fraccionadores con los intereses nacionales. Esta propuesta tenía un carácter predominantemente vial al proponer principalmente la extensión de la Calzada de La Piedad –marcado con el núm. 1 en la imagen de la prolongación de la Calzada de la Piedad, planificación del pueblo de La Piedad y terrenos de la Hacienda Narvarte– con la demolición por completo del antiguo poblado, la prolongación de la Avenida Colonia del Valle –indicado con el núm. 2 en la misma imagen– y una pequeña bifurcación de los ejes provenientes de la Colonia Álamos –núm. 3–. Es importante señalar que la composición del tejido urbano de este sector era muy difícil de conciliar, si se tienen en cuenta las diferentes preexistencias que había en el lugar, como las diferentes colonias, poblados y caminos entre poblados. Aunque este proyecto no se llevó a cabo, sí guarda una estrecha relación con la propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que Contreras retomó en el Plan Regulador de 1933.

Para coser este nuevo tejido urbano, Contreras tuvo que buscar la forma de hacer coincidir los caminos preexistentes –líneas negras en la imagen de la prolongación de la Calzada de la Piedad, planificación del pueblo de La Piedad y terrenos de la Hacienda Narvarte–, anteriormente mencionados con los bordes irregulares de todos los fraccionamientos y pueblos. Aunque no se encontró una explicación a profundidad de las ideas que buscaba definir aparte del plano de 1932, se propone un análisis del plano donde se pueden interpretar tres capas que hay detrás de este.

La primera capa que vale resaltar es la definición de tres grandes zonas verdes conectadas entre sí, que recuerdan a la distribución formal de los núcleos planteados por Clarence Perry, llamados *Neighborhood Units*, en los cuales se buscaba condensar en una célula de servicios las necesidades de espacios públicos y equipamientos. Las ventajas que ofrecían estas células es que, más allá que la forma del barrio, podían asegurar una cobertura de equipamientos de aproximadamente 500 metros.²⁶

La célula más importante que planteó Contreras era aquella donde se ubicaba La Piedad –punto A de la imagen del fragmento de plano de

24 Claudia Sánchez Reyes, “Sobre La Ruina y Desaparición Del Pueblo y El Santuario de La Piedad”, *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época (44) (2018): 201.

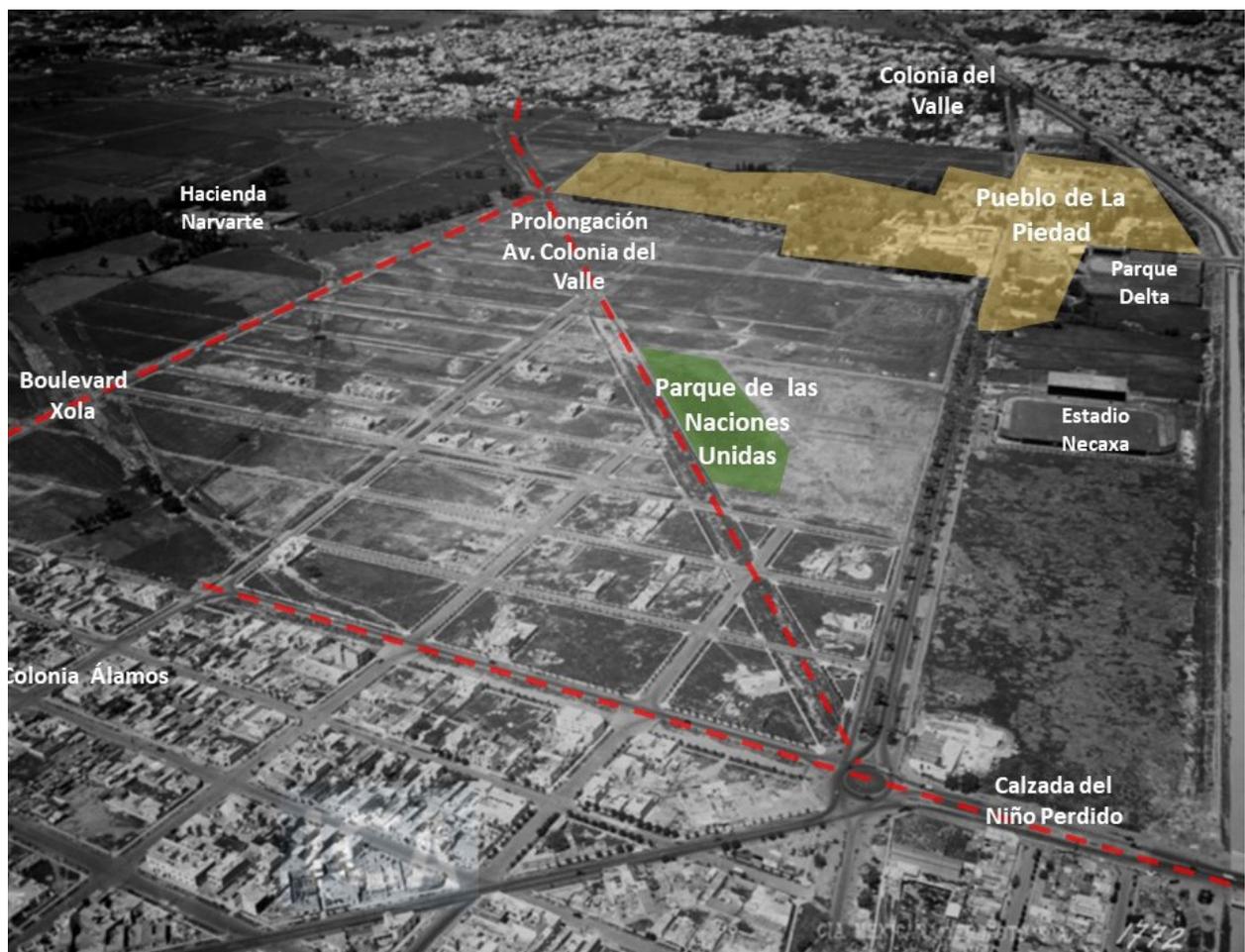
25 Es necesario resaltar que esta primera propuesta no contemplaba la totalidad de la extensión de la Hacienda Narvarte, y solo se refería a la zona de influencia de la prolongación de la Calzada de La Piedad.

26 Este tipo de recursos compositivos era usado frecuentemente en los diseños que proponía Contreras, como se puede ver en la propuesta de la colonia Moctezuma o los fraccionamientos de Santa Cruz y Cuatro Árboles.

la Ciudad de México de 1975–, pues allí Contreras propuso conservar el convento en una glorieta; y aunque se cumplía con la prolongación de la calzada de La Piedad, esta solo sería una vía rápida después del cruce con el bulevar que venía de Xola. Las dos capas restantes eran más sencillas, pero no menos importantes. Una de ellas consistía en una vía intermedia en lo que hoy en día es la calle Dr. Vértiz –línea azul en la misma imagen– que sirviera para proporcionar el polígono en sentido vertical, en tres grandes franjas de terreno. La segunda propuesta era convertir los antiguos terrenos de los dos barrios que tenía el pueblo de La Piedad –triángulo azul en la imagen de la propuesta de ampliación Calzada de la Piedad– en un gran parque urbano.

El inicio del fraccionamiento de la Narvarte tardó más de una década en llevarse a cabo, no solo por los diferentes procesos de conflictos ejidales con el pueblo de Nativitas que se dieron desde finales de la década de los veinte,²⁷ sino por la falta de conexión que existía al interior del globo de terreno con las vías de la ciudad, así como por los cambios

Primeras obras de urbanismo de la colonia Narvarte, 1942. Fuente: Fundación ICA.



27 Carlos Topete, *Transformaciones urbano-arquitectónicas en la Ciudad de México: el caso de la Colonia Álamos en el siglo xx*, 40.

que introdujo Contreras en la nueva versión del Plano de la Ciudad de México de 1938, donde únicamente se definió un sistema vial.

El primer fragmento que se decidió urbanizar hacia la primera parte de la década de los cuarenta fue la zona que se encuentra entre la Calzada del Niño Perdido y La Piedad, probablemente porque a través de este eje vial ya se tenía una conexión directa con el centro histórico. Desde este primer proyecto ya se presentan modificaciones a la propuesta de Contreras de 1932, los fraccionadores privados retoman la idea de construir la Prolongación de la Avenida Colonia del Valle, que sirvió para tejer fragmentos de la ciudad dispersos. Por su parte, la idea de “célula” tuvo su adaptación y se destinó un solar en la mitad del terreno para construir el Parque de las Naciones Unidas. Otro eje que jugó un papel importante bajo la idea de costura fue la Calle de Xola, la cual comunicaba en sentido oriente-occidente a Insurgentes con Calzada de Tlalpan. En la intersección de Xola con la prolongación de la Calzada de la Piedad y la Prolongación de la Avenida Colonia del Valle (hoy Diagonal San Antonio) –ver imagen de las primeras obras de urbanismo de la colonia Narvarte de 1942– se construyó la glorieta de Eugenia; esta fue la única parte que se erigió del primer núcleo de servicios propuesto, dado



Fragmento de plano de la Ciudad de México, 1975, CETENAL. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

que los vestigios del convento terminaron de demolerse en la segunda mitad del siglo xx.²⁸

Después de la construcción del antiguo Parque Delta, el segundo elemento que impulsó el desarrollo de esta colonia fue la declaración de utilidad pública de 1936 para la construcción de un parque cerca al espacio donde se tenía pensado el segundo núcleo de servicios –punto B en la imagen de la propuesta de ampliación Calzada de la Piedad–. Tan solo dos años después, y sin haber iniciado algún tipo de obra, se decidió cambiar el uso del parque para llevar a cabo la construcción de vivienda y de la nueva sede de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP).²⁹ Esta imponente edificación que se construyó en el cruce entre Xola, Avenida Universidad y Calzada del Niño Perdido, fue inaugurada en 1954, rompiendo por completo con la morfología del sector que hasta el momento se había constituido principalmente de edificios medianeros de entre cuatro y cinco plantas.³⁰

A pesar del cambio en la morfología del sector con la inserción del concepto de supermanzana, se retomaron dos elementos claves dentro de las propuestas de Contreras: uno de ellos es la condición de núcleo de servicios ofrecido desde la SCOP; el otro, la construcción de la Avenida Universidad que retomó el principio de las diagonales para conectar sectores distantes de la ciudad y así formar una red de movilidad entre la Calzada del Niño Perdido, la calle Dr. Vértiz y la Avenida Cuauhtémoc –prolongación de la Calzada de La Piedad–. Es importante señalar que en el cruce entre la nueva Avenida Universidad y la Avenida Cuauhtémoc se terminó consolidando el tercer núcleo del proyecto de Contreras hacia el costado sur –punto C en la imagen del fragmento de plano de la Ciudad de México de 1975–.

Conclusiones

Un hecho significativo en el crecimiento de las ciudades latinoamericanas en las primeras décadas del siglo xx es la relación –incluso tensión– entre el acelerado desarrollo de un mercado inmobiliario sobre tierras periurbanas –esta vez ya no con fines agropecuarios como era lo común hasta poco años antes, sino para “crear ciudad”– y unos organismos estatales tal vez muy jóvenes e inexpertos que intentaron regular el loteo de las antiguas fincas. Producto de ello es la aparición de fraccionamientos o urbanizaciones en Bogotá y Ciudad de México, que

28 Claudia Sánchez Reyes, “Sobre La Ruina y Desaparición Del Pueblo y El Santuario de La Piedad”: 200.

29 Jorge Jiménez Muñoz, *La traza del poder, historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: De Sus Orígenes a La Desaparición Del Ayuntamiento 1824-1928*, 240.

30 Es importante anotar que la colonia Narvarte fue pionera en la introducción de este tipo de ruptura morfológicas en la ciudad, como se puede ver con la construcción de la Unidad la Esperanza, de 1948, que no solo fue la primera unidad habitacional inaugurada en México, sino que introdujo una nueva tipología dentro de este tipo fraccionamientos residenciales. Véase: Guillermo Sánchez Rueda, “Origen y desarrollo de la supermanzana y del multifamiliar en la Ciudad de México”, *Revista Ciudades*, 12 (2009): 153

fueron “ilegales” ante la municipalidad, aunque plenamente ocupadas, o, por el contrario, totalmente lícitas, pero carentes de servicios públicos básicos y vías de acceso. En este posible desencaje entre los promotores de fraccionamientos y las entidades reguladoras pudieron aparecer unos primeros fraccionamientos desperdigados y poco conectados con las ciudades consolidadas, que posteriormente fueron asumidos por urbanistas como Contreras o Brunner bajo el reto de la “costura urbana”, esto es, la necesidad de unir diferentes preexistencias resultado de esta mercantilización de la tierra.

El vacío en ambas ciudades significó un problema de interconexión de los centros tradicionales con los nuevos fraccionamientos y, tal vez más claro en Bogotá, de interrupción o falta de desarrollo de una red vial ya diseñada. Más allá de la respuesta intuitiva de extender una cuadrícula, se dio forma a unas propuestas de costuras urbanas en las que, a través del uso principalmente de la vía diagonal, se buscó resolver necesidades de movilidad y satisfacer las experiencias estéticas de los habitantes de estos barrios. La diagonal, a la vez que hacía las veces de sutura, ordenaba la vida pública donde se ubican los equipamientos y los parques. La movilidad se vio replanteada entonces bajo un esquema en el cual el *cardo* y el *decumanus* quedaron supeditados a este nuevo eje de jerarquía espacial.

Por otro lado, un hecho interesante fue que los dos urbanistas no plantearan coser tales vacíos urbanos simplemente mediante planes viales que conectaran de forma rápida la ciudad consolidada con las urbanizaciones de periferia, sino a través del diseño tanto en Palermo como en Narvarte de unas “células” relativamente autónomas dentro del gran tejido urbano, que contuvieran la vida colectiva del barrio. Estos encuentros entre Contreras y Brunner se deben con seguridad a las similitudes en su formación: ambos estaban familiarizados con las propuestas de urbanismo con principios artísticos de Olano y Sitte, y para ambos fue fundamental el contacto con las corrientes urbanísticas inglesas y estadounidenses, en particular con los planteamientos de Clarence Perry y sus *Neighbourhood Units*. Por supuesto, la movilidad fue un tema importante en el urbanismo de costura y por ello en ambos casos hubo prolongaciones de las arterias principales preexistentes, pero para preservar la intimidad de la vida comunitaria se optó por trazados que no propiamente fueron los más “funcionalistas” y expeditos para la movilidad vehicular, hecho que, por ejemplo, a Brunner le granjeó toda suerte de críticas como el de “urbanista medieval” por los simpatizantes *lecorbusianos*.

Finalmente, es pertinente cerrar con dos reflexiones en las cuales, usando estos barrios como pretexto, se invita a (re)pensar la forma en la que tradicionalmente se han estudiado la historia de las ciudades en la primera mitad del siglo xx. En primera medida, una de las reflexiones tiene que ver con el papel de la planeación de las ciudades en sí mismo. Usualmente se suele señalar que las ciudades latinoamericanas sufren de una falta de planeación; sin embargo, para los casos estudiados, desde las propuestas de Brunner y Contreras hasta la actualidad

han existido gran cantidad de proyectos que pretendieron darle forma al “caos urbano”. ¿Qué ha pasado?, ¿por qué sigue el desorden en nuestras ciudades? Un acercamiento a una posible respuesta puede provenir del estudio de estos dos barrios: el hecho de que la propuesta de Brunner se haya realizado tal cual se encontraba en el proyecto y que la de Contreras haya sufrido diferentes modificaciones no tiene que ver con la calidad de los diseños, sino de la relación con los fraccionadores y propietario del suelo. La “coincidencia” de que Karl Brunner, entonces director del Departamento de Urbanismo, fuera contratado por los urbanizadores de Palermo generó que no hubiera cambios en su propuesta, caso contrario al de la Narvarte. Este hecho singular permite plantear la inquietud de si esa “falta de orden” realmente no sería solo la clara expresión de un orden determinado por los propietarios del suelo.

La segunda reflexión tiene que ver con la necesidad de acotar conceptos sobre los cuales se han clasificado tradicionalmente las ciudades. Para nuestros casos, si bien es posible hallar el empleo de elementos característicos de la Ciudad Jardín y de los *Neighbourhood Units*, es claro también que en ambos casos, por ejemplo, no estaba detrás el gen social que dio origen a tales corrientes –como la necesidad de crear vivienda obrera– y que su adopción dentro de sus correspondientes planes reguladores fue más como unos ejes compositivos parciales que como un programa integral, como se puede ver en ciertos fraccionamientos que han sido llamado “ciudad jardín” solo por tener antejardines arbolados. No obstante, lo que consideramos que vale la pena resaltar de la propuesta de Brunner y Contreras, en Palermo y Narvarte, respectivamente, no es tanto la categorización de sus planteamientos, sino su versatilidad para reinterpretar postulados en el ejercicio de idear nuevas formas de organizar la ciudad.

En síntesis, lo que inició como un análisis de dos casos de estudio en este artículo, sirvió como excusa para reconocer las formas de urbanización de principio de siglo xx. Las reflexiones que se plantean aquí siguen abiertas y solo son provocaciones para que los lectores de este artículo encuentren nuevos puntos de partida para abordar la historia urbana.

Referencias

- ALBA, Miguel. "El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana", *ACHSC* 40 (2013): 179-208.
- BRUNNER, Karl. *Manual de Urbanismo*, tomos I y II. Bogotá: Ediciones del Concejo, 1939-1940.
- CERVANTES Sánchez, Enrique. "El Desarrollo de la Ciudad de México", *Revista de La Coordinación de Estudios de Posgrado*, 4 (11) (1988). Recuperado de: http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant_omnia/11/03.pdf
- COLÓN Llamas, Luis Carlos. "Crecimiento urbano y mercado de tierras en Bogotá, 1914-1944", *Revista Territorios*, 40 (2019): 119-43.
- COLÓN, Luis Carlos, y Germán Mejía. *Atlas histórico de barrios de Bogotá, 1884-1954*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2019.
- CONTRERAS, Carlos. "¿Qué cosa es la planificación de ciudades y de regiones?", *Revista Planificación*, 1 (1927): 4-5.
- _____. "Para la planificación en Colombia", *Revista Planificación*, (7) (1928).
- CUELLAR, Marcela, y Germán Mejía. *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía*. Bogotá: Planeta, 2007.
- DE QUEVEDO, Miguel Ángel. "Los problemas del urbanismo en su relación con los espacios libres, las arboladas y las reservas forestales", *Revista Planificación*, 19 (1927): 16-17.
- ESCUADERO, Alejandrina. *Una Ciudad Noble y Lógica*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.
- FARFÁN, John. "Del ejido a la urbanización: Transición socioespacial en Bogotá, 1847-1922". Tesis de maestría en Teoría e Historia de la Arquitectura y la Ciudad, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, 2018.
- GARCÍA, Carlos. *Teoría e historia de la ciudad contemporánea*. Barcelona: Gustavo Gili, 2016.
- JIMÉNEZ Muñoz, Jorge. *La traza del poder, historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: De Sus Orígenes a La Desaparición Del Ayuntamiento (1824-1928)*. Distrito Federal: Codex, 1993.
- MOCTEZUMA, Ricardo. *La ciudad del tranvía 1880-1920*. Bogotá: Transformaciones urbanas y movilidad. Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, 2008.
- PERRY, Clarence. *The neighborhood unit, a scheme of arrangement for the family-life community*. Nueva York: Committee on Regional Plan of New York and Its Environs, 1929.
- REYNA, María del Carmen. "La Hacienda de Narvarte Siglos XVI-XIX", en *Historias de la época colonial y del siglo XIX en México*. Ciudad de México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019.
- SÁNCHEZ Reyes, Claudia. "Sobre La Ruina y Desaparición Del Pueblo y El Santuario de La Piedad", *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época (44) (2018): 180-203.
- SÁNCHEZ Rueda, Guillermo. "Origen y desarrollo de la supermanzana y del multifamiliar en la Ciudad de México", *Revista Ciudades*, 12 (2009): 143-170.
- TEORÍA de la arquitectura. Del Renacimiento a la actualidad*. Colonia: Taschen, 2003.
- TOPETE, Carlos. *Transformaciones urbano-arquitectónicas en la Ciudad de México: el caso de la Colonia Álamos en el siglo XX*. Tesis de maestría en Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011.

Camilo Alejandro Moreno Iregui

Universidad Nacional Autónoma de México
camilomoreno120@gmail.com

Arquitecto por la Universidad Nacional de Colombia y maestro en Arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México. Actualmente es candidato a doctor en Urbanismo de la misma universidad. Dentro de su experiencia laboral ha apoyado la elaboración de políticas culturales, estudios históricos y valoración de bienes de interés cultural del ámbito nacional y distrital para diferentes instituciones, como el Ministerio de Cultura de Colombia y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de Bogotá.

John Farfán Rodríguez

Universidad Nacional de Colombia
johnfarfanr1@gmail.com

Sociólogo por la Universidad Nacional de Colombia y magíster en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad por la misma institución. Ha trabajado en distintos instrumentos de planeación territorial desde la parte de investigación histórica, como en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Actualmente se desempeña como investigador en el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de Bogotá.