

## La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades. Principios e influencia en México

Gerardo G. Sánchez Ruiz\*

Resumen:\*\* La planeación moderna de ciudades surgió a mediados del siglo XIX; la disciplina buscó orientar su expansión en un contexto de problemas generados por la industrialización en las ciudades. Si bien dicha disciplina se expresó de diversas formas en los países desarrollados, al paso de los años y gracias a trabajos teóricos y prácticos de ingenieros y arquitectos alemanes, fue adquiriendo una estructura, objetivos y metodologías propias. Esos profesionales finalmente formaron toda una escuela que trascendió a otros países, para sentar las bases del movimiento llamado planeación moderna de ciudades, al cual se plegaron quienes orientaron las primeras acciones de planeación en ciudades mexicanas, desde los inicios del siglo XX. Lamentablemente, los tratados de urbanismo abordan poco o de manera tangencial ese origen, pese a que los aportes en su tiempo fueron resaltados por profesionales europeos, norteamericanos y mexicanos.

*Palabras clave:* industrialización, planeación moderna de ciudades, teoría, historia, modernidad, omisiones.

\* Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco. Av. IPN 2126, 20N-402, colonia San José Ticomán, C. P. 07340, México, Distrito Federal. Teléfono: 01 (55) 57 54 49 05. Correo electrónico: rigoletito@prodigy.net.mx

\*\* Este texto forma parte del trabajo de investigación del autor titulado Planeación moderna de ciudades. Apropiación en México y en otros países de América Latina.

Abstract: Modern city planning emerged in the mid-nineteenth century within a context of problems generated by industrialization in the cities. Even though this discipline was manifest in different ways in developed countries, as time elapsed, and thanks to the theoretical and practical work of German engineers and architects, it acquired its own structure, objectives and methodologies. Ultimately, these professionals created a school of thought that spread to other countries, laying the foundations of the movement called modern city planning, which was espoused by those who directed the first planning tasks in Mexican cities in the early twentieth century. Unfortunately, urbanism studies barely or only tangentially discuss that origin, despite the recognition of these contributions given at that time by European, North American and Mexican professionals.

Key words: industrialization, modern city planning, theory, history, modernity, omissions.

## Introducción

La planeación moderna de ciudades surgió a mediados del siglo XIX, como disciplina nueva; en un contexto de problemas generados por la industrialización en las ciudades. Esta disciplina pretendió intervenir, reorganizar y dirigir expansiones urbanas y se le ha conocido también como urbanismo, *Städtebau*, *building plan*, *city building*, *city beautiful*, *city development*, *civic art*, *civic improvement*, *improvement of towns and cities*, *site planning*, *urbanisme*, *urbanística*, *city planning*, *town*, *development*, *town planning*, *country planning* y *planificación*. Al cabo de los años y ya entrado el siglo XX, se alcanzó una mejora sustantiva en la localización de espacios industriales, comerciales, residenciales, culturales y de esparcimiento, y de conexión entre ellos, así sustentó el desarrollo industrial amplio y las formas de vida nuevas, que —aun con sus desigualdades— caracterizaron al mundo a lo largo del siglo XX.

Al principio, la disciplina atendió cuestiones puntuales de la vida de las ciudades, como introducir sistemas de saneamiento, macadamizar calles, construir puentes y parques; para adquirir una estructura disciplinar al conjuntar teorías y métodos, con el paso de los años y gracias al aporte de ingenieros y arquitectos, sobre todo alemanes, para conformar el llamado “movi-

miento de la planeación moderna de ciudades”;<sup>1</sup> al cual se plegaron quienes orientaron las primeras acciones de planeación en ciudades mexicanas, desde las primeras décadas del siglo xx.

Lamentablemente, los tratados sobre la disciplina abordan poco o de manera tangencial los aportes de los profesionales austriacos Reinhard Baumeister, Joseph Stübben y Camillo Sitte, pese a que junto a otros conformaron una escuela alemana de la planeación de ciudades, la cual por sus aportes, incluso a la perspectiva regional, desde principios del siglo xx fue muy mencionada por profesionales de la calidad de Raymond Unwin, Frederick Law Olmstead, Daniel Burnham, Patrick Geddes, H. Inigo Triggs, Thomas Adams, John Nolen y Nelson P. Lewis.

Aquí se pretende hacer un recorrido por el contexto, las ideas y aportaciones de esta escuela, con el fin de traer a la memoria, ideas y situaciones poco tratadas por la historia; las cuales es necesario conocer, pues sus aportes finalmente beneficiaron algunos trabajos de profesionales mexicanos como Carlos Contreras Elizondo y José Luis Cuevas Pietrasanta; aunque hayan provenido de las experiencias europeas y estadounidenses.

## Las determinantes que urgieron la planeación en las ciudades en Alemania

Las bases de la planeación moderna de ciudades<sup>2</sup> surgieron en un contexto de ascenso de la industrialización, del efecto de las propuestas del barón Georges Haussmann para París y de Idelfonso Cerdà para Barcelona, y en una situación donde Alemania pretendía remontar su pasado feudal y ajustarse a la nueva condición social impulsada por la industrialización, y para lo cual, la reorganización de sus ciudades era una de las premisas.

Brian Ladd (1990) ofrece un contexto amplio del surgimiento de la planeación de ciudades en Alemania. Señala un ambiente social particular cuyos determinantes permitieron primero los intentos que llevaron a solidificar

<sup>1</sup> La denominación es de John Nolen, uno de los más prestigiosos planificadores estadounidenses de la época quien estudió un posgrado en Alemania, y decía al caracterizar la manera en que a inicios del siglo xx los estadounidenses habían conducido el crecimiento de sus ciudades: “They have not yet applied in a business like and economical manner the methods characteristic of the modern city planning movement” (Nolen 1919, 5).

<sup>2</sup> En su *Glosario internacional de términos técnicos relacionados con la vivienda y urbanismo*, la International Federation for Housing and Town Planning, organismo que agrupó a los planificadores más influyentes de la primera mitad del siglo xx, definía a *Städtebau*, *town planning*, urbanística, *urbanisme* y urbanismo, como conceptos equivalentes: “La ciencia y el arte del planeamiento y extensión de una población” (International Federation for Housing and Town Planning 1951, 123).

una nación, iniciados con las reformas prusianas de principios del siglo XIX; continuaron al impulsarse la Confederación de Alemania en 1867 y se consolidaron con el II Imperio alemán, a partir de 1871.

En segundo término, la autonomía relativa entre las regiones y ciudades abarcadas por la Confederación y el Imperio, lo cual en un ambiente de dominio estatal permitió el surgimiento de las “individualidades” de esas mismas regiones y ciudades; y la acción de grupos de administradores que percibían la centralización del poder como una de las premisas para la mejora de esos territorios; y para el caso, ejercer la planeación. En esa vía, Ladd apunta:

La disciplina académica y práctica administrativa de la planeación de ciudades tal como la conocemos ahora, nació en Alemania varias décadas antes de la Primera Guerra Mundial. Alemania se convirtió en líder de la planeación de ciudades como lo había hecho en otras áreas, debido a su efectiva aplicación de mano fuerte de gobierno —en este caso sobre todos los gobiernos locales, los cuales empujaron y coordinaron la respuesta a la relativamente tardía pero extremadamente rápida urbanización de Alemania (Ladd 1990, 1).

Tercero, la actitud del Estado alemán de ejercer el control sobre los servicios públicos, con lo que evitó en cierto momento monopolios en áreas estratégicas y amasamientos de fortunas desproporcionadas; de ahí que Frank Koester (1915), un ingeniero alemán especializado en la planeación de ciudades, se refiriera al poder alcanzado a principios del siglo XX por Alemania, aparte de darle crédito a la planeación de ciudades, señalaba que el secreto del progreso se debía en gran medida a la eficiencia de sus servicios públicos, de ello apuntaba:

La experiencia en Alemania ha probado que en la práctica es recomendable para el gobierno del estado o la ciudad, según sea el caso, controlar todas las operaciones de lo que usualmente se refiere a monopolios naturales. Esto es (1), empresas en las que la competencia serviría para duplicar infraestructura sin pagar mejores servicios como es el caso de vías férreas, vías de navegación, canales, transbordadores, servicios de agua, servicios de gas, teléfonos, telégrafo, correo, luz eléctrica y sistemas de energía, y (2), en las que los recursos naturales necesitan ser apropiadamente conservados, tales como los bosques, la irrigación, minas, etcétera (Koester 1915, 27).

Cuarto, la necesidad de organizar y mejorar a las ciudades para cubrir aspiraciones de progreso de la creciente pequeña y gran burguesía, grupos

de intelectuales y obreros; lo cual condujo a oleadas ulteriores de inmigrantes a las principales ciudades como Berlín, Hamburgo y Múnich las que con una población de 825 937, 300 504 y 169 693 habitantes, respectivamente en 1871; llegaron a 2 056 879, 1 039 697 y 646 000 para 1914; todo en un contexto donde el territorio abarcado por el Imperio alemán pasó de 41 millones de personas en 1871, a 65 en 1910 (Ladd 1990, 14).

Quinto, la actuación firme de las autoridades municipales sobre la tierra, uno de los elementos más importantes en el ejercicio de la planeación, que se pudo manejar a través de una serie de reglamentos y medidas impositivas en los ámbitos nacional y local (Ladd 1990, 195-201), los cuales mantenían la propiedad privada pero supeditando su uso a la acción municipal —situación que también registra Koester.<sup>3</sup>

Sexto, la actividad desplegada en las ciudades por parte de sectores sociales ilustrados, muchos de ellos con una amplia tradición cultural y en numerosos casos de orientación socialista; lo cual redundó en una participación extensa de las comunidades en la generación e instrumentación de acciones, situación presente en ciudades como Francfort, Colonia, Düsseldorf y Berlín.

A lo anterior debe agregarse que el ligero pero firme desarrollo industrial de Alemania —aunque fuera tardío—, estuvo acompañado de un gran incremento de la población, que obligó a sobrepasar los límites fijados por las murallas medievales de muchas de sus ciudades; y debido sobre todo a cuestiones culturales, se vio forzado a mantener la influencia de las antiguas trazas en las nuevas formas que adquirirían las ciudades, tales fueron los casos de Colonia, Magdeburg, Maguncia, Würzburg, Stettin y Posen (Ladd 1990, 91-92).

A esas situaciones se sumaron dos hechos trascendentales, por un lado la conformación de una “serie de principios sobre planeación de ciudades”, como obra de la United Society of German Architects and Engineers en 1874, y la emisión de la Ley Prusiana del 2 de julio de 1875, “Concerniente al trazo y alteración de calles y plazas y en ciudades y lugares del campo”. Respecto a los primeros, de acuerdo con Frank Koester (1914), su emisión fue un hecho trascendente en la prefiguración de la disciplina, al establecer bases sólidas para el arreglo de las ciudades y de ese modo sustentar una industrialización, que colocó a Alemania como una potencia. Esos principios decían:

<sup>3</sup> Al respecto, habría que considerar que en los Acuerdos de la First National Conference on City Planning, celebrada en 1909 en Estados Unidos, se hacía hincapié en la necesidad de valorar las propuestas de planeación realizadas en ciudades alemanas y algunas de las legislaciones que lo permitían (American Society of Planning Officials 1967, 41-52).

1. El alcance de la planeación de ciudades consiste principalmente en arreglar las líneas base de todos los movimientos de tráfico y facilitar el tránsito, por ejemplo: calles, avenidas, vías de tren y canales [...].
2. La red vial debe contener las calles principales, con la existencia de calles tomadas debidamente en consideración; calles auxiliares fijadas por condiciones locales; y en adición, otras calles subordinadas, tratadas en acuerdo con las necesidades de un inmediato futuro, [...].
3. La agrupación de las partes de la ciudad debe ser efectuada de acuerdo con su localización y características individuales, y ser sujeta a modificaciones que pueden ser demandadas por consideraciones sanitarias y exigencias del comercio e industria.
4. La responsabilidad del departamento de construcción es determinar los derechos y privilegios de poseionarios, el vecindario y los propietarios de viviendas. Tales derechos y privilegios son relativos a la protección contra fuego, libertad para intervenir en salud y seguridad de edificios, y todas las consideraciones estéticas involucradas.
5. Es deseable la expropiación y ser facilitada la apropiación por medidas legales [...].
6. La ciudad debe ser reembolsada por los viejos propietarios directamente beneficiados por las mejoras con fondos erogados por la ciudad para tales propósitos [...].
7. Las actividades de las asociaciones propietarias interesadas en las mejoras de ciertas secciones, deben ser sujetas a la supervisión municipal.
8. Respecto a la tierra a la cual es imperativo hacer mejoras, debe construirse considerando reservas para subsecuentes usos de la ciudad (Koester 1914, 44-45).

Estos principios atendían la necesidad de agilizar actividades, a partir de la jerarquización de fluidos vehiculares y peatonales con el arreglo de las calles; impulsaban espacios especiales para determinadas actividades abriendo posibilidades a la zonificación; estimulaban la participación de órganos de gobierno y de la ciudadanía en los procesos de reordenamiento, motivando acciones colectivas y utilizaban instrumentos como la expropiación y el control de la tierra con el fin de facilitar los procesos.

La Ley Prusiana de 1875, por su carácter de documento institucional, marcó directrices sólidas a las que se sujetarían las ciudades para evitar la anarquía observada en otros países; los puntos principales de esta ley rescata por John W. Reps (2002),<sup>4</sup> eran los siguientes:

<sup>4</sup> Reps apuntaba que esta ley había provisto “las bases legales para numerosas reglamentaciones en ciudades alemanas”, y que por ello, al arribar el siglo xx “la planeación de ciudades alemanas era amplia-

1. La línea base de la calle y el edificio impuesta por el consejo ordinario [...], para el trazo o alteración de las calles y plazas en ciudades y lugares del campo según la necesidad pública, se deben establecer con el consentimiento de las autoridades locales [...].
3. El tráfico, las condiciones a prueba de fuego y la salud pública, deben tomarse en consideración al establecer la línea base, y no se debe permitir alguna desfiguración de las calles [...].
4. Al establecer líneas base en cada caso [...] debe haber una minuciosa especificación del lote y partes de lotes en cuestión y una especificación de la línea de trazo así como el drenaje destinado de las calles y plazas en cuestión.
5. El consentimiento de las autoridades locales [...] será sólo denegado en caso de que las consideraciones a ser observadas lo demanden [...].
6. Si el lugar de la línea de base destinada afecta una fortaleza o si cae en flujos públicos, caminos en el campo, vías férreas o estaciones férreas, entonces las autoridades darán suficiente tiempo y oportunidad para proteger intereses.
7. Después de la aprobación de las autoridades locales al comité del condado, el ayuntamiento debe hacer disponibles los planes al público [...].
8. El comité provincial debe dar la decisión acerca de las objeciones surgidas, entre ayuntamiento y los quejosos [...].
9. Si varias localidades están concernidas en el establecimiento de la línea base entonces el ayuntamiento autorizado vendrá a un acuerdo [...].
12. Un estatuto local puede determinar que las viviendas no sean erigidas si no tienen una salida a las calles o partes de las calles, o que aún no han sido preparadas para tráfico público y construcción, de acuerdo a las especificaciones dadas por las autoridades [...].
15. Un estatuto local puede determinar que un trato especial o compensación de los gastos cuando una nueva calle sea trazada, o una calle existente sea alargada [...].
19. Todas las regulaciones generales y particulares contrarias a la provisión de esta ley serán invalidadas [...].
20. La secretaría de comercio está comisionada para la ejecución de la ley (Reps 2002).<sup>5</sup>

---

mente admirada en Gran Bretaña, Estados Unidos y Escandinavia y otros países” que, apoyados en ella, le dieron una dirección exitosa al desarrollo de sus ciudades (Reps 2002).

<sup>5</sup> Junto a estas normas deben destacarse las que intentaban regular a ciudades españolas, y que seguramente permitieron propuestas como las de Idelfonso Cerdà para Barcelona (1867), y de Arturo Soria y Mata para Madrid (1894), legislaciones que José Gracia Cantalpieira agrupó en el *Manual completo de Policía*

Al igual que los principios de la United Society of German Architects and Engineers, los aspectos abarcados por la Ley Prusiana buscaban controlar la manera en que ya se desenvolvían ciudades como Berlín, Potsdam y Charlottenburg.<sup>6</sup> El control se ejercía sobre zonas, calles y edificios, además incluía normas regulatorias, que englobaban a espacios que circundaban las ciudades. Dichas normas seguramente influyeron en propuestas como el Plan de Extensión para Múnich de 1893, que consideraba la reorganización de la ciudad junto con la de 18 centros cívicos localizados a su rededor.

Cabe destacar que esta forma de presentar la planeación regional, cuyos antecedentes pueden encontrarse en *Utopía* (1516), de Tomás Moro; en planteamientos como *Metrópolis* (1894), de King Champ Gillette; *Cities in Evolution* (1915), de Patrick Geddes y *Satellite Cities* (1915), de Graham R. Taylor, fueron los primeros acercamientos a la perspectiva regional; que por la similitud de los esquemas manejados, seguramente fueron retomados por Walter Christaller, para plantear su *Teoría de los lugares centrales*, plasmada en *Die Zentralen Orte in Süddeutschland* (1933).

Fue en ese contexto que Reinhard Baumeister, Joseph Stübben y Camillo Sitte generaron reflexiones desde las cuales se dibujaron posibilidades nuevas para las ciudades. Pero, ¿cuáles eran las ideas dominantes de esos pioneros de la planeación moderna de ciudades?

## Los postulados básicos impulsados por Reinhard Baumeister

En *Stadterweiterungen in Technischer, Baupolizeilicher und Wirtschaftlicher Beziehung*, de Baumeister (1876), aparece el germen de lo que constituiría la planeación moderna de ciudades como un campo profesional científico, al aventurar para la disciplina una estructura formada por un conjunto de aspectos por considerar en la reorganización y conducción de las ciudades; que en su evolución ulterior y con participación de otros profesionales, motivaron algunos planteamientos teóricos y metodológicos que fueron solidificando las prácticas. Esos aspectos eran: las condiciones de la vivienda, la cuestión del tráfico, la provisión de agua, el asunto de los desechos, la salud pública, el

---

*Urbana y de construcciones civiles o recopilación de toda la legislación vigente al ornato, comodidad y salubridad de las poblaciones; alineación y rotulación de calles; altura de casas; numeración de manzanas y construcción de edificios públicos: seguido de un Proyecto de ordenanzas municipales* (Gracia 1863).

<sup>6</sup> Los efectos de la Ley Prusiana en la reorganización de ciudades alemanas fue de tal magnitud, que los estadounidenses la abordaron como documento de discusión en la 2ª sesión del 61º Congreso del Senado de Estados Unidos por el Committee on the District of Columbia United States Senate on the Subject of City Planning en 1910, y generaron algunas directrices para el control de sus ciudades.



carácter de plazas, parques y árboles, el control del suelo, la delimitación de las alturas de edificios, el manejo estético de las propuestas y el financiamiento de los planes.

En el texto señalado, del cual Koester reprodujo un fragmento en *Modern City Planning and Maintenance*, Baumeister coadyuvó a prefigurar lo que más tarde se convertiría en el concepto de *zonificación*, al razonar que en la ciudad del futuro tendrían que considerarse tres divisiones íntimamente relacionadas: el centro receptor de negocios, un distrito industrial que incluyera comercio, y por supuesto, un distrito residencial. Para cada una de esas porciones proponía calles principales y auxiliares, ferrocarriles, canales de drenaje y el control del suelo.

Respecto a las vías para conectar a las distintas áreas de la ciudad, Baumeister señalaba que debían ser de una calidad que permitiera fluidez y buenas relaciones; en ese sentido apuntaba que, una buena red de calles debía distinguir perfectamente las principales y las auxiliares, y no sólo en el conjunto de la ciudad, sino con sus alrededores. Además, apuntaba que al extender las calles hacia los suburbios, éstas gradualmente debían ser transformadas y adoptar las formas de la vida rural, por lo que proponía calles con trazos curvos y deflexiones: “Mientras un tiempo adicional será consumido atravesando tales calles, la vida de la ciudad habrá sido dejada atrás y los placeres del país se habrán alcanzado. Mientras de más lejos dichas avenidas procedan, más rurales en carácter deberán convertirse” (Koester 1914, 46).

Con esta perspectiva en mente, criticaba la monotonía de “las amplias y largas calles de las ciudades modernas”, insistía en que para mejorarlas había que regresar a estudiar los principios artísticos con los que habían sido fundadas las ciudades viejas; recordaba que en éstas los anchos de calle no eran monótonos, además de combinarse con plazas y monumentos; con lo que se obtenía mejores ambientes para la vida de los habitantes. En esa vía apuntaba:

En ciudades en las que ya hay un centro, como es el caso de la mayoría de las ciudades viejas, el sistema de radial de calles es hoy, como fue entonces, una ventaja que puede ser asumida. En una ciudad, cuando ningún obstáculo natural o artificial lo impiden, alcanzar y desarrollar empresas industriales y comerciales y, comunicarse con otros lugares, las calles y los caminos previo acuerdo, deben tomar la forma radial, llegando a todas direcciones. Tales tendencias radiales indican la dirección natural del tráfico entre ciudad y país, por tal razón, incluso el camino sobre los campos debe ser atendido, debido a que a menudo esos senderos se convierten en carreteras del futuro (Koester 1914, 47).

Según lo anterior, insistía en que una impresión arquitectónica satisfactoria para las ciudades debía resultar de la simetría en los agrupamientos de edificios, imaginando desde calles y plazas, puntos apropiados para la observación, y de una buena relación entre arquitectura y vegetación; argumentaba que en una gran ciudad, la superficie de la tierra nunca debía dejarse libre, sino que “siempre debía tratarse con un espíritu naturalista” (Koester 1914, 49).

Indudablemente, las reflexiones y propuestas intentaban responder las cuestiones de insalubridad o disfuncionalidad de las ciudades, y la necesidad de la población de disfrutarlas estéticamente, máxime que algunas de ellas mostraban “la grisura” adquirida por el crecimiento industrial. Así, Baumeister hacía hincapié en el papel representado por las áreas verdes, apuntando que la previsión de éstas podía ser un elemento de consolidación de la salud para los habitantes, por sus posibilidades de calmar los nervios surgidos como efecto de la preocupante influencia del ruido y el bullicio, en particular, después de las exhaustivas jornadas de trabajo:

En adición a los parques públicos, cementerios y bosques requeridos, están los numerosos parques decorativos, por los cuales el público está considerablemente agradecido a las empresas y a los fallos de los antiguos príncipes, pero los cuales sin embargo, no parecen ser suficientemente numerosos en cualquier ciudad, por lo que se recomienda urgentemente proveer más, o al menos la tierra para ese propósito, antes de que la oportunidad sea perdida por el progreso de las operaciones de construcción (Koester 1914, 14).

Las preocupaciones de Baumeister muestran las reflexiones que se hacían en una época, donde eran patentes la presión de las actividades industriales. La concentración desordenada de las industrias afectaba las actividades de todo tipo, y por tanto exigían su relocalización; si se iban a generar zonas para determinadas funciones o actividades, se requerían accesos libres y fluidos; si se observaba la grisura de las ciudades por las emanaciones industriales, la insalubridad y la falta de servicios, se exigían las áreas verdes e introducción de infraestructura; y todo, de acuerdo con una condición que Baumeister consideraba fundamental: el cuidado de la estética.

## Los principios prácticos y estéticos de Joseph Stübben

Joseph Stübben fue uno de los planificadores más conocidos en Europa, gracias a sus trabajos de reflexión, sus propuestas para ciudades alemanas y de

otros países y su labor de propagación de los avances de la disciplina. Respecto a esto último, asistió a la Town Planning Conference, organizada por The Royal Institute of British Architects (RIBA) en 1910, y en consecuencia, fue impulsor de los International Housing and Town Planning Congresses (IHTPCS), derivados de ella; cuya importancia es la conjunción de ideas de los planificadores más importantes de la época, incluidos profesionales mexicanos.<sup>7</sup>

En *Principios prácticos y estéticos para el trazo de ciudades* (1885), Stübben bosquejó un conjunto de recomendaciones con el fin de actuar ante los problemas observados en las ciudades, donde enfatizó que la base de la construcción ordenada para ellas era el establecimiento de lugares y calles aptos para promover actividades a futuro; con esa condicionante, dividió su percepción de la planeación en principios prácticos y estéticos.

En los principios prácticos, consideraba tres aspectos íntimamente ligados: primero, el trazado y mejora de calles. Señalaba que los encargados de planear ciudades debían considerar situaciones de tráfico, tanto presentes como futuras; recomendaba el uso de calles radiales, diagonales y a base de anillos; plazas que permitieran la instalación de negocios, además de otros elementos que impulsaran mayor dinamismo a la ciudad. Respecto a los trazos, exhortaba a que predominaran los radiales, en tanto podían actuar de manera positiva en las ciudades, al hacer más fluida la comunicación con sus partes centrales y propiciar su delimitación en sectores particulares; los cuales, de acuerdo con su perspectiva, podían crecer hacia el exterior al incorporarles calles radiales de segundo orden, para facilitar así el acceso a puntos centrales y medios.

Segundo, la mejora de las líneas de tráfico, para lo cual apuntaba que calles y avenidas con sus distintas cualidades y dimensiones debían comunicar a los diversos sectores de aquéllas, para el caso, enfatizaba la utilización de las “calles anillo”, distinguiéndolas también como de primero, segundo, tercer orden, etcétera; de acuerdo a su importancia y significación dentro del plan para la ciudad.<sup>8</sup> Stübben señalaba que las calles radiales y las de anillo podían formar entrecruces y con ello lotes o distritos de forma trapezoidal,

<sup>7</sup> A varios de estos congresos asistieron los arquitectos Federico E. Mariscal, Bernardo Calderón y Caso, José Luis Cuevas Pietrasanta, Antonio Muñoz García, Carlos Obregón Santacilia y Carlos Contreras Elizondo. Cabe apuntar que fue tan firme la participación de Contreras, que en 1938 organizó el número XVI en México, con el apoyo del presidente Lázaro Cárdenas.

<sup>8</sup> Estos anillos concéntricos que delimitarían determinados usos de ciudad, también serían manejados entre otros por Ebenezer Howard para su *Ciudad jardín* en 1898, y por Rudolf Eberstadt para el *Plan Regional para Berlín* en 1910; aunque finalmente, serían propagados por Ernest W. Burgess y la Escuela de Chicago, a partir de 1925.

y que al extenderse la ciudad, se acercarían a la forma regular. Asimismo, esos lotes o distritos formados por las calles radiales y las de anillo, podían ser cruzados por calles diagonales; y en puntos focales servir para alojar estaciones de trenes, mercados u otro tipo de equipamiento.

De manera enfática, asentaba que la construcción de ese sistema de calles debía ser de buena calidad para servir al peatón ordinario, el paso de caballos o de “simples vagones”; también al de multitudes, que podían ser transportadas en vagones tirados por animales o por lo que denominaba “un poder mecánico”. Por supuesto, como un interesado en cuestiones teóricas y técnicas, ofrecía la siguiente serie de requisitos para las calles:

Las pendientes de las calles deben ser hechas de la manera más convenientemente para el tráfico: el máximo de acuerdo con las circunstancias locales debe ser de 1 a 10%; el mínimo, por el bien del drenaje, 0.5 a 0.2 por ciento. Es deseable que las calles sean tendidas ligeramente encima de la superficie general (por ejemplo 1 metro). Alturas de 3 metros son descartadas. Los terraplenes más grandes y las excavaciones no son deseados, porque incrementan considerablemente el coste de las mejoras, y requieren como una regla, gradaciones de todas las propiedades contiguas (Stübben 2002).

El tercer aspecto era la infraestructura, sobre ella señalaba que con el objeto de proporcionar salud a sus habitantes —uno de los fuertes problemas de la época—, la ciudad debía contar con sistemas de alcantarillas para desalojar precipitados atmosféricos, desperdicios domésticos, industriales y humanos; agua potable mediante un buen emplazamiento de tuberías; luz solar directa a partir de calles amplias y bien orientadas; buenos arreglos en viviendas; amplias plazas y jardines; una delimitación adecuada a la altura de los edificios y el plantado de árboles, para ofrecer sombra en calles. Respecto a esto último decía:

Además de hileras de árboles y tiras de follaje deben ser establecidos amplios jardines y pequeños parques, cualquiera de los dos podrán estar descubiertos para ser atravesados por toda clase de viajeros, o estar cercados y servir solamente para la meditación [...]. Ellos pueden contribuir a disminuir el polvo de calle, dar sombra y limpiar la atmósfera, además de esto, cada uno de esos espacios puede proporcionar oportunidades para el refresco y el esparcimiento (Stübben 2002).

Con esas inquietudes en mente, Joseph Stübben apuntaba que el diseño de las ciudades tenía que considerar distritos especiales para las industrias,

cuyas emanaciones perjudicaran la salud o en su caso, emitir una serie de restricciones para el control de ellas; por supuesto, esa manera de percibir problemas y soluciones seguía prefigurando el concepto de zonificación y cuestiones de legislación urbana.

En cuanto a los principios estéticos, Stübben consideraba que la construcción de un plan para la ciudad no sólo debía satisfacer los requisitos planteados por la cuestión del tráfico, la construcción de edificios y la procuración de salud; también debía considerarse la satisfacción de los habitantes “como espectadores de la ciudad”, de ahí su insistencia en la necesidad de cultivar como un arte la construcción de sus diversas partes.

Con esa consideración, enumeraba como principios estéticos: a) lograr un trazo elegante de las calles, para ello había que limitar sus dimensiones; combinar líneas rectas con curvas; eludir en fachadas el uso de las categorías convexas; evitar espacios desocupados; colocar adornos en las partes laterales, como arbustos, motivos artísticos, monumentos, etcétera. b) Obtener una proporción elegante entre calles y edificios, lo que se podría lograr al escoger anchos de calle que armonizaran con la altura de las edificaciones, efectuar arreglos a los espacios localizados frente a edificios importantes, preferir los lados cóncavos de las calles para las fachadas, considerar monumentos u otro tipo de estructuras en espacios abiertos y a distancias adecuadas, etcétera; al contar con dichos elementos, apuntaba:

Si con el cultivo de la belleza, la asociada influencia del corazón y del alma es ambicionada, nosotros podemos anticipar de la perfección estética en la construcción de un plan para la ciudad, una rica y venturosa influencia dirigida al estrato de población de la ciudad inclinada a la rudeza; al mismo tiempo sin embargo, dirigida también para las mentes cultivadas y susceptibles, esto es una fuente de placer y disfrute (Stübben 2002).

Stübben amplió los principios prácticos y estéticos en *Der Städtebau* (1890), que tuvo una segunda edición en 1907, y para 1924 se componía de 30 capítulos, 23 apéndices y más de 900 ilustraciones en 712 páginas. *Der Städtebau* tal vez la obra más importante y extensa sobre planeación de ciudades en el mundo moderno, reflejó gran parte de los aportes teóricos y técnicos legados por esta escuela alemana de planeación de ciudades al mundo moderno.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> En *Constructores de la ciudad contemporánea* (2004), Luque sostiene: “El texto de Stübben puede verse como culminación de un primer proceso de maduración disciplinar que toma ocasión de las conclusiones de la Asamblea de la Federación alemana de Architekten und Ingenieur Vereine, celebrada en Berlín en

Como un manual para la planeación de ciudades, *Der Städtebau* da cuenta de esquemas procedentes de diferentes países tanto del presente vivido por Stübben, como del pasado; de ese modo, se muestran soluciones para viviendas aisladas, en bloque y las que forman villas o colonias; plazas pequeñas y grandes; avenidas, calles y entrecruces; parques y arbolados en avenidas; localización de edificios; accesos a puentes; mobiliario urbano; planos de ciudades pequeñas y grandes; etcétera (Stübben 1924).

Tal vez su apego a la tradición y que *Der Städtebau* sea un texto en alemán, no le permitió a Stübben la trascendencia que debió haber alcanzado en el movimiento de la planeación moderna de ciudades; ello si se considera la serie de aspectos detallados que abordaba en su texto, además de que esa tercera edición coincidió con la primera de *Urbanisme* (1924) de Le Corbusier. Con respecto a esta última situación, Luque (2004, 883) sostiene:

El texto supuso una sistematización del conjunto de información, resultados urbanísticos y experiencias puesta a disposición de los técnicos, en el momento en que comenzaba a configurarse simultáneamente una nueva tarea y una nueva profesión. Este objetivo lleva al autor a una exhaustiva clasificación y caracterización de los elementos urbanos, pudiéndose echar en falta en alguna ocasión una valoración y toma de posición más clara; sin embargo, a través de esta actitud consigue precisar elementos y principios operativos de indudable utilidad: así la doctrina de las cuatro funciones de la Carta de Atenas encuentra en Stübben un indudable antecedente. En realidad puede afirmarse, sin exageración, que este tratado contiene los conceptos básicos que serían desarrollados por la disciplina a lo largo de la primera mitad del siglo xx, y que en él aparecen apuntados los problemas que aún hoy ha de afrontar la urbanística.

## Los fundamentos funcionales y artísticos esgrimidos por Camillo Sitte

Sin duda uno de los textos que más influyó en la atención de las ciudades fue *City Planning According to Artistic Principles* (1889), de Camillo Sitte. El autor analiza a fondo lo que ocurría en la ya considerada planeación moderna de ciudades; criticaba algunas soluciones ofrecidas por la disciplina, y a partir

---

1874 y del manual de Baumeister (1876). Precisamente entre 1875 y 1890 puede situarse el periodo de consolidación del planeamiento de expansión, que daría lugar a una reflexión sobre los instrumentos utilizados y los resultados obtenidos”.

de ofrecer ejemplos de varias ciudades europeas, proponía un conjunto de principios con los que se podía planear las ciudades con bases modernas.

De acuerdo con una traducción que George R. Collins incluyó en su trabajo: *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning* (1889), los capítulos del libro son: Introducción. I. Las relaciones entre edificios, monumentos y sus plazas; II. Que el centro de las plazas debe mantenerse libre; III. Que las plazas públicas deben ser entidades cercadas; IV. El tamaño y forma de las plazas; V. Las irregularidades de las viejas plazas; VI. El agrupamiento de las plazas; VIIA. Las calles; VIIB. El trazado de las plazas públicas en el norte de Europa; VIII. El mísero e inimaginativo carácter de los planes de las ciudades modernas; IX. Los sistemas modernos; X. Los límites artísticos de la moderna planeación de ciudades; XI. Las mejoras a los sistemas modernos; XII. Un ejemplo de arreglo urbano de acuerdo a principios artísticos y Conclusión (Sitte 1986).

En su prefacio, Sitte dibujó la situación que prevalecía en su época al señalar que “las discusiones de los sistemas de planeación de ciudades” figuraban dentro de los candentes asuntos de esos días, y que podía observar satisfactoriamente que habían sido complementados con posturas técnicas respecto al tráfico, ventajas al utilizar determinados edificios y las mejoras referentes a la higiene; pero que en contraste, había una cierta tendencia a propiciar los vacíos artísticos, de ahí que en su texto apuntara:

Parece oportuno examinar un buen número de viejas plazas y trazos urbanos maravillosos, intentando descubrir las bases de su belleza, en el deseo de que si son apropiadamente entendidas, éstas pudieran constituir una suma de principios, los cuales de seguirse dejarían similares y admirables efectos (Sitte 1986, 138).

Al exteriorizar sus objetivos y método, hizo la advertencia de que para exponer su manera de ver la planeación de ciudades, utilizaría ejemplos de Austria, Alemania, Italia y Francia, y que su trabajo no buscaría convertirse en una historia de la planeación de ciudades, sino en un estudio teórico y de materiales; y de aceptarse, podía formar parte de un “vasto edificio intelectual para las prácticas estéticas de los profesionales de la planeación”, y contribuir a extender los fundamentos y reglas “para el dibujo de planos y la parcelación de tierras”.

Señalaba que ese estudio era producto de sus viajes, de las bellezas vistas y con las que había entrado en contacto en esos países, así al contrastar su experiencia con la simpleza que percibía en los arreglos nuevos que en ese momento se hacían en las ciudades, apuntaba:

En tal situación realmente comprendemos las palabras de Aristóteles, quien resume todas las reglas de planeación de una ciudad, en la observancia de que una ciudad debe ser proyectada para hacer sentir a la gente segura y feliz. Para comprender esto, la planeación de una ciudad no debe provenir sólo de un aspecto técnico, sino ser la más verídica y elevada empresa artística. Así fue en la Antigüedad, en la Edad Media, en el Renacimiento, de hecho en cualquier lugar en que las artes estuvieran involucradas. Es sólo ahora en nuestro matemático siglo que, el proceso de ampliar y hacer ciudades se ha convertido en un asunto puramente técnico. Por consiguiente parece ser importante recordar una vez más que esta actitud resuelve sólo un aspecto del problema, pero que el otro, el aspecto artístico finalmente tiene la misma importancia. Estar convencido actualmente que algo de valor y hermoso todavía puede ser creado, requiere de entusiasmo y de una fe positiva en su causa (Sitte 1986, 142).

Entre los capítulos I y IV, resaltó que se hubieran modificado las funciones y estética de los espacios de las ciudades antiguas, lamentaba que las plazas se usaran cada vez menos, y que ya no abrigaran grandes festividades populares; subrayó el hecho de que en su momento, su propósito hubiera sido permitir más aire y luz a los habitantes, lograr lugares atractivos entre las viviendas y proveer vistas libres a los edificios. Es claro que Sitte, además de preponderar la parte estética de las ciudades, también le daba su lugar a la funcional, al resaltar el hecho de que los monumentos, fuentes o edificios, no debían ocupar partes centrales o líneas importantes del tráfico, a diferencia del planteamiento de su contemporáneo Baumeister.

Sobre estas reflexiones, aparecen diferencias en los principios básicos que se anteponen a la proyección de las ciudades modernas entre Ebenezer Howard, Raymond Unwin, Peter Behrens, Mies van der Rohe y posteriormente Le Corbusier. Los primeros insisten en acompañar lo funcional con la búsqueda de efectos artísticos; las propuestas de los tres últimos de un descanso ante lo complejo de las formas, pero además buscan la simplicidad exigida por una industrialización y un periodo de penuria, como consecuencia de la reconstrucción de las ciudades afectadas por las dos guerras mundiales.

La crítica de Roberto Venturi, de mediados de 1970, a la monotonía de la arquitectura moderna con el enunciado “menos es aburrido”, ya la había hecho Sitte; cuando ante la monotonía que observaba en las plazas de las ciudades ya consideradas modernas y la tendencia a ser construidas con caracteres por demás sencillos, afirmaba: “No se toma en cuenta que este espacio vacío, extremadamente aburrido, también destruye cualquier diver-



sidad de efecto (Sitte 1986, 168). De ahí la aseveración siguiente, donde ofreció elementos sostenidos de antaño por la teoría de la arquitectura y planeación de ciudades:

Hoy designamos como “plaza” (o “plaza pública”) a un espacio vacío que es formado cuando un grupo de edificios, son bordeados por cuatro calles formando un espacio sin construir. Esto quizá se sostenga verdadero para consideraciones higiénicas y técnicas, pero desde el punto de vista artístico una parte de suelo todavía sin construir, simplemente no es una plaza de ciudad (Sitte 1986, 170).

Como una situación recurrente en sus reflexiones, Sitte resaltaba su preocupación por el legado histórico y técnico de las sociedades que le antecedieron, pero además, su percepción del desarrollo de las comunidades de ese momento, matizado por los intereses prevalecientes en ellas y reflejado en su manera de vivir. En este punto, fue más específico en sus críticas a la manera de implantar plazas y glorietas, al grado de alcanzar a sus contemporáneos como era el caso Reinhard Baumeister, a quien criticó por su tendencia a privilegiar su “rígida colocación de edificios en medio de plazas y en los ejes de las calles” (Sitte 1986, 169).

De ello se entiende su propuesta de reflexionar frente a una modernidad que empezaba a agobiar a las ciudades, al plantear una lucha “contra la aflicción de la regularidad inflexible y geométrica” fundamentada en la teoría racional, en busca de acceder nuevamente a lo que denominaba la “libertad de invención”, propia de los viejos maestros. En esa tónica, en el capítulo VI, hizo hincapié en las virtudes del agrupamiento de plazas como en Modena, Lucca y Vicenza, donde éstas resaltaban las distintas fachadas de uno, dos o tres edificios; insistía en que al construir ciudades nuevas había que aprovechar los efectos especiales que se obtenían al trasladarse de una a otra plaza, para así ir variando las sensaciones generadas por los edificios que las rodeaban.

Según estas reflexiones, en la primera parte del capítulo VII, refería que las calles no debían surgir del mero trazo en un plan. Con base en que las viejas calles surgieron de una orientación determinada; en la planeación moderna éstas debían surgir de las circunstancias en las que se iban a construir, de la configuración del terreno y de los propósitos que se perseguían; todo para darle el aspecto requerido a cada parte de la ciudad.

De manera particular, a partir del capítulo VIII al XII, Sitte criticó fuertemente lo que se venía considerando como los sistemas modernos de planeación, de tal manera que en el capítulo VIII fue insistente en su perspectiva urbano-arquitectónica, al señalar que la reciente historia del arte de la construcción

de ciudades había fracasado en su correspondencia con la historia de la arquitectura; y en una perspectiva por demás amplia que superaba a la mera realización de planos, apuntaba: “La planeación de ciudades obstinadamente se desplaza indiferente con lo que se transpira en el rededor” (Sitte 1986, 221).

Así discutía la situación que venía ocurriendo en la planeación de ciudades al no utilizarse sus amplias posibilidades; decía por ejemplo que la arquitectura había ofrecido múltiples soluciones en cuanto a balcones, torres, gabletes, caríatides, etcétera; pero el especialista hacía uso de columnatas, pórticos, arcos del triunfo, etcétera u otros elementos “esenciales para su arte”. Ante ello, resaltaba el hecho de estar impulsando una franca monotonía en las nuevas calles y plazas, al no colocarles motivos que las resaltarán; pero además, porque no se proyectaban con la “naturalidad” con la que se construían en el pasado. Es por ello que consideraba inimaginativa la manera de hacer planes en ese momento.<sup>10</sup>

Señalado lo anterior, el capítulo IX inicia con la expresión ¡Sistemas modernos! ¡Sí, por supuesto! Indicaba que al preconcebir patrones para el trazo de ciudades, debía actuarse metódicamente evitando que los sistemas estrangularan las intenciones; esto era que, si se tenían a disposición tres notables “métodos” de la planeación de ciudades, como lo eran el sistema de parrilla, el radial y el triangular, y los que podían derivarse de la combinación de los tres, debía evitarse la rigidez. En ese sentido, insistía en que vistos esos sistemas como redes de calles, podían servir para comunicar — en particular al utilizarse el de damero—, pero que no estaban sirviendo para hacer arte.

En este punto, el trabajo de Sitte es sobresaliente debido a la forma de analizar esos sistemas —en especial el de damero—, pues gráficamente y con una serie de combinatorias derivadas de los sentidos del tráfico en las calles, resaltó una serie de inconveniencias funcionales para vehículos y peatones; aunque por supuesto, no pudo considerar soluciones aplicadas años después, como fueron los casos de la semaforización y los pasos a desnivel.

De ese modo, en el capítulo X, Sitte aceptaba que la vida pública estaba generando situaciones que modificaban las formas tradicionales de construir y convivir, pero decía que la planeación moderna de ciudades no hacía nada por elevar sus cualidades. En consecuencia, en el capítulo XI, apoyado en una

<sup>10</sup> Para el caso, recuérdese que esta monotonía en calles y avenidas era una tendencia en uso entre los planificadores estadounidenses al proyectar sus ciudades; práctica que empezó a ser criticada por los grandes de la planeación en Estados Unidos, como fueron los casos de Frederick Law Olmstead y John Nolen entre otros, quienes llamaban a emular el uso de las formas curvas de los proyectos recientes de ciudades alemanas (American Society of Planning Officials 1967).

multitud de ejemplos de un pasado reciente —la tónica del libro—, llamó nuevamente a poner atención en las soluciones dadas a edificios, monumentos y los espacios abiertos, al señalar que cada municipio podía disfrutar de esos elementos, considerando una planeación arquitectónica adecuada.

Criticó los sistemas de bloques de vivienda modernos aplicados en territorio alemán, de los cuales refería que con su carácter estandarizado se sobreponían a trazas antiguas. De ahí su crítica a normas como las de la United Society of German Architects and Engineers y a los trabajos de Reinhard Baumeister, y opinaba que se aplicaban de manera mecánica, impidiendo un “desenvolvimiento libre de la arquitectura”. Entonces, insistía en que las agendas a las ciudades debían seguir planes más reales, considerando futuros incrementos de población y sus características sociales y arquitectónicas.

Finalmente, en el capítulo XII, Camillo Sitte dio cuenta de las propuestas que con principios del pasado, y según la experiencia reciente de París, se habían aplicado en Viena, a la que consideraba una ciudad moderna modelo. De ese modo, posterior a mostrar la serie de soluciones dadas a plazas, vías y edificios en esa ciudad, finalizó señalando que en los trabajos de planeación las soluciones podían variar, pero que los métodos por aplicar debían ser los mismos. Con tal aseveración planteaba la necesidad de ir homogeneizando métodos en la disciplina.

## El legado de Reinhard Baumeister, Joseph Stübben y Camillo Sitte

Estos pioneros del urbanismo insistían en trabajos que contemplaran cuestiones funcionales, ambientales y estéticas en las ciudades, cuando Alemania no mostraba grandes contradicciones, a diferencia de países como Inglaterra, pues persistían las formas feudales de producción, y por consiguiente, sus estamentos sociales nuevos convivían en espacios tradicionales. Es importante considerar esas premisas porque el dominio de la producción en el campo, aunado a un desarrollo industrial incipiente, continuaba arraigando o sujetando a la población campesina en sus espacios de vida; y porque las formas de organización impulsadas por los gobiernos estimulaban un desarrollo reflexionado de sus ciudades.

Además, en 1871, cuando Londres ya albergaba 3 254 000 habitantes, Berlín apenas alcanzaba los 895 937; sin embargo, tras la consolidación de Alemania como nación y el vuelco de su desarrollo al plano industrial, sus ciudades comenzaron a transformarse y ser receptoras de flujos de población, de tal modo que para 1900 Berlín ya contaba con más de dos millo-

nes de habitantes, en tanto Londres había disminuido su tendencia de crecimiento, y tenía 4 536 000 para 1901. Esa nueva condición, generada por el aumento de la población en esa y otras ciudades alemanas, indudablemente repercutió en parte de las relaciones políticas y económicas entre el recién integrado territorio alemán, en la visión que los otros países tenían de Alemania y sus ciudades y en la administración de los dos ámbitos, de ahí la amplia participación de ingenieros y arquitectos en el avance de la disciplina.

Así, en ese panorama de crecimiento de las ciudades inglesas, francesas y estadounidenses, Reinhard Baumeister, Joseph Stübben y Camillo Sitte, A. E. Brinkmann, Teodor Fisher y Rudolf Eberstadt —uno de los impulsores de los análisis regionales—, habían tenido oportunidad de reflexionar sobre los problemas que aquéllas presentaban, y contrastar sus observaciones con la todavía tranquila situación que privaba en sus ciudades, donde la “belleza” generada por otras épocas se mantenía con pocas alteraciones. Esas situaciones planteaban exigencias, y por tanto, reflexiones y propuestas, y a ellas dedicaban esfuerzos dichos profesionales, al grado de traspasar las fronteras alemanas, como ocurrió con el caso de Joseph Stübben, A. E. Brinkmann y Werner Hegemann, con su participación activa en los International Housing and Town Planning Congresses.

Con esos planteamientos respecto al arreglo de ciudades, Baumeister, Stübben y Sitte se colocaron como los pioneros de una disciplina que fue pasando de la simple generación de esquemas o planos, a propuestas con mayores elementos de análisis y reflexión, que se extendió así por el mundo. Frank Koester, un ingeniero alemán muy cercano a la emisión de esos escritos, y quien tuvo la oportunidad de conocer las labores de planeación en Inglaterra y Estados Unidos, al meditar sobre los trabajos de esos pioneros, afirmaba:

La planeación moderna o práctica de ciudades [...], es un nuevo arte, basado sobre principios, teorías y práctica, y sólo recientemente colocadas sobre una base científica. Los maestros modernos son: Reinhard Baumeister, el pionero de la ciencia de la planeación moderna de ciudades, Camillo Sitte, quien formuló sus principios estéticos, y Joseph Stübben el más grande de los constructores de la ciudad (Koester 1914, 3).<sup>11</sup>

No es de extrañar que en muchos artículos, reseñas o tratados donde se discutían las situaciones prevaletentes en las ciudades y propuestas sobre su mejora, se evocaran los avances logrados por las ciudades alemanas desde

<sup>11</sup> Las cursivas son nuestras.

fin del siglo XIX, y en consecuencia, los emularan. Personalidades inglesas y estadounidenses que trabajaban en ese ámbito, como ya se apuntó, reconocían las aportaciones de esta escuela alemana de la planeación de ciudades; por ejemplo, Raymond Unwin, quien siguió las ideas de Ebenezer Howard para proyectar Letchworth, la primera ciudad jardín, en 1903, asentó:

Estoy particularmente en deuda con el Dr. Stübben y el Professor Goecke, autor y editor de “Der Städtebau”; también a Herr Berlepsch-Valendas, y a los funcionarios de muchos pueblos alemanes, que me han dado una gran ayuda en diversas ocasiones, y han estado muy dispuestos a ayudar a un inglés para que comprenda sus métodos para planificar sus ciudades y sacar provecho de sus experiencias (Unwin 1994, xx).

De igual manera, en Estados Unidos, Daniel Burnham y Edward H. Bennett en *Plan of Chicago* (1908), con respecto a esa escuela, sostenían:

La magnitud del movimiento para la planeación de ciudades en Alemania es tan grande que, literalmente cientos de ciudades sistemáticamente están procesando esquemas de extensión y desarrollo; además, dentro de los pasados veinticinco años, ha crecido una escuela de planeadores de ciudades con hombres como Gurlitt, Stübben, Theodor Fisher y Baumeister, entre otros maestros (Burnham y Bennett 1993, 21).<sup>12</sup>

A lo anterior debe agregarse que la organización de los primeros encuentros internacionales para tratar cuestiones urbanas tuvo lugar en Alemania, por ejemplo el Congreso Internacional de Higiene (1907) —al que asistió Miguel Ángel de Quevedo— y la Exposición Urbanística (1910), celebradas en Berlín. Ante ese panorama, cabría preguntarse el por qué del decaimiento del pensamiento predominante en esta escuela, en tanto que es muy citada por los interesados en la planeación de ciudades en los inicios del siglo XX.

Hubo dos razones fundamentales: a) la racionalización exigida en la construcción de edificios y ciudades, en un contexto económico, social y urbano menguado entre guerras, que desplazó a la manera de hacer planeación por la estética, porque evidentemente utilizaba más recursos y b) el descrédito adquirido por los alemanes debido a su actitud beligerante a lo largo de la primera mitad del siglo XX, lo cual hizo buscar ideas y prácticas alternativas en otros lados.

<sup>12</sup> Las cursivas son nuestras.

Como lo atestiguan muchos tratados sobre cuestiones arquitectónicas, urbanas y económicas generados a partir de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), la industrialización y reconstrucción de las ciudades afectadas por las guerras exigieron que los espacios se construyeran rápidamente y con pocos recursos —el “menos es más”, manejado por Mies van der Rohe— que permitieran el desarrollo óptimo de las actividades, y que estuvieran conectados con vías que propiciaran los desplazamientos rápidos.

Por supuesto, esas condiciones las permitían los trazos rectos y en forma de damero, además de tratamientos distintos en la arquitectura, situación que llevaba intrínseca una estética nueva; la que como otra manera de asumir la modernidad, rompía con las formas del pasado; fue por ello que Le Corbusier, el mayor propagandista de esa racionalización en las ciudades, decidió romper con un pasado urbano que en esos años insistía en revivirlas.

El genio suizo-francés trascendió con sus propuestas, al considerar a la ciudad como una gran arquitectura, cuestionar la manera en que se habían venido planeando o renovando las ciudades y en especial, al criticar los principios planteados por Camillo Sitte; de ahí que sea significativo su comentario sobre él en *Urbanisme*:

Un día, la lectura de Camillo Sitte, el vienés, me inclinó insidiosamente hacia el pintoresquismo urbano. Las demostraciones de Sitte eran hábiles, sus teorías parecían exactas; pero estaban fundadas sobre el pasado. A decir verdad, eran el pasado; y el pasado venido a menos, el pasado sentimental, la florecilla un poco insignificante al borde del camino.<sup>13</sup> Este pasado no era el de los apogeos; era el de las transacciones. La elocuencia de Sitte iba bien con ese enternecedor renacimiento del “techo” que debía, con una paradoja digna de la celda de orates, desviar grotescamente la arquitectura de su camino (el “regionalismo”) (Le Corbusier 2001, 18-19).<sup>14</sup>

Y ante ello, lanzó una aseveración que adoptarían los urbanistas seguidores de los CIAM, que decía: “El arte decorativo ha muerto. El urbanismo moderno nace con una nueva arquitectura. Una evolución inmensa, fulminante, brutal ha cortado los puentes con el pasado” (Le Corbusier 2001, 19).

<sup>13</sup> Esta frase recuerda otra expresada por el arquitecto Carlos Contreras quien, en su propuesta de plano regulador y al sostener su particular punto de vista de la arquitectura en la planeación de ciudades, apuntaba: “¡No vale la pena que pensemos nosotros en dar a estas cosas nuestras alentando y estimulando las fuerzas del espíritu para ver si con enredaderas y con flores se suavizan un poco las paredes de piedra y de granito” (Contreras 1933, 24).

<sup>14</sup> Las cursivas son nuestras.

Indudablemente, en esos razonamientos se prefiguraba el cumplimiento a las nuevas exigencias de las industrias y otra manera de asumir la modernidad; buscaba —consciente o inconscientemente— cubrir las exigencias del nuevo modo de acumulación; y por tanto, atender las aspiraciones de progreso y de espacios nuevos, de los grupos sociales renovados.

Como buen publicista de la nueva racionalización, Le Corbusier impuso un calificativo demoledor a la manera en que, con supuestos modernos, los urbanistas de ese momento buscaban replantear el pasado, al titular uno de los apartados de *Urbanisme*: “El camino de los asnos, el camino del Hombre”; donde apuntó lo siguiente, en contra de los planteamientos de Sitte, por su tendencia a rescatar lo realizado por los grandes maestros de la antigüedad y de su ensalzamiento a las líneas del barroco, y mostrando desconocimiento de la obra de los alemanes:

El movimiento partió de Alemania como consecuencia de una obra de Camillo Sitte sobre el urbanismo, obra llena de arbitrariedad: glorificación de la línea curva y demostración especiosa de sus bellezas incomparables. De ello daban prueba todas las ciudades de la Edad Media; el autor confundía el pintoresquismo pictórico con las reglas de vitalidad de una ciudad. Alemania ha construido recientemente grandes barrios de ciudad basándose en esta estética (porque de estética se trataba, únicamente). Equivocación espantosa y paradójica en los días del automóvil [...]. Ahora bien, una ciudad moderna vive de la recta, prácticamente: construcción de inmuebles, de desagües, de canalizaciones, de calles, de veredas, etc. La circulación exige la recta. La recta también es saludable para el alma de las ciudades. La curva es ruinoso, difícil y peligrosa: paraliza. La recta está en toda la historia humana, en toda intención humana, en todo acto humano. Hay que tener la valentía de contemplar con admiración las ciudades rectilíneas de América. Si el esteta hasta ahora se ha abstenido, el moralista, en cambio, puede demorarse más tiempo de lo que parece a primera vista. *La calle curva es el camino de los asnos, la calle recta es el camino de los hombres*. La calle curva es consecuencia de la arbitrariedad, del desgano, de la blandura, de la falta de contracción, de la animalidad. La recta es una reacción, una acción, una actuación, el efecto de un dominio sobre sí mismo. Es sana y noble (Le Corbusier 2001, 26-27).<sup>15</sup>

Con esa postura nueva y necesaria, para su momento, se hicieron a un lado propuestas del movimiento de la planeación moderna de ciudades que

<sup>15</sup> Las cursivas son nuestras.

en otros años y contextos distintos impulsaron: a) la mejora de los sistemas de pavimentación, drenaje y abastecimiento de agua en pueblos y ciudades, con el apoyo de la ingeniería; b) los planteamientos nuevos para impulsar la zonificación para realizar actividades distintas e impedir la interferencia entre ellas; c) el perfeccionamiento de las vías de comunicación por el uso de sistemas de calles y avenidas de forma radial, en damero y con anillos; d) el realce a los centros cívicos, reconociendo su carácter aglutinador y de identidad; e) la salvaguarda de los monumentos arquitectónicos, y por lo tanto la historia de las ciudades; f) los complejos horizontales de vivienda cuidando densidades y caracteres estéticos; g) la participación de gobiernos y comunidades en los procesos de planeación; h) una forma particular de asumir la modernidad, al rescatar el pasado, en suma: *la producción higiénica, funcional, social y artística de la ciudad*, aunque se haya aplicado en forma desigual.

## Un epílogo

Como el mismo Le Corbusier señalaba, había que “concertar con la época”, vivir el momento y enfrentar las carencias en las ciudades, para entender el carácter de la racionalización por la que un mundo en crisis optó en muchas de ellas. Pero pese a ese decaimiento de las ideas de los profesionales alemanes, el concepto *Städtebau* junto a un bagaje teórico, técnico y de realizaciones extendido por Europa y Estados Unidos, se incrustó finalmente con el concepto *planificación*,<sup>16</sup> en los trabajos que empezaron a impulsar ingenieros y arquitectos en ciudades mexicanas, a partir de la segunda década del siglo xx.

Esas ideas y situaciones convergieron en nuevas perspectivas, proyectos y experiencias con ámbitos urbanos y regionales, que generaron un sinnúmero de trabajos algunos muy significativos por sus planteamientos o condiciones de realización, tal como ocurrió con las primeras experiencias en Colonia, Düsseldorf, Francfort y Múnich, entre otras ciudades de Alemania, al finalizar el siglo xix; las ciudades jardín de Letchworth (1903) y Welwyn (1921) en Inglaterra y las realizaciones de Yorkshipp Village (1919) y Radburn Village (1929), en Nueva Jersey, Estados Unidos. Experiencias que

<sup>16</sup> Aquí es oportuno rescatar el origen del concepto *planificación* en Carlos Contreras, al argumentar lo siguiente: “El año pasado en Torreón apunté ideas preliminares sobre el significado de los términos ingleses ‘planning’, a secas, y con los sustantivos ‘site’, ‘city’, ‘regional’, ‘country’, ‘national’, y de la traducción que había hecho yo desde 1921, y más tarde en 1924 cuando preparé un esquema para el trazo del camino de México a Puebla, y empecé a darle forma a mi proyecto de *Planificación Nacional*, creando el barbarismo ‘*planificación*’, que a pesar de su humilde origen sigue creciendo normalmente” (Contreras 2003).



se acompañaron con trabajos de mayor envergadura como el Gran Plan para Berlín (1905), el Plan de Chicago (1908), el Plan para Camberra (1911), el Plan de Róterdam (1914), el Plan Regional de Nueva York y sus Alrededores (1929) y el Plan para el Gran Londres (1944).

Y en el caso de México, propuestas particulares de 1920 entre las que sobresalieron las colonias Chapultepec Heights Country Club (1922) e Hipódromo Condesa (1926), en la Ciudad de México; la malograda primera ciudad jardín en Orizaba (1925), de José Luis Cuevas; la propuesta de planeación para la Ciudad de México (1923), de Alfonso Pallares; la colonia Federal en la Ciudad de México (1924), de Francisco S. Mancilla; las ciudades agrícolas para Aguascalientes y Tamaulipas (1926), por un equipo encabezado por el ingeniero Ignacio López Bancalari; planes para Veracruz, Acapulco, Monterrey y la Ciudad de México, impulsados por Carlos Contreras, a fines de la misma década y principios de la siguiente; el Parque Agrícola de la Ciudad de México (1930), del ingeniero Ángel Peimbert y los arquitectos Luis McGregor y Augusto Petriccioli; etcétera.

En la década de 1940, muchos arquitectos y urbanistas fueron adoptando la línea recta como sello de sus trabajos, para no situarse de lado de los asnos y en una condición difícil de tener que atender las urgencias del desenvolvimiento industrial por el que se encaminaba el mundo y México. Con esa actitud, los profesionales ligados a los problemas de las ciudades, si bien buscaron atender los que las afectaban; en buena medida fueron ape­gándose a lo que se constituyó como modas arquitectónicas y urbanas, de carácter teórico o práctico, y se encaminaron así por otros senderos.

Tal vez esa sea la razón del poco conocimiento que se tiene de la escuela alemana de la planeación de ciudades y de su influencia entre los profesionales mexicanos. Es necesario insistir en que los estudios urbanos, regionales y del país mismo, sean más objetivos, pues en el caso de México éstos aún son limitados y algunos contienen omisiones y prejuicios, de los que se han derivado mitos como el hecho de adjudicarle a Le Corbusier —y su *Carta de Atenas* de 1933, publicada en 1942—, una influencia en la planificación o el urbanismo impulsados por los arquitectos Carlos Contreras y José Luis Cuevas en México (López 2003); cuando dichos profesionales ya realizaban propuestas para ciudades mexicanas, desde 1920.

Recibido en enero de 2006

Revisado en julio de 2006

## Bibliografía

- American Society of Planning Officials. 1967. *Proceedings of the First National Conference on City Planning 1909*. Chicago.
- Baumeister, Reinhard. 1890. *Städtisches Strassenwesen und Städtereinigung*. Berlín: Kommissions-Verlag von Ernst Toeche.
- Burguess, Ernest, W. 1974. Growth of the City: An Introduction to a Research Project. En *The Basic Writings of Ernest Burgess*, editado por J. Donald Bogue, 95-106. Chicago: Community and Family Study Center-University of Chicago.
- Brinckmann, A. E. 1921. *Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit*. Frankfurt: Frankfurter Verlags-Anstalt A.-G.
- Burnham, Daniel y Edward H. Bennett. 1993. *Plan of Chicago*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- Collins, George R. 1986. *The Birth of Modern City Planning*. Nueva York: Rizzoli.
- Contreras, Carlos. 2003. Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana. En *Planificación y urbanismo visionarios del arquitecto Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938*, coordinado por Gerardo G. Sánchez Ruiz, 57-66. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco-Universidad Autónoma de San Luis Potosí-Universidad Nacional Autónoma de México.
- . 1933. *Plano regulador del Distrito Federal*. México: Talleres Gráficos de la Nación.
- Geddes, Patrick. 1968: *Cities in Evolution*. Nueva York: Howard Fertig.
- Gracia Cantalapiedra, José. 1863. *Manual completo de Policía Urbana y de construcciones civiles o recopilación de toda la legislación vigente al ornato, comodidad y salubridad de las poblaciones; alineación y rotulación de calles; altura de casas; numeración de manzanas y construcción de edificios públicos: seguido de un Proyecto de ordenanzas municipales*. Madrid: Imprenta de D. Ramón Campuzano.

- Howard, Ebenezer. 1972. Ciudades jardín del mañana. En *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, editado por Carlo Aymonino, 129-213. Barcelona: Gustavo Gili.
- International Federation for Housing and Town Planning. 1951. *International Glossary of Technical Terms Used in Housing and Town Planning*. Rochester: Staples Printers Limited.
- Koester, Frank. 1915. *Secrets of German Progress*. Nueva York: Fatherland Corporation.
- . 1914. *Modern City Planning and Maintenance*. Nueva York: McBride, Nast and Company.
- Ladd, Brian. 1990. *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*. Londres: Harvard University Press.
- Le Corbusier. 2001. *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Infinito.
- López Rangel, Rafael. 2003. Carlos Contreras en la historia de la planificación urbana. En *Planificación y urbanismo visionarios del arquitecto Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938*, coordinado por Gerardo G. Sánchez Ruiz, 25-34. México: UAM Azcapotzalco-UASLP-UNAM.
- Luque Valdivia, José (coordinador). 2004. *Constructores de la ciudad contemporánea*. <http://www.unav.es/arquitectura/ccc/publicacion.htm> (30 de septiembre de 2005).
- Mumford, Eric. 2002. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Londres: Massachusetts Institute of Technology Press.
- Nolen, John. 1919. *New Ideals in the Planning of Cities, Towns and Villages*. Nueva York: American City Bureau.
- Reps, John W. 2002. *City and Regional Planning*. <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/riba.htm> (20 de junio de 2006).
- Royal Institute of British Architects. 1911. *Town Planning Conference, London 10-15 octubre de 1910, Transactions*. [www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/henard.htm](http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/henard.htm)

Sitte, Camillo 1986. *City Planning According to Artistic Principles*. En *The Birth of Modern City Planning*, editado por George R. Collins, 129-332. Nueva York: Rizzoli.

Stübgen, Joseph. 2002. *The Planning and Laying-out of Streets and Open Spaces*. En *City and Regional Planning*, compilada por John W. Reys. <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/riba.htm> (20 de junio de 2006).

———. 1924. *Der Städtebau*. Leipzig: Bar & Herman.

Unwin, Raymond. 1994. *Town Planning in Practice*. Nueva York: Princeton Architectural Press.