

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

LAS HUELLAS DEL PLAN PARA BOGOTÁ DE LE CORBUSIER, SERT Y WIENER

Doris Tarchópulos

Tesis Doctoral dirigida por:
Joaquín Sabaté
José María Ezquiaga

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE BARCELONA
DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



SEGUNDA PARTE
LA DIMENSIÓN METODOLÓGICA



From Belaj
Ami calp...

L-C
50
Bojete

“Yo les he dicho: No, yo no daré conferencias. Pero cuando el Plan Piloto esté acá, ahí habrá mil temas para los alumnos, los alumnos se apasionarán a fondo con el problema, ellos informando –la opinión pública se interesa- los profesionales serán preparados por los jóvenes y será formado un cuerpo de personas de mente abierta” (Le Corbusier y de Franclieu 1981)

Se pensaba que este acontecimiento cambiaría el destino de la ciudad. El maestro franco-suizo, que buscaba formular por la base la arquitectura universal, trajo unas propuestas que se quedaron en el papel (Téllez 1980).

LE CORBUSIER, SERT Y WIENER EN LA PROYECTACIÓN DE BOGOTÁ: el proceso y los insumos

La vinculación de Le Corbusier al Plan para Bogotá es el resultado de un conjunto de circunstancias que actúan a favor de su participación en este proyecto. En 1947 Eduardo Zuleta Ángel, se desempeña como Ministro colombiano ante la Organización de Naciones Unidas ONU y desde 1946 ejerce como presidente de la comisión para estudiar, aprobar y asignar el encargo del edificio de la sede de la ONU en Nueva York. Le Corbusier es uno de los 10 arquitectos invitados a participar en el proceso y en febrero de 1947 se traslada a Nueva York para trabajar durante 4 meses en el taller del concurso (TIME 1947). Su proyecto, conocido como la Maqueta 23A, es elegido como la base del definitivo, cuya ejecución y construcción se encarga al arquitecto norteamericano Wallace Harrison, coautor del Lincoln Center y del Rockefeller Center, y amigo personal de Nelson y John D. Rockefeller Jr., donantes del solar para la sede de las Naciones Unidas. Este hecho significa un duro golpe para Le Corbusier y Zuleta Ángel, quien había brindado apoyo absoluto a su diseño, hace los arreglos

116.- Trío femenino. Dibujo regalo de Le Corbusier para Carlos Arbeláez Camacho, Director de la Oficina del Plan Regulador de Bogotá OPRB. 1950

pertinentes y lo invita a visitar la capital colombiana con miras a lograr su vinculación a algún proyecto de arquitectura.

Como consecuencia de aceptar la invitación de Zuleta, Le Corbusier llega por primera vez a Bogotá el 16 de junio de 1947, proveniente de Nueva York. Varios arquitectos y cerca de 300 estudiantes lo reciben en el aeropuerto de Techo y al verlo exclaman: “Abajo la Academia, Viva Le Corbusier” (Santos C. 1947, Junio 17). Un grupo de jóvenes arquitectos notables como Carlos Martínez Jiménez, Gabriel Serrano, Vicente Nasi, Rafael Obregón, tienen la oportunidad de escuchar al maestro en Colombia y la nueva generación de arquitectos como Hernando Vargas Rubiano, Jorge Arango, Carlos Arbeláez Camacho, Jorge Gaitán Cortés, entre otros, logran un encuentro cercano con la mítica figura. La atmósfera de absoluto fanatismo intelectual, no permite dimensionar el acontecimiento. Hasta se piensa en fundar una filial de ASCORAL en Colombia que permitiría a las ciudades del país seguir los caminos del progreso (Martínez 1947).

En los diez días que permanece en Bogotá, Le Corbusier dicta dos conferencias en el teatro Colón: “El Urbanismo como supremo ordenador social” y “Caracteres mundiales y regionales de la Arquitectura Moderna”, la primera de ellas introducida por Eduardo Zuleta Ángel, en calidad de Ministro de Educación Pública (El Espectador 1947, Junio 19). En sus charlas expone tres puntos esenciales: a) la revolución arquitectónica derivada del hormigón armado y el acero, b) la revolución de las cuatro rutas definidas por las vías de comunicación terrestre, por agua y por aire, c) los tres establecimientos humanos de la civilización maquinista (Martínez 1947). Además, de una rueda de prensa y de la entrevista oficial con el alcalde Fernando Mazuera, Le Corbusier atiende las invitaciones de Zuleta Ángel, la Sociedad Colombiana de Arquitectos, el Instituto de Crédito Territorial ICT y visita la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional. Al final, pasa el fin de semana con el alcalde Mazuera en su finca veraniega, de donde resulta el compromiso para que Le Corbusier proyecte la futura ciudad de Bogotá (El Espectador 1947, Junio 23)

También trata varias asuntos con las autoridades colombianas y técnicos del Instituto de Crédito Territorial para llevarlos desde *Atelier des Bâisseurs* ATBAT. Se trata de tres proposiciones concretas. La primera, requeridas por el Gobierno Nacional se refiere a la elaboración del Plan Director de Bogotá y a la definición de estándares para edificaciones escolares, la segunda es para realización una agrupación de vivienda correspondiente al barrio Los Alcázares y la tercera crear una industria de prefabricación¹. Como consecuencia de dichas proposiciones, Le Corbusier entabla correspondencia con José Vicente Gracés Navas, en ese momento director del Instituto

123.- Le Corbusier en la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional de Colombia. De derecha a izquierda: Guillermo Bermudez, Fernando Martínez Sanabria, Le Corbusier y Hernando Vargas Rubiano al extremo izquierdo.



¹ Ver: Le Corbusier (1947). Colombia. Notas de Le Corbusier. Fondation Le Corbusier. París: 5.

de Crédito Territorial². El asunto que les ocupa es la definición de un contrato de asesoría para la implementación de la prefabricación de las viviendas en el barrio Los Alcázares. Le Corbusier propone realizar esta misión con ATBAT, a través de una oficina filial en Bogotá que debe ser organizada expresamente por Vladimir Bodiensky y un arquitecto, quienes deben desplazarse a Colombia con este propósito.

El encargo del Plan para Bogotá se dilata debido a los hechos violentos del 9 de abril de 1948, el fatídico bogotazo en el que se destruyen una cantidad considerable de edificios del centro de la ciudad. Le Corbusier se inquieta por la definición del contrato, sobre todo cuando se entera de que Marcel Breuer visita Bogotá por motivos relacionados con la planeación de la ciudad³. Sin embargo, recibe noticias de la expedición del Decreto que ordena la creación de la sección de estudios del Plan Regulador, la contratación de técnicos de reputación internacional y del Acuerdo que crea la Oficina del Plan Regulador de Bogotá, OPRB⁴. También contacta a Zuleta Ángel, en su calidad de Ministro Colombiano de Relaciones Exteriores, con el propósito de obtener información respecto al contrato y a través de Rogelio Salmona se entera de que Sert y Wiener están poniendo como condición a la ejecución del Plan para Medellín, la contratación del de Bogotá⁵.

En 1948 Le Corbusier está atento a recoger los frutos de su primera visita a Bogotá. Ese mismo año, en el marco de estas políticas desarrollistas norteamericanas, se canaliza un paquete de ayudas para la Planificación Urbana entre las cuales se propone la elaboración de los planes de las principales ciudades colombianas, en cumplimiento de los requerimientos de la Ley 88 de 1947, promovida por un grupo de arquitectos colombianos entre los cuales se encuentra Jorge Gaitán Cortés, representante colombiano ante los CIAM. Para el efecto se contrata a la firma Town Planning Associates TPA, en cabeza de José Luis Sert y Paul Lester Wiener, con el objeto de que asesore en la formulación de los Planes Reguladores. Los primeros Planes son el de Tumaco y el de Medellín. Aprovechando su frecuencia en el país, Zuleta Ángel en su calidad de Ministro de Relaciones Exteriores, pide a Sert el estudio de los planes de reconstrucción del Palacio de la Cancillería y del Palacio de San Carlos, sede de la Presidencia de la República, que fueron destruidos en los sucesos del 9 de Abril (El Espectador 1948). Más tarde, la TPA realiza los estudios sobre un sistema prefabricado de vivienda social para el barrio Alcázares, promovido

124.- Le Corbusier y un grupo de arquitectos bogotanos, posiblemente en un recorrido por el centro, debido a la proximidad de los Cerros orientales. De derecha a izquierda: Carlos Martínez Jiménez, director de la Revista PROA, Le Corbusier, Carlos Arbeláez Camacho y Hernándo Vargas Rubiano.



² Ver: Le Corbusier (1947). Carta de Noviembre 6. J. V. Garcés Navas. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

³ "Vous me dites que Breuer a été a Bogota faire des démarches pour avoir la commande des plans de le ville. Je trouve cela révoltant, autant de la part de Breuer que de la part des Colombiens". Ver: Le Corbusier (1948). Carta de Marzo 22. J. L. Sert. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

⁴ Fue creada por el Acuerdo 88 del 8 de Septiembre de 1948 del Concejo de Bogotá

⁵ Le Corbusier (1948). Carta de Julio 27. J. L. Sert. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

por Instituto de Crédito Territorial ICT, donde Jorge Gaitán Cortés se estrena como Jefe del Departamento Técnico.

A final de año, el alcalde Mazuera viaja a París donde se entrevista con Le Corbusier. A mediados de Febrero de 1949 Sert y Wiener están Colombia con motivo de sus contratos para realizar los planes de las ciudades de Cali y Medellín, y Mazuera les comunica la decisión de contratarlos a ellos directamente porque el Concejo de Bogotá es reticente a la contratación de Le Corbusier. Sert realiza gestiones con Zuleta Ángel y Mazuera, y se plantea una fórmula de colaboración entre Le Corbusier Sert y Wiener⁶. En dos semanas se resuelve la situación y el 2 de marzo Le Corbusier se reúne con Sert y Wiener en Bogotá para definir los detalles y la firma del contrato, el día 30 del mismo mes. Las reuniones también son aprovechadas para definir la metodología de trabajo con la OPRB y encargar a Ritter de la preparación del material y de los estudios sobre la ciudad necesarios para la elaboración del Plan.

La Transferencia del Urbanismo *corbusiano*

El taller de Le Corbusier en París, la oficina de la TPA de Sert y Wiener en Nueva York y la Oficina del Plan Regulador de Bogotá OPRB, son los sitios donde se trabaja en el plan de forma simultánea. Al final de la década de los cuarenta este es un hecho relevante por la coordinación de los trabajos a escala intercontinental y por la transferencia técnica de los grandes maestros del urbanismo a un selecto equipo de arquitectos locales, la administración pública, los demás agentes que intervenían en la construcción de la ciudad y la ciudadanía en general. Pero también por la resonancia internacional del ejercicio y del instrumento en el urbanismo de los CIAM.

La encargada de coordinar los trabajos es la Oficina del Plan Regulador de Bogotá OPRB, creada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 88 de 1948, reglamentada por el alcalde Mazuera, organizada directamente por Sert y Wiener, y dirigida por Herbert Ritter Echeverry. Consta de varias secciones: reconocimiento topográfico, servicios públicos, Zonificación, investigaciones sociales y estadísticas, reglamentación y recursos. Inicia su labor de coordinación y programación de los trabajos y el reparto de las responsabilidades en la ejecución del contrato. Es la encargada de suministrar la información técnica, social y económica de la ciudad sobre la cual se fundamentan los esquemas básicos para el desarrollo del Plan. Para el efecto, se nutre de los estudios realizados en sus 5 secciones (Gaitán Cortés 1949, Agosto) (Gaitán Cortés 1949, Agosto).

⁶ Sert, J. L. (1949). Carta de Febrero 16. Le Corbusier. Cali, Colombia, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.



125.- Almuerzo de despedida a de Le Corbusier en la casa de los padres de Frenando Martínez Sanabria. Bogotá, Marzo de 1949

Para llevar a cabo los objetivos del contrato, se definen cinco etapas a cumplir, al igual que las responsabilidades y los productos a entregar^{7 8} (Pardo Umaña 1949; El Bogotano 1949, Agosto; Gaitán Cortés 1949, Agosto; Alcaldía de Bogotá 1949, Marzo 16).

La contratación de Le Corbusier se lleva a cabo a pesar del rechazo y la objeción de políticos y ciudadanos. Las reacciones no se hacen esperar. Un personaje, ilustrado en arquitectura o ingeniería, cuyo seudónimo es El Bogotano, escribe varias cartas dirigidas al alcalde Mazuera en el periódico El Espectador a raíz de la publicación en el mismo diario de una entrevista a Jorge Gaitán Cortés sobre el Plan Regulador de Bogotá (Pardo Umaña 1949). El Bogotano manifiesta en contra del costoso contrato de Le Corbusier, resalta los fracasos de sus planes europeos y da argumentos a favor de los técnicos criollos y del urbanismo de Karl Brunner. Las cartas provocan la respuesta tanto del propio Gaitán Cortés (Gaitán Cortés 1949, Agosto), quien señala

7 OPRB (1949, Febrero 26). Cronograma sin título. Fondation Le Corbusier. Bogotá: 1.

8 Los estudios a realizar y los productos a entregar son:

1). Análisis de las condiciones actuales de la ciudad – Marzo de 1949 - Marzo de 1950- a cargo de la OPRB en Bogotá con Sert y Wiener como asesores. Se programan 3 reuniones: la primera en Bogotá en Marzo de 1949, la segunda en París en Agosto del mismo año y la tercera en Bogotá en Febrero de 1950. 2). Esquema Básico Preliminar -Agosto de 1949 –dirigido por Le Corbusier, asesorado por Sert, Wiener con la participación de la OPRB. A desarrollar en París, durante 4 semanas. 3). Plan Director o Anteproyecto – Piloto- - Agosto de 1949 - Agosto de 1950– a realizar en París por Le Corbusier, Sert, Wiener y la OPRB como asesores. Se programan dos reuniones en Bogotá: una en Febrero y otra en Agosto de 1950. A desarrollar en París durante 6 meses. 4). Plan Regulador o Planes Generales de Urbanismo - Agosto de 1950-Agosto de 1952 - a desarrollar en Nueva York en la oficina de Sert y Wiener, con la consultoría de Le Corbusier. Se programan 4 reuniones: una en Nueva York en Febrero de 1951, otra en Bogotá en Agosto del mismo año, una en Nueva York en Febrero de 1952 y otra final en Bogotá en Agosto. 5). Desarrollo y aplicación del Plan , a ejecutar por la OPRB con la asesoría opcional de Sert y Wiener. El encargo específico de Le Corbusier durante las etapas del contrato es el siguiente: consultor técnico responsable de la elaboración del Esquema Básico Preliminar, consejero técnico responsable de la elaboración del Plan Director o Piloto, y consultor técnico durante de la elaboración del Plan Regulador. Los productos ligados al Plan Piloto son: un Plan Regional, un Plan Metropolitano, un Plan Urbano, un Plan del Centro Cívico y una memoria escrita que acompaña el Plan Director (Alcaldía de Bogotá 1949, Marzo 16; El Siglo 1950). El Plan Regulador, consta de los siguientes productos, en los que se detallan los distintos planes (El Bogotano 1949, Agosto): 1). Área Urbana: escala 1:5.000: -Clasificación del área urbana. - Comunicaciones urbanas: detalles de las vías, estacionamientos, pasos a desnivel, sistema de control de tránsito, de iluminación y arborización de las vías. - Servicios públicos: planos de abastecimiento de agua, aseo, electricidad, teléfonos, vigilancia, etc., planos técnicos generales del nuevo abastecimiento de agua, equipos necesarios para la purificación de aguas y alcantarillado. 2). Distritos Residenciales: escala 1:2.000: - Clasificación de los Distritos Residenciales: en varias secciones o Unidades Vecinales en las que se coordinarán las viviendas, los núcleos de servicios públicos, sociales y comerciales, las vías de acceso, los sitios para el estacionamiento, la conexión a redes de servicios públicos por etapas. 3. Distritos Industriales: escala 1:2.000. - Clasificación de los Distritos Industriales: las vías de acceso, el estacionamiento, la conexión a las redes de servicios públicos. 4. Clasificación Zonas Libres: escala 1:2.000. 5. Centro Cívico: escala 1:2.000. 6. Unidad Vecinal Modelo: escala 1:5.000. 7. Gran Barrio Popular Modelo: escala 1:5.000 . 8. Memoria Técnica

El monto del contrato de Le Corbusier, Sert y Wiener es de US\$223.000 dólares americanos de la época (El Espectador 1950). A Le Corbusier le corresponden US\$73.000 pagados así: US\$15.000 a la firma del contrato, US\$15.000 después de la reunión de coordinación en Febrero de 1950, US\$26.000 a la entrega del Plan Director o Piloto en agosto de 1950 y US\$17.000 al final de la colaboración como consejero técnico de la cuarta etapa del Plan en Febrero de 1951. El pago por concepto de los productos que le corresponde desarrollar y los servicios a prestar son: Esquema Básico Preliminar US\$2.000, Plan Piloto US\$54.000 y como Consultor: US\$17.000 (Alcaldía de Bogotá 1949, Marzo 16).

los problemas de contaminación política de la gestión de Brunner y cuestiona su capacidad técnica para proyectar la ciudad, a la vez que defiende la idea del Plan Regulador, la creación de la OPRB y la realización de diversos estudios ligados a la metodología propia del Plan. También interviene en la discusión el arquitecto José María Montoya Valenzuela (Montoya Valenzuela 1949), y el ingeniero Julio Carvajal (Carvajal 1949). El Bogotano (El Bogotano 1950), incluso critica negativamente la Unidad de Habitación de Marsella, lo que origina un duro debate en la prensa sobre los tipos de vivienda colectiva, en horizontal y en vertical, que Le Corbusier debe utilizar en Bogotá (El Espectador 1950; El Espectador 1950, Junio).

Le Corbusier empieza a conformar el equipo de trabajo del Plan en París y exige a la OPRB la contratación de uno o dos arquitectos bogotanos que conozcan “las costumbres, el clima, la región, la reglamentación y los problemas... la parte legislativa y administrativa”, para tenerlos a su disposición en el *atelier* de París y así poder realizar el Plan con absoluta precisión. Se trata de Fernando Martínez Sanabria⁹, quien ya le ha manifestado su disposición a trabajar con él¹⁰.

El inicio del Plan: taller de verano en Roquebrune-Cap Martin

De acuerdo con la agenda establecida, Le Corbusier se reúne con Sert, Wiener y Ritter en Roquebrune-Cap Martin entre el 6 y el 22 de Agosto de 1949. Le Corbusier¹¹ esperaba también a Fernando Martínez, para quien había reservado habitación en el Hotel des Roches, donde se alojan todos. Le Corbusier se queda en la casa E1027, propiedad de sus amigos Jean Badovici y Eileen Grey, donde también se realizan las reuniones de trabajo a partir de la información de Bogotá que trae consigo Ritter, proveniente junto con Sert y Wiener del CIAM 7 de Bergamo, Italia. En las tres semanas de trabajo definen los esquemas generales del estado actual de la ciudad, el Esquema Básico Preliminar y los del propio Plan, en particular lo que tienen que ver con la vialidad a urbana, metropolitana y regional, la distribución de la densidad y los

⁹ Arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia, nacido en Madrid, España, en 1925. Llega a Colombia con sus padres en 1938 huyendo de la guerra civil española. Hizo estudios de arquitectura en la Universidad Nacional de Colombia y en 1947 se vinculó al equipo del Ministerio de Obras Públicas, donde participó en el Plan para Tumaco, dirigido por Sert y Wiener. Ver: Rodríguez Uribe, G. (2004, Julio 4 de 2005). “Fernando Martínez Sanabria.” Ver también; Martínez Sanabria, Fernando. Biografías. Gran Enciclopedia de Colombia. Círculo de Lectores. Biblioteca Virtual Luis Angel Arango (2004, Noviembre 23) <http://www.lablaa.org/blaavirtual/biografias/martfern.htm>

¹⁰ Le Corbusier (1949). Carta de Mayo 31. J. L. Sert. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

¹¹ Le Corbusier (1949). Carta de Junio 8. Le Directeur de l'Hotel des Roches. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

usos del suelo según la división funcional de la Carta de Atenas.

En esta reunión se acuerdan las responsabilidades de trabajo entre Le Corbusier, la OPRB, Sert y Wiener en lo que el grupo denomina “Protocolo de Cap Martin”. Quedan pactadas cuestiones como que Rogelio Salmons, Germán Samper y Fernando Martínez Sanabria, cuando se incorpore al equipo de París, deberán, guardar secreto profesional sobre el plan, y que Sert enviará a Le Corbusier los modelos estándares norteamericanos de los grandes cruces viales (Le Corbusier 1949, Agosto 21) Además, se define una serie de estudios que deben ser realizados para precisar el Plan, entre los cuales están: (El Siglo 1950, Septiembre 2; Fuenmayor 1949):

- El levantamiento aerofotográfico de la ciudad a escala 1:2.000, y del Sector central a escala 1:1.000 correspondientes al vuelo del 10 de Octubre de 1951, a cargo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi,
- La actualización del Plano de Bogotá de 1947 del Departamento de Urbanismo y Proyectos de la Secretaría de Obras Públicas bajo el gobierno del alcalde Mazuera,
- Los análisis de redes de alcantarillado a cargo de Jorge Forero,
- El estudio de redes de abastecimiento de agua por Carlos Rivero y Gonzalo Roa
- El reconocimiento Geográfico y Catastral y de Uso del Suelo.
- Los problemas de tráfico urbano (El Tiempo 1950, Febrero 21),
- La política fiscal, para el financiamiento de las obras por valorización¹² (El Siglo 1950).
- La terminación de los mapas geológicos de Bogotá y la sabana elaborados por el geólogo español José Royo y Gómez

Durante el proceso de elaboración del Plan, la Sección de Investigaciones Sociales y Estadísticas de la OPRB realiza una encuesta de 10 meses con el objeto de caracterizar las condiciones de vida, en términos físicos, sociales y económicos en los barrios obreros. Pero además, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas envía a Jorge Kibedi¹³, experto húngaro en asuntos sociales, para estudiar la Planeación Social incorporada al Plan para Bogotá. Esta planeación busca el mejoramiento de las condiciones de vida de las familias obreras, sobre un fundamento esencial como era



126.- Casa E1027 en Cap Martin

¹² El Impuesto de Valorización es una contribución sobre las propiedades raíces que se benefician con la ejecución de obras de interés público local. La contribución está destinada exclusivamente a atender a los gastos que demanden dichas obras (Ley 25 de 1.921, 195 de 1.936, 113 de 1.937, 1ª de 1.943)

¹³ Jorge Kibedi es expulsado de Colombia en Marzo de 1954, por orden del Gobierno de la Dictadura Militar. Ver: Blow, R. M. (1954, June). “The Sociology of Religion in Latin America.” *American Catholic Sociological Review* 15(2): 161-175.

la educación primaria de la población adulta e infantil.

Se trata de incorporar un ‘secretariado social’ en cada barrio obrero, que dotado de kindergarten, escuela primaria, talleres de artes y oficios, clubes sociales y deportivos. La conjugación entre la planeación física y la planeación social está encaminada a descentralizar los barrios obreros con el fin de sustituirlos por Unidades Vecinales, situadas cerca de las industrias, fábricas y talleres para facilitar la movilidad de la población entre sus viviendas y los lugares de trabajo. Esta relación entre la planeación de carácter social con la de carácter técnico y urbanístico del Plan Director, se tiene en cuenta para la distribución de las zonas industriales (Lenao 1951, Abril).

A finales de año, Santiago Trujillo Gómez es nombrado nuevo alcalde de Bogotá, quien a su vez, en Noviembre de 1949, nombra a Carlos Arbeláez Camacho¹⁴ como Director de la OPRB¹⁵. A mediados de Enero de 1950 Sert, Wiener se preparan para la reunión de trabajo pactada para el mes de Febrero en Bogotá y le dan instrucciones a Le Corbusier sobre lo que esperan de ellos. Le envían un recorte de prensa para que se de una idea de las expectativas locales respecto a su visita y advierten que no es adecuado presentar planos o dibujos del Plan en esta ocasión, en la medida en que puede parecer que han sido producidos sin la suficiente información. Le indican que deben permanecer en Bogotá al menos dos semanas para resolver personalmente los problemas del Plan y como Ritter ha renunciado a la dirección de la OPRB, deben dar instrucciones sobre los nominados al cargo. Le subrayan que debe cumplir estrictamente el contrato, teniendo en cuenta la delicada situación política. También le comunican que Fernando Martínez Sanabria tuvo que volver de Nueva York a Bogotá, razón por la cual no puede continuar su viaje hacia París para incorporarse al grupo

¹⁴ Nace en 1916 en París, Francia. Realiza sus estudios primarios en Bruselas en la Ecole des Dames Trinitaries y en el College Saint Boniface. Realiza estudios secundarios en el College Saint Boniface en Bélgica y en el Colegio San Bartolomé de Bogotá, luego se traslada a Nueva York donde estudia en el Blessed Sacrament School, y termina su bachillerato en el Colegio Alemán de Bogotá. En 1943 de gradua de Arquitecto de la Universidad Nacional de Colombia. En 1945 inicia su cátedra de Introducción a la Arquitectura en su *alma mater* y es aceptado como miembro CIAM. A raíz de la catástrofe del 9 de abril de 1948, Arbeláez y otros arquitectos proponen la creación de un organismo especializado para la reconstrucción de Bogotá y en 1949 es nombrado Director General del Departamento de Edificios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas. En 1951, además de continuar como catedrático de la Universidad Nacional, imparte la cátedra de Historia de las Comunidades Urbanas en la Pontificia Universidad Javeriana. Dirige la OPRB entre 1950 y 1952, año en el que viaja a Londres para realizar estudios complementarios en el Ministry of Housing and Local Government, y en el School of Planning and regional Research. En 1953 se traslada a París donde estudia en el Ministère de L'Urbanisme y a su regreso es nombrado Director del Departamento de Construcción del Banco Central Hipotecario, la principal promotora estatal de vivienda media. En 1961 es nombrado presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos y en 1962 funda y dirige el Instituto de Investigaciones Estéticas de la Pontificia Universidad Javeriana. En 1967 es nombrado Secretario general de la Academia Colombiana de Historia. Muere en Bogotá el 24 de mayo de 1969, a la edad de 52 años. Biblioteca Virtual del Banco de la República. (2004, Noviembre 23). "Carlos Arbeláez Camacho." 2005, from <http://www.lablaa.org/blaavirtual/biografias/arbелcar.htm>.

¹⁵ Ritter, H. (1949). Carta de Noviembre 28. Le Corbusier. Bogotá, Fondation Le Corbusier, H3-4-165.

de trabajo del Plan¹⁶ .

La corrección en Bogotá y los avances a distancia

Le Corbusier llega a Bogotá el 16 de Febrero de 1950 previa escala de negocios en Barranquilla¹⁷. Se reúne con Sert y Wiener provenientes de Medellín donde habían permanecido algunos días para la entrega del Plan Regulador. El propósito de esta reunión es cotejar los trabajos adelantados en la OPRB¹⁸, según las tareas asignadas en la reunión de Cap Martin y en el contrato, como son (El Tiempo 1950, Febrero 21):

- a. Geografía Física: clima, topografía, suelo y subsuelos.
- b. Geografía Física: hidrografía, irrigaciones y electrificación
- c. Del área urbana: red de abastecimiento de aguas, red de alcantarillado, pavimentos, red de teléfonos, aseo y red de transportes
- d. Zonificación: crecimiento de la ciudad, historia del desarrollo urbano
- e. Zonificación rural: zonas agrícolas, zonas agrícolas en producción, zonas improductivas, zonas de propiedad particular, municipal, departamental y nacional.
- f. Zonificación industrial: en la región, en el casco urbano
- g. Zonificación institucional: zonas comerciales, red educación, red administrativa, red de servicios de alumbrado, red de servicios de salubridad, región y turismo.
- h. Del territorio: caminos, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, vías navegables
- i. Del área urbana: red de áreas libres
- j. Investigaciones estadísticas.
- k. Geografía humana: generalidades, higiene, morbilidad y mortalidad, educación, analfabetismo, composición familiar, densidades, migraciones, productividad
- l. Zonificación institucional: víveres, abastecimientos, mercados
- m. Densidad de construcciones: rural y urbana

¹⁶ Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Enero 19. L. Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

¹⁷ Le Corbusier se entrevista en Barranquilla con Enrique Álvarez, Elberto González-Rubio y Roberto MacCausland, alcalde de la ciudad, con el propósito de definir un encargo de planeamiento. Con los honorarios que reciba planea comprar una granja en los alrededores de París donde ha prometido reservar un pedazo a Wiener. De Franclieu, F. (1981). Le Corbusier Carnets: Volume 2, 1950-1954. New York, Electa Milano. Fondation Le Corbusier Paris, The Architectural History Foundation. D14-12 y 13.

¹⁸ La OPRB en ese momento cuenta con 60 empleados y un presupuesto anual de \$275.000 Pesos colombianos. Ver: Semana Sección Arte (1950, Octubre 7). Arquitectura: La Ciudad y el Mundo. Semana. Bogotá, Archivo Arbeláez Camacho, Universidad Javeriana. Archivo Arbeláez Camacho, Universidad Javeriana: 22-27.

n. Del territorio: reforestación

o. Del área urbana: tránsito, valor del terreno, inversiones privadas, estadísticas de construcciones.

p. Valorización: financiación departamental y municipal.

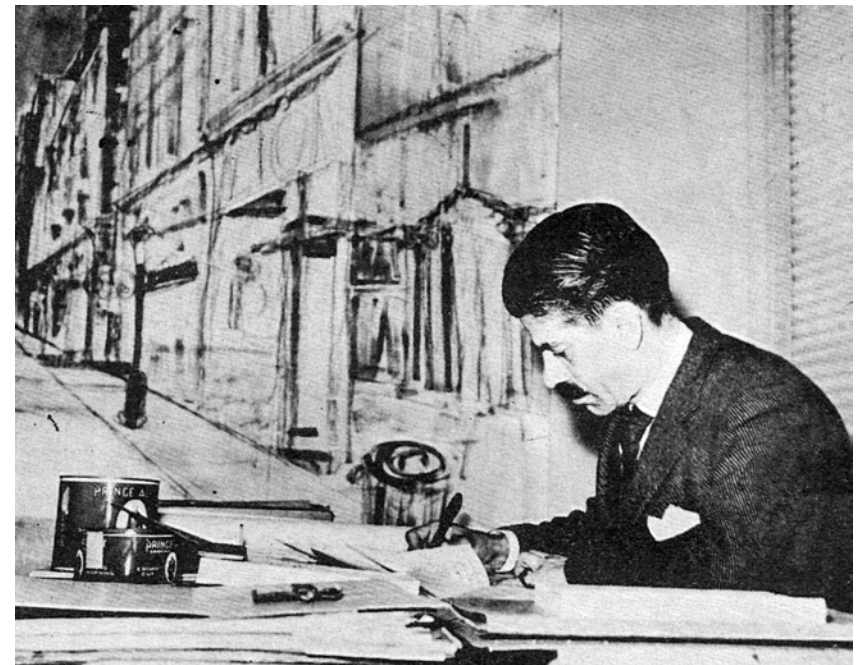
En esta ocasión, Carlos Arbeláez, Francisco Pizano de Brigard¹⁹, Le Corbusier, Sert y Wiener, llevan a cabo discusiones con los Ingenieros de Ferrocarriles Nacionales Jorge de la Cruz, Guillermo Camacho y el ingeniero norteamericano J.B. Sullivan autor del anteproyecto de la Estación Central de Ferrocarriles de Bogotá, con el objeto de definir su localización en la ciudad. Este proyecto, de interés de los industriales, se viene discutiendo desde hace 15 años y se aprovecha la coyuntura del Plan para su resolución. Según los estudios de Sullivan, el lote más adecuado es uno de 30 ha situado en el Sector de Paiba. Al respecto, Le Corbusier, Sert, Wiener y los arquitectos de la OPRB opinan que este es un lugar demasiado central, lo cual sería un grave problema para el desarrollo urbano y recomiendan localizarla a 1200 m del barrio de Puente Aranda en una zona aledaña a la Ciudad Universitaria. Para resolver las dificultades de transporte hacia la ciudad, plantean la extensión de un ramal para los pasajeros que tomen el tren en el lote de Paiba, pero en todo caso los patios de carga, los depósitos de carbón, los talleres y demás dependencias de los ferrocarriles quedarían en Puente Aranda. (El Espectador 1950, Febrero 28). Particularmente a Le Corbusier le parece absurda la propuesta de la estación de los ingenieros norteamericanos, formada por 5 andenes y 10 vías, de un ancho, a su juicio, muy estrecho. (De Franlieu 1981, FLC D16' 196).

Entre la agenda de actividades, Le Corbusier y sus socios se reúnen con el alcalde de Bogotá Santiago Trujillo Gómez, para informarle sobre los avances del Plan (El Siglo 1950, Febrero 21) y con el presidente de Colombia Mariano Ospina Pérez (Le Corbusier 1981). También viajan a Barranquilla por invitación directa del alcalde Ernesto MacAusland, para precisar la posibilidad de contratar sus servicios en la elaboración del Plan de la ciudad²⁰ (El Espectador 1950, Febrero 28). Sert y Wiener visitan la ciudad de Manizales durante dos días y realizan gestiones para la contratación de su Plan Piloto (El Tiempo 1950, Enero).

Le Corbusier aprovecha su traslado a Colombia para promocionarse en la prensa nacional mediante el artículo La Arquitectura al Servicio del Hombre de Maximilien Gauthier (Gauthier 1950), su autor monográfico y biográfico, quien publica en 1944 la obra del mismo título. El artículo se centra en comentar el impacto de la publicación del libro la Ciudad Radiante, en explicar la posición apolítica de Le Corbusier para

¹⁹ Francisco Pizano de Brigard nace en París en 1926. Es arquitecto miembro del CIAM. Rector de la Universidad de los Andes entre 1968 y 1969, Gobernador de Cundinamarca y Embajador de Colombia en Argentina.

²⁰ Wiener, P. (1950). Carta de Marzo 31. E. Mc Ausland. Nueva York, Fondation Le Corbusier, H3-4-135.



127.- Carlos Arbeláez Camacho

proyectar los planes cuya fuente de inspiración artística y técnica se basa en el amor al prójimo y en la pasión por lo bello, al igual que hace un recuento de los principales logros de los CIAM.

Durante las sesiones de trabajo en Bogotá Le Corbusier, Sert y Wiener estudian la tarea adelantada en los seis meses anteriores por la OPRB, exponen sus conceptos al respecto, hacen las modificaciones convenientes y definen una agenda a desarrollar en los meses siguientes, esta vez a cargo de Carlos Arbeláez Camacho como nuevo director de la OPRB (El Espectador 1950, Febrero 20). Aprovechan la visita para hacer trabajo de campo, precisar varios aspectos que llaman su atención y que se concretan más tarde en el Plan.

Le Corbusier registra en sus carnets sus impresiones personales y técnicas vinculadas a su trabajo en el Plan. Durante los primeros días de marzo reflexiona sobre las posibilidades que le ofrece el Barrio de La Candelaria y la Plaza de Bolívar para su Centro Cívico (De Franclieu 1981, FLC D16' - 156, 158) y resalta la urgente necesidad de demarcar la Zona Histórica de La Candelaria y de la fachada completa de la catedral hasta San Ignacio, de tal forma que se garantice su composición y el paisaje que se configura con los cerros de fondo (De Franclieu 1981, FLC D16' - 159) . Pero también toma apuntes sobre la división de la ciudad en cuadrantes numerados, cuya distribución norte y sur depende de un eje que parte del Centro Cívico. Su contenido consiste en elementos que tienen viabilidad real, parcelas con destinos funcionales precisos, con un coeficiente de densidad y, un status del suelo y de valorización según la densidad. Además incluye datos acerca de los mercados y el régimen de dotación de abastecimiento de agua (De Franclieu 1981, FLC D16' - 164) .



128.- 21 de Febrero de 1950 - Visita de los consultores al Alcalde Trujillo López

También piensa en el informe del Plan y en encargar a un joven jurista de ASCORAL una investigación sobre las leyes existentes en distintos países europeos para la agrupación de suelo para una empresa común, y presentarla al Ministerio de la Reconstrucción de Francia (De Franclieu 1981, FLC D16' - 165) . Pero además, piensa en la hidrografía de Bogotá y en cómo disminuir o suprimir la distribución de redes de las calles, conduciendo el agua a la manera árabe mediante canales abiertos (De Franclieu 1981, FLC D16' - 168) . Reconoce que el Plan es toda una fuente de experimentación para el CIAM por el concurso de varios de sus miembros retomando diversos tipos de vivienda (De Franclieu 1981, FLC D16' - 176).

En sus apuntes, toma nota de revisar en París el Plan con los mercados satélites de los barrios bien definidos y con la distribución de las urbanizaciones populares horizontales (De Franclieu 1981, FLC D16' - 178), e incluye un llamado de atención para los planos en pequeña escala y la zonificación que se debe que indicar por círculos: comercio, vivienda industria (De Franclieu 1981, FLC D16' - 181). Incluso,

opina sobre la localización más adecuada para el nuevo hospital universitario que construirá la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional. (De Franclieu 1981, FLC D16'- 189,190).

Eduardo Mejía, Decano de Arquitectura de la Universidad Nacional, quien pide a Le Corbusier que hable para sus estudiantes y profesores. Pero Le Corbusier se niega: ... "no, no hago conferencias. Pero cuando el Plan Piloto esté aquí, habrá 1000 temas para sus alumnos: ¡los alumnos se apasionarán el problema, informarán -la opinión se interesará- los profesionales serán preparados por los jóvenes y un cuerpo de gente abierta de oficio será formado!" (De Franclieu 1981, FLC D16' 191).

El 5 de marzo hace un par de croquis de la malla urbana del centro de la ciudad²¹. El primero (De Franclieu 1981, D14-27), es entre las Carrera 1ª y 10ª donde referencia la vivienda pobre entre las Carrera 1ª y 4ª, la fuerte elevación de la topografía hacia los cerros entre las carreras 1ª y 2ª, la localización de las embajadas entre la Carrera 4ª y la 3ª o la 4ª y la 5ª, sobre el eje de la Calle 9ª. El segundo croquis (De Franclieu 1981, D14-28), es igual que el anterior, pero incluye la Avda. Jiménez en cuyo nacimiento contra los cerros señala unas colinas libres y verdes, mientras que en el Sector sobre la Carrera 4ª hacia los cerros indica muy edificado y accidentado. Precisamente por aquellos días Rogelio Salmona y Germán Samper se encuentran realizando los dibujos de estudio del Centro Cívico²² (Fondation Le Corbusier 2006).

A su llegada a París, Le Corbusier organiza con Rogelio Salmona, Germán Samper y Vincent Solomita, quien reemplaza a Fernando Martínez Sanabria, el avance de los trabajos²³. Entretanto, en Bogotá, Carlos Arbeláez continúa con las tareas del Plan y le surgen dudas sobre las cuales envía una serie de consultas a Sert, Wiener y a Le Corbusier. En particular pide asesoría sobre la localización del Mercado Central y de los mercados barriales, del esquema del plan vial y el cambio del trazado de la Avda. Cundinamarca, hoy Calle 30/ Avda. Ciudad de Quito, sobre y la definición del ancho de las calles 11, 19 y 22. Sert y Wiener solicitan a Le Corbusier que responda a Arbeláez ya que en ese momento él es quien está trabajando en los patrones de las vías²⁴

21 También reconoce en sus notas, que "hay un verdadero talento en los arquitectos de Bogotá: una ausencia de las Bellas Artes que abre las puertas a un cierto espíritu de la arquitectura" De Franclieu, F. (1981). Le Corbusier Carnets: Volume 2, 1950-1954. New York, Electa Milano. Fondation Le Corbusier Paris, The Architectural History Foundation. D14-47.

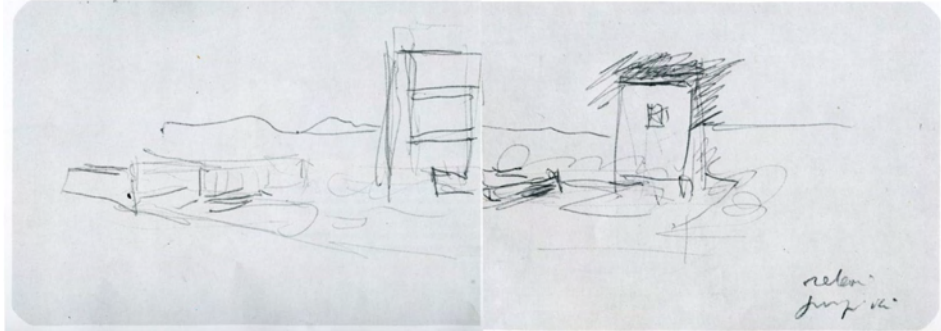
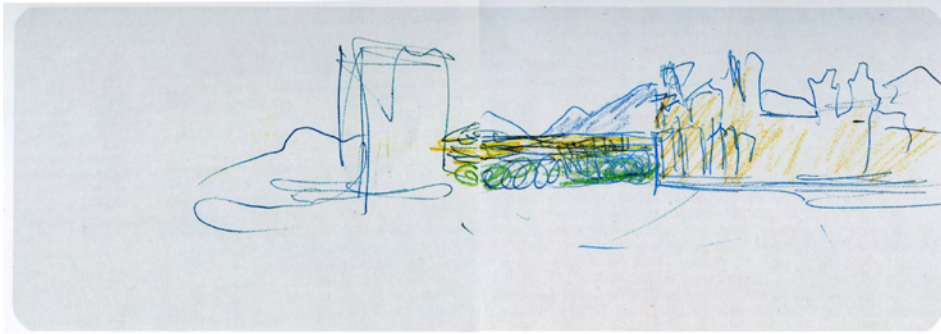
22 Fondation Le Corbusier (2006). Le Corbusier Plans. París, Fondation Le Corbusier.FLC 31560, 31561, 31563, 31564, 31565, 31566, 31567, 31568, 31572, 33688, 33689.

23 Le Corbusier (1950). Carta de Marzo 16. J. L. Sert P. L. Wiener. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

24 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Mayo 12. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

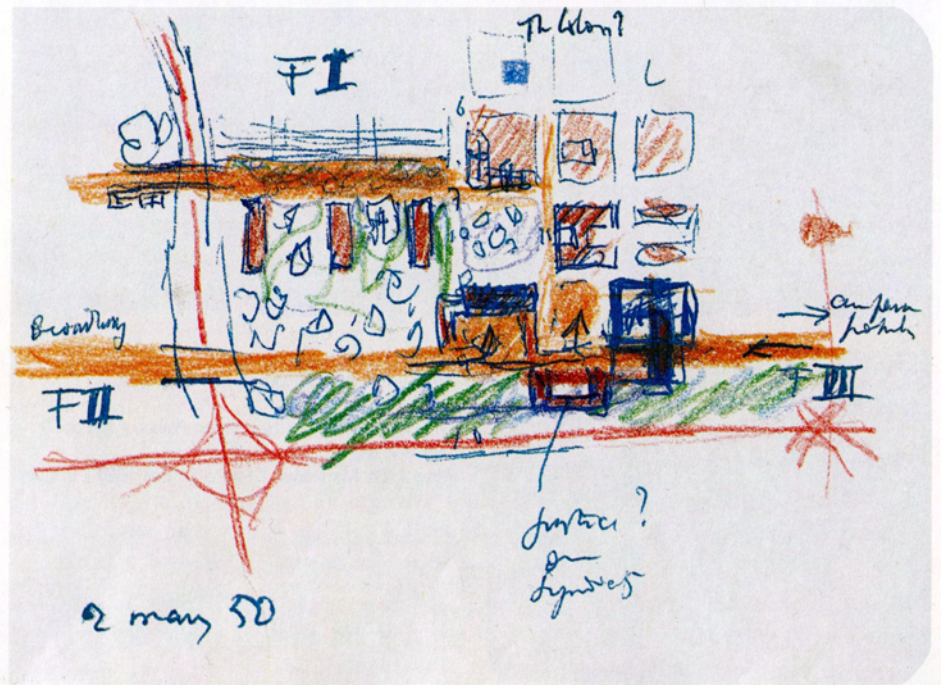


129.- 27 de Febrero de 1950 El Tiempo - antes de tomar el vuelo a Barranquilla



130.- Croquis de la Plaza de Bolívar, incorporando los posibles volúmenes de algunos de los edificios del Centro Cívico. FLC D16' - 155, 156, 157, 158

131.- Croquis del área circundante a la Plaza de Bolívar, transformando las manzanas del costado Norte y Occidental. FLC D16' - 188



Según Arbeláez²⁵, la Avda. Cundinamarca, arteria y vía de comunicación de las zonas residenciales del norte y del sur con el centro, cuyo trazado se propuso en las reuniones iniciales del Plan, está muy alejada de la ciudad debido a que la distancia con el extremo norte urbanizado es de 3 km, en sur es de 5 km y en el área central es aún más distante. Esto hace que se aumente 8 km el recorrido para llegar al centro. Por lo tanto, opina que las vías secundarias 7^a, 10^a y 14 serán las que reciban casi todo el tránsito y la Avda. Cundinamarca quedará exclusivamente para la carga pesada y comunicaciones intermunicipales de menor importancia. También le preocupa que si el área de servicio de la Avda. Cundinamarca es de 4 o 5 Km hacia el área urbana y 800 m hacia el extrarradio, se fomente la duplicación de la ciudad hacia el occidente. Le parece que el límite urbano tendría que fijarse por medio de una Ley y no por una barrera física constituida por la Avda. Cundinamarca²⁶. Al respecto, Le Corbusier aclara que el eje de circulación futura se encuentra sobre la Carrera 10^a y no sobre la Avda. Cundinamarca que es sólo un bulevar exterior de cinturón, y que el espesor de las líneas sobre el plano no debe provocar una confusión²⁷. Además, Arbeláez pide el esquema de anteproyecto del Plan Vial y las bases generales del Plan Piloto que Le Corbusier trae a la reunión en Bogotá pero que luego se lleva a París sin dejarles copia, ya que necesita algunos lineamientos para aprobar solicitudes de nuevas urbanizaciones, al igual que información para ubicar el Mercado Central y las seccionales.

Le Corbusier envía a Arbeláez información suficiente relativa a los mercados de los Sectores²⁸ ya que precisamente acaba de terminar el estudio de la descomposición de la ciudad en Sectores, los cuales pueden proveerse de un Mercado Central que su vez se abastece del mercado principal o municipal. Advierte que la capacidad geográfica de los Sectores varía según las distintas partes de la ciudad y sobre todo según la densidad. Envía a la OPRB a Sert y Wiener el plano BOG 1135 de los Sectores coloreados de amarillo, cada uno identificado con un código de números y letras, dotado de la previsión para el abastecimiento por el Mercado Central y, eventualmente, por la llegada directa de indígenas de la Sabana²⁹. Sert y Wiener recomiendan situar los nuevos mercados a lo largo de las principales vías de comunicación para impedir que el tránsito del propio mercado ingrese en el área residencial que debe ser más

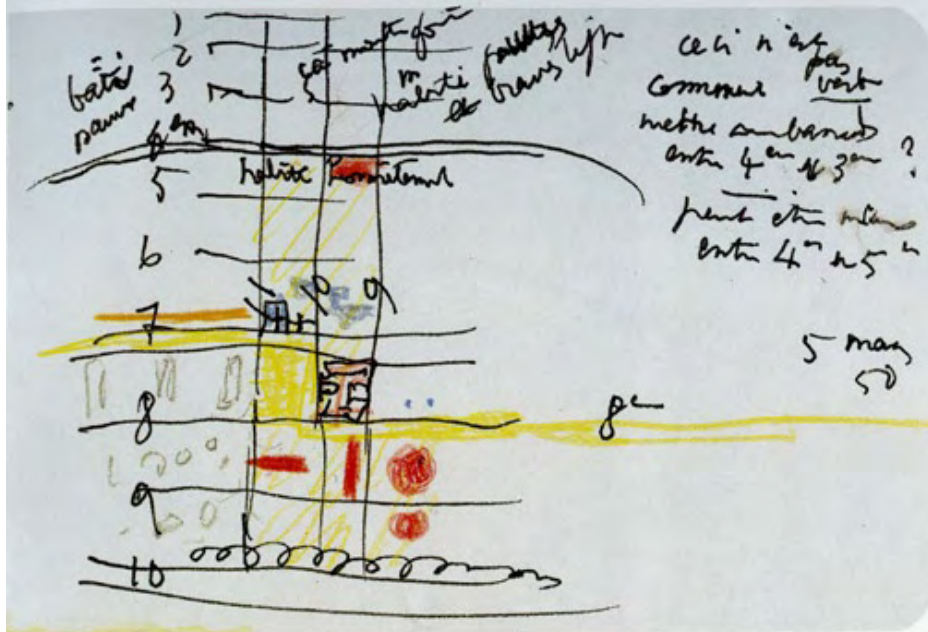
25 Arbeláez, C. (1950). Carta de Abril 10. J. L. Sert. Bogotá, Fondation Le Corbusier, H3-4-124.

26 Arbeláez, C. (1950). Carta de Abril 24. Le Corbusier, J. L. Sert. P. L. Wiener. Bogotá, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

27 Le Corbusier (1950). Carta de Abril 19. J. L. Sert. P. Wiener. París, Fondation Le Corbusier, H3-4-120.

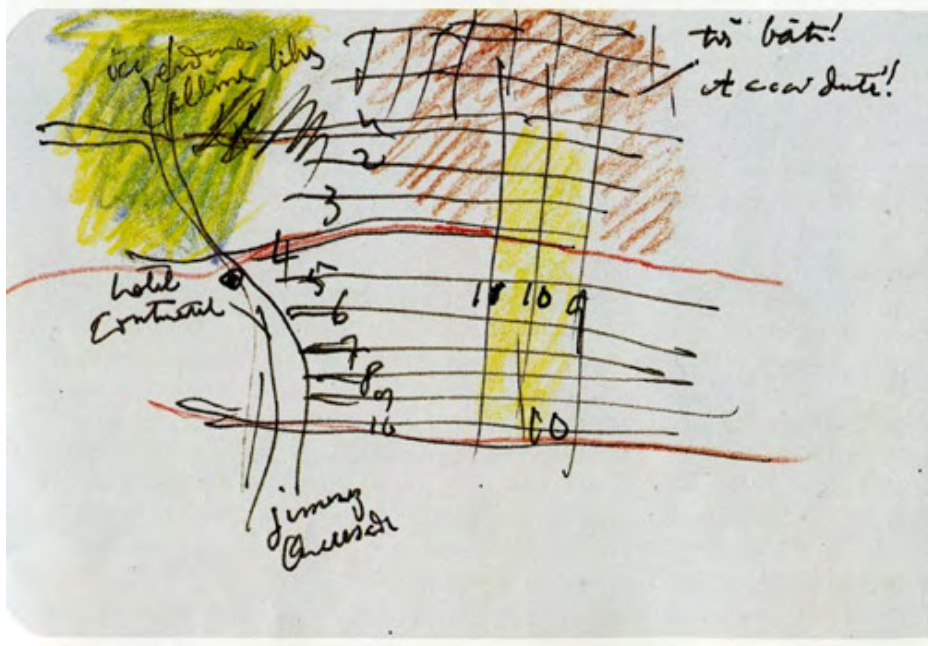
28 Le Corbusier es enfático y afirma que Sectores es la apelación exacta y definitiva para la división de la ciudad según las condiciones geográficas y la densidad: "... 'secteurs'. Nous avons admis cette appellation exacte et définitive» Ibid.

29 Le Corbusier (1950). Carta de Abril 14. C. Arbeláez. París, Fondation Le Corbusier, H-3-4-123.



Arbeláez para que autorice la construcción de un edificio de apartamentos que una cooperativa de vivienda quiere construir en la Carrera 1ª entre la Calle 13 y la 14. Le complace ver prosperar sus iniciativas pero considera necesario guiarlas y envía a la OPRB un esquema con la implantación en el solar del tipo de edificio que se debe aplicar.

Se trata de una unidad de vivienda “perfectamente orientada y de buen tamaño”, acompañada de una serie de Unidades de Habitación constituyendo un Sector. Estas unidades se disponen perpendicularmente a la cuesta de la montaña, se conectan por la parte alta a los automóviles y por la parte baja a los peatones³¹. Estas once “Unidades de Habitación de Gran Formato”, están “basadas en la orientación del terreno y la perspectiva del volumen en el paisaje” y son la mejor forma de lograr rendimiento y eficacia con una densidad de 320 habitantes/hectáreas³². Además, para este Sector residencial recomienda aplicar un estatuto exigente. Pero también, ve la oportunidad de que los promotores les llamen como expertos, lo que les garantizaría obtener un proyecto conforme con las exigencias urbanísticas del Plan para Bogotá³³.



En menos de un mes, Sert y Wiener insisten a Le Corbusier que envíe sus croquis del Plan Vial tan pronto como los tenga avanzados. En ese momento Arbeláez está pidiendo información sobre el ancho de la carrera 11, la calle 19 y la calle 22, porque está discutiendo con el alcalde un decreto de ampliación de algunas vías³⁴. Les parece que no es correcto que se tomen este tipo de decisiones hasta que el Plan Piloto no esté terminado. Por lo tanto, suponen que Arbeláez debe estar bajo fuerte presión y que están en la obligación de actuar y ayudarlo a la aceptación rápida del Plan. Sin embargo, aclaran que no harán nada sin acordarlo con Le Corbusier porque les parece que deben actuar conjuntamente. Finalmente, le piden un compás de espera mientras se va resolviendo esta dificultad y llegan más noticias sobre la situación de Bogotá³⁵.

Entre otras cosas, Arbeláez informa a Le Corbusier, Sert y Wiener que la municipalidad ha emitido el Decreto 154 de Marzo de 1950, que crea la Junta de Planificación Urbana como órgano consultivo y consejero para las oficinas ejecutivas del municipio. Está formada por el Alcalde como presidente, el Secretario de obras Públicas, el arquitecto director de la OPRB, el urbanista y los consultores de la OPRB y los jefes de varias de sus secciones. Este decreto también organiza varias oficinas

FLC D14 - 28

135.- Croquis de Le Corbusier del Barrio de La Candelaria en inmediaciones de la Plaza de Bolívar. FLC D14 - 27

136.- Croquis de Le Corbusier sobre el Centro Cívico, manzanas y circulación. FLC D14 - 28

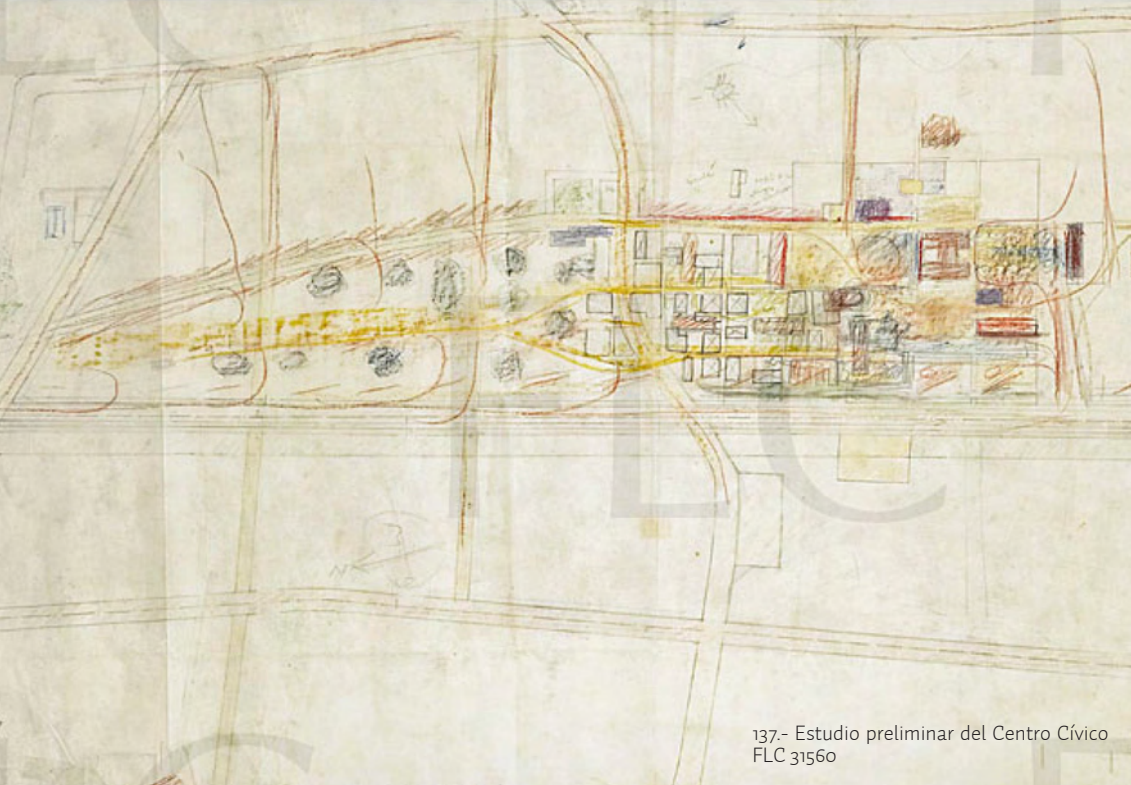
31 Le Corbusier (1950). Carta de Abril 19. J. L. Sert P. Wiener. París, Fondation Le Corbusier, H3-4-120.

32 Le Corbusier (1950). Carta de Abril 21. C. Arbeláez. París, Fondation Le Corbusier, H-3-4-117.

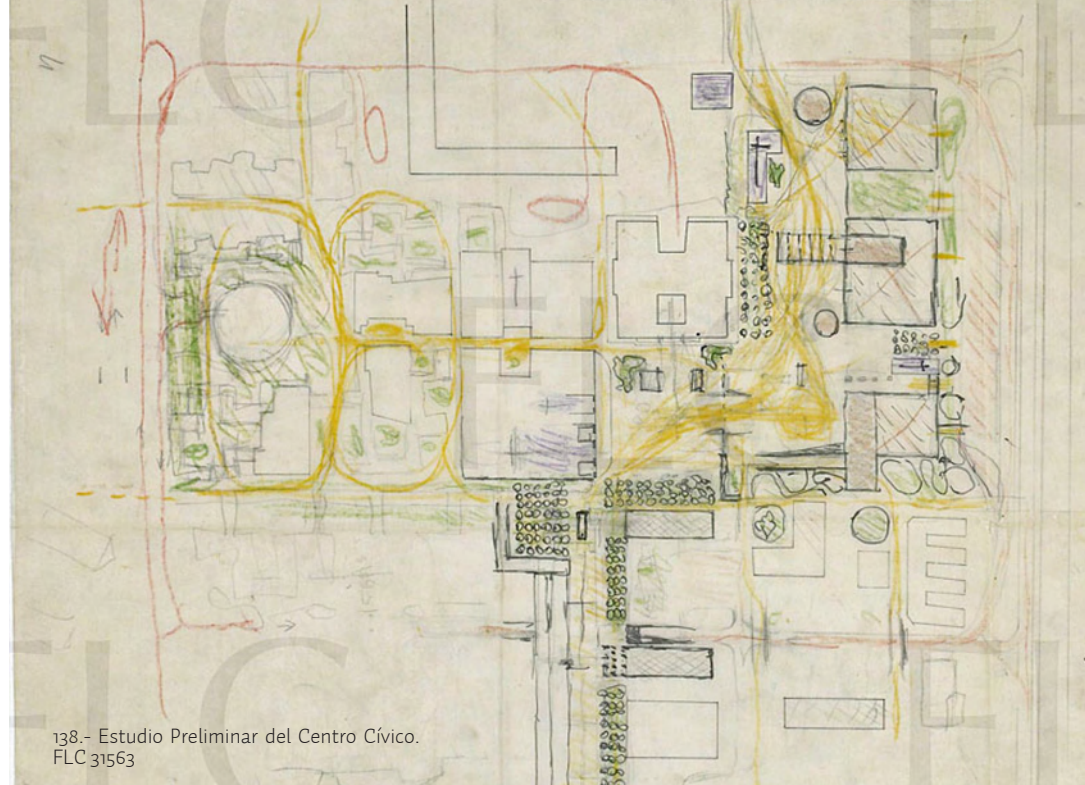
33 Le Corbusier (1950). Carta de Abril 19. J. L. Sert P. Wiener. París, Fondation Le Corbusier, H3-4-120.

34 Sert, J. L. P. Wiener (1950). Carta de Mayo 5. Le Corbusier. Nueva York, Fondation Le Corbusier, H3-4-111.

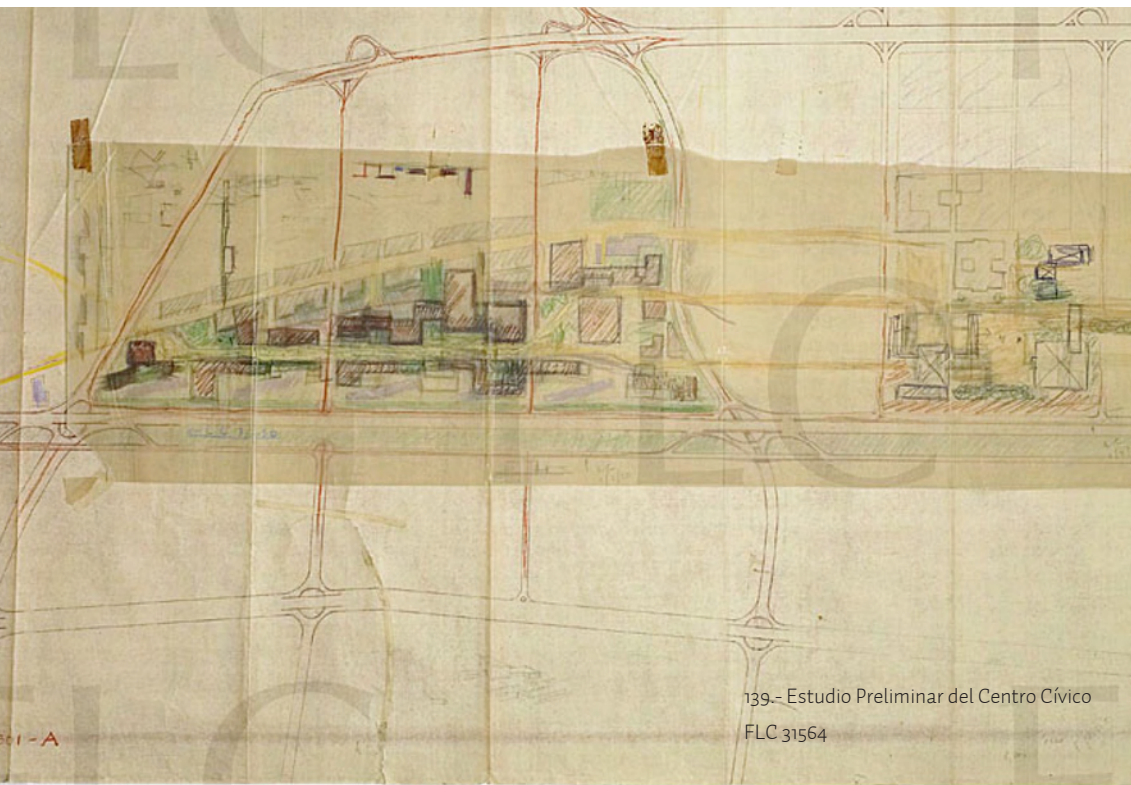
35 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Junio 7. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.



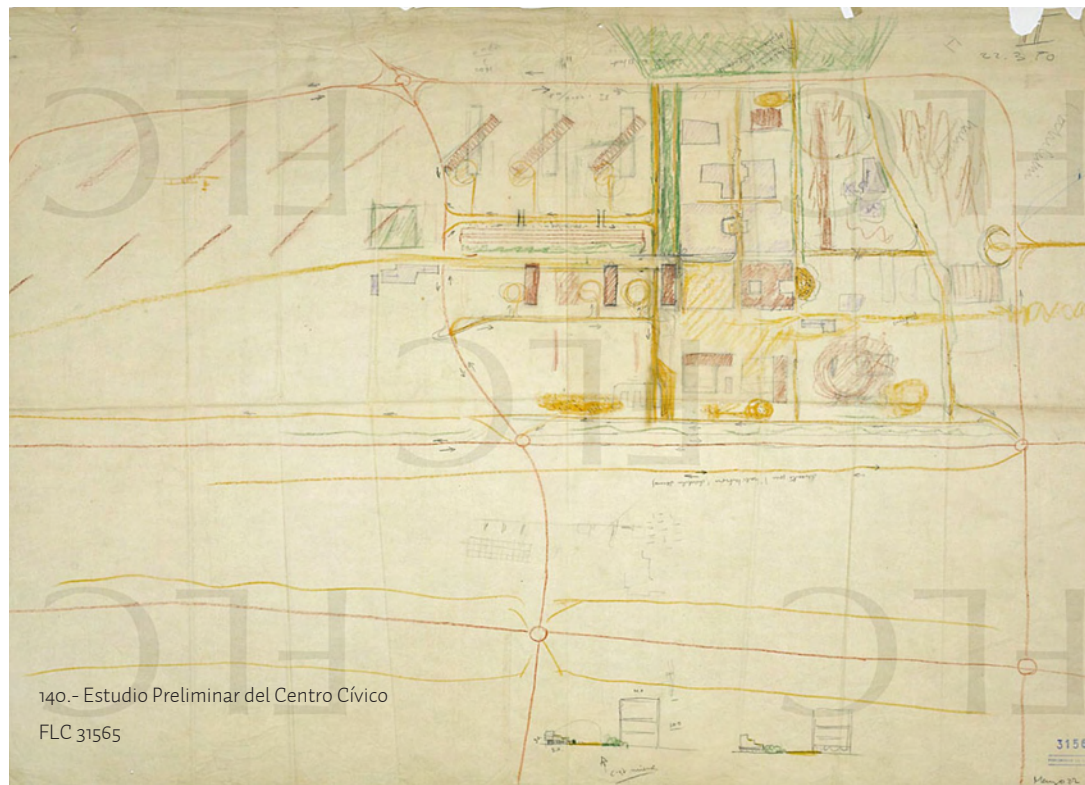
137.- Estudio preliminar del Centro Cívico
FLC 31560



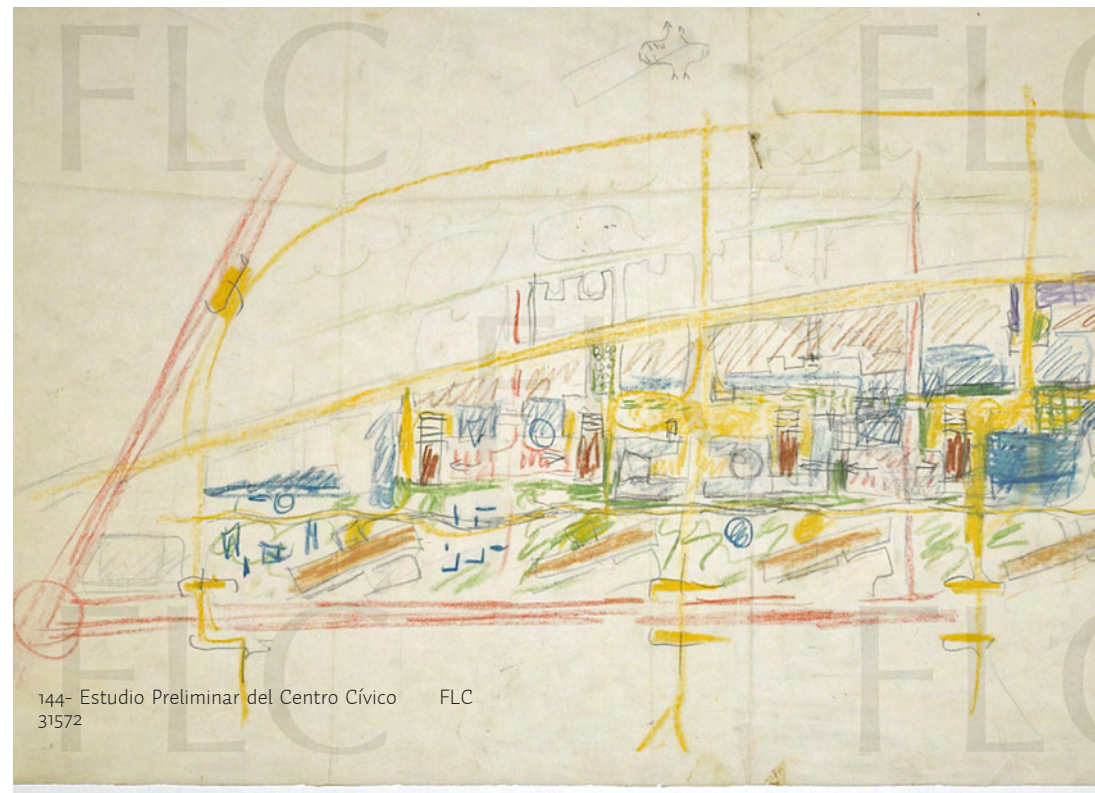
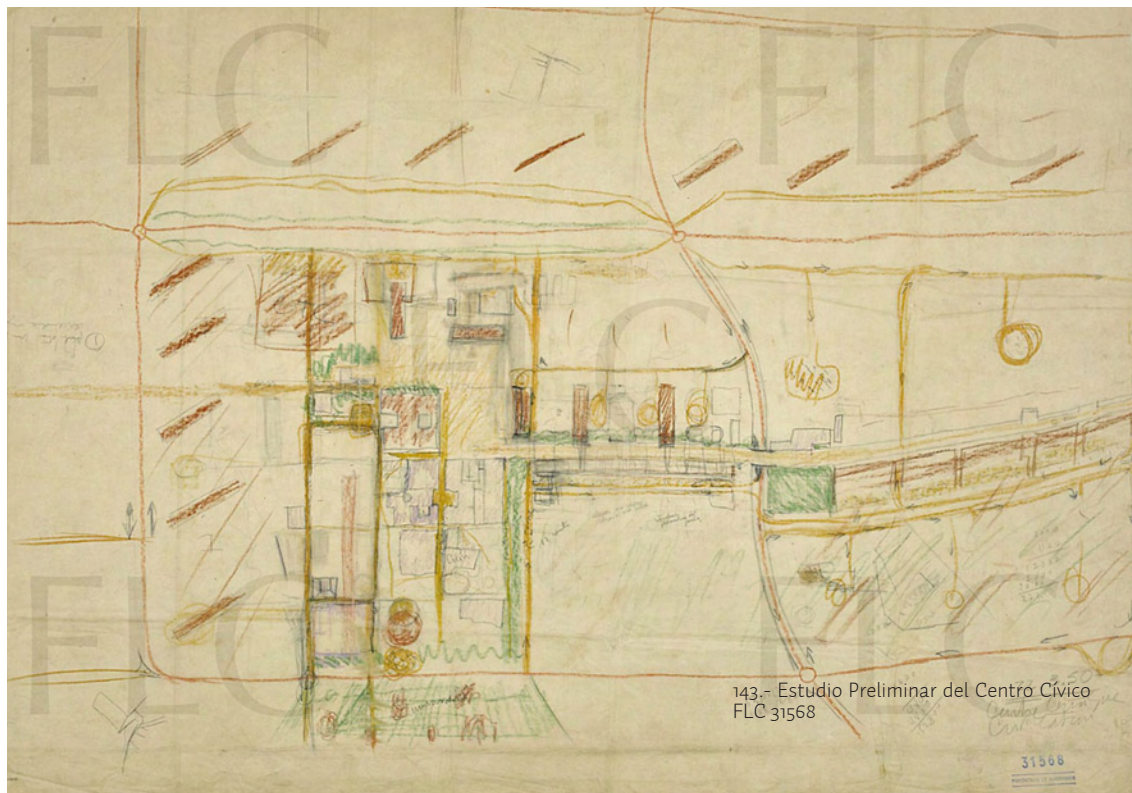
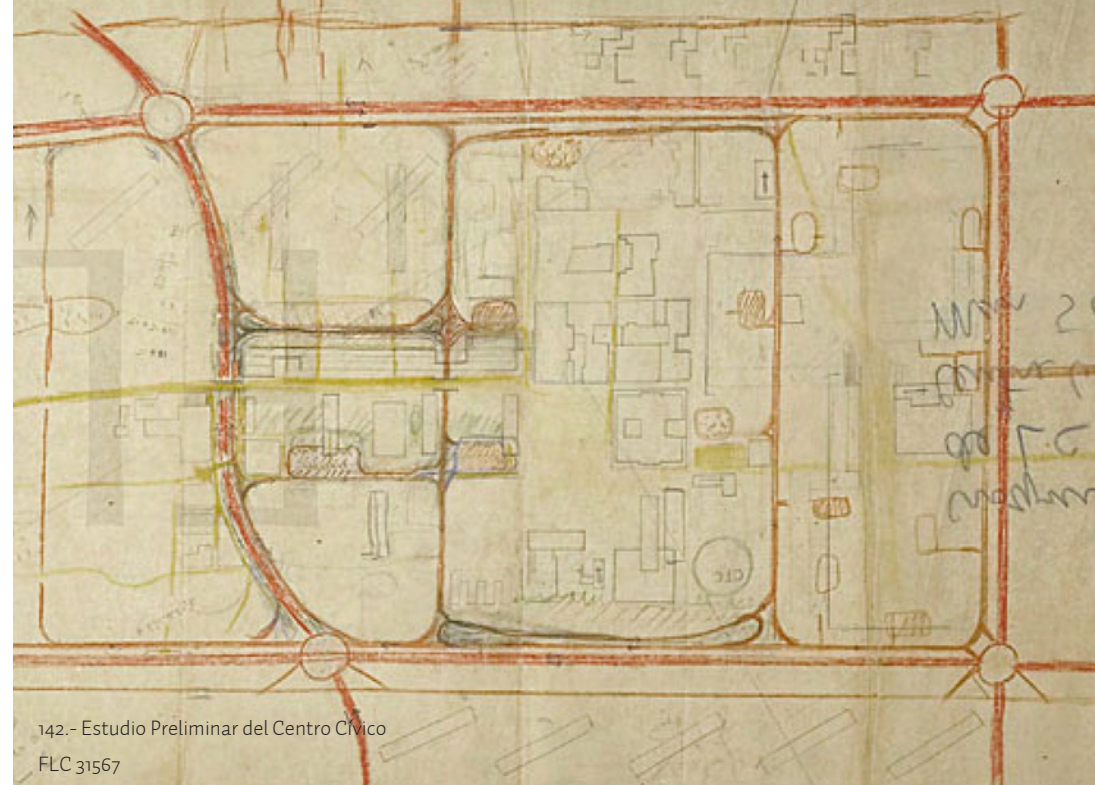
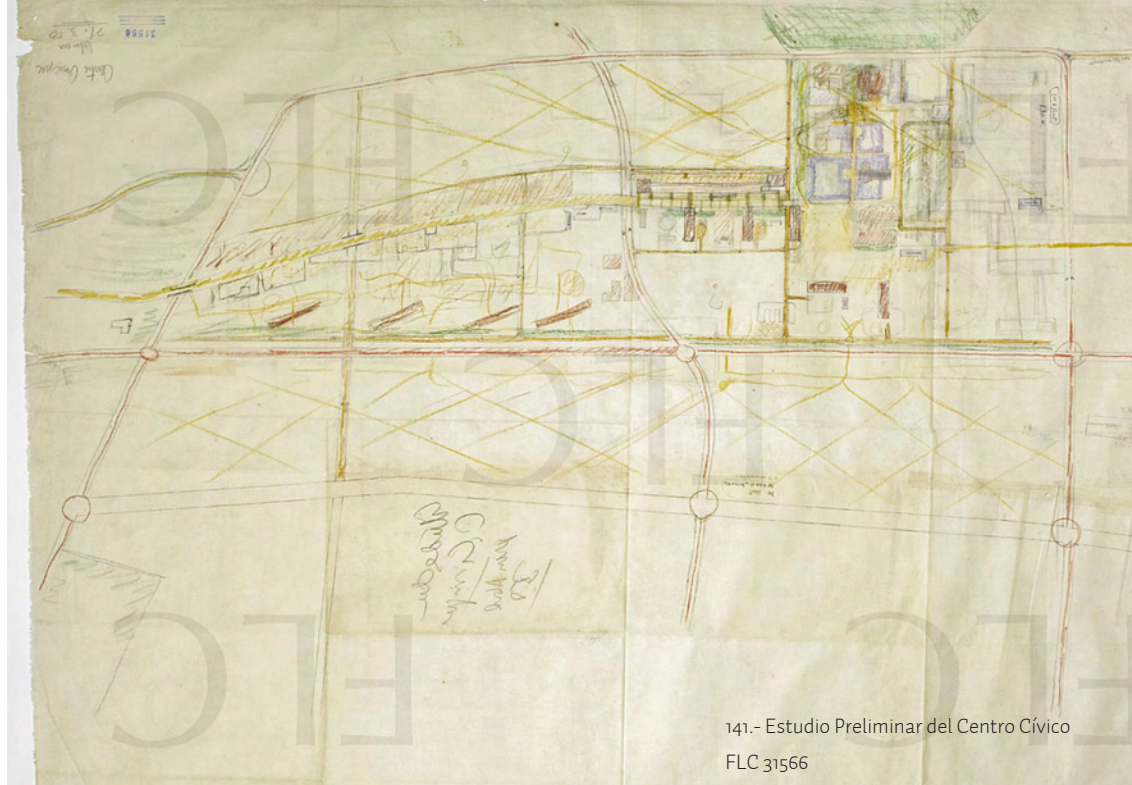
138.- Estudio Preliminar del Centro Cívico.
FLC 31563

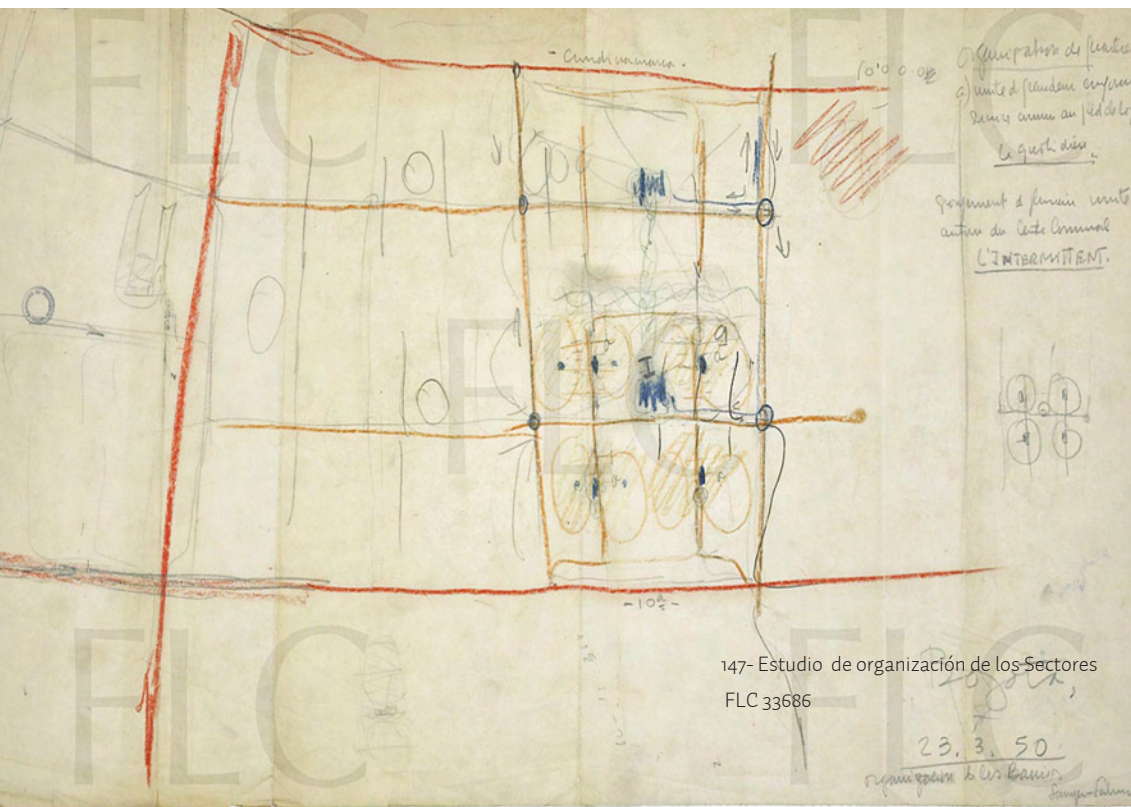
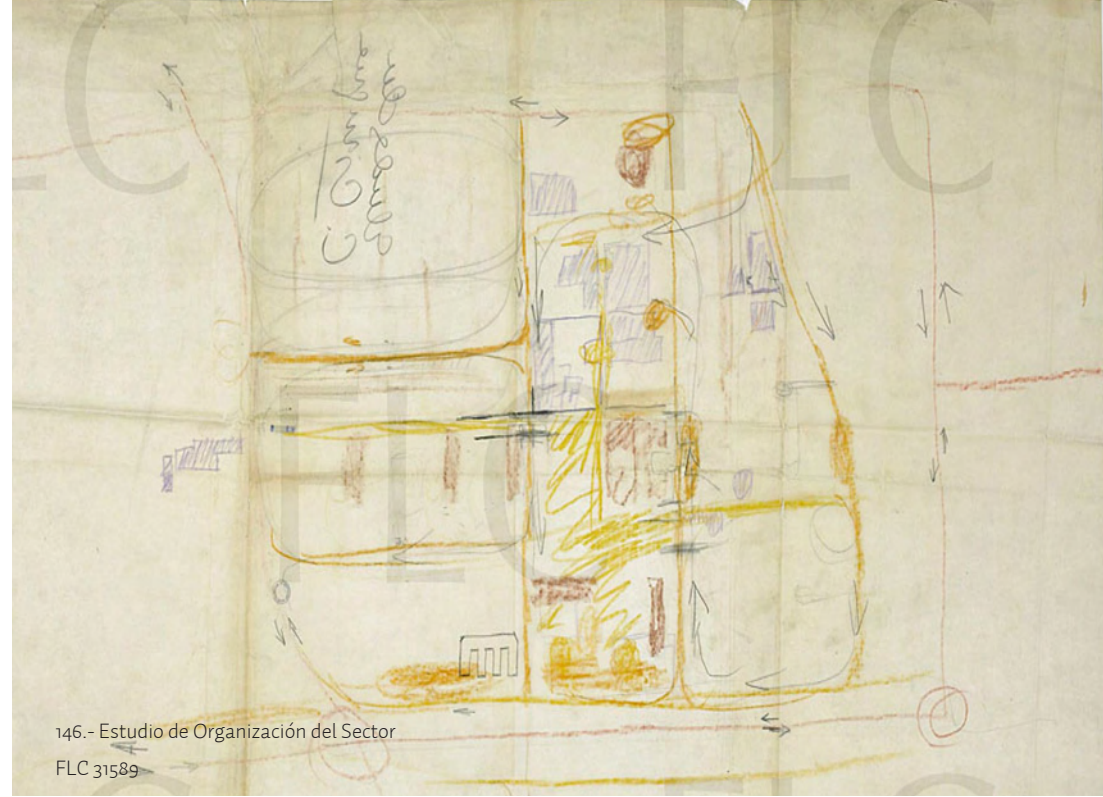
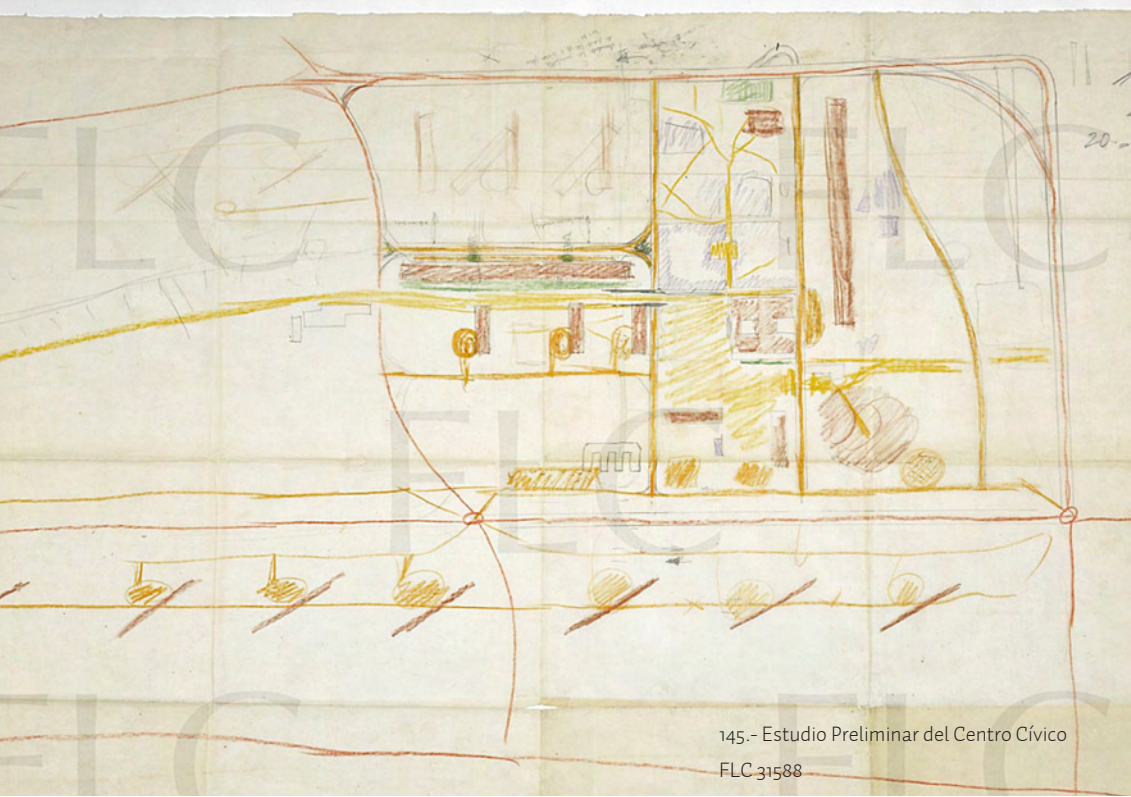


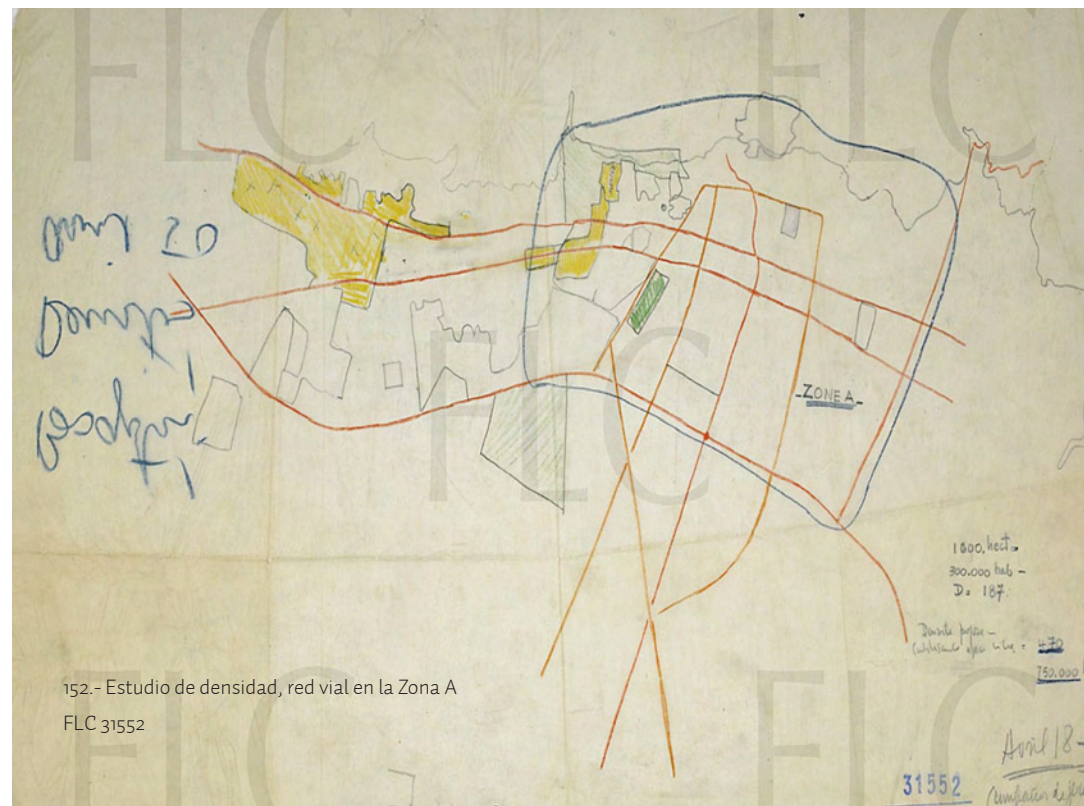
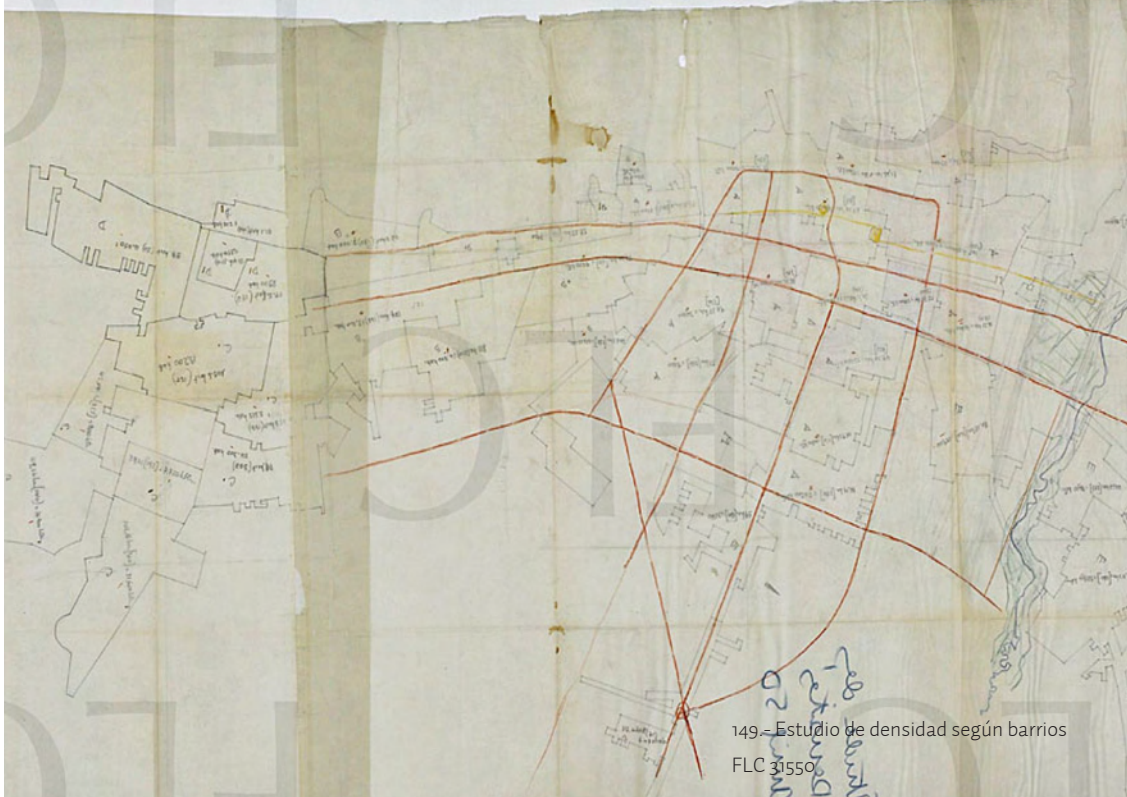
139.- Estudio Preliminar del Centro Cívico
FLC 31564

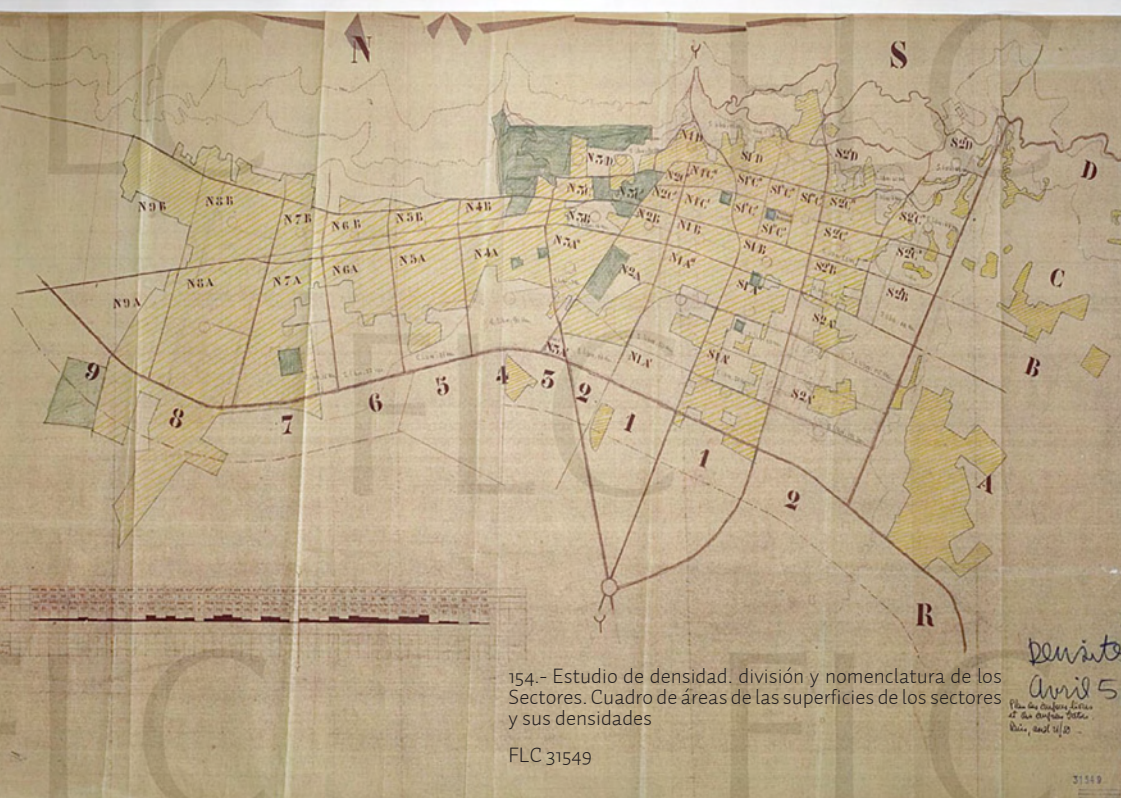


140.- Estudio Preliminar del Centro Cívico
FLC 31565









154.- Estudio de densidad, división y nomenclatura de los Sectores. Cuadro de áreas de las superficies de los sectores y sus densidades

FLC 31549



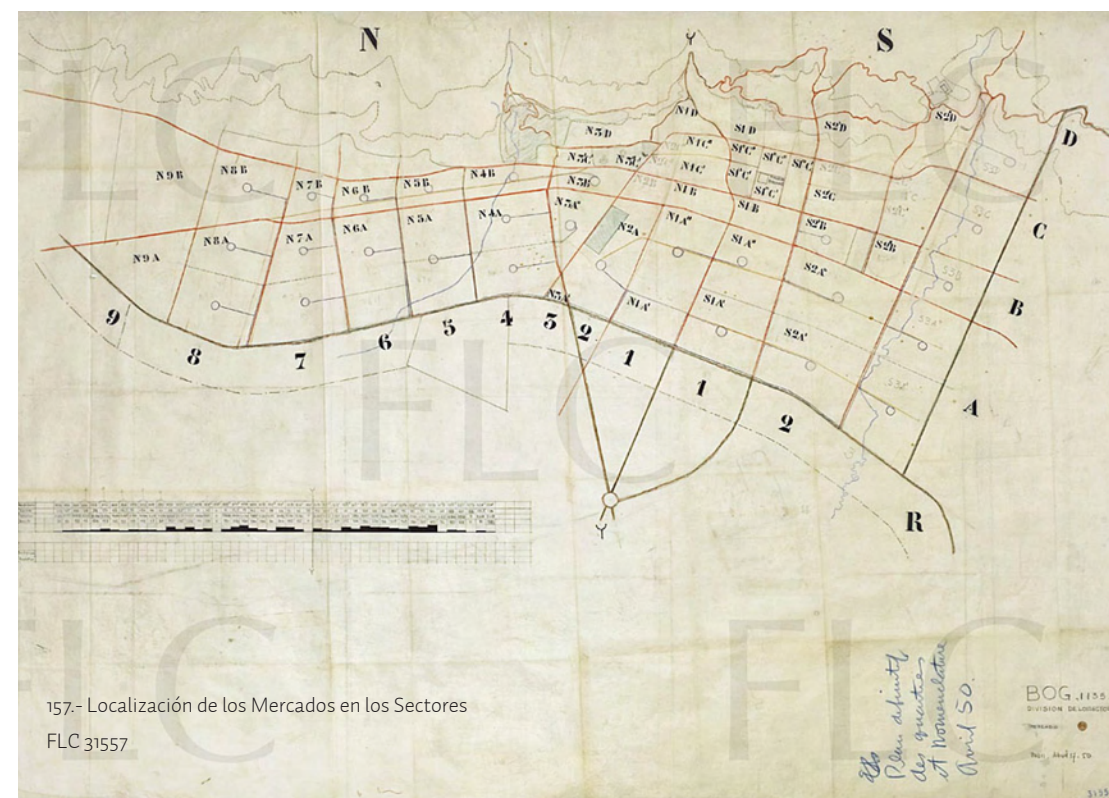
155.- Estudio de la red vial, zonificación, áreas construidas y densidades

FLC 31551



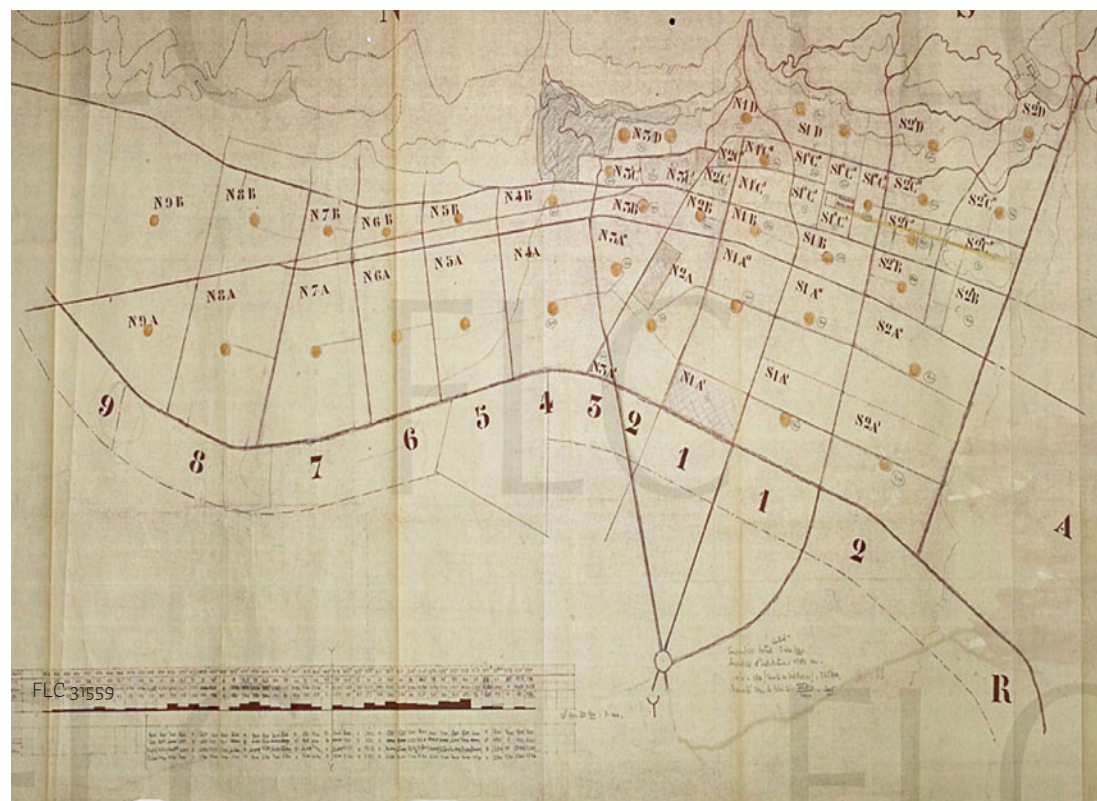
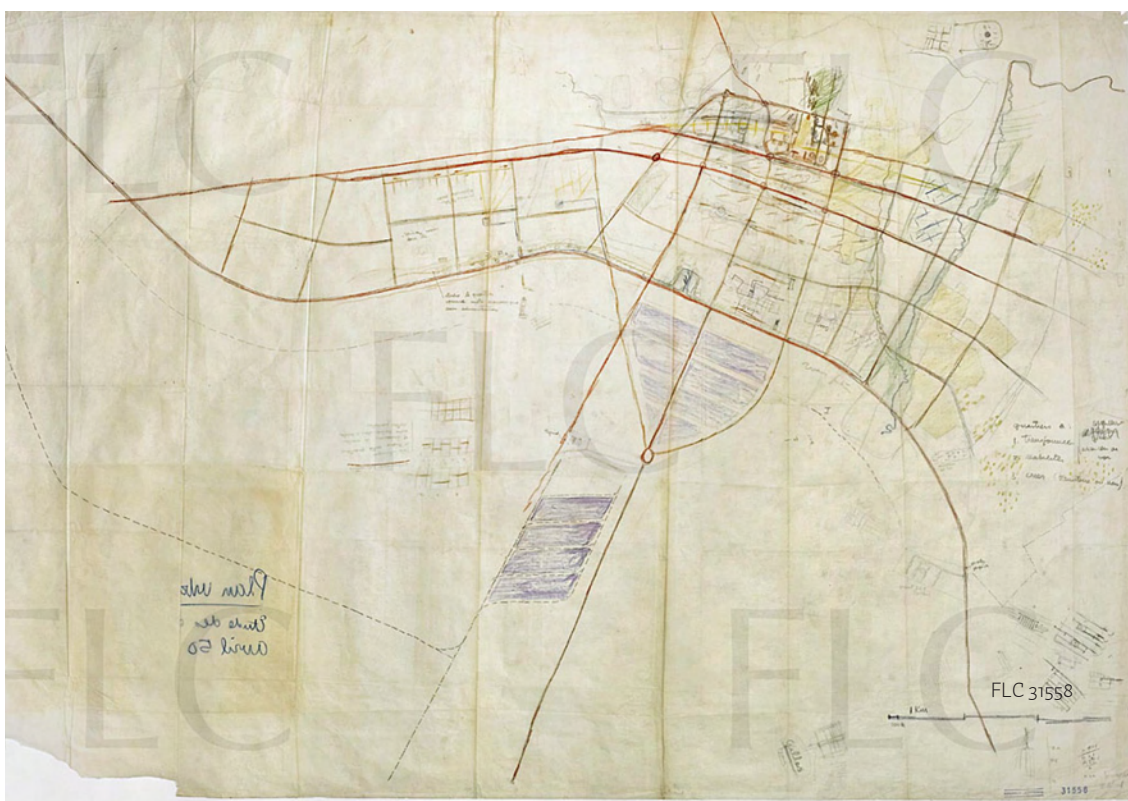
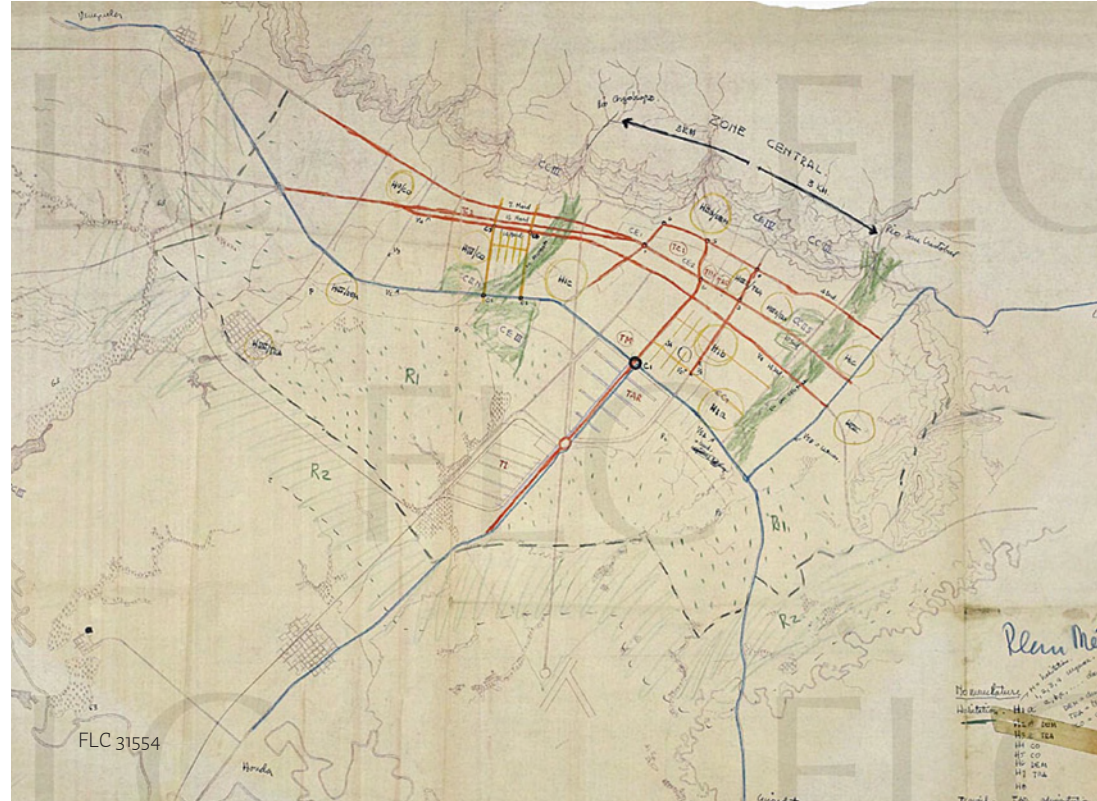
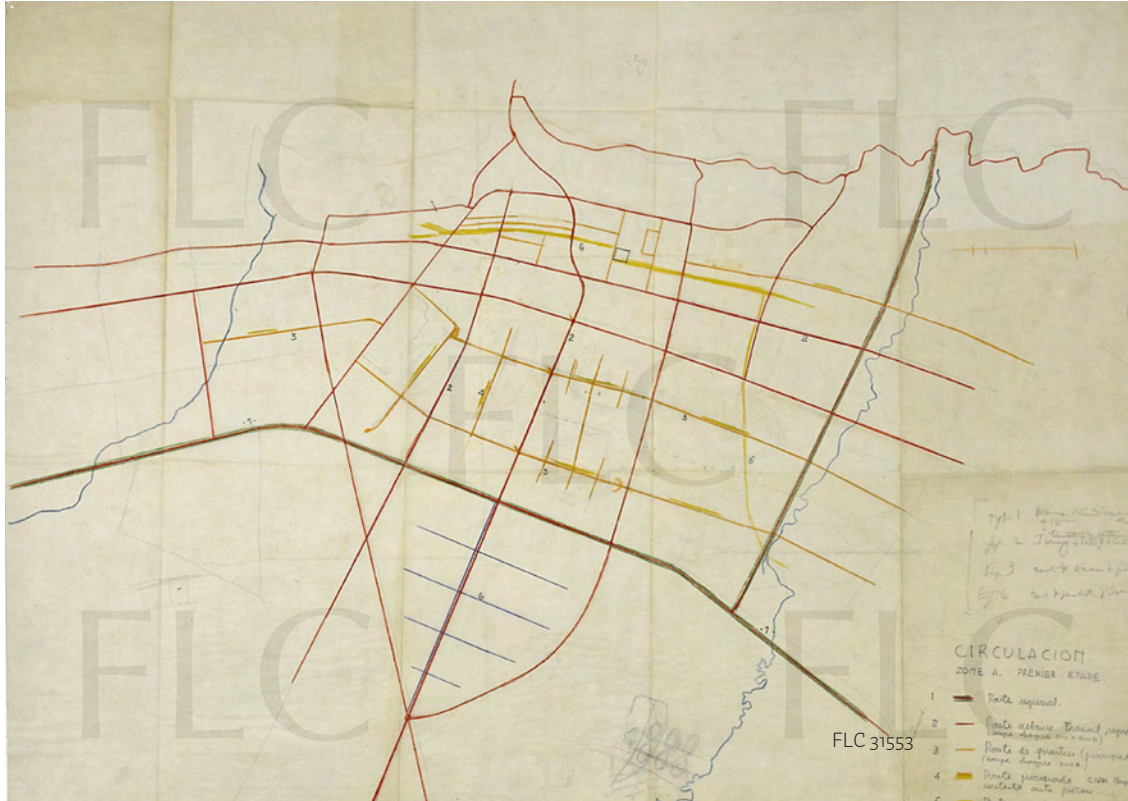
156.- Dibujo de estudio, vialidad, áreas verdes, equipamiento, industria y vivienda

FLC 31555



157.- Localización de los Mercados en los Sectores

FLC 31557



municipales que solapaban sus funciones con varias bajo el control de la OPRB³⁶. Entretanto, el Gobierno Nacional toma decisiones sobre el territorio bogotano. Para la época, la Aeronáutica Civil anuncia que se retoman los estudios para dotar a Bogotá de un nuevo aeropuerto internacional. Éste se situaría en un terreno de 800 ha en las inmediaciones de los municipios de Engativá y Fontibón (PROA 34, 1950)

Por su parte, Sert y Wiener no están de acuerdo con el plano PP1012A enviado por Arbeláez, que incluye el trazado de una nueva avenida llamada Progreso, con la cual la OPRB propone sustituir la Avda. Cundinamarca. Consideran que el esquema contradice la condición periférica de la Avda. Cundinamarca, como se había decidido inicialmente en el Protocolo de Cap Martin y confirmado en la reunión de Febrero en Bogotá. Además, les parece que la Avda. Progreso se puede convertir en una vía central que compite con la carrera 10ª y suponen que detrás del nuevo esquema debe haber razones de naturaleza política o privada, razón por la cual deben hablar con Arbeláez para tener una idea más concreta de la situación. Le piden a Le Corbusier su opinión para tener una actitud unificada sobre el asunto y que envíe copias de los dibujos que haya avanzado sobre el Plan Piloto antes de llevarlos a la presentación final y sobre los cuales deben estar en permanente comunicación según como vayan evolucionando³⁷.

Le Corbusier responde con sus adelantos sobre el Plan y envía el plano a color BOG 4201 de clasificación de arterias urbanas y de la red regional y el plano a color BOG 4202 del informe vivienda-trabajo y circulación urbana, fijando los límites naturales entre la vivienda y el Centro Cívico. La Avda. Cundinamarca forma parte, además, de la red regional que es una red de tránsito hacia Venezuela, los Llanos, el Magdalena, por lo tanto se encuadra perfectamente entre las funciones vivienda y trabajo. Le Corbusier manifiesta a Arbeláez su oposición a que la Avda. Las Américas sea un eje vital, ya que es una vía puramente accidental sin mucho tránsito de transporte de mercancías, y sin vínculo alguno entre vivienda y trabajo. Igualmente, le parece que la rotonda de distribución no debe estar situada en cruce de la 26 y la Avda. Las Américas, sino en el de la Avda. Cundinamarca y la Jiménez³⁸. A los pocos días, Arbeláez le comunica a Le Corbusier su acuerdo con los planos BOG 4201/02 y le envía sus comentarios y cuatro planos derivados de los estudios adelantados por la OPRB³⁹.

36 Arbeláez, C. (1950). Carta de Abril 24. Le Corbusier, J. L. Sert P. L. Wiener. Bogotá, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

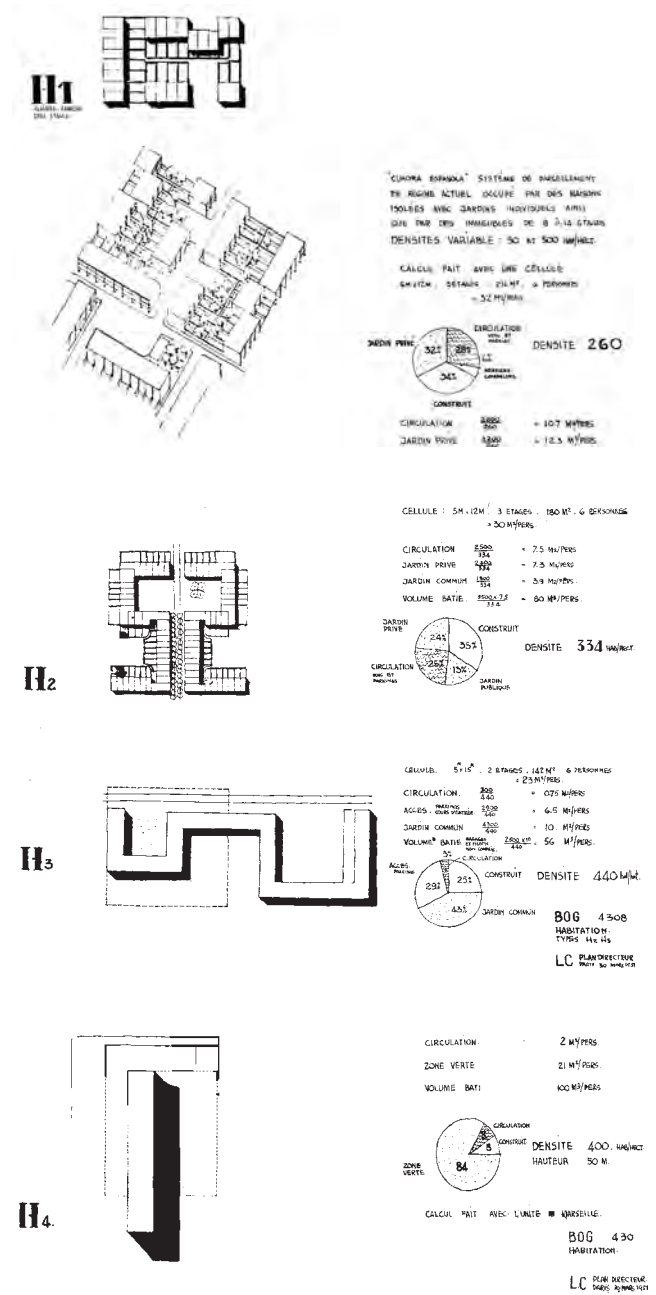
37 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Mayo 12. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

38 Le Corbusier (1950). Carta de Mayo 26. C. Arbeláez. París, Fondation Le Corbusier, H3-4-107.

39 Los planos son: Plano de construcciones de viviendas individuales y apartamentos por zonas y años, plano de distribución de habitantes en la ciudad, plano de Bogotá según diversas funciones, esquema sobre el crecimiento del comercio. Ver: Arbeláez, C. (1950). Carta de Junio 6. Le Corbusier. Bogotá, Fondation Le Corbusier, H3-4-99.

158.- Plano Plan Directeur BOG Urbain 4211 en escala de grises, con los planos BOG Habitation 4300 y 4302 superpuestos y en color amarillo





160 a 162.- Plan de masas y cálculos de áreas, según tipos de vivienda H1, H2, H3 y H4

Arbeláez se ve presionado para la aprobación de algunos barrios antes y pide a Sert y Wiener que se haga la entrega del Plan Piloto antes del 7 de agosto, fecha en la cual se posesiona Laureano Gómez como nuevo presidente de Colombia. Arbeláez prefiere gestionar su aprobación con el presidente saliente Mariano Ospina Pérez, quien lo ha promovido y ha estado al tanto de los acontecimientos. A Sert y Wiener les parece ideal superar este trámite rápidamente pero no están de acuerdo en que el viaje a Bogotá en julio sea la garantía de que esto suceda y dudan que los planos de Le Corbusier estén lo suficientemente avanzados para presentarlos anticipadamente⁴⁰.

Además solicitan a Le Corbusier su opinión sobre llegar a un acuerdo con el nuevo régimen presidencial cuando el trabajo esté terminado y le recomiendan no incluir sus dibujos en 3 dimensiones para lograr una aprobación del Plan Piloto sin ningún inconveniente. Una vez superada la aceptación oficial del zoning y del Sistema de Calles y Autopistas, se podría retomar la presentación de estas ideas tridimensionales. En cambio, le insisten que les mande sus planos en el estado de avance en el que se encuentren, sin ninguna interpretación, para opinar sobre lo que se debe presentar según los términos del contrato y le sugieren que también los revise para no omitir ningún requerimiento técnico. Por simple precaución, le recuerdan que junto con los dibujos del Plan debe entregar un informe escrito y le recomiendan tener cuidado con cualquier omisión técnica que pueda hacer que se retrase o se frustre la aprobación del Plan, y el pago correspondiente⁴¹.

En ese momento, Le Corbusier está terminando los planos definitivos y le parece imposible anticipar la entrega para el 7 de Agosto, entre otras cosas porque su billete de avión a Bogotá está reservado para el jueves 31 de Agosto (1950)⁴². Al recibir los planos BOG 4208 4201-02, Sert y Wiener envían a Le Corbusier sus observaciones, no sin antes insistir en que omita las indicaciones tridimensionales entre los dibujos del Plan Piloto que llevará a Bogotá. Están de acuerdo en que el planeamiento urbano debe hacerse en 3 dimensiones y, que el Plan Vial y el zoning debe tomar esto en cuenta, pero les parece que será más fácil lograr la aprobación si no se presentan los dibujos tridimensionales en este momento⁴³.

Adicionalmente hacen comentarios relacionadas con el Centro Cívico, los tipos de vivienda y la malla vial. Sobre el Centro Cívico, le recuerdan que su contrato exige la

40 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Junio 21. Le Corbusier. JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

41 Ibid.

42 Le Corbusier (1950). Carta de Junio 22. J. L. Sert P. L. Wiener. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

43 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Junio 21. Le Corbusier. JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

representación de tres etapas de desarrollo del Plan y que por eso los planos deben incluir los edificios importantes del centro que serán conservados, al igual que la proyección de cómo puede ser la evolución de esta área, para que en Bogotá puedan ver de la transformación desde el estado actual hasta la realización de la propuesta.

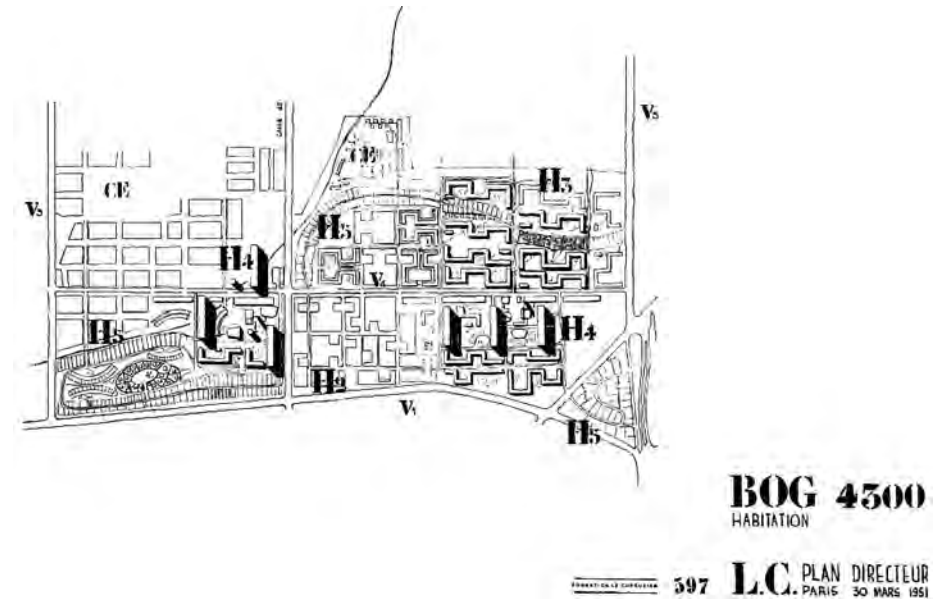
Acerca de la agrupación del tipo de vivienda similar al de Una Casa Un Árbol, denominada H1, le sugieren revisar el tamaño del *cul-de-sac* y le insinúan que represente el ensamble de este nuevo tejido con el patrón de la ciudad existente y que indique la evolución de la ciudad hasta la fase final de desarrollo⁴⁴. Respecto a los edificios tipo Unidad de Habitación⁴⁵ -llamados H-4-, opinan que será difícil que las autoridades de Bogotá se den cuenta de las ventajas de 24 edificios de este tipo, debido a sus implicaciones financieras y a otros factores relacionados con la crisis de Colombia. Además, le advierten que esta propuesta provocaría una tormenta innecesaria de opiniones y oposiciones al Plan, y le recomiendan retomar este planteamiento en escenarios futuros. Una vez más le reiteran que no es útil ni práctico insistir en representaciones tridimensionales de un proyecto de gran envergadura y le recomiendan que Plan Piloto sólo se centre en definir las zonas para edificios de apartamentos de gran altura y para los de baja altura. Respecto a las Viviendas Tipo Ciudad Radiante denominada H-3-, le dan el mismo argumento y le recuerdan que el Plan Piloto debe proponer un estudio del Centro Cívico, limitado al área adyacente al Capitolio, otra vez, omitiendo cualquier expresión tridimensional por ahora, ya que el estudio de detalle debe ser llevado a cabo a través del Master Plan, cuando cuenten con la información de los edificios existentes.

La aplicación de los tipos anteriores en Bogotá, se ejemplifica en los planos BOG Habitation 4300 y 4302. El primero se refiere del área del costado Oriental de la Ciudad Universitaria, entre las Calles 34 y 53, y las Carreras 30 o Avda. Cundinamarca y la Avda. Caracas. El segundo, es el sector comprendido entre las actuales Calles 66A y la 76, y las Carreras 13 y 43, incorporando a su interior la quebrada La Vieja. Igualmente sucede con la propuesta para el costado Oriental del Centro Cívico, como lo indica el plano BOG Urbain 4211, con 24 edificios tipo Unidad de Habitación de implantación perpendicular a la topografía. Estos planos y propuestas, no llegan a hacer parte del Plan Piloto como tampoco los tipos de vivienda excepto el H1. En cambio, el sector comprendido entre las Calles 13 y el Río San Cristobal - Fucha, y la Avdas. Caracas y la Ciudad de Quito es el que el Plan Piloto pone como ejemplo de la aplicación de la Unidad de Barrio en Bogotá, expresado en el Plano BOG Unité de Quartier 4221.

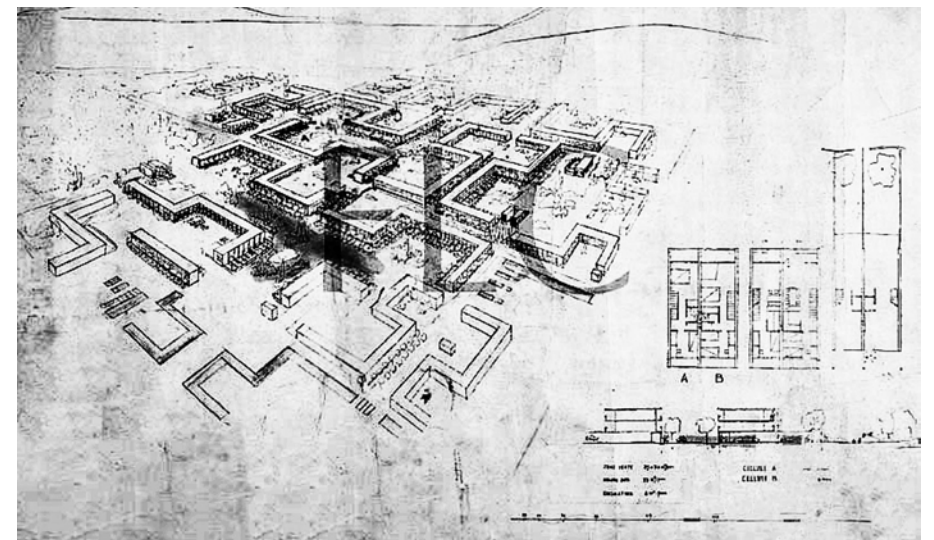
Pero además Sert y Wiener llaman la atención a Le Corbusier sobre la malla vial.

44 Ibid.

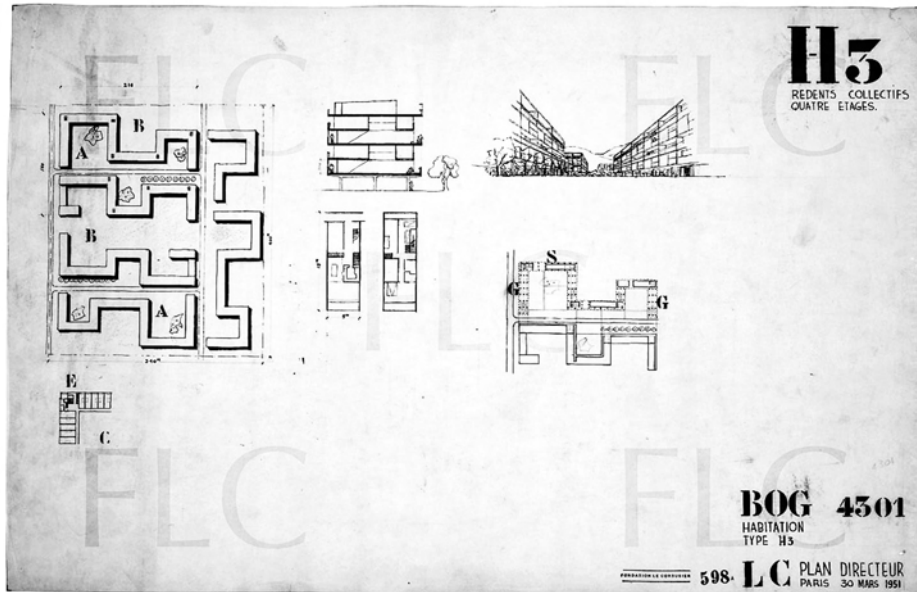
45 Los planos que se incluyen a continuación no corresponden exactamente a los mencionados en la carta, pero sirven para ilustrar los tipos de vivienda a los que se refiere



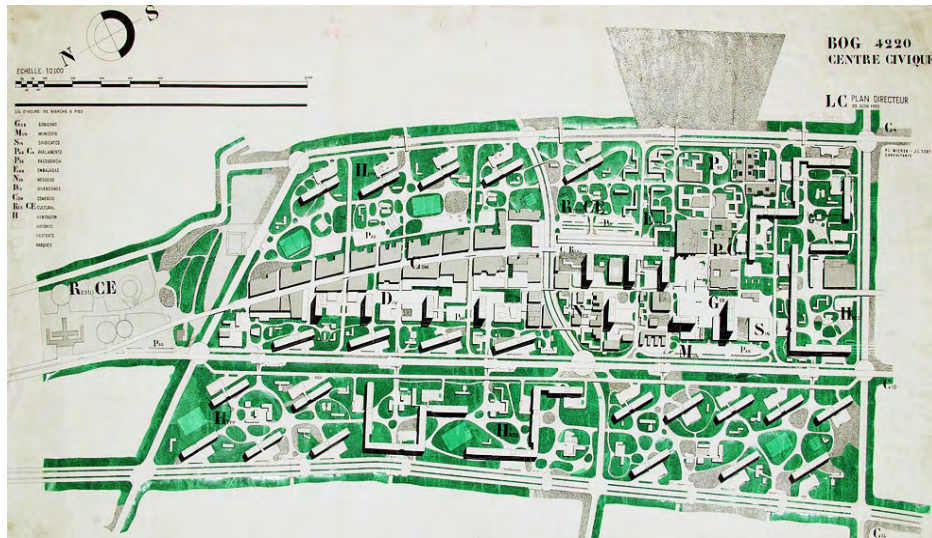
159.- Plan de masas utilizando distintos tipos de vivienda H1,2,3,4 y 5, y su aplicación en el Sector de las Calles 34 y 53, la Avda. Cundinamarca/Calle 30 y la Avda. Caracas.



163.- Perspectiva general de desarrollos de vivienda a redents



164.- Modelo H3 de vivienda colectiva de 4 pisos a redents



156.- Centro Cívico

Sobre todo, por la distancia que plantea de casi 2 km entre la Avda. Cundinamarca y la Carrera 14 y le recuerdan que Arbeláez había enviado un diagrama de la propuesta de la nueva Avenida llamada Progreso. Están de acuerdo que hay una gran distancia entre las dos vías y que debería haber una nueva avenida que no debe duplicar la función de la Avda. Cundinamarca pero que debe ser similar a la Avda. Caracas. Les parece que el plano BOG-4208 no muestra todas las calles de servicio que se derivan de las principales arterias, sólo muestra algunas y esperan que estén indicadas en la versión final de los planos, incluyendo el enlace de las vías actuales con las nuevas. Sert y Wiener recurren a la experiencia del Plan para Medellín, en la cual los técnicos locales insistieron en que los planos representaran la transición del sistema de las vías existentes hacia el nuevo. En este mismo sentido, sugieren a Le Corbusier que el plano 1:1000 muestre las directrices de desarrollo para las zonas aledañas a la plaza de toros y el Sector entre la Carrera 10 y la Avda Caracas⁴⁶. Finalmente opinan que la idea de Le Corbusier de crear un gran cinturón de parque a lo largo del río San Cristóbal, será una dificultad para la ciudad porque debe adquirir tanto suelo como el que el Plan está incluyendo para urbanizar. Por su experiencia, recomiendan un máximo de cerca de la mitad de lo propuesto, es decir un ancho de 200 m, similar al que se ha dejado para la quebrada El Arzobispo⁴⁷.

Además de otras consultas sobre las obras viales que tiene en mente el alcalde, Arbeláez se dirige a Le Corbusier para comentar una solicitud de reurbanización bajo los principios de la Unidad Vecinal contemporánea, presentada a la OPRB por un grupo de particulares. Menciona que uno de los planos que Le Corbusier ha enviado a la OPRB le sirven de base para definir las calles y servicios para esta propuesta, al igual que para explicar a los propietarios lo que representa una Unidad Vecinal bien estudiada. Con todo ello, Arbeláez realiza un nuevo estudio para la adecuación del proyecto a este concepto y al terreno (Arbeláez 1950).

Por su parte, Le Corbusier aclara a Arbeláez varias preguntas relativas al plano BOG 4214. Sobre la nueva Avenida que quiere construir el alcalde, en su plan de obras, para conectar el estadio de football, la Ciudad Universitaria y la Carrera 45⁴⁸, le parece que la Avda. Cundinamarca sirve para lo mismo. Corrige el trazado de la vía que actuará como trinchera al occidente, que acompañará a la Cundinamarca en su recorrido norte-sur para no comprometer la vía del ferrocarril, la cual será reemplazada posteriormente como una vía doble de gran velocidad. Le Corbusier

46 Ibid.

47 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Junio 29. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

48 Arbeláez, C. (1950). Carta de Junio 23. Le Corbusier. Bogotá, Fondation Le Corbusier, H3-4-91.

resalta en el plano unas intersecciones que promete estudiar más adelante⁴⁹.

También le indica a Arbeláez que el plano BOG 4214 muestra el estado actual de la distribución de la ciudad, el borde los terrenos libres y su vialidad, la cual permitirá el enlace con la red existente. En el mismo plano, establece esquemáticamente las previsiones para el emplazamiento de los mercados, centros comerciales, escuelas, caminos y conexiones peatonales de barrio, aisladas de las de las vías vehiculares. Pero además no aprueba la pavimentación de la Calle 26, en el tramo que va desde la Avda. Cundinamarca a la Avda. Las Américas, justo en la Ciudad Universitaria, ni tampoco autoriza una vía secundaria de trinchera sobre la Avda. Cundinamarca y define que la entrada a la Ciudad Universitaria sea por la Calle 45⁵⁰.

El equipo de la OBRB sigue trabajando en el Plan y piden la revisión de Le Corbusier, Sert y Wiener del esquema de la Unidad Vecinal. Inmediatamente, los socios de la TPA escriben a Le Corbusier⁵¹ y le comentan que esta parece ser la primera oportunidad en la que la OPRB puede ejercer influencia en el desarrollo de un nuevo barrio aplicando los criterios proporcionados durante las últimas sesiones de trabajo llevadas a cabo en Bogotá, ya que ni el diseño de los edificios ni los datos específicos les fueron consultados. Sert y Wiener aprueban los principios generales utilizados en este diseño y lo celebran como un paso alentador en la dirección correcta. Recomiendan a Le Corbusier que cuando estén todos juntos en Bogotá, deben investigar todos los factores y ejercer su influencia para obtener los máximos resultados de esta situación favorable, porque, por ahora, lo mejor es alentarlos y dejarlos solos para que puedan avanzar. Sert y Wiener hacen los arreglos para coordinar la entrega del Plan Piloto en Bogotá. Una vez más le recuerdan a Le Corbusier que debe acompañar sus dibujos del Plan Piloto con un documento escrito, el cual deberían estudiar todos a su llegada a Nueva York, con el fin de llegar a una estrategia y a un acuerdo sobre todos sus puntos. Le sugieren que por lo menos esté 3 días en Nueva York para este propósito. En efecto, Le Corbusier llega a Nueva York el 27 de Agosto y sale para Bogotá, en compañía de Sert y Wiener, el día 31 del mismo mes⁵².

Mientras los consultores se preparan para la entrega del Plan, la prensa bogotana empieza

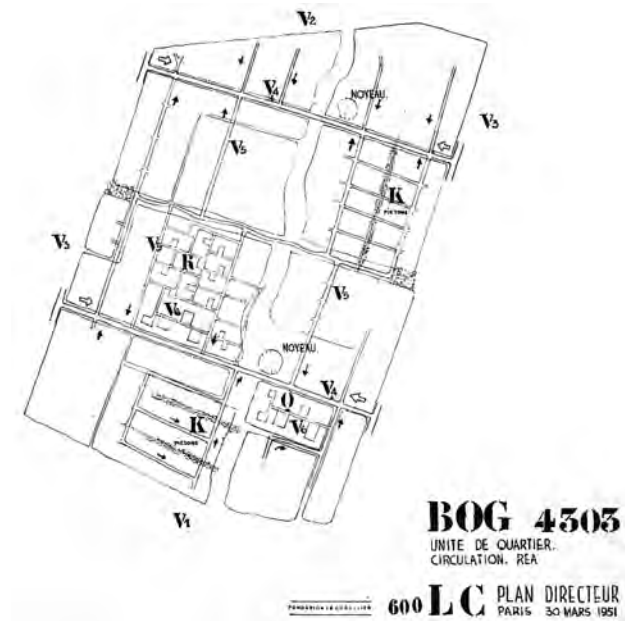
49 Le Corbusier (1950). Carta de Julio 6. J. L. Sert P. L. Wiener. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

50 Le Corbusier (1948). Carta de Marzo 22. J. L. Sert. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

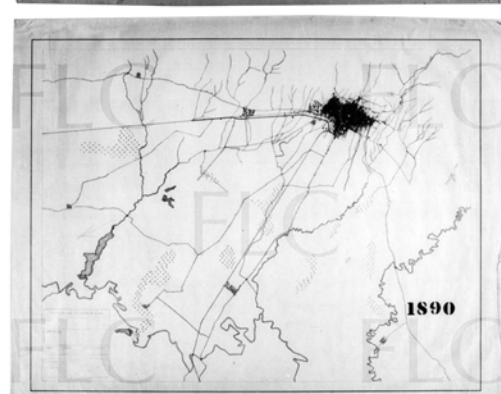
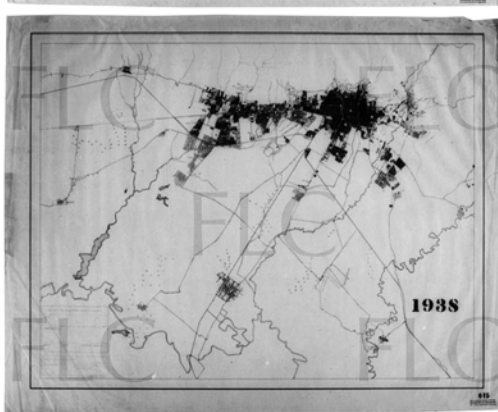
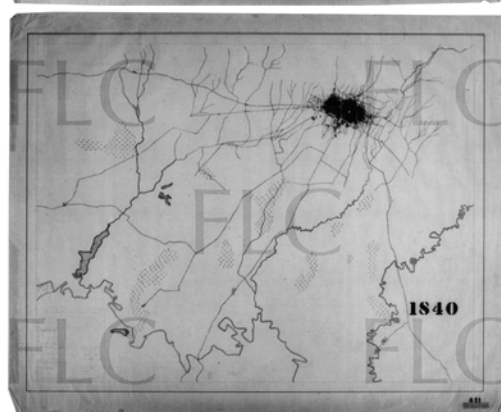
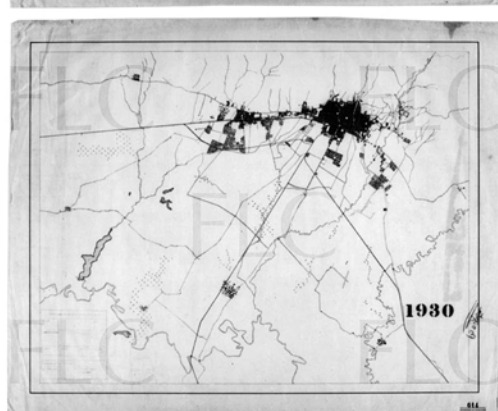
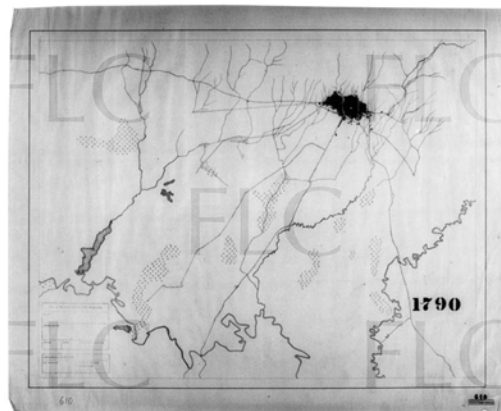
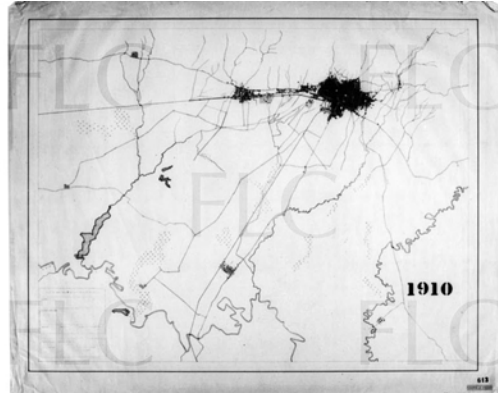
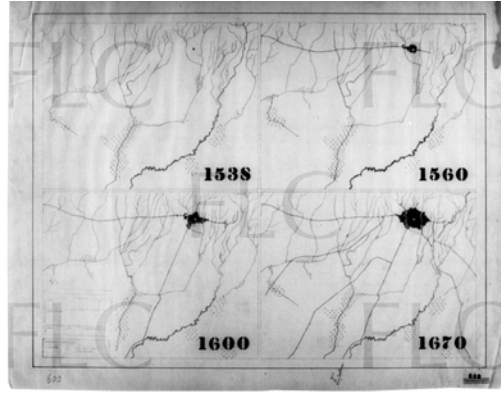
Le Corbusier (1950). Carta de Julio 24. J. L. Sert P. L. Wiener. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

51 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Julio 12. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

52 Le Corbusier (1950). Carta de Julio 24. J. L. Sert P. L. Wiener. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.



166 y 167.- Unidad de Barrio. Plan de masas, circulación y tipos de vivienda en e l Sector comprendido entre las Calles 64 y 76 y las Avda. Caracas/ Autopista Norte y la Carrera 43



a ambientar la visita de los expertos con otra entrevista a Jorge Gaitán Cortés, quien para mediados de 1950 se desempeña como Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Los Andes. Gaitán hace una explicación pormenorizada de lo que significa la planificación funcionalista, los elementos constitutivos de la ciudad: el centro cívico, los Sectores de vivienda o residenciales y los distritos de trabajo-, y sus cuatro funciones básicas: vivienda, trabajo, circulación y, cultivo del cuerpo y del espíritu.- Específicamente para el Plan de Bogotá, recomienda tener en cuenta la importancia de la industria de la construcción porque emplea el mayor número de trabajadores, cuya vivienda obrera puede repartirse en varios distritos a condición de que se disponga una buena circulación y sistema de transporte. Además, manifiesta su acuerdo con el arquitecto Gabriel Serrano por afirmar que si se construyeran edificios de apartamentos en altura en el centro de la ciudad, los habitantes de los nuevos barrios de clase media desaparecerían debido a las malas condiciones del sistema de transporte que actúan en contra del desplazamiento de los trabajadores hacia el centro (El Espectador 1950, Junio).

Por su parte, Arbeláez Camacho hace declaraciones en los principales periódicos del país sobre el regreso de Le Corbusier, Sert y Wiener con el Plan Piloto, defiende a Le Corbusier de las acusaciones publicadas respecto al fracaso de su Unidad de Marsella y anuncia una exposición sobre el Plan para el mes de septiembre con el fin de dar a conocer ampliamente su contenido, los problemas de la ciudad y las soluciones que propone (El Siglo 1950, Agosto 25) (El Siglo 1950, Julio). El mal ambiente en contra del Plan vuelve a ocupar las páginas de El Espectador y Arbeláez se ve obligado a dirigirle una carta a su director (Arbeláez 1950) en la que explica las labores de la OPRB, con un equipo de sobresalientes profesionales que ha adelantado las investigaciones sobre las condiciones actuales de la ciudad. Describe las virtudes del Plan para guiar el desarrollo urbano futuro de la capital y defiende la idoneidad como arquitecto y urbanista del propio Le Corbusier.

La promoción de la exposición del Plan Piloto empieza una semana antes de la llegada de Le Corbusier, Sert y Wiener. Arbeláez la presenta a la prensa (El Siglo 1950, Agosto 25) (El Siglo 1950, Septiembre 2) como la primera exposición de arquitectura que se hace en el país, la cual está programada para Septiembre de 1950, y cuyo montaje es una carpa provisional que se levantará en el lote del antiguo edificio del Hospicio situado en la Carrera 7ª con Calles 18 y 19, destruido en la tragedia del 9 de Abril. Se trata de la carpa similar a la del *Temps Nouveaux Pavilion* diseñada por Le Corbusier y Jeanneret para la Exposición Internacional de París en 1937. Su contenido es anunciado como una novedosa colección de obras representadas en variadas formas y escalas que podrán ser apreciadas a lo largo de un recorrido, en el que se mostrará el material relativo al tema "Bogotá, ciudad de cuatro siglos".

Contiene fotografías y dibujos de la arquitectura bogotana desde la colonia observando las transformaciones en la forma urbana y en los tipos edificatorios, hasta la época moderna. Se compara entre las ventajas del maquinismo y las enfermedades que ha conllevado, al igual que una comparación de la ciudad con un organismo enfermo que una vez sometido a un diagnóstico y a un tratamiento se obtiene como resultado un organismo sano. Según Arbeláez, hasta esta parte del recorrido, el visitante tendrá clara la necesidad de la ciudad de contar con un Plan Regulador que oriente su desarrollo y luego pasará a la exhibición de los planos del Plan Piloto que traen consigo los expertos internacionales. La exposición estaría acompañada de proyecciones de películas y de conferencias. El propósito principal es dar a los asistentes una amplia idea de lo que busca el municipio con el Plan Piloto (El Siglo 1950, 2 de Septiembre).

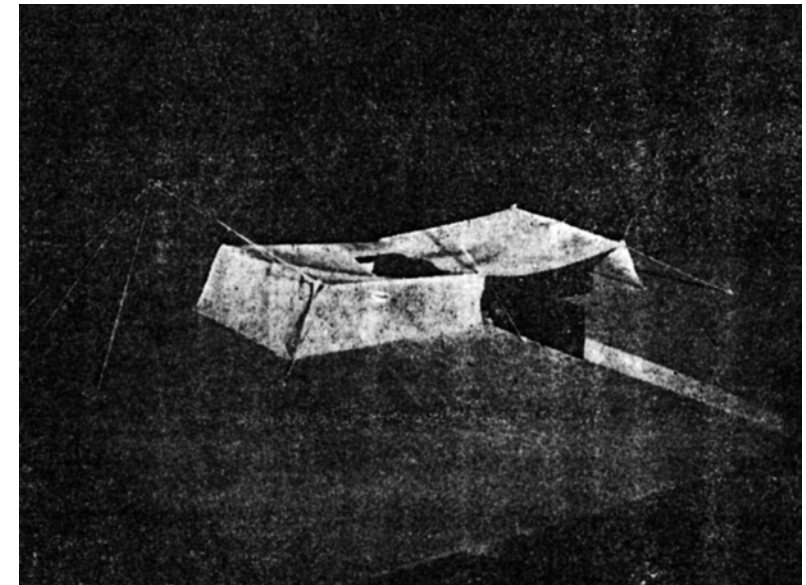
La entrega del Plan Piloto

Según lo programado, Le Corbusier, Sert y Wiener llegan a Bogotá el 1 de Septiembre de 1950. Le Corbusier declara a la prensa que trae el Plan, de acuerdo con lo especificado en el contrato celebrado con las autoridades municipales y que permitirá visualizar, a partir de hoy, las reformas y desarrollo de la capital, así como las condiciones en las que se efectúen. Señala que el Plan ha requerido un año de trabajos considerables y que fue hecho con la participación de arquitectos colombianos que están trabajando en su despacho de París, entre ellos Germán Samper y Rogelio Salmona⁵³.

Le Corbusier dice estar satisfecho con el trabajo realizado y agradecido con los arquitectos y expertos de Bogotá quienes le suministraron datos de excepcional importancia sobre los aspectos demográficos, geográficos, sociales, y económicos sin los cuales no hubiera podido adelantar un Plan que será base esencial para el desarrollo organizado de Bogotá. Le insiste al periodista que no olvide anotar que este Plan es un estudio general que puede servir para ir solucionando los problemas de Bogotá, mientras sus compañeros Sert y Wiener elaboran en Nueva York, en contacto permanente con Bogotá, el Plan Regulador (El Siglo 1950, Septiembre 2). Entre los

⁵³ Según Rogelio Salmona, la Regla de la 7V y la concepción del Sector se derivaron del trabajo de Le Corbusier en el Plan para Bogotá (Salmona 2003), en el que su directa participación junto con la de Germán Samper, propició la explicación sobre los tipos y el funcionamiento de las vías que estructuraban la ciudad en aquel momento: "Le Corbusier preguntó por las diferencias entre las calles y las carreras... las carreras van en sentido norte sur, las calles en sentido oriente occidente paralelas a las quebradas. Las calles tienen un tránsito más lento que las carreras. Al principio le dan 6V pero para Corbusier ese no es un número sagrado. Entonces incluye la V7 como una vía peatonal. Luego incluimos la V8 para las bicicletas, que ha sido un medio de transporte popular en La Sabana y también bogotano. Además yo acababa de llegar de Amsterdam donde había visto su funcionamiento" (Salmona 2003).

176.- Maqueta de la carpa que se construiría para la exposición del Plan Piloto, en el solar del antiguo hospicio



177.- 2 de Septiembre de 1950 Entrevista de Le Corbusier, Sert y Wiener con dos periodistas del periódico El Siglo



178.- 16 de septiembre de 1950. Wiener, Le Corbusier y Sert en Bogotá.



principales colaboradores que participaron en esta fase del Plan Piloto, además de Salmons, Samper y Vincent Solomita en el *atelier* de Le Corbusier, y Francisco Pizano de Brigard, Augusto Tobito y Jaime Ponce de León, en el área arquitectónica; Jorge Forero Vélez en el estudio de redes de abastecimiento de agua y alcantarillado; Carlos Riveros y Gonzalo Roa en la sección de reconocimiento geográfico de la OPRB (El Siglo 1950, Septiembre 2).

Durante la estancia de los tres expertos del Plan, se genera una gran polémica debida a los trabajos de demolición de la Casa de la Aduana en la Plaza de Bolívar, para la construcción del Palacio Arzobispal. Según el alcalde Trujillo Gómez, su administración concedió el permiso de demolición pero quedó subordinado a la opinión de una autoridad internacional sobre monumentos históricos, la cual sería designada por la propia Curia y por la Junta Asesora del Plan Regulador. Entre otras cosas esta autoridad decidiría todo lo concerniente con los monumentos históricos de la Plaza de Bolívar (El Espectador 1950, Septiembre 5).

Le Corbusier, Sert y Wiener se manifiestan sobre el asunto a través de una carta dirigida al alcalde Santiago Trujillo Gómez, publicada en los principales periódicos de la capital. En la comunicación los tres arquitectos explican que han entregado al Director de la OPRB el Plan Piloto que contempla el futuro de los elementos más tradicionales de la ciudad. En ese Plan, la Plaza de Bolívar es el corazón de la capital colombiana tanto en el pasado histórico como en los proyectos futuros. Les parece que la demolición significa “la destrucción de la silueta que durante siglos se ha destacado del fondo de las montañas, como un rincón urbano de bella armonía”. Por lo tanto solicitan al alcalde que ordene la suspensión de los trabajos, que la fachada sea conservada en su estado primitivo y que a su interior se hagan las obras a voluntad de su propietario.

También mencionan que el Plan Piloto prevé la conservación del costado de la Catedral y del costado del Capitolio de la Plaza de Bolívar y se propone establecer un principio de control arquitectónico que se hará extensivo a las demás fachadas de la plaza, como también sus ampliaciones previstas en el Plan para la Construcción del Centro Cívico. Finalmente, solicitan al alcalde que establezca un principio de zonas históricas, con el propósito de definir un estatuto de protección y crear un organismo que reúna la OPRB con uno de los comités existentes encargados de la conservación del patrimonio histórico de la ciudad (El Tiempo 1950, Septiembre 6). La solicitud fue aceptada en su totalidad por el alcalde Trujillo, pero decide contratar un técnico extranjero distinto a Le Corbusier para que decida sobre los monumentos históricos (El Espectador 1950).

La entrega del Plan Piloto la hace Le Corbusier, acompañado de Sert y Wiener, bajo una

gran expectación de la sociedad bogotana en general y de los medios de comunicación en particular. En torno a este evento, el alcalde, Santiago Trujillo Gómez, convoca a una reunión a la que asiste el personal técnico de la OPRB, los miembros de la Asociación Nacional de Industriales, de la Federación Nacional de Comerciantes, representantes de la banca y de otras entidades oficiales y semi-oficiales. Con varios representantes de los organismos asistentes, el alcalde conforma una junta encargada de realizar un estudio a fondo del Plan, al final del cual debe presentar sus conclusiones en un informe. Como Le Corbusier y sus socios trabajarán durante dos meses en la OPRB, la idea es hacerles llegar sus observaciones para tenerlas en cuenta en los ajustes del Plan y en su propia aprobación (El Siglo 1950, Septiembre 2)

Los tres socios consultores del Plan y el propio Arbeláez hacen otra declaración pública, para presentar las aclaraciones técnicas a las acusaciones incluidas en un artículo titulado “Fantasía Bogotana”, publicado en el diario El Tiempo, escrito por los opositores al plan. Exponen que el Plan Piloto es el resultado de varios estudios, que sus principios urbanísticos se basan en realidades concretas y en cuidadoso análisis de la ciudad existente. Por lo tanto, aseguran, el Plan no es el resultado de ninguna visión futurista, sino una expresión clara de lo que puede ser Bogotá en un futuro próximo. Agregan que nadie puede prever el crecimiento de una ciudad, ya que depende de la economía nacional e internacional, pero que su obligación como urbanistas es prever el crecimiento de la capital de un país teniendo fe en el futuro del mismo. Sobre el contenido afirman que se ha dado la importancia merecida a los problemas más urgentes como el tránsito, los servicios sociales alcantarillado, abastecimiento de agua, energía, etc. Finalmente concluyen diciendo que el equipo de trabajo está divorciado de las escuelas tradicionales de Bellas Artes, promotoras de las fantasías urbanísticas descritas en el artículo (El Tiempo 1950, Septiembre 13).

Sin embargo, el Plan Piloto se mantiene en riguroso secreto. Nadie fuera de los expertos sabe cómo es. La exposición programada se cancela. El misterio se debe a que, si se da a conocer antes de la emisión del Decreto que lo reglamenta, se generaría una ola de especulación sin precedentes en la ciudad por la actuación descontrolada de los 3.000 urbanizadores activos en ese momento. Sin embargo, se sabe que consiste un proyecto general de la ciudad del futuro, sin llegar al nivel de detalle del Plan Regulador, que está inspirado en la Carta de Atenas (Wolf 1950, Septiembre 16).

En cambio, el cubrimiento mediático de la visita de Le Corbusier ocupa la portada de Revista Semana, una de las más importantes del país, mientras que el evento de la posesión presidencial de Laureano Gómez apenas ocupa una franja en una esquina izquierda. El reportaje de 5 páginas de la sección de Arte promociona la obra del arquitecto e informa superficialmente sobre el contenido y la metodología del Plan Piloto. Explica que se trata de una política general, pero científica, que será la base del

179.- 16 de Septiembre de 1950. Le Corbusier, Wiener, Sert y Carlos Arbeláez Camacho hablando sobre la maqueta del centro





Plan Regulador cuyo cumplimiento y modificación estarán sujetos a la aprobación de un cuerpo directivo suficientemente capacitado y resistente a las influencias de los propietarios interesados en la valorización de sus terrenos. Aclara que un Plan Regulador no soluciona todos los problemas urbanos porque los técnicos que lo elaboran no pueden prever el futuro de las disposiciones oficiales, razón por la cual se requiere de una oficina para la permanente dirección del Plan a la que le corresponda atender las nuevas vicisitudes (Semana Sección Arte 1950, Octubre 7).

El mismo artículo informa que el Plan Piloto reconoce el modelo de ciudad lineal como el adecuado para Bogotá, ya que su crecimiento desde principios del siglo XX adoptó esta forma hacia el norte y sobre el eje de la carrera 7ª. Por lo tanto Bogotá seguirá siendo una ciudad larga y relativamente estrecha, que contornea los Cerros Orientales. Para ilustrar esta idea se incluyen 3 siluetas de Bogotá: la actual, el modelo radial y el lineal, acompañados de cálculos de población, superficie y densidad, que hacen parte de los estudios llevados a cabo por la OPRB. Además recalca que la curiosidad por el Plan Piloto se debe a que ha surgido del cerebro más fecundo y debatido de los arquitectos contemporáneos, y que por esta razón Bogotá estará presente en los tratados de arquitectura y en los libros del mismo Le Corbusier porque hará parte del repertorio de ciudades en las que ha querido dejar su huella (Semana Sección Arte 1950, Octubre 7).

Entre los análisis urbanísticos realizados por el grupo de arquitectos de la OPRB, que han servido de base para el Plan Piloto, está el del crecimiento urbano de Bogotá desde 1538 hasta 1948. Según Arbeláez, este estudio demuestra que hasta principios del Siglo XX el crecimiento fue armónico y las necesidades de la ciudad y de sus habitantes se iban cumpliendo gradualmente. En 1930 se detecta un crecimiento súbito debido al entusiasmo por la construcción, pero sin estudios ni preparación de la ciudad para dar cabida a las nuevas edificaciones, lo cual produjo una ciudad desorganizada y disparatada (El Tiempo 1950)

En ese momento, los resultados de otros estudios urbanos evidencian varios fenómenos como el del centro de la ciudad, donde se evidencia la nueva construcción de edificios de más de 6 pisos y la aparición de estacionamientos de automóviles en terrenos que han quedado baldíos por la demolición de antiguas edificaciones. Según los análisis, los estacionamientos son un recurso de los propietarios para obtener alguna rentabilidad por sus solares en la medida en que los altos costos de los materiales y la restricción de los créditos a la construcción no contribuyen al fomento de la nueva edificación (El Tiempo 1950, Septiembre 6).

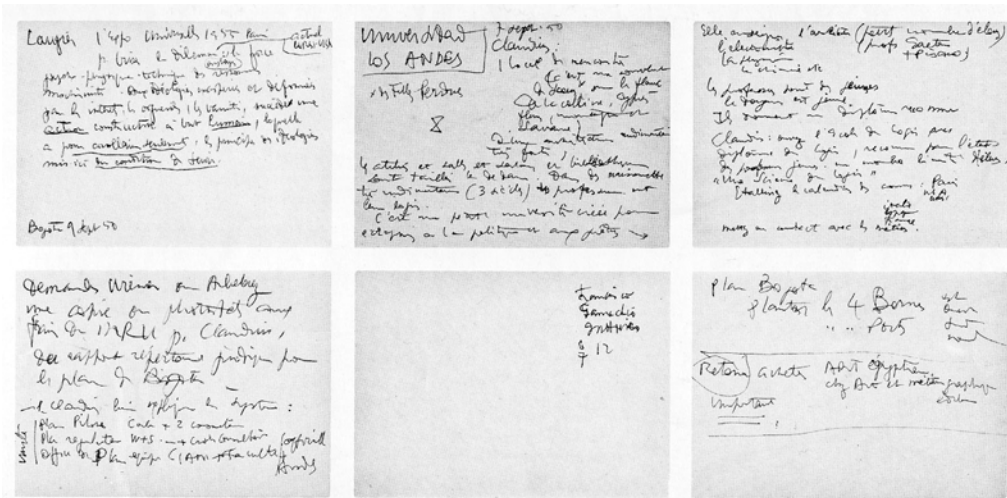
También se manifiestan los problemas de alojamiento: el déficit asciende a 35.000 viviendas y 245.000 habitantes viven en las peores condiciones, ya que el 60% de la

y Gutiérrez (De Franclieu 1981, FLC D15 68, 69, 70, 71).

Otras reflexiones motivan la toma de apuntes de Le Corbusier, como la localización mediterránea de Bogotá. Desde Monserrate, el cerro que remonta la ciudad hasta los 3.000 msnm, cuestiona su localización en medio de Los Andes y aunque le parece que podría haber tenido sentido en la época de la colonia, se pregunta por la explicación de su importancia en 1950. Concluye que se debe a la influencia económica y comercial de los Estados Unidos. Desde lo alto, le parece que “en la ciudad, son locos, apretados sobre sus aceras atropelladas por los automóviles norteamericanos; se atarean. Tienen, delante de la nariz, el muro de la inconsciencia” (De Franclieu 1981, FLC D15 77, 78).

Entre el 19 y el 20 de septiembre Le Corbusier toma notas de las intensas sesiones de trabajo en las que desarrolla temas relacionados con la valorización y la vivienda social. Los apuntes de conclusión de una reunión con el Alcalde Trujillo Gómez, sobre la puesta en marcha del plan incluye cuestiones como la participación ciudadana en la inducción de la formulación del Plan Piloto y del Regulador, la valorización tridimensional como principio general y su cálculo utilizando la noción francesa de “servicios prestados” según distintas clases en cada categoría funcional: vivienda, oficinas, manufacturas, industria, comercio, recreación, etc. Además, menciona que las obras públicas generan beneficios y que los costos deben ser recuperados según las categorías de población afectada o beneficiada (De Franclieu 1981, FLC D15-86).

182.- Apuntes de Le Corbusier durante su visita a la Universidad de los Andes. 7, 8 y 9 de Septiembre de 1950 D15 - 67, 68, 69, 70, 71, 72



Sobre el impacto del cobro de la contribución por valorización general⁵⁴ ocasionada por la implementación del Plan Piloto, Le Corbusier anota que los “servicios prestados” serán evaluados por junta de valorización, según un coeficiente para cada función urbana y las características de la propiedad o co-propiedad del suelo. Cuando el o los propietarios no cumplan con la contribución obligatoria, tendrán que vender su terreno o entrar a formar parte de un sindicato de copropietarios, con lo cual se dan las condiciones para lograr realización de la “tercera dimensión” (De Franclieu 1981, FLC D15- 87). Entonces, como el Plan Piloto ha dividido la ciudad a partir de distintos estimativos de valorización, es posible constituir componentes urbanos ligados a la formación de un sindicato de realización de obras. Cada componente debe tener un tamaño, un límite y unas características formales, funcionales y dotacionales que garanticen su completo funcionamiento, además de un cálculo de costos que permita su realización (De Franclieu 1981, FLC D15 - 87).

54 El Impuesto de Valorización es una contribución sobre las propiedades raíces que se benefician con la ejecución de obras de interés público local. La contribución está destinada exclusivamente a atender a los gastos que demanden dichas obras (Ley 25 de 1.921, 195 de 1.936, 113 de 1.937, 1ª de 1.943)

De otra parte, Le Corbusier piensa en la institución de un impuesto único cuyo destino sería un “Fondo para el progreso urbano”, de carácter rotativo y renovable anual e indefinidamente, con el cual se financiarían obras tendientes a mejorar bienes de utilidad pública. Finalmente, concluye que “una valorización de ése orden sólo puede existir mediante la existencia del plan piloto y regulador” (De Franclieu 1981, FLC D15 - 89). Sobre la vivienda social, Le Corbusier anota los 4 componentes del problema: el social-etnográfico que lo remite a la teoría de Paul Rivet; además del técnico, el dimensional y el económico (De Franclieu 1981, FLC 90). Al mismo tiempo hace croquis en los que reflexiona sobre el significado funcional de lo familiar y lo comunal ó público, y representa un tipo de vivienda acorde a estas funciones (De Franclieu 1981, FLC D15- 91).

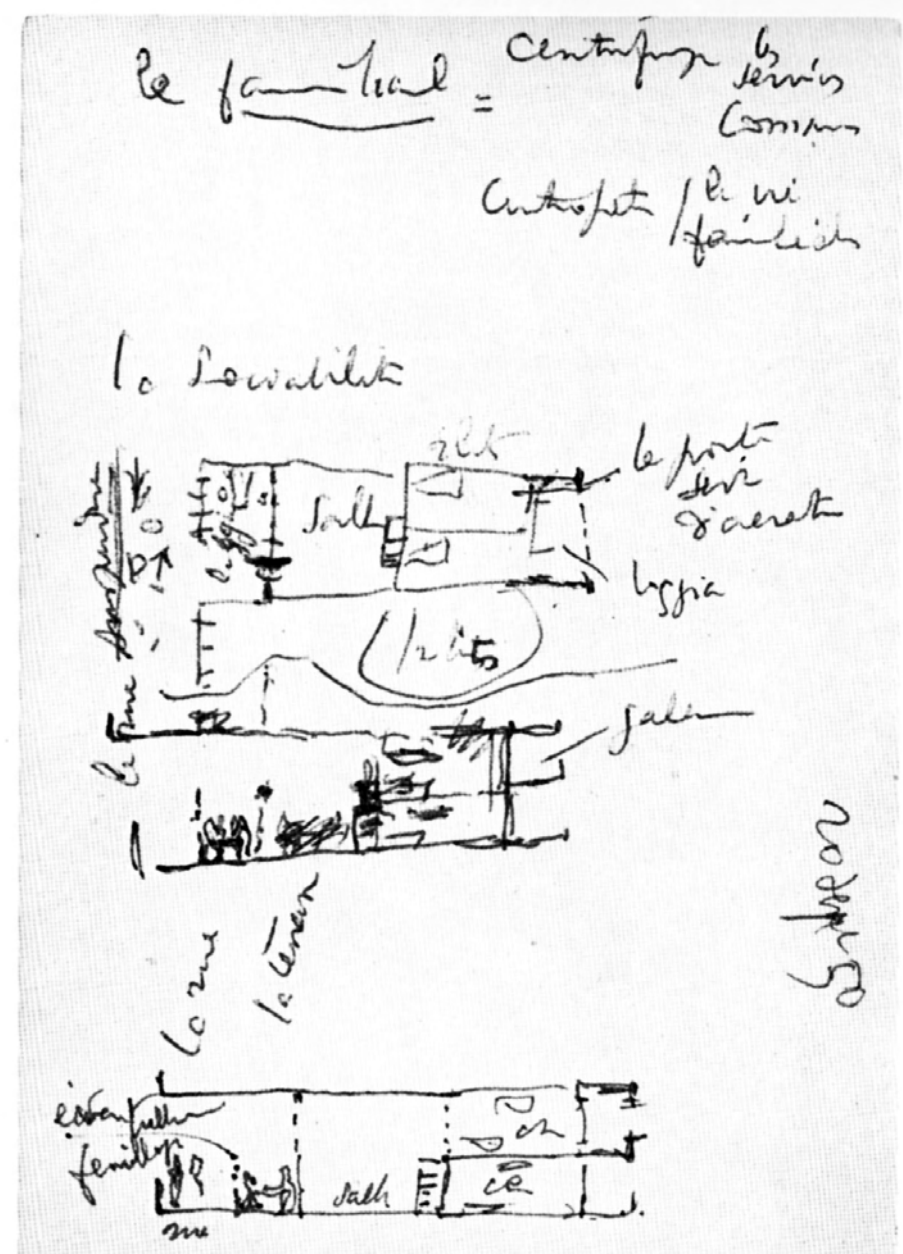
Luego de la larga temporada de trabajo en Bogotá, Le Corbusier regresa a París el 22 de septiembre. Antes de viajar, realiza dos croquis de la Plaza de Bolívar en los que introduce nuevos volúmenes que insinúan la composición de su Centro Cívico (De Franclieu 1981, FLC D15-93,94). No obstante, Sert y Wiener permanecen en Bogotá. Por esos días elaboran un plano con los desarrollos espontáneos fuera de los límites municipales, de los cuales la mayoría son clandestinos y ocupan una extensión de cerca de 18.000 ha que en ese momento equivalen a la mitad de la ciudad existente dentro del perímetro urbano⁵⁵. Wiener considera que éste es un problema muy difícil de detener y junto con Sert preparan un memorándum para el alcalde y el Presidente en el que recomiendan crear un comité regional que trabaje bajo la OPRB y piensa que como consultores tendrán que diseñar un plan para controlar estos desarrollos a futuro⁵⁶. Según Sert, este problema sólo puede ser solucionado mediante un Decreto Presidencial. La situación llega a ser bastante delicada porque las mayores objeciones al Plan provienen de los promotores privados, razón por la cual el Plan Piloto se sigue manteniendo en secreto y se decide dar a conocer únicamente cuando se apruebe mediante Decreto Presidencial⁵⁷.

Sert y Wiener se reúnen con Jorge Leyva, el mayor opositor al Plan, para hablar del problema de los desarrollos clandestinos. Leyva en ese momento es Gobernador de Cundinamarca y está a punto de terminar su período para tomar el cargo de Ministro de Obras Públicas de Laureano Gómez, el Presidente de Colombia recién nombrado. Este y otros opositores como los bancos y las compañías de seguros que controlan directa o indirectamente el Sector inmobiliario en Bogotá, se resisten ante cualquier cosa que pueda interferir con sus ganancias. Según Wiener, este es otro de los motivos

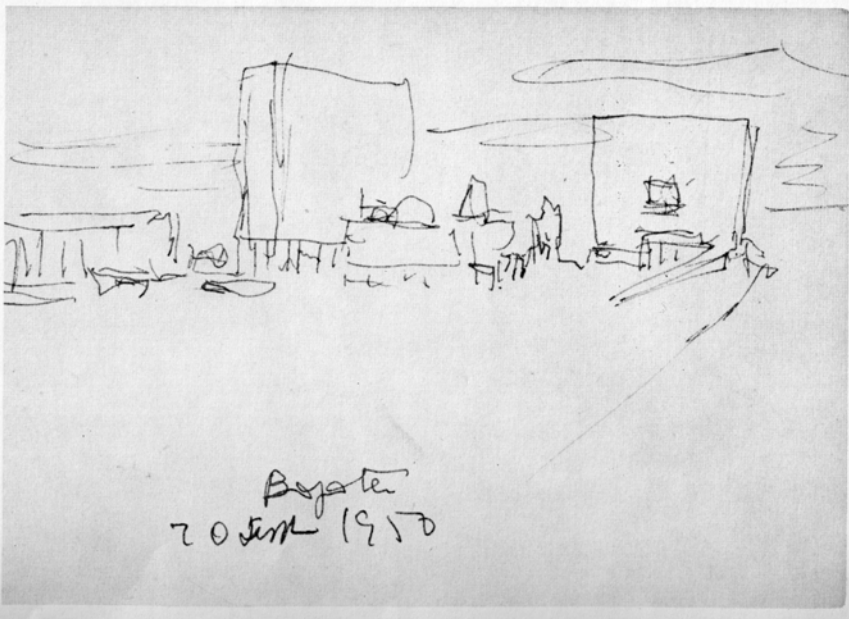
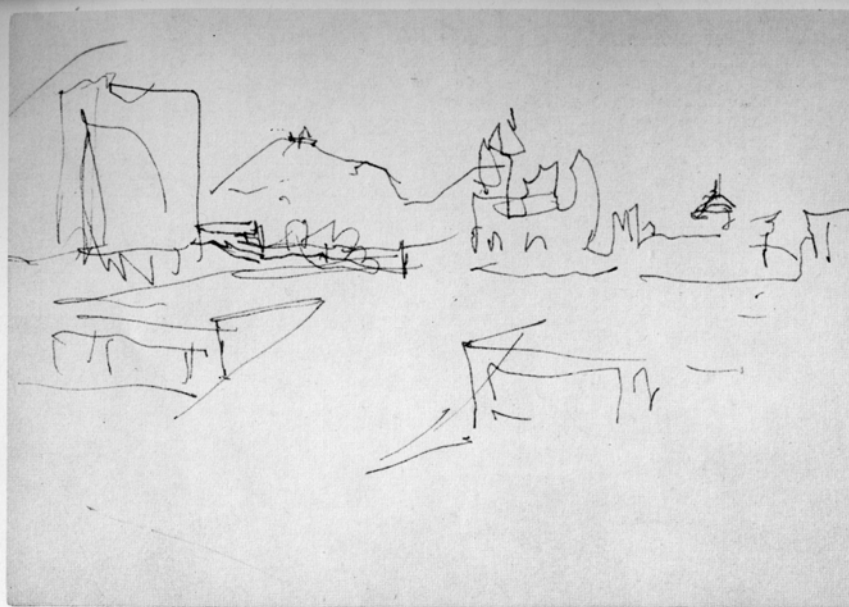
55 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Noviembre 17. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

56 Wiener, P. (1950). Carta de Octubre 28. Le Corbusier. Bogotá, Fondation Le Corbusier, H3-4-85,86,87.

57 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Noviembre 17. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.



183.- Apuntes y croquis de Le Corbusier sobre lo familiar, lo comunal o lo público y el tipo de vivienda acorde con estas funciones. D15 - 91. 20 de Septiembre de 1950



184.- Croquis de Le Corbusier de la Plaza de Bolívar, incluyendo los volúmenes de su propuesta sobre el Centro Cívico. D15 - 93, 94. 20 de Septiembre de 1950

por los cuales el Plan Piloto no debe darse a conocer⁵⁸.

Durante la estadía adicional a la de Le Corbusier, Sert y Wiener preparan el Programa de Obras Públicas a 5 años, que debe ser llevado a cabo inmediatamente, con base en la primera fase del Plan Piloto. Incluyen dotación de servicios públicos, cálculos de costos e indicaciones para su financiamiento. El Secretario de Obras Públicas aprueba el programa y Wiener se manifiesta satisfecho con la necesidad de definir las obras porque hace que el Plan Piloto sea más realista, lo que ayuda a neutralizar la controversia⁵⁹.

Al mismo tiempo, además de conseguir la información para iniciar el diseño del Mercado Central para Bogotá, trabajan con el abogado Luis Córdoba Mariño en la redacción de Decreto que aprobará el Plan Piloto y reconcilian las leyes existentes con las nuevas directrices del Plan. Considera que mientras no se diseñe una legislación completa y moderna, el Decreto debe ser útil los próximos 2 años hasta que el Plan Regulador esté terminado. Le parece que las leyes actuales son grandes libros de ordenanzas y normas sobre *zoning* anticuado y que su cambio drástico puede ser motivo de rechazo. Por lo tanto, optan por una fórmula simple⁶⁰.

Finalmente Carlos Arbeláez presenta el Plan Piloto al presidente Laureano Gómez, pero Sert y Wiener no son invitados. Se realiza una pequeña exposición en el Palacio Presidencial ya que el presidente se encontraba enfermo para desplazarse hasta la OPRB. El alcalde logra una aprobación parcial de su Plan de Obras Públicas para los próximos 5 años, en el que incluye el Mercado Central como uno de los principales proyectos, además de la construcción de nuevas avenidas, el movimiento de las líneas del ferrocarril, la erradicación de tugurios y proyectos de vivienda dirigida a grupos de población de bajos ingresos, cuyo esquema fue realizado por Sert y Wiener y la OPRB⁶¹.

A mediados de Noviembre Le Corbusier solicita a Arbeláez una fotografía de la parte coloreada del plano urbano 4211, con indicación de los colores, con el fin de mostrarle a Samper y Salmona el principio de "vía principal", V3, etc. También una copia de la sección del Mercado Central, así como el plano que él hizo en Bogotá después de la reunión de discusión con el alcalde y los croquis del mercado de barrio. Igualmente le pide las redacciones de los informes de las reuniones con alcalde y la copia de los

58 Ibid.

59 Ibid.

60 Ibid.

61 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Noviembre 17. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

planos puestos a punto en esta ocasión⁶².

A comienzos de Diciembre de 1950, Le Corbusier es requerido por las autoridades de la India para que se desplace a su país durante el mes de Febrero de 1951 con motivo de la firma del contrato para proyectar la ciudad de Chandigarh. Esta eventualidad le supone una negociación con la Alcaldía de Bogotá, en la medida en que debe reprogramar la reunión fijada para llevarse a cabo en Nueva York durante el mes de Febrero de 1951⁶³. En consecuencia, le hace saber al alcalde Santiago Trujillo la noticia de su obligación contractual con el Gobierno de la India y aprovecha para comentarle su desconcierto por el silencio de la OPRB desde su regreso de Bogotá el 22 de Septiembre, sobre todo porque ha conservado a tres arquitectos colombianos a su servicio⁶⁴, con la intención de que participen en los trabajos que normalmente derivan de un Plan Piloto, como es el trabajo prometido por el mismo alcalde para el diseño y construcción de un edificio en Bogotá⁶⁵.

Sert y Wiener se ven obligados a recordarle varias cuestiones a Le Corbusier: que vuelva a leer cuidadosamente el contrato para repasar sus obligaciones concretas con la Alcaldía de Bogotá, porque es imprudente contraer una obligación nueva que afecte a una previa. Le advierten que todo contrato debe ser llevado a cabo con precisión por ambas partes y que un cambio de las condiciones requiere de unos trámites y de una autorización oficial. Además le recuerdan que Bogotá ha cumplido correctamente con las obligaciones contractuales y en consecuencia debe tener una actitud de cumplimiento a tiempo completo, sin interferencias de otros contratos⁶⁶.

Sobre su exigencia a Arbeláez para que se le encargue un trabajo de arquitectura en el Centro Cívico, le recomiendan no presionar ya que hay factores financieros y personales que no permiten que sea viable. Finalmente el alcalde Trujillo aprueba el aplazamiento de la reunión del grupo de trabajo para Abril o Mayo, pero esta vez debe celebrarse en Bogotá⁶⁷. Entre tanto, Le Corbusier solicita a Sert y Wiener una copia de las instrucciones que le dieron a Ritter en 1949 en Bogotá, con el objeto de guiar

62 Le Corbusier (1950). Carta de Noviembre 17. C. Arbeláez. Paris, Fondation Le Corbusier, H3-4-82.

63 Le Corbusier (1950). Carta de Diciembre 2. J. L. Sert. P. L. Wiener. París, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

64 Le Corbusier se refiere a Rogelio Salmons, Germán Samper y Reinaldo Valencia.

65 Le Corbusier (1950). Carta de Diciembre 20. Santiago Trujillo Gómez Alcalde de Bogotá. París, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School. Para Le Corbusier, su Plan Piloto no puede ser interpretado por las fuerzas locales sin que él defina la arquitectura de algunos de sus elementos, dejando toda iniciativa de ejecución y de interpretación a los arquitectos locales: "Sin una intervención de mi parte el Plan Piloto está muerto por adelantado" Ver: Le Corbusier (1950). Carta de Diciembre 29. C. Arbeláez, Director de la OPRB. París, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

66 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Carta de Abril 27. C. Arbeláez. Nueva York, Fondation Le Corbusier, H3-4-115.

67 Sert, J. L. P. L. Wiener (1950). Telegrama de Enero 12. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

la preparación de los datos analíticos que debían llevar a la reunión de Cap Martin en Agosto de 1949⁶⁸.

La divulgación del Plan Piloto

Carlos Arbeláez rompe el secreto sobre el Plan y da a conocer algunos detalles de su contenido (El Espectador 1951, Enero): Se conserva la Plaza de Bolívar como el centro de la ciudad, cuya forma será lineal para la prestación de servicios y no radial como se había pensado inicialmente; su perímetro está calculado para 1.600.000 habitantes y para un desarrollo de 40 años. También presenta la zonificación a escala urbana, que divide la ciudad en tres partes que son: la industrial, la comercial, la administrativa y la esencialmente residencial. La primera está delimitada por el ferrocarril de Cundinamarca y la Avda. Las Américas, la Avda. Sexta y la Avda. Cundinamarca, además de una zona complementaria que se extiende hasta Fontibón.

La zona comercial está definida por la Carrera 4ª, la Avda. 10ª, la Calle 5ª y la Avda. 27, mientras que zona residencial comprende el resto de la ciudad. Entre otras novedades, se da a conocer que el barrio de Las Ferias es uno de los que quedan fuera del perímetro urbano; la Avda. Las Américas tendrá una importancia de tercera orden y las urbanizaciones clandestinas quedan totalmente desplazadas; el nuevo aeropuerto se sitúa en las inmediaciones de Funza y desaparece los aeropuertos de Techo y el de la Línea Nacional de Transporte Aéreo, Lansa; la nueva Estación Central de los Ferrocarriles estará ubicada entre la Avda. Las Américas y Facatativá (El Tiempo 1951, Febrero). Por último, se advierte a la prensa de las dificultades del Plan para enfrentar los nuevos crecimientos de los municipios limítrofes a Bogotá, lo mismo que de la elaboración de un Decreto Municipal para regular las urbanizaciones clandestinas (El Espectador 1951, Enero).

Ante las críticas del Plan, Arbeláez se ve obligado a enviar una carta al director del diario El Espectador. En ella manifiesta que las reacciones al Plan le indican el interés de los bogotanos por conocer y analizar los detalles de un instrumento que define el futuro de su ciudad, ya que una planificación de esta envergadura no puede llevarse a cabo desde una oficina pública sino también debe involucrar a todas las entidades representativas de la ciudad. Además, Arbeláez pide comprensión porque es la primera vez en la historia que se estudian a fondo los graves problemas de la ciudad, a partir de lo cual se sientan las bases técnicas de un conjunto de medidas que aplicadas con precisión resuelven las dificultades de circulación, vivienda, servicios públicos, adecuada ocupación del terreno y estabilidad de precios, mejoramiento del

68 Le Corbusier (1950). Carta de Enero 23. J. L. Sert P. L. Wiener. París, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

nivel de vida de las clases más necesitadas y finalmente, inversión de los recursos públicos. En consecuencia, para lograr el éxito de estos objetivos, pide una crítica bien intencionada y basada en el completo conocimiento de la materia que se juzga, una vez se difunda la totalidad del Plan. Finalmente anuncia que se mostrará ampliamente cuando las autoridades terminen de estudiar las medidas legales para su adopción (Arbeláez 1951, Enero 27).

Sin embargo, unos días más tarde el alcalde Santiago Trujillo confirma a los periodistas que el Plan Piloto será modificado por los técnicos nacionales, porque los informes y recomendaciones de los especialistas extranjeros sólo sirven como orientaciones generales y deben someterse a revisiones para acomodarlas a la realidad del país. Una de las primeras reformas que anuncia el alcalde es la del cálculo de población, ya que el Plan se elaboró con una perspectiva de desarrollo de 30 o 40 años y para una población de 1.600.000 habitantes.

Por lo tanto ha considerado prudente no hacer previsiones a tan largo plazo, sino a 10 años cuando se espera llegar a 1.000.000 de habitantes. Así, las administraciones sucesivas tomarán decisiones sobre el futuro de la ciudad a partir de los logros de la primera década. Otro de los cambios tiene que ver con la mezcla de usos en algunas de las zonas, los cuales se harán conservando los lineamientos generales del Plan de Le Corbusier. Se propone frenar el crecimiento indiscriminado de los municipios aledaños mediante disposiciones de índole sanitaria, que al ser de interés general, no contravienen las normas constitucionales (El Espectador 1951, Febrero).

Arbeláez da conocer el Plan de Obras para 5 años, que contempla las siguientes intervenciones (El Siglo 1951, Febrero):

1. Terminación total de las Avenidas Libertador, Caracas y Cundinamarca
2. Inicio de la construcción de la Central de Abastecimiento (Plaza de Mercado), en los terrenos de la zona de Paiba comprados por el municipio a los Ferrocarriles Nacionales
3. Construcción del Parque del Sur y creación de las zonas verdes en los cauces de las quebradas y los ríos
4. Desarrollos de vivienda obrera en el Sur y en el Norte de la ciudad, cercanos a los zonas de trabajo y dotados de los servicios necesarios

Simultáneamente, Arbeláez anuncia que el Plan Regulador divide la ciudad en 26 Sectores cada uno correspondiente a una función urbana y demarcados por cuatro vías principales. Además, indica la localización de las obras y edificios a construir como el Palacio de la Presidencia, el Palacio de Justicia y otras obras. Una maqueta del

185.- Entrevista en la prensa a Carlos Arbeláez Camacho sobre el Plan Piloto

Año II — Avión Aviones, Lanza y Seta. — Rep. en N. Y. Melchor Guzmán C^o Bogotá, Abril 21 de 1951. — Editorial "El Líbero", S. A. — 371 81

LA SOLUCION DE UN PROBLEMA

EL PLAN REGULADOR DE BOGOTÁ

Reportaje con el Arquitecto Carlos Arbeláez Camacho

Un acontecimiento de proyecciones definitivas en la vida de Bogotá. La planificación, como principio del desarrollo urbano. Los lineamientos, la estructuración del espacio y el desarrollo económico. El municipio y el abandono de la irregularidad del borde de la Ciudad del Plan Regulador. Datos históricos del doctor Carlos Arbeláez Camacho. La diferencia entre Plan Piloto y Plan Regulador. Factores determinantes del Plan Regulador, su importancia y su importancia para el espacio de la ciudad. Los lineamientos, su relación con las clases más débiles económicamente. Por qué Bogotá necesita el Plan Regulador. No se trata de una obra sustraída, sino de una muestra de servicio social. Las características de la ciudad según los lineamientos. El problema del Plan Regulador. Conclusiones sobre los nuevos conceptos de planificación colombiana.

El problema de proyecciones definitivas en la vida de Bogotá. La planificación, como principio del desarrollo urbano. Los lineamientos, la estructuración del espacio y el desarrollo económico. El municipio y el abandono de la irregularidad del borde de la Ciudad del Plan Regulador. Datos históricos del doctor Carlos Arbeláez Camacho. La diferencia entre Plan Piloto y Plan Regulador. Factores determinantes del Plan Regulador, su importancia y su importancia para el espacio de la ciudad. Los lineamientos, su relación con las clases más débiles económicamente. Por qué Bogotá necesita el Plan Regulador. No se trata de una obra sustraída, sino de una muestra de servicio social. Las características de la ciudad según los lineamientos. El problema del Plan Regulador. Conclusiones sobre los nuevos conceptos de planificación colombiana.

Nacional, desde octubre su título en el año de 1947. El nacimiento de la Facultad Colombiana de Arquitectos y del Centro Colombiano de Arquitectos en varias Facultades de Arquitectura de Bogotá, en la Universidad Nacional, la Universidad de los Andes y la Justicial. Realizó cuatro años de estudios universitarios en Ginebra, Suiza y Londres. Fue Director de Cálculo Numérico y jefe de trabajos en "Derecho de la Urbanidad del Plan Regulador de Bogotá."

El Plan Regulador de Bogotá. Desde octubre su título en el año de 1947. El nacimiento de la Facultad Colombiana de Arquitectos y del Centro Colombiano de Arquitectos en varias Facultades de Arquitectura de Bogotá, en la Universidad Nacional, la Universidad de los Andes y la Justicial. Realizó cuatro años de estudios universitarios en Ginebra, Suiza y Londres. Fue Director de Cálculo Numérico y jefe de trabajos en "Derecho de la Urbanidad del Plan Regulador de Bogotá."



EL REPORTAJE

—"Este artículo está basado en los lineamientos de la D.U.P.R. que se elaboraron en el año de 1947. El nacimiento de la Facultad Colombiana de Arquitectos y del Centro Colombiano de Arquitectos en varias Facultades de Arquitectura de Bogotá, en la Universidad Nacional, la Universidad de los Andes y la Justicial. Realizó cuatro años de estudios universitarios en Ginebra, Suiza y Londres. Fue Director de Cálculo Numérico y jefe de trabajos en "Derecho de la Urbanidad del Plan Regulador de Bogotá."

FACTORES DEL PLAN PILOTO

—"Este artículo está basado en los lineamientos de la D.U.P.R. que se elaboraron en el año de 1947. El nacimiento de la Facultad Colombiana de Arquitectos y del Centro Colombiano de Arquitectos en varias Facultades de Arquitectura de Bogotá, en la Universidad Nacional, la Universidad de los Andes y la Justicial. Realizó cuatro años de estudios universitarios en Ginebra, Suiza y Londres. Fue Director de Cálculo Numérico y jefe de trabajos en "Derecho de la Urbanidad del Plan Regulador de Bogotá."

LA TRANSFERENCIA DEL PLAN

—"Este artículo está basado en los lineamientos de la D.U.P.R. que se elaboraron en el año de 1947. El nacimiento de la Facultad Colombiana de Arquitectos y del Centro Colombiano de Arquitectos en varias Facultades de Arquitectura de Bogotá, en la Universidad Nacional, la Universidad de los Andes y la Justicial. Realizó cuatro años de estudios universitarios en Ginebra, Suiza y Londres. Fue Director de Cálculo Numérico y jefe de trabajos en "Derecho de la Urbanidad del Plan Regulador de Bogotá."

EL PLAN PILOTO

En Siete Zonas Fue Dividida la Ciudad

— Reglamentadas las Urbanizaciones y los Servicios —

El Plan Regulador que Elaboran en Nueva York se Aplicara por Etapas En los Primeros Días de Mayo Llegará a Bogotá Le Corbusier, Wiener y Sert

Los distinguidos urbanistas discutirán los lineamientos del Plan Regulador.—El alcalde Trujillo da su concepto sobre el Plan Piloto.

En el día de ayer, conforme se anunció en este diario, fue expedido el decreto municipal número 185 por el cual se adopta el Plan Piloto de la ciudad, y se dictan normas generales sobre urbanismo y servicios públicos. Dicho decreto recibió la aprobación del gobierno departamental y, próximamente se verá editado en folios.

Las disposiciones contenidas en el decreto emanado ayer de la alcaldía municipal son de carácter general y regulan el desarrollo y crecimiento de la ciudad en sus diversos frentes. Así se establece el estructura urbana. Fuera del cual no será admitida ninguna urbanización que no haya sido autorizada antes de la adopción del Plan Piloto; se divide el área comprendida dentro de él en diversas zonas, quedando eliminadas las mixtas; se refrenda zonas de reserva para industria y habitación en las que no se permitirán nuevas edificaciones ni modificación de las existentes; se adoptan en su mayoría las normas vigentes que regulan la altura de las edificaciones; se establece el procedimiento para la aplicación de las nuevas normas; se crea una junta asesora de industria y

distal de la Avenida Cuandiamarzo, hasta encontrar la prolongación de la calle 8a., o Avenida de Los Comuneros; de este punto hacia el Occidente, por la misma prolongación de la calle 8a.; Avenida de Los Comuneros, hasta Puente Aranda, de allí hacia el Occidente por la carretera de Fontibón hasta la encontrar el límite con dicho municipio; de allí por el límite con el mismo municipio, primero en dirección norte y luego hacia el sur, hasta encontrar la línea del ferrocarril de Cuandiamarzo (o prolongación futura de la calle 21); de allí, hacia el Occidente, por la referida línea del ferrocarril de Cuandiamarzo, hasta su intersección con la prolongación hacia el sur del lindero occidental de los terrenos de la Ciudad Universitaria; de allí, por la

Pocos momentos después de expedido el decreto por el cual se adopta para el municipio el Plan Piloto y que publicamos en otro lugar de esta misma página, se conoció la proximidad de la llegada de los urbanistas Le Corbusier, Wiener y Sert.

Una vez elaborado el Plan Piloto los urbanistas se entregaron a adelantar los trabajos del plan regulador, que viene a ser la aplicación de las normas generales que contiene el primero. Le Corbusier fue quien supervizó el plan adoptado ayer y Wiener y Sert quienes lo revisaron. Para la elaboración del plan regulador todo cambió: los arquitectos americanos serán quienes lo proyecten y el urbanista francés le revise. Los autores de este estudio que habrá de regular el desenvolvimiento de la ciudad, llegaron a Bogotá, según los últimos mensajes que han recibido, en los primeros días de mayo, precisamente el día 5.

El nuevo viaje de los distinguidos urbanistas obedece a la necesidad de discutir los lineamientos generales del plan regulador, según los diferentes puntos de vista, y el plan que es el definitivo, se

espera esté terminado en el transcurso de dos años.

MARÍA G. ALCALDE

Poco después que el alcalde de la ciudad entregó ayer para su publicación el decreto de adopción del plan piloto, un redactor de este diario le indagó sobre la importancia que le concedía a tal estudio.

«La importancia es infinita. Se ha dado el primer paso trascendental para la adopción del plan regulador. El auge que han tomado las construcciones, el movimiento desorganizado que registra el crecimiento de la ciudad, requieren una solución y creo que el plan piloto las contiene. Los terrenos serán utilizados adecuadamente y los servicios públicos podrán ser distribuidos lógicamente.»

«¿Cómo se explica la demora en la adopción?»

«Cada artículo del decreto representa un estudio especializado, cuyo contenido, lleva al público la explicación de su importancia. Pero su importancia se conocerá mejor en la exposición que se abrirá dentro de unos quince días. Además, el anuncio que sobre el plan piloto será proyectado en los centros y películas que se filma en México.

centro de Bogotá, en su estado actual, presentada por la OPRB muestra la localización de los nuevos edificios. También informa que se están adelantando las perspectivas del Palacio Presidencial, como si se construyera en la calle 10 y en el mismo lugar donde se encuentra actualmente (El Siglo 1951, Febrero). A propósito de este proyecto contemplado en el Plan Piloto, Arbeláez presenta las ideas que ha venido trabajando la OPRB en una conferencia llevada a cabo en la Sociedad Colombiana de Arquitectos. Sin embargo, la Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá manifiesta su desacuerdo con el emplazamiento propuesto y expresa que la ubicación adecuada es el bloque comprendido entre las carreras 7ª y 8ª y las calles 7ª y 8ª (El Tiempo 1951, Febrero).

Entre la expectativa que genera la OPRB, alrededor de la presentación del Plan, está la divulgación de un esquema de la carrera 10ª, en la cual se lleva a cabo la primera obra de ampliación y regularización según las normas establecidas en el Plan Piloto para la descongestión del tránsito urbano (El Espectador 1951, 28 de Febrero). También anuncia la pronta expedición del Decreto que adoptará el Plan Piloto cuya emisión se hará simultáneamente con la apertura de la exposición que explica el proceso y los objetivos del Plan (El Espectador 1951, 28 de Febrero).

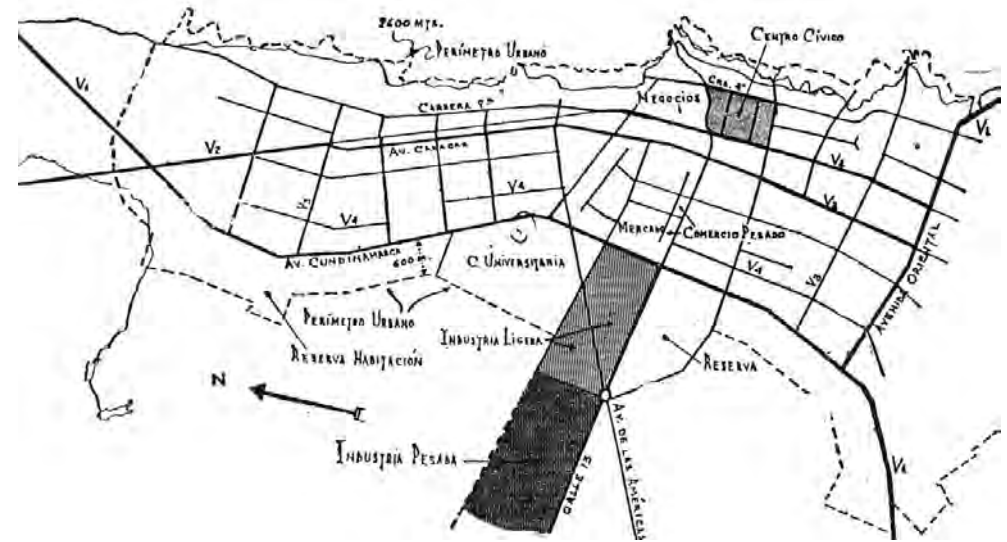
Pero además, el alcalde y la OPRB publican en los principales diarios, un anuncio en el que se alerta sobre la venta de lotes sin servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica, etc., en urbanizaciones que no hayan sido aprobadas por el Plan Piloto. Por lo tanto, y en defensa de los intereses públicos, la OPRB dará información sobre las condiciones en las que se encuentren las urbanizaciones y parcelaciones a quien la solicite. Asimismo publicará en la prensa un plano de la ciudad en el que figuren las urbanizaciones y parcelaciones aprobadas y que la OPRB haya comprobado que cuentan con todos los servicios (El Siglo 1951). Lo anterior significa la prohibición de operaciones comerciales en las urbanizaciones señaladas por el Plan Piloto y advierte a los propietarios de las urbanizaciones y lotes incluidos dentro del perímetro urbano para los cumplimiento legales que dispone el Plan (El Siglo 1951).

Según el alcalde, Santiago Trujillo, esta medida se toma en defensa de los intereses de la ciudad y en particular del patrimonio de numerosas familias que han sido engañadas por algunas compañías urbanizadoras clandestinas que les venden un pedazo de tierra sin luz ni servicios de higiene, asegurando a sus clientes que estos son responsabilidad del municipio. Por lo tanto, las parcelas que no cumplan estos requisitos no pueden ser explotadas comercialmente y quedan por fuera del perímetro urbano marcado por el Plan. Entre 8 y 10.000 familias se encuentran viviendo en este tipo de desarrollos. Con estas medida, se busca estimular el desarrollo urbanístico en las zonas que ofrezcan los servicios públicos y transporte dentro las casi 1.000 Ha del perímetro, de tal forma que se logre una ciudad compacta y ordenada, y se evite los

desarrollos en sitios alejados, que no llegarán a vincularse con la ciudad ni tampoco resuelven el problema de la vivienda (El Siglo 1951).

Esta disposición genera un fuerte impacto entre los Concejales y las Juntas de Mejoras de los barrios afectados: Las Ferias, parte de San Fernando, Río Negro, Boyacá, San Joaquín, La Cabaña, La Perseverancia, Egipto, Girardot, Santa Inés y Tunjuelito, El Guavio, Lourdes, La Peña, Los Laches, Las Granjas y Puente Aranda, además de el barrio La Pradera y otras urbanizaciones en las que no se ha comenzado a construir. Sin embargo, el alcalde anuncia una fórmula que consiste en trasladar a las familias damnificadas por el decreto del Plan Piloto a zonas legalmente reconocidas y estratégica distribuidas en toda el área urbana (El Espectador 1951, Marzo). Para ello, el Municipio de Bogotá construirá 4.000 viviendas en 9 modernas urbanizaciones, en las que se podrá alojar a las 24.000 personas que deja fuera de ordenación el Plan (El Siglo 1951, Marzo). Estarían situadas al norte y al occidente y al sur en unos terrenos que compraría la Gobernación de Cundinamarca entre los barrios Santa Lucía y Mazuera Viellegas, y serían construidas por la Caja de Vivienda Popular⁶⁹ (El Espectador 1951, Marzo).

La primera imagen que se divulga del Plan Piloto, para acompañar la noticia del Decreto, es un dibujo de la red vial, la zonificación y el perímetro urbano, trazados sobre las manzanas de la ciudad existente (El Espectador 1951, 6 de Abril). Se indican las zonas principales y algunos de los proyectos puntuales como el Centro Cívico y el Mercado Central (El Siglo 1951, 6 de Abril). Entre los nuevos proyectos que contempla el Plan Piloto para el primer quinquenio en materia de equipamiento, vialidad, vivienda y zonas verdes (El Siglo 1951, 6 de Abril), están: la terminación de los mercados y la construcción de la Plaza Central de Mercado en el solar de Paiba como gran centro de aprovisionamiento con seccionales en los Sectores de habitación. También está la regularización de las vías existentes según los nuevos estándares que fija el Plan, con secciones de hasta 400 m para dar cabida a varios carriles, las cuales están siendo estudiadas por Le Corbusier, Sert y Wiener; así como la terminación de las obras de la ampliación de la carrera 10ª y la Avda. Caracas en toda su extensión según los nuevos perfiles, lo mismo que la construcción de la Avda. Cundinamarca y la Avda. Oriental. Sobre la vivienda, Arbeláez comunica que se ha proyectado una Unidad Vecinal de 5.000 viviendas a partir de una investigación rigurosa sobre el modo de vida de varias familias que habitan en inquilinatos y que cuando sean trasladadas



187.- Primera imagen del Plan Piloto divulgada en los diarios de la prensa nacional y local

69 Durante esos días llega a Colombia el arquitecto suizo, radicado en los Estados Unidos, Anton Solow, quien es Jefe de la Sección de Vivienda y Planificación de la Unión Panamericana. El propósito de su visita es evaluar las posibilidades de establecer en Colombia el Centro Interamericano de Vivienda Barata, el cual promoverá la experimentación en métodos de construcción que tiendan a abaratar la vivienda, prestará servicios técnicos a los profesionales del continente y fomentará la "auto-ayuda" como parte de la solución al problema de la vivienda en los países de la región (El Siglo 1951, Marzo). Se reúne con el Presidente de la República, con el Rector y directivos de la Universidad Nacional de Colombia y viaja por las principales ciudades del País (El Siglo 1951, Marzo)



188.- Alcalde Sergio Trujillo atiende en su despacho a las Juntas de Mejoras de los barrios afectados por el perímetro del Plan Piloto. En su escritorio, un plano del Plan Piloto.

a las nuevas viviendas de la Unidad, se les hará un seguimiento de 5 años sobre el mejoramiento de sus condiciones de vida que servirá de pauta para proyectar futuras Unidades Vecinales. Finalmente, sobre las zonas verdes informa que se reforestará las vías y las rondas de las quebradas, preferiblemente en Sectores del sur que carecen de arborización.

Adicionalmente, Arbeláez comenta que las últimas urbanizaciones que se han hecho en Bogotá han sido bajo la visión futurista del Plan Piloto, lo cual significa que éste ya se ha empezado a realizar. En particular, se refiere a los Sectores de vivienda que se están desarrollando bajo los nuevos conceptos de urbanismo que integran desde las zonas verdes hasta métodos económicos de construcción a gran escala, según los esquemas que Le Corbusier presentó como posible solución al problema de la vivienda. Afirmó además que la nueva franja de 600 m de ancho al occidente, destinada a vivienda, tiene la capacidad para albergar adecuadamente a futuro entre 1.600.000 y 2.000.000 de habitantes, ya que será aprovechada con la mayor densidad de población. Sobre la industria y el comercio indica que algunas industrias tendrán que trasladarse por quedar en una zona distinta a la de su funcionamiento, mientras que el comercio es uno de los temas más avanzados del Plan porque la gran mayoría del comercio liviano, los edificios de negocios y administrativos están situados en las zonas adjudicadas. En cambio el comercio pesado, cuyas normas están siendo estudiadas, tomará auge una vez esté lista la Avda. Cundinamarca (El Siglo 1951, 7 de Abril) .

El planteamiento de las Unidades Vecinales está respaldado por los resultados de los estudios realizados por la OPRB, bajo la dirección de Jorge Kibedi, Jefe de las Investigaciones Sociales y Estadísticas, como la solución adecuada para alojar a las familias obreras en óptimas condiciones higiénicas, constructivas, recreativas y sociales. Además propone la dotación de Centros Sociales en los barrios existentes, desde los cuales se inicien procesos de formación integral de los vecinos a través de jardines infantiles, teatro popular, etc. (Castillo 1951, Abril) (Lenao 1951, Abril)

Simultáneamente, mientras se divulga y se discute el Plan, Arbeláez solicita la asesoría de Le Corbusier y sus socios, respecto a las secciones de vías como las carreras 10 y 4, las calles 6 y 15 y las secciones tipo para las calles 8, 12, 17, 21, 22 y 24, cuya dimensión es menor a la indicada en el Plan Piloto. También, pide sugerencias sobre nuevas secciones de la Avda. Cundinamarca y la Carretera a los Llanos, reducidas por la OPRB debido a los costos de la expropiación para las zonas verdes, y sobre las cuales Sert y Wiener proponen un nuevo perfil teniendo en cuenta los estándares

norteamericanos⁷⁰.

Adicionalmente, Arbeláez informa que el municipio adquirió la tierra de Ferrocarriles Nacionales para el edificio del nuevo Mercado Central y requiere de una propuesta de subdivisión del suelo restante, necesaria para resolver el financiamiento del proyecto. Sert y Wiener realizan un esquema que ponen a consideración de Le Corbusier. Además, Arbeláez envía los estudios de las nuevas urbanizaciones hechos por la OPRB, en los que logran un máximo de densidad que resulta ser mucho más baja que las del Plan Piloto pero adecuadas a las circunstancias actuales de la ciudad. Esta situación preocupa a Sert y Wiener porque replantea la definición del perímetro, que resultaría insuficiente si se aplican dichas densidades, para albergar 1.500.000 habitantes. Finalmente, Arbeláez pide consejo sobre el croquis ARB#1006, pero Sert y Wiener se abstienen de opinar sin tener un programa del edificio, pero advierten que deben considerar su posición y la de las calles en el Centro Cívico. Consecuentemente con las previsiones del Plan, el municipio se plantea una reestructuración de su política fiscal de cara al financiamiento de las obras, mediante el impuesto predial y el de valorización por obras (El Siglo 1951, 30 de Mayo).

Entretanto, el Concejo de Bogotá nombra una comisión integrada por Jorge Gaitán Cortés, Arcadio Herrera Prado, Manuel Rueda Vargas, Hernando Anzola Cubides, Humberto Hernández, Efraín Albarracín y el presidente del cabildo Santiago Valderrama, para que rinda un informe sobre los reclamos que ha suscitado la adopción del Plan Piloto (El Tiempo 1951, 26 de Abril). Como resultado de este estudio, los concejales manifiestan su desacuerdo con el Plan Piloto porque afecta los intereses de muchos habitantes de los barrios perjudicados por el perímetro urbano al ver frustradas las aspiraciones de mejoramiento urbano y que sus viviendas hayan quedado por “fuera de una línea que impera como un dogma entre el bien y el mal” (El Espectador 1951, 3 de Mayo).

La exposición del Plan Piloto y el ajuste de sus instrumentos

El 10 de mayo de 1951, llegan a Bogotá Le Corbusier procedente de Nueva York y Sert y Wiener procedentes de Cali. Entre los propósitos de esta visita están: el trabajo de campo sobre el sistema vial, estudios de vivienda, terminación de los planos del Mercado Central y el Sector aledaño, definir las bases del primer plan quinquenal,

70 Sert, J. L. P. L. Wiener (1951). Carta de Marzo 28. L. Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

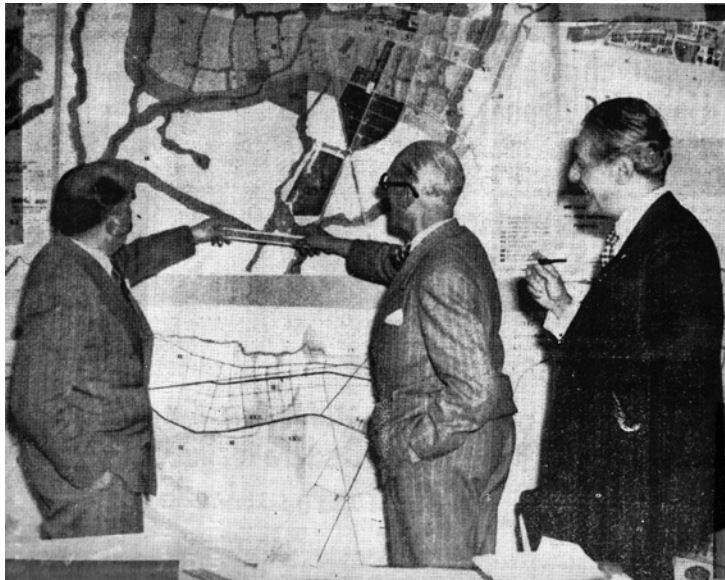
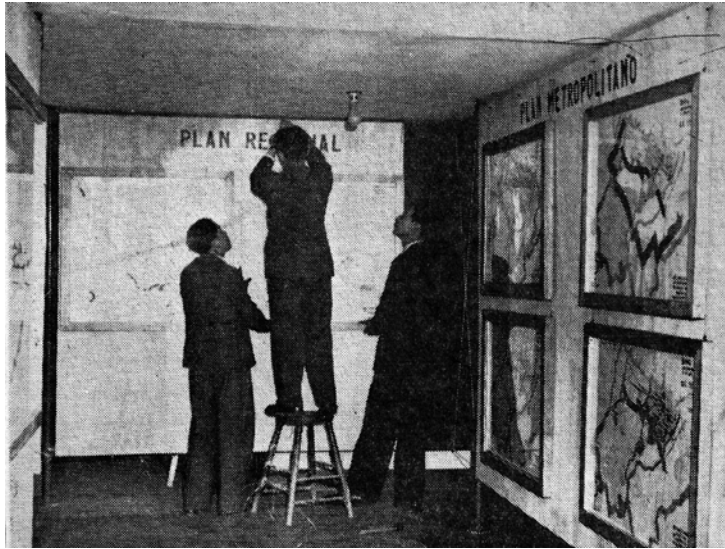


Nuestro fotógrafo sorprendió al famoso arquitecto a la llegada de éste al aeropuerto de Techo, mientras Le Corbusier charlaba con alguna de las personas que acudieron a recibirle. En el grupo, con el científico de la arquitectura aparecen el doctor Arbeláez y nuestra redactora Andrea Kreeel. — SIGLO-Foto.



189.- Carlos Arbeláez Camacho, la periodista Andrea Kreeel y Le Corbusier a su llegada a Bogotá

190.- Colaboradores de la OPRB preparan los paneles de la exposición del Plan Piloto



190.- Colaboradores de la OPRB preparan los paneles de la exposición del Plan Piloto

191.- Le Corbusier, Wiener y el alcalde Trujillo frente a los planos del Plan Piloto

estudios generales sobre la legislación del Plan, defender el Plan ante la opinión pública y asistir a la inauguración de la exposición del Plan Piloto, organizada por la OPRB en el 4° piso del Palacio Municipal (El Siglo 1951, 29 de Abril). Este evento se lleva a cabo el lunes 14 de Mayo con la asistencia el alcalde Santiago Trujillo, el Ministro de Educación Rafael Azula Barrera, varios exalcaldes, secretarios de la alcaldía y concejales de Bogotá.

La exposición, abierta al público hasta el 27 de Junio, comprende tres secciones: ¿Por qué se necesita un Plan Piloto?, ¿Qué es un Plan Piloto?, y el propio Plan Piloto. Adicionalmente, se exhibe una maqueta del Centro Cívico, los fotomontajes del proyecto del Palacio Presidencial realizados por la OPRB y el Plan de Obras para 5 años que incluye la nueva estación de los Ferrocarriles Nacionales, la terminación de la Avda. Caracas hacia el sur y el norte, terminación de la Carrera 10ª hacia el sur y el norte, la construcción de la Avda. Los Llanos y terminación de la Avda. Cundinamarca (El Siglo 1951, 15 de Mayo). La exposición es todo un éxito. Es visitada por el público en general, políticos y líderes de las juntas de mejoras de barrios, profesionales notables y estudiantes vinculados a la arquitectura y la ingeniería, cuyas opiniones son registradas en la prensa nacional (El Siglo 1951, 20 de Mayo) (El Espectador 1951, 24 de Mayo) (Carvajal 1951, 24 de Mayo) (El Espectador 1951, 31 de Mayo) (El Espectador 1951, 30 de Mayo). Algunos técnicos ven dificultades en el financiamiento de la adquisición de las extensas zonas verdes de reserva especial y las distribuidas por diversos Sectores de la ciudad, ya que el municipio no cuenta con los recursos para ello. Igualmente sucede con el traslado de los habitantes, cuyas viviendas han sido afectadas por el perímetro urbano. Pero además dudan de la validez del Plan cuando se aprueba la conformación del Distrito Capital, lo cual implica la incorporación de nuevos municipios a los términos territoriales de Bogotá. (El Espectador 1951, 19 de Mayo).

Como resultado de las reuniones de trabajo entre Le Corbusier, Sert y Wiener, los encargados de la OPRB y el alcalde, se toman decisiones sobre varios temas. Entre ellos, el cambio de perfil de vías como el de la Avda. Cundinamarca, la definición de Sectores de influencia por fuera del perímetro urbano con un área y una densidad reglamentada que podrán contar con la prestación de los servicios públicos a los que tienen derecho los barrios incluidos en el perímetro (El Tiempo 1951, 22 de Mayo). Además, la OPBR inicia el desarrollo del Plan Regulador aprovechando la estancia de Sert y Wiener (El Tiempo 1951, 21 de Mayo) y se concreta el Plan de Obras para los próximos 5 años, entre las cuales están (El Siglo 1951, 30 de Mayo):

- La arborización y transformación de los márgenes de los ríos,
- La construcción de 10 casas modelo de la Urbanización Quiroga que serán evaluadas para la construcción definitiva de 40.000 viviendas económicas

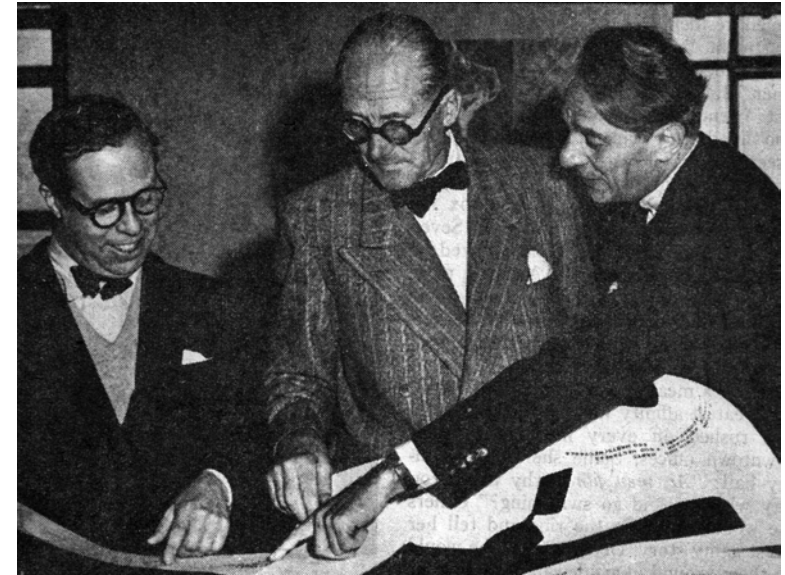
- La construcción de la Central de Abastos o Mercado Central en los terrenos que eran de los Ferrocarriles Nacionales
- La terminación de vías

El inicio del Plan Regulador

A mediados de año (1951) Le Corbusier se dirige a Arbeláez para invitarlo a participar en la publicación de un segundo volumen que está preparando sobre el Modulo, sobre todo en una parte dedicada los trabajos en los que ha sido aplicado por otras personas. Por lo tanto, le pide que sea su representante en Bogotá para reunir la documentación sobre los trabajos en vivienda, mobiliario o urbanismo hechos en Colombia con el Modulo. Pero al mismo tiempo le reclama noticias de su contrato para el Palacio Presidencial⁷¹.

Arbeláez le contesta que su proyecto para el Centro Cívico no tiene posibilidades de realizarse porque el Gobierno Nacional no está de acuerdo en cambiar el Palacio Presidencial de la localización actual. Sin embargo le transmite los detalles de la experiencia de la OPRB en proyectar, bajo la asesoría de Wiener, la transformación de la manzana entre las calles 13 y 14 y las carreras 7 y 8. Se conservan los 5 edificios de valor, demuelen otros y se relotea a base de penetraciones al centro de la manzana, obteniendo lotes modulares y con 2 alturas, una general de 4 pisos y un bloque central de 15 o 16. La transformación es aceptada por los propietarios, con lo cual el Municipio puede financiar la operación con los bancos⁷².

Le Corbusier dirige nuevamente a Sert para pedirle información sobre los acontecimientos en Bogotá durante su reciente viaje. Reclama el envío de planos a cargo de la OPRB al igual que de una copia del decreto que adopta el Plan Piloto firmado por el alcalde. Además le pide información sobre lo que harán en el Centro Cívico, precisamente sobre su ordenamiento y disposiciones preliminares ya que este



192.- Sert, Le Corbusier y Wiener hablando sobre los planos de la mancha urbana de Bogotá

⁷¹ Le Corbusier (1951). Carta de Junio 27. C. Arbeláez. París, Fondation Le Corbusier, H3-4-44. En su último viaje a Bogotá, Le Corbusier aprovecha la ocasión para intentar concretar un encargo y se reúne con el hijo del Presidente de la República Álvaro Gómez Hurtado para hablar sobre el proyecto del Palacio Presidencial. A su regreso a París, sigue insistiendo a través de Sert y Wiener para lograr este trabajo. También se interesa por seguir vinculado al Plan Regulador como asesor y plantea reuniones en la sede de la TPA en Nueva York sin tener que viajar a Colombia. Sert y Wiener le prometen gestionar esta propuesta ante la OPRB, cuando viajen a Colombia a finales de año. Ver: Le Corbusier (1951). Carta de Junio 13. J. L. Sert. P. L. Wiener. París, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

⁷² Arbeláez, C. (1951). Carta de Noviembre 21. Le Corbusier. Bogotá, Fondation Le Corbusier, H3-4-26.

es un trabajo que Arbeláez le había reservado⁷³. Sert promete mantenerlo al tanto del proceso que se lleva a cabo en Bogotá ya que estará trabajando en la OPRB durante 3 ó 4 semanas a partir del 2 de Enero de 1952⁷⁴.

Entre 1951 y 1952 la Town Planning Associates con Le Corbusier como consultante, trabaja en los diseños urbanísticos de la Unidad Vecinal Modelo del Sector Quiroga así como en los arquitectónicos de las viviendas “Tipo Bóveda 5 metros” o “Tipo Eternit 6 metros Estructura Metálica” (Sert Wiener 1951-1953). Como en el Plan Piloto, algunos de estos planos posiblemente fueron dibujados por los arquitectos de la OPRB.

Sert y Wiener continúan desarrollando el Plan Regulador con la OPRB y para Mayo del mismo año le advierte a Le Corbusier que su idea original del Centro Cívico, ha sufrido una serie de cambios y reducciones, debido que la actual situación política y financiera de Colombia no permite contemplar su construcción. Según las instrucciones del gobierno, Arbeláez ha corregido su versión del Centro Cívico dejando el Palacio Presidencial en su lugar y, le pide que los revise y los autorice para incluirlos en el Plan, ya que por razones ajenas a la voluntad de la OPRB, Arbeláez no puede mostrar el diseño que Le Corbusier había hecho en Bogotá.

El Decreto 480 de 1951 que adopta el Plan Vial, también ha sufrido modificaciones de acuerdo a las dimensiones máximas que podrían lograrse con los actuales recursos financieros y legislativos. Este y otros factores como la reducción de las zonas verdes debido a los costos de la adquisición de la tierra, han afectado el diseño del Plan Piloto. Por todo esto, Sert y Wiener, piden a Le Corbusier un voto de confianza para afrontar este tipo de obstáculos cumpliendo con las doctrinas del Plan, ya que el alcalde les insistió en que deben reunirse cada 3 meses en Bogotá y se opuso a las reuniones en Nueva York. En consecuencia, subrayan, están precisando los problemas de la ciudad y los conflictos que surgen entre la inmediata realidad y las aspiraciones futuras del Plan, y que el equipo de la OPRB está intentando mantener la esencia del Plan Piloto⁷⁵.

Finalmente Le Corbusier recibe de la OPRB los planos de algunas manzanas y un

73 Le Corbusier sube el tono de su carta: “Ustedes serían tan amables de hacerle comprender (a Arbeláez) que yo he promovido en Bogotá el problema del urbanismo en tercera dimensión y no querría que se hicieran las cosas allí sin que tenga la menor participación en la arquitectura de la ciudad. Esto sería torpe de su parte y aparte de esto sería dar prueba de ingratitud” Ver: Le Corbusier (1951). Carta de Diciembre 6. J. L. Sert P. L. Wiener. Paris, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

74 Sert, J. L. (1951). Carta de Diciembre 21. L. Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

75 Sert, J. L. P. L. Wiener (1952). Carta de Mayo 9. L. Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

plano a color del Centro Cívico, pero se abstiene a dar su opinión sobre ellos porque no tiene suficiente información sobre las razones que motivan la forma de esta propuesta. Sin embargo sugiere que para el futuro se titule el Centro Cívico así: “Centro Cívico Le Corbusier, Sert y Wiener. Propuesta J.L. Sert”, con el fin de que con el transcurso del tiempo se sepa que el plano fue hecho de acuerdo con los autores⁷⁶.

Pero además sigue presionando por lograr un proyecto en el Centro Cívico. En esta ocasión, se dirige directamente a Zuleta Ángel quien en estos momentos se desempeña como Rector de la Universidad de Los Andes en Bogotá y le manifiesta su preocupación por el cambio de alcalde⁷⁷ y su dolor por no poder dejar en Bogotá las huellas de su arquitectura para que sirva de modelo a las nuevas generaciones⁷⁸.

Durante esos días, el nuevo alcalde encargado Manuel Briceño Pardo, decreta un Plan de Acción a ejecutar en dos etapas por la OPRB, con el propósito de combatir los problemas de higiene en los barrios del Sur debidos a la carencia de servicios públicos. El Plan, en su primera parte consiste en la elaboración de un plano de los barrios para proyectar la prolongación de la red de servicios públicos y la vialidad hasta ellos. La segunda parte, consiste en un estudio legal y catastral para su regularización. El alcalde coordina este Plan con otro de Educación que contempla la edificación de nuevas escuelas y con un Decreto que ordena la construcción de centros de salud (El Espectador 1952, Julio 21). La Sección de Zonificación de la OPRB se encarga de la remodelación urbanística y la sección de Servicios Públicos de abastecimiento de agua, alcantarillado y energía eléctrica (El Siglo 1952, Septiembre 17)

La crisis en la OPRB y el final del Plan Regulador

El 15 de septiembre de 1952, el Director del Plan Regulador, Carlos Arbeláez Camacho junto con Francisco Pizano de Brigard y Jorge Forero Vélez, sus principales

76 Le Corbusier (1952). Carta de Agosto 1. OPRB. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

77 En Julio de 1952 Santiago Trujillo, quien había liderado y apoyado la ejecución del Plan, deja la Alcaldía y la recibe en encargo Manuel Briceño Pardo, quien lo mantendrá hasta Junio del año siguiente.

78 “Usted sabe cuánto dolor me ha dado el Plan de Bogotá: quería dejar en este país tan comprensivo los rastros de un conjunto arquitectural que quería realizar para que sirva de modelo a todos los jóvenes de Bogotá. Un conjunto tal como el Centro Cívico con su Catedral, su Palacio de los Ministros, su Palacio Municipal y su Palacio de Justicia. Este conjunto, que constituye el corazón moral y físico de todo mi Plan Piloto, instala las fuerzas vivas de la nación en un grupo que emociona a través del tiempo desde la catedral barroca hasta los edificios que hay que construir ahora”. Le Corbusier (1949). Carta del 1 de Agosto. E. Zuleta Ángel. Paris, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

colaboradores, renuncian a sus cargos en la OPRB⁷⁹. El alcalde acepta las renunciaciones y nombra como director encargado al Ingeniero Ernesto González Concha, mientras toma la decisión definitiva sobre el director, entre cuyos candidatos se encuentra Rafael Obregón, quien acaba de llegar de terminar estudios en el exterior. Tanto Arbeláez como Pizano dejan sus cargos para atender a una beca de estudios del Instituto de Cultura Hispánica y de las Naciones Unidas. Arbeláez está interesado en estudiar cómo las ciudades europeas han resuelto el principal problema que afecta a Bogotá, como es el de la urbanización clandestina (El Espectador 1951, Septiembre 16; El Siglo 1952, Septiembre 17).

Inmediatamente, el 21 de septiembre, Arbeláez vuela a Nueva York y el 23 sale para París. Se encuentra con Sert y Wiener y los pone al tanto de las dificultades políticas de Colombia y la gravedad de la situación. Les advierte que desconfíen del Director Encargado de la OPRB. A su vez, Sert y Wiener envían recados con él a Le Corbusier sobre la opción de que Germán Samper, quien se encuentra trabajando en el *Atelier de Rue de Sèvres*, sea el Director de la OPRB⁸⁰. A los pocos días Le Corbusier cae en cuenta que su dibujo original del Centro Cívico de Bogotá, se ha quedado en el archivo de la OPRB. Sert, se lo había pedido para terminar a tiempo el capítulo del Centro, pero le recuerda que Jacqueline Tyrwhitt y él lo habían reproducido con bastante precisión⁸¹.

Wiener viaja a Bogotá, durante Noviembre y además de resolver una serie de dificultades, logra ampliar el contrato del Plan Regulador por 6 meses más. En ese momento se encuentra muy avanzado: se han definido los proyectos de Sector a Escala 1:2000 para casi toda la ciudad, se han hecho los estudios de detalle de las secciones viales y las intersecciones y han replanteado el Centro Comercial al detal y la Carrera 7⁸². Ya en la etapa final, Sert y Wiener le comunican a Le Corbusier que están terminando los dibujos para entregarlo en Mayo, según lo pactado con la administración. Se quejan de la mala calidad del material que les envían de la OPRB y le piden que deje que Tobito vaya a trabajar en el Plan hasta finales de Abril⁸³.

Otro de los temas que ocupa a los socios de la TPA es el contacto con Lauchlin Currie, quien junto a Enrique Peñalosa Camargo está a punto de entregar otro Plan

79 Al salir de la OPRB, Pizano crea la oficina privada URBAT de Colombia sigla que había sido creada por Le Corbusier. Téllez, G. (2008 Julio 1). Entrevista con el autor. Bogotá.

80 Sert, J. L. P. L. Wiener (1952). Carta de Septiembre 24. Le Corbusier. Bogotá, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

81 Le Corbusier (1952). Carta de Noviembre 26. J. L. Sert, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

82 Sert, J. L. P. L. Wiener (1952). Carta de Noviembre 26. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

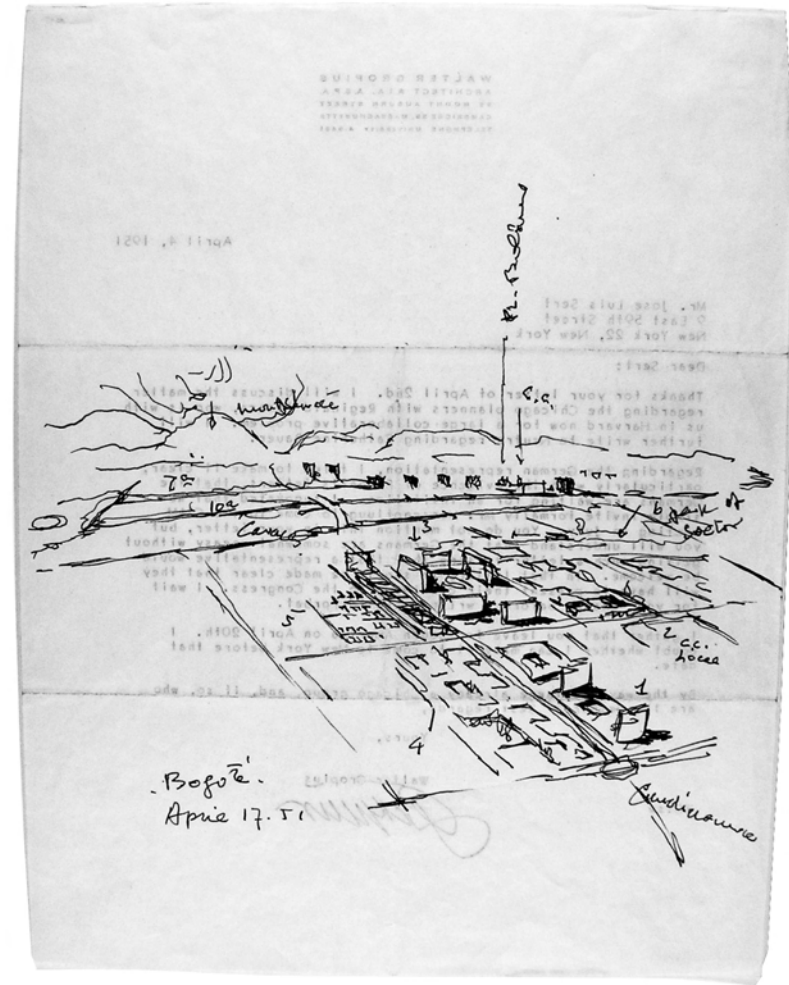
83 Sert, J. L. P. L. Wiener (1953). Carta de Febrero 17. Le Corbusier. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

para Bogotá que orienta el desarrollo integral de la ciudad pero desde la perspectiva económica. Como se mencionó, este Plan hace parte del paquete de ayudas de la misión piloto del Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo IBRD implementa en Colombia. Sin embargo el equipo técnico de Currie y el del Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener no se habían comunicado hasta ese momento. En su primer contacto⁸⁴ Sert y Wiener expresan a Currie su satisfacción al saber que Bogotá podrá contar con una reorganización administrativa, legislativa y financiera que contribuirá a la realización del Plan Regulador⁸⁵. A su vez, Currie reconoce su error de no haber incluido la planificación urbana, les solicita el material sobre del Plan⁸⁶. Sert y Wiener le responden con una invitación a Nueva York para intercambiar ideas personalmente⁸⁷ i mientras tanto retrasa la entrega de su Plan ante el Consejo Nacional de Planeación⁸⁸, teniendo en cuenta el intercambio de información con la TPA. En consecuencia, Currie se interesa por la coordinación con una banca financiera que respalde las inversiones en infraestructura y solicita a Sert y Wiener un presupuesto sobre los proyectos del Plan como la ampliación de las vías, la construcción de nuevas escuelas, mercados públicos, equipamiento y espacio público⁸⁹.

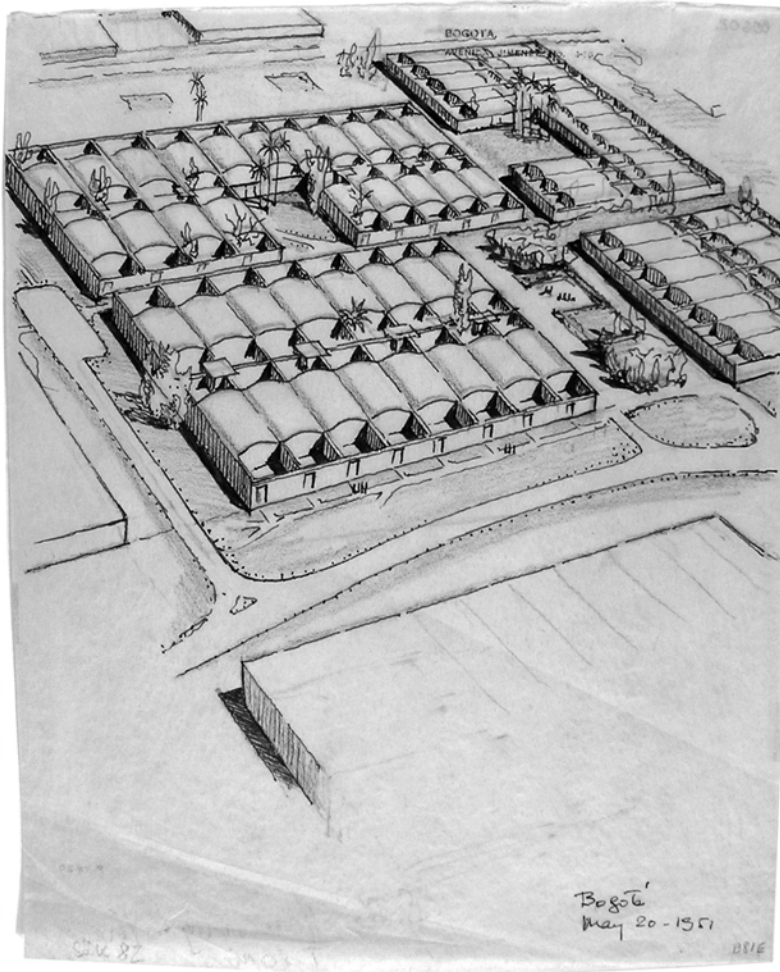
No obstante el encuentro tardío entre los dos planes, el punto de convergencia entre ambos instrumentos es el planeamiento en escalas sucesivas: Unidad Vecinal, Sector y Ciudad. Tanto el plan de la TPA como el de Currie y Peñalosa Camargo coinciden en que ésta es la aproximación que se requiere para lograr mayor precisión y efecto, tanto en la planificación física como en la comprensiva. En cambio, Currie no está de acuerdo con la rigidez del Perímetro Urbano que impone el Plan Regulador, porque le parece que no podrá ser cumplido estrictamente por las autoridades municipales y propiciará el aumento de la urbanización clandestina (Currie 1953). El Golpe de Estado del 13 de Junio de 1953 y la instauración de la dictadura militar frustra la continuación de la colaboración entre Currie, Sert y Wiener.

84 Sert, J. L. y P. L. Wiener (1953). Carta de Marzo 12. L. Currie. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
 85 Sert, J. L. P. L. Wiener (1953). Carta de Marzo 12. L. Currie. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
 86 Currie, L. (1953). Carta de Marzo 20. J. L. Sert y P. L. Wiener. Bogotá, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
 87 Sert, J. L. y P. L. Wiener (1953). Carta de Marzo 26. L. Currie. Nueva York, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
 88 Currie, L. (1953). Carta de Mayo 18. J. L. Sert y P. L. Wiener. Bogotá, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
 89 Currie, L. (1953). Carta de Junio 9. J. L. Sert y P. L. Wiener. Bogotá, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.
 Currie, L. (1953). Carta de Junio 15. J. L. Sert y P. L. Wiener. Bogotá, JLS Collection, Frances Loeb Library, Harvard Design School.

193.- Croquis de Josep Lluís Sert sobre el Centro Cívico de Bogotá



194.- Croquis de Josep Lluís Sert de la Unidad Vecinal Modelo Quiroga



En Agosto de 1953, Sert llega a Bogotá y entrega el Plan Regulador al alcalde, el coronel Julio Cervantes. Se realiza una exposición de los planos en las paredes de la sala de sesiones del Concejo Municipal, donde hace varias conferencias explicativas del Plan ante las autoridades municipales, la Junta del Plan Regulador y la Sociedad Colombiana de Arquitectos (El Tiempo 1953, Agosto 24; El Tiempo 1953, Agosto). Sert dicta cuatro conferencias para explicar el Plan. En la primera expone las generalidades, en la segunda explica los usos del suelo y la zonificación, en la tercera el Sector Central y en la cuarta explica el Plan Vial (El Tiempo 1953, Septiembre) (Carvajal 1953, Agosto 22) (Carvajal 1952, Agosto) (Carvajal 1953, Agosto 26). No obstante, por la misma época, la Oficina Nacional de Planeación emite un Plan para la transformación de la ciudad, llamado Plan de Reformas, que va de la mano de una nueva estructura administrativa para la conformación del Distrito Especial de Bogotá (El Tiempo 1953, Septiembre). Entre ellas, el Ministerio de Obras Públicas se propone construir la Ciudad Oficial en terrenos de El Salitre, contiguos a la Ciudad Universitaria, que fueron negociados entre la Beneficencia de Cundinamarca y la Nación (El Tiempo 1952, Septiembre).

La Sociedad Colombiana de Arquitectos, por petición del alcalde, encarga a una comisión representada por Jorge Arango, Gabriel Jiménez y el ingeniero Julio Carvajal la elaboración de un informe sobre el Plan Regulador. El informe lo prepara Arango, pero Serrano y Carvajal lo revisan, corrigen algunos puntos y agregan otros. Sin embargo, el que se presenta a la opinión pública son las opiniones de Arango (El Tiempo 1953, Agosto 21), todas ellas en contra del Plan (Carvajal 1953, Noviembre 30). Dos años más tarde, Carlos Martínez Jiménez se vuelve a referir al Plan en el editorial de su revista PROA (1955). Esta vez para anunciar el fracaso del Plan Regulador y acusar tanto a Sert como a Wiener de haber entregado unos “vacuos dibujos” de cuidado grafismo, sin información geológica y topográfica, acompañados de un informe urbanístico sin sustento estadístico sobre la población y presentados mediante conferencias en las que no se admitieron preguntas ni comentarios. Además, asegura que el Plan es un instrumento mal resuelto porque no tiene la proyección regional necesaria para afrontar el ensanche de los límites de Bogotá mediante su declaración de Distrito Especial. Pero también debido a que la formación de un nuevo Sector industrial sobre la carretera del sur, la construcción del Centro Administrativo al norte y de la Avda. de los Cerros, no obedecen a ninguno de sus criterios.



EL TEMA

10

EL MEDIO AMBIENTE

11

USOS DEL TERRENO

12

VOLUMEN CONSTRUIDO

13

EQUIPOS

14

ETICA Y ESTETICA

UNA DEL PLAN REGULADOR

RECONOCIMIENTO GEOGRAFICO

SERVICIOS

ZONAS

GEOMETRIA URBANA

RECONSTRUCCION URBANA

RECONSTRUCCION URBANA

URBANA

INDUSTRIAL

INSTITUCIONAL

RURAL

URBANO

DEL TERRITORIO

DEL AREA URBANA

“Aquí en Bogotá, la historia y la geografía, la topografía, el régimen del sol, aquel de las aguas, de los vientos, etc..., han conducido al Plan director a respetar las mismas leyes que habían descubierto, respetado y utilizado los fundadores de la ciudad”
(Le Corbusier 1951)

LOS PRODUCTOS

El Plan Piloto de Le Corbusier

El Plan Piloto (ver Anexo 1) consiste una memoria escrita en la que se exponen los términos del contrato y un informe sobre las consideraciones preliminares al Plan, a continuación del cual se incluyen los dibujos del propio Plan dividido en secciones correspondientes al Plan Regional, el Plan Metropolitano, el Plan Urbano y el Plan del Centro Cívico.

El Plan se fundamenta en aspectos relacionados con la importancia del territorio y sus capacidades, de acuerdo con la situación mediterránea de Bogotá. Le Corbusier lo expresa así en el informe:

“El análisis del territorio comprendido por el Plan Regional y de la situación de La Sabana de Bogotá en relación con el conjunto del país, su altitud, sus conexiones ferroviarias, sus conexiones viales con Venezuela, con el Río Magdalena y con los Llanos Orientales, no parece prever para la ciudad un destino industrial de exportación, sino simplemente la localización necesaria y suficiente de una industria proporcionada armoniosamente a las necesidades del consumo local. Este es un hecho muy importante que da a la urbanización de la ciudad de Bogotá y a nuestro Plan Piloto, un carácter particular” (Le Corbusier 1951).

En efecto, el Plan Regional plantea el desarrollo de los núcleos urbanos y su territorio a partir de su vocación para la producción agropecuaria, artesanal o industrial,

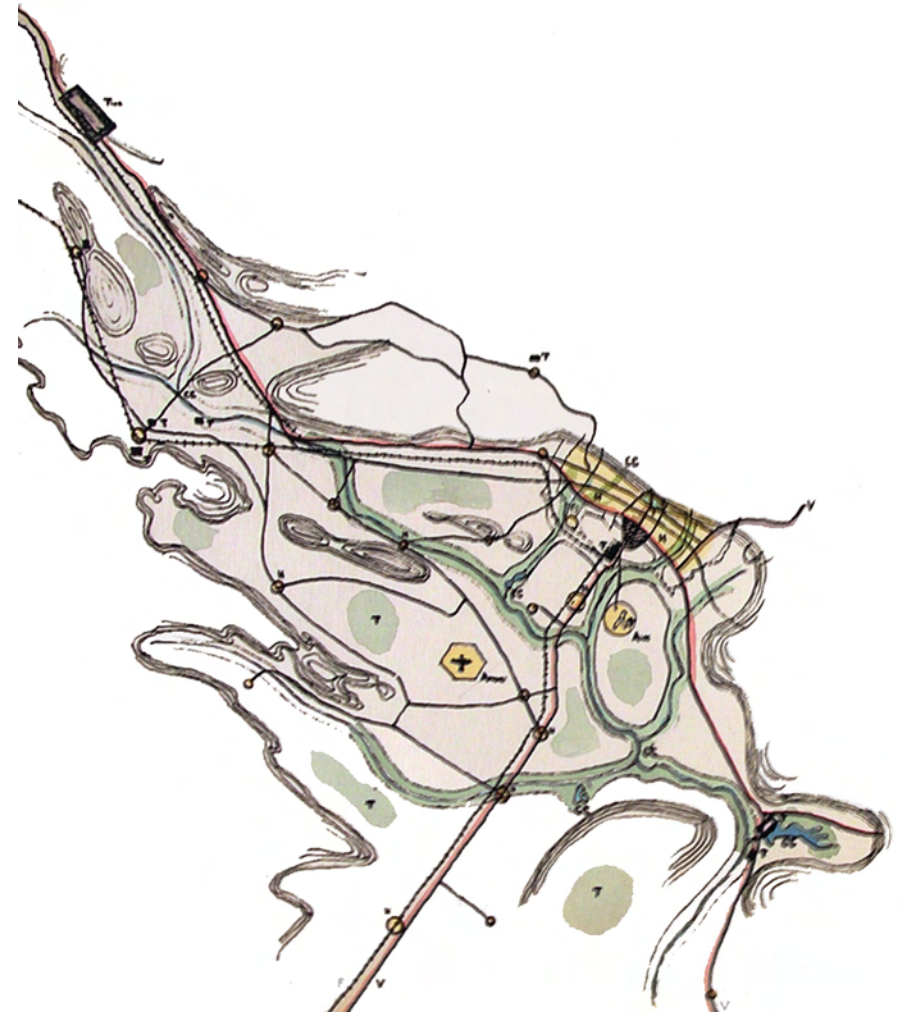
195.- Le Corbusier, Sert, Wiener, Carlos Arbeláez Camacho, Francisco Pizano de Brigard y otros funcionarios de la OPRB en la entrega del documento del Plan Piloto, de manos de Le Corbusier.

destinada al consumo local. En el sistema regional inmediato contempla la posibilidad de que Bogotá sea un centro de prestación de servicios. Para ello, ordena las conexiones viales y ferroviarias entre la ciudad y su región, y la aérea con dos puertos, uno a escala nacional y otro mundial. Pero además, define las características funcionales del territorio, aprovechando los elementos del sistema natural con fines paisajísticos para actividades de ocio y tiempo libre.

El Modelo que propone el Plan se estructura a partir de dos ejes viales. Uno, de sentido Sur-Norte, discurre paralelo a los Cerros acompañado por la línea de ferrocarril del Norte y corresponde a la actual Carrera 30. El otro, va en sentido Oriente-Occidente, perpendicular a los Cerros cuyo trazado también va acompañado por la línea del ferrocarril de Occidente. Actualmente corresponde a la Avda. Jiménez y su prolongación hacia Occidente con la Calle 13, para formar una T y contrarrestar la tendencia a la forma semicircular de la Bogotá de entonces. Pero el Modelo también refuerza la forma lineal en sentido Sur-Norte con tres potentes vías interiores que hacen un zigzag sobre el área urbana.

El Plan Metropolitano y el Urbano se estructuran a partir de una geometría lograda mediante el uso jerarquizado de las 7V, cuya unidad de composición es el Sector. Consiste en un rectángulo de 800 m por 1.200 m delimitado por las vías de mayor magnitud, que dividen la ciudad en 35 Sectores cada uno con una población calculada según cuotas de densidad en el tiempo. A su vez, el Sector se divide en Unidades Vecinales y se ordena a partir de corredores verdes ligados a los cursos de agua, en los que se dispone equipamiento público y facilidades para la recreación. Esta retícula, con la que se formaliza la Teoría del Sector, es implantada por el Plan en los barrios existentes a manera de complemento morfológico entre los vacíos urbanos, o como superposición formal en el tejido existente o como la unidad de producción de la ciudad, con una normativa sobre la tipología, la altura y el volumen de las edificaciones. Además incluye ejemplos la aplicación de la Teoría del Sector en varios barrios de Bogotá, para indicar su ensamble en la ciudad.

Los Sectores están estrechamente vinculados a los modelos de vivienda y de agrupación propuestos por el Plan, que corresponden a Una Casa Un Árbol, La Rochelle y la Vivienda Colectiva tipo Sert y Wiener. Estos modelos de Vivienda Transitoria son una propuesta universal de bajo costo, de dimensiones mínimas, espacios flexibles, servicios colectivos, alta densidad y alto grado de ocupación del suelo, y sobre todo



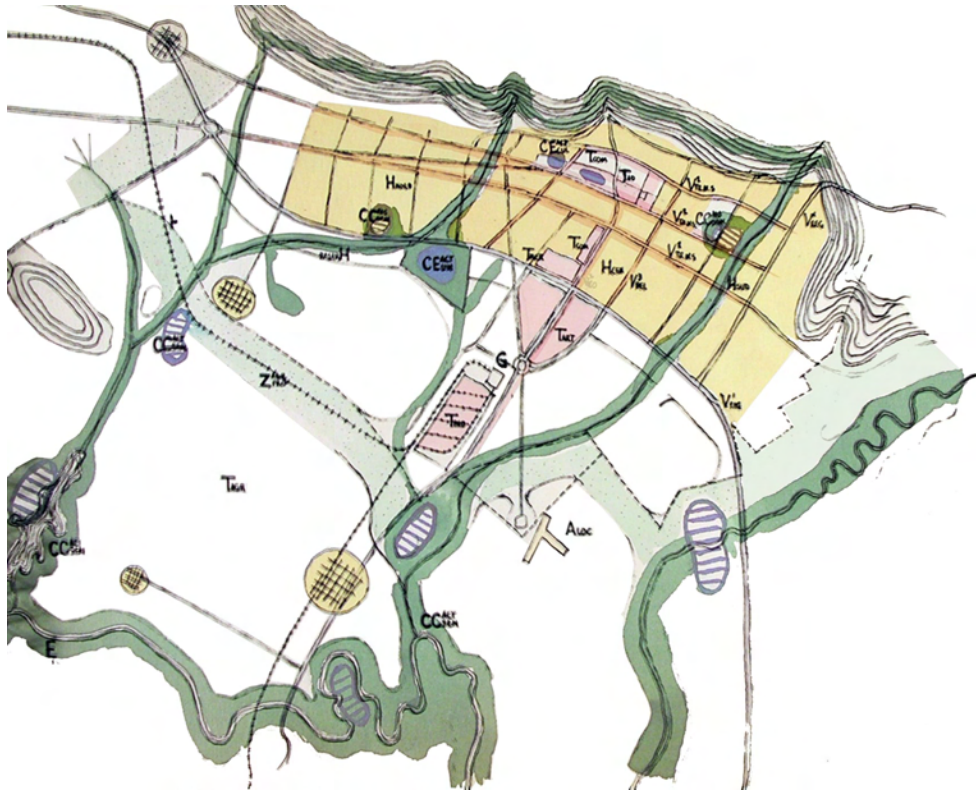
197.- Plan Piloto. Plan Regional. Dibujo de las 4 funciones

asociada a la idea de provisionalidad⁹⁰. Son casas unifamiliares para mano de obra auxiliar; de espacios adaptables, concebidas como una forma rápida de construir la ciudad e indispensable en lugares con grandes afluencias de población. Es tipo de alojamiento que tiene una gran consonancia con los tipos de vivienda popular promovidos por las instituciones estatales en Bogotá.

El Plan reconoce la distribución de los usos existentes y en sentido Sur-Norte, paralelos a los Cerros Orientales y dispone la función de habitar formando una franja. En medio, y en sentido perpendicular a los Cerros sitúa la función de trabajar, clasificada en comercio al mayoreo y al detal, la industria pesada, la mediana y administración pública y privada. El terciario y el comercio tradicional quedan incluidos en el proyecto de ordenación puntual del Centro Cívico. Pero además, el Plan dispone un sistema de mercados públicos, integrado por el Mercado Central y los de los Sectores. En cuanto a la industria retoma los lugares existentes para este propósito, pero bajo el cumplimiento de especificaciones concretas sobre la vialidad y la categorización de la industria.

En cambio, el ocio y el esparcimiento se distribuye en toda la ciudad mediante un sistema vinculado los espacios destinados para este propósito pero sobre todo a la orografía y a la hidrografía. En este caso, el elemento dominante es el sistema montañoso de los Cerros Orientales, además de las quebradas, los ríos y los humedales que hacen parte de la red de drenaje del territorio bogotano. Este sistema tiene directa relación con la estructura de los Sectores, su equipamiento sectorial, y vecinal.

La función de circular, resuelta mediante el sistema jerárquico de las 7V, y en ningún caso tiene en cuenta el trazado de las rutas de tranvía existente desde 1910 o las del trolley que operan desde 1948, aunque dispone de estaciones de autobuses cada 400 m sobre las V3. La propuesta vial, que privilegia el uso del automóvil, utiliza la mayoría de las Calles y Carreras existentes y las complementa con otras de mayor o menor envergadura. Una de las nuevas corresponde a la vía de límite circunvalar que va paralelo a los Cerros Orientales y a la que el Plan le asigna la máxima categoría funcional V1 con el fin de conectar la ciudad con la región y el resto del país. En esta vía, que actualmente es la Carrera 30, convergen y se derivan otras V1 de límite o de conexión de la ciudad, como la actual Calle 13, en dirección Oriente - Occidente, la actual Autopista del Sur en sentido Norte - Sur, y la actual Avenida 1° de Mayo, en dirección Occidente - Oriente, que funciona de límite hacia el Sur.



198.- Plan Piloto. Plan Metropolitano. Dibujo de las 4 funciones

⁹⁰ En efecto, el modelo de Una Casa un Árbol del Plan Macià de Barcelona son “viviendas-reformatorio” dirigidas a enseñar a los campesinos que llegaban masivamente del campo, a vivir modernamente antes de pasarlos a habitar los bloques tipo Unidad de Habitación (Granell i Trias 1996). Así mismo, el modelo de la Unité D’habitacions Transitoires de Le Corbusier (1944), inicialmente propuesto para La Rochelle y posteriormente promovido por ATBAT. Ver: FLC 19265 .19305G

La mayoría de las V2, son vías existentes que el Plan regulariza y proyecta como la estructura principal que soporta la ciudad lineal. Se trata de tres ejes paralelos a los Cerros Orientales dispuestos en forma de zigzag, corresponden a la Carrera 7ª, la Carrera 13, la Carrera 10ª y la Avenida Caracas. Pero también están las Calles que las cruzan perpendicularmente en el área central, en sentido Oriente - Occidente, y que corresponde a la Calle 26, la Avda. Jiménez - Calle 13, la Avda. Las Américas y la Avda. de Los Comuneros. Las V3 y las V4 son distribuidas rítmicamente formando una red rectangular, correspondiente a los Sectores, que sirve de guía para completar y ordenar la forma urbana hacia el sur hacia el norte.

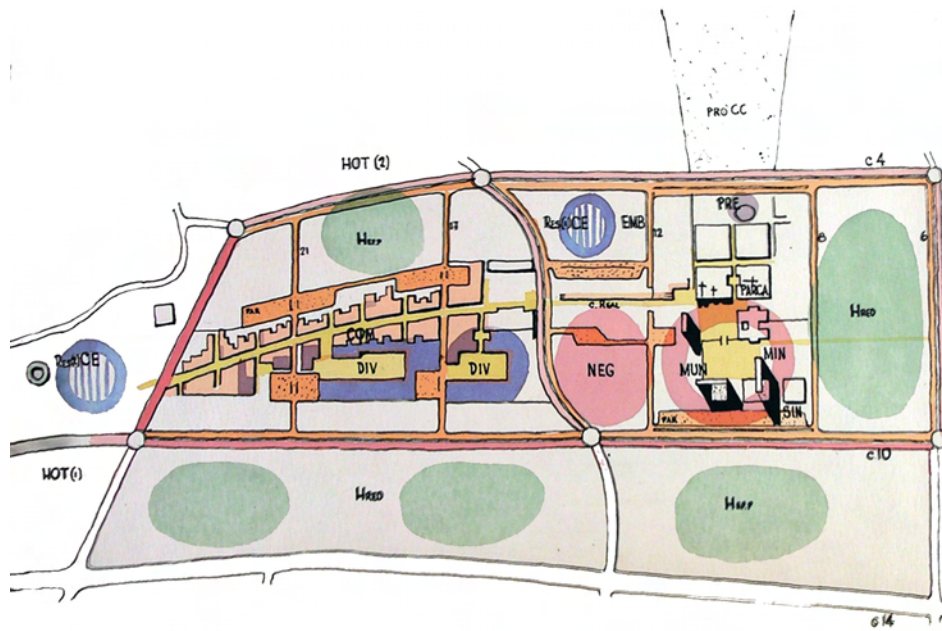
La vialidad peatonal, aunque no está explícita, queda resuelta mediante la V6 y la V7 que se deducen de los dibujos en las escalas de la Unidad de Barrio, de los Modelos de Vivienda y del Centro Cívico. La V6 corresponde a las vías peatonales de reparto entre las hileras de vivienda y al circuito principal del Centro Cívico. La V7 es la vinculada al recorrido de las franjas verdes destinadas a cultivar el cuerpo y el espíritu, y que, a escala de la Unidad de Barrio es donde se localizan los equipamientos de actividades cotidianas. El Plan las denomina "promenade". Pero además, las secciones de la V1 Avda. Cundinamarca y la V2 Avda. Jiménez incluyen las aceras para peatones, paralelas al canal vial, mientras que las secciones de las V2 para las Carreteras 10ª y 14 contemplan sólo cruces para peatones.

El Plan incluye el Centro Cívico como un gran espacio dedicado a la administración pública tanto nacional como local. Para ello, interviene el damero colonial por medio de la superposición de una nueva geometría que delimita el ámbito completo, comprendido entre las Calles 6ª y 26, y las Carreras 4ª y 14, lo divide por la mitad, con vías tipo V3 y lo estructura con otras tipo V4, V5 y V6. El resultado son unas nuevas manzanas que agrupan entre 24 y 18 de las coloniales, con una proporción de 3 o 4 manzanas coloniales de ancho por 6 de alto. Es decir, de 300 a 400 m por 600 m. Ello equivale a una proporción similar a la del Sector, pero con la mitad de sus dimensiones.

De las edificaciones coloniales, la propuesta conserva únicamente las de la Plaza de Bolívar: la catedral, el capitolio, el teatro Colón, el ayuntamiento y las iglesias aledañas de San Ignacio, Santa Clara y El Carmen, además de nueve manzanas arqueológicas las cuales a juicio de Le Corbusier merecen ser conservadas e incorporadas al proyecto. Alrededor de la Plaza de Bolívar ampliada, se implantan los nuevos edificios como el Palacio Presidencial, el Palacio de los Ministerios de 45 pisos, el Palacio Municipal y las Sedes Sindicales. Al costado noroccidental se sitúa el nuevo Centro de Negocios y al suroccidente las embajadas y sus residencias. Desde la Plaza de Bolívar hacia el norte se proyecta un eje peatonal, que corresponde a la Carrera 7ª o Calle Real, sobre el cual se ordena y extiende el comercio tradicional.



199.- Plan Piloto. Plan Urbano. Dibujo de las 4 funciones



202.- Plan Piloto. Centro Cívico. Dibujo de las 4 funciones

El Plan del Centro Cívico también contempla dos Centros Culturales. Uno menor en la franja sur del eje peatonal comercial donde se sitúan cines, restaurantes y cabarets, y otro, en el extremo norte del Centro Cívico en las inmediaciones de la Plaza de Toros, el Museo Nacional y la Biblioteca Nacional, donde dispone Auditorios, Museos y Teatros. En toda la periferia del Centro Cívico, se distribuyen sectores de vivienda del modelo de la Ciudad Radiante, con una densidad entre 350 y 650 habitantes/ha. Este Plan fue presentado por Jorge Gaitán Cortés en el VIII CIAM celebrado en Hoddesdon Inglaterra en 1951, dedicado al Corazón de la Ciudad.

Pero además el Plan Piloto incluye las especificaciones de las vialidad y los sistemas de cruces a utilizar, además de la ilustración detallada de los modelos de vivienda de Una Casa Un Árbol, Tipo Sert y Tipo Rochelle y de su forma de agrupación. Finalmente, define las dos etapas de realización del Plan según las escalas. En primera etapa a escala regional prevé la adopción de la forma lineal de la ciudad; la construcción de las vías de conexión con la región y el nuevo trazado de la línea de ferrocarril del norte. La primera etapa a escala metropolitana consiste en la construcción de las vías regionales; la creación de una franja verde periférica a la ciudad que funcione como área de reserva para vivienda; la construcción del Mercado Central y de la nueva Estación de Ferrocarril, así como la reforma de las Carreras 10ª y 14. En la escala urbana, se propone la realización de los proyectos anteriores más la creación de un arteria central paralela a la Avda. Jiménez para el comercio al por mayor; la inserción progresiva de áreas libres en los barrios de vivienda, al igual que el desarrollo de la industria y la manufactura en las áreas dispuestas para ello. La primera etapa del Centro Cívico se propone llevar a cabo la ampliación de la Carrera 10ª como arteria principal; la construcción del nuevo edificio del Ayuntamiento; la construcción de oficinas privadas y de la vivienda de alta densidad.

La segunda etapa del Plan, a escala metropolitana busca la creación de la Carrera 4ª Sur y de la Calle 6ª como vías importantes en sentido Norte-Sur y Oriente-Occidente; el mejoramiento de las Carreras 14, 13 y 7ª para que sirvan de conexión rápida hacia el Norte. A escala urbana, insiste en las metas de la etapa precedente y de la escala anterior y adicionalmente se propone desarrollar las Unidades Vecinales de la Carrera 30 con Calle 45 y la de la Calle 6ª con Carrera 14, como también los parques lineales para la cultura y la recreación aprovechando las rondas de los Ríos San Cristobal - Fucha y Arzobispo. Por último, en la segunda etapa a escala del Centro Cívico el Plan pretende la edificación simultánea del Palacio Presidencial, el equipamiento cultural, las torres de oficinas, hoteles y viviendas.

Las Normas del Plan Piloto

El Decreto⁹¹ por el cual se adopta el Plan Piloto de Bogotá, consiste en la norma que debe regular el desarrollo urbano a partir de este anteproyecto mientras se confecciona y se aprueba el Plan Regulador⁹². Desarrolla conceptos proyectuales básicos como el de Sector, el cual es concebido como el área comprendida entre dos vías de tránsito rápido V2 y dos vías de delimitación de Sector V3, y de magnitud suficiente para constituir una unidad que justifica el abastecimientos y servicios propios. Igualmente incluye nociones procedimentales como la de Urbanización Proyectada, entendida como la que cuenta con sus proyectos urbanísticos autorizados, al igual que el de Urbanización Aprobada, asumida como aquella en la que se han construido a satisfacción, las obras de urbanización previstas en el proyecto autorizado previamente. Al mismo tiempo, incluye los Requisitos para Urbanizar que se deben cumplir ante la Oficina del Plan, así como la creación de órganos consultivos como la Junta Asesora de Industria y Comercio, y la Junta Coordinadora de Servicios Públicos.

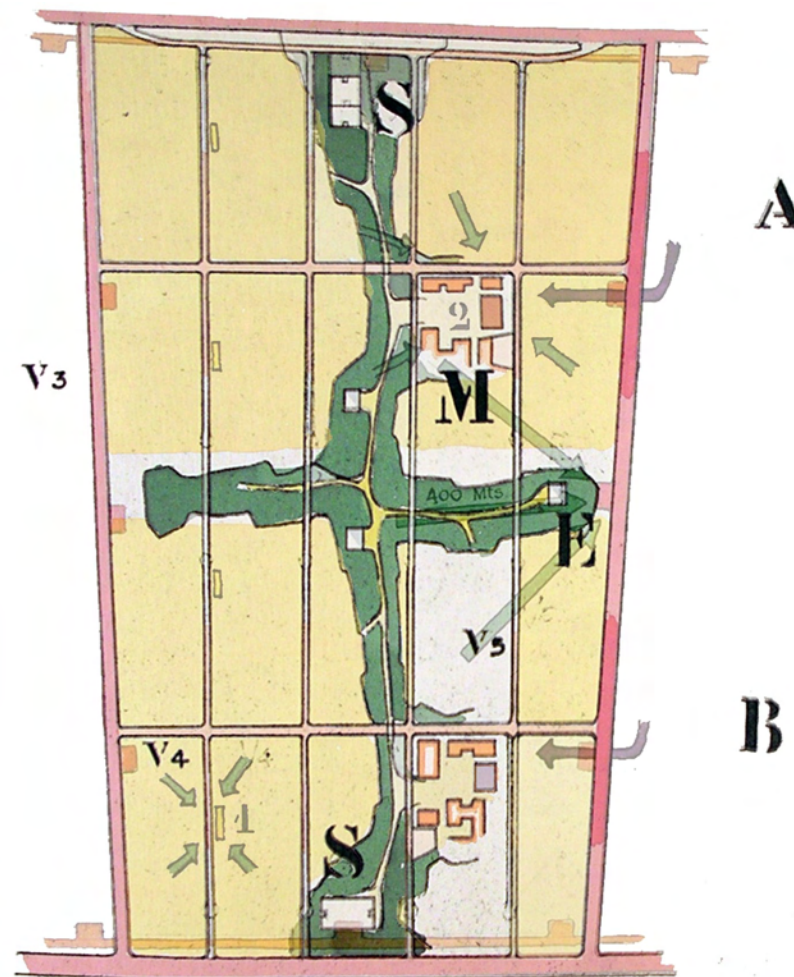
Para la demarcación del Perímetro Urbano se utilizan los elementos naturales, carreteras existentes y proyectadas como la Avda. Cundinamarca y los barrios, bajo criterios tales como la forma de la ciudad alargada y ceñida a los cerros, prevista por el Plan, definida según las capacidades para la dotación y prestación de los servicios públicos (El Tiempo 1951, 6 de Abril). Pero también este límite se plantea como la estrategia para erradicar los crecimientos espontáneos e insalubres de vivienda autoconstruida con materiales de desechos, ya que la ciudad había perdido su perímetro urbano desde que declaró toda el área de Bogotá como urbanizable⁹³.

Igualmente, para controlar la forma urbana adoptada, el área incluida dentro del Perímetro Urbano se divide en las siguientes Zonas: el Centro Cívico y Cultural; la Zona de Habitación que comprende el resto de la ciudad y que se subdivide en la Zona de Habitación Central, la Norte y la Sur. Las Zonas verdes, que abarcaban los cauces de los ríos y quebradas no canalizadas, los parques, plazas, campos de experimentación agrícola y aquellas zonas de propiedad particular que la OPRB destine para tal efecto los proyectos de urbanización futuros. Pero además, se incluyen las Zonas de Reserva para los nuevos desarrollos de vivienda y de industria. Las zonas se delimitan en cuanto al uso del suelo, con la lógica que establece los elementos y los edificios que pueden y deben ser construidas en ellas. Finalmente, la norma clasifica las vías de

91 Decreto 185 del 5 de Abril de 1951

92 Se ocupa de: la demarcación del área urbana mediante un perímetro; la zonificación; la red vial y su clasificación; las reglas de urbanización; zonas verdes, jardines, altura de la edificación, etc.; la regulación de los servicios públicos; la creación de órganos consultivos de industria, comercio y servicios públicos; y la revisión del Plan Regulador cada 5 años.

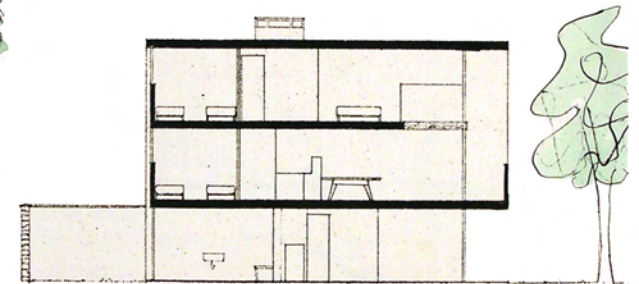
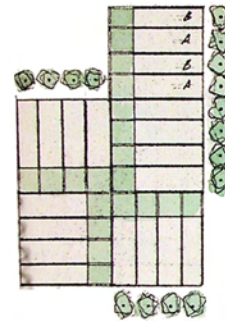
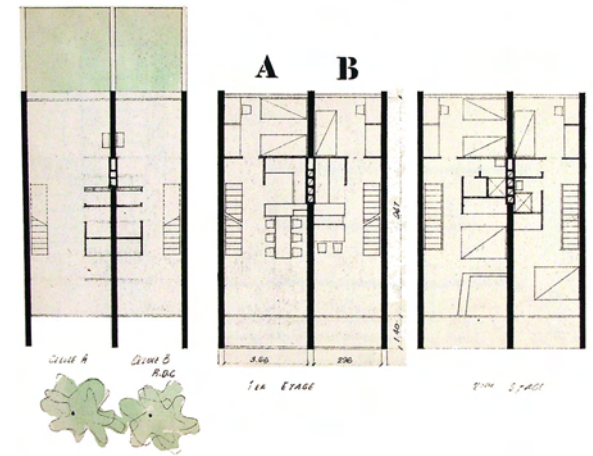
93 Mediante el Acuerdo 21 de 1944



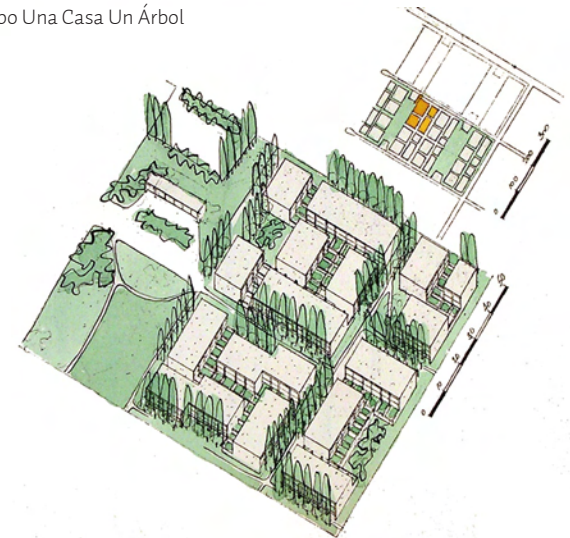
200.- Plan Piloto. Unidad de Barrio. Dibujo de las 4 funciones



201.- Plan Piloto. Unidad de Barrio. Ejemplo de aplicación en el tejido de Bogotá. Dibujo de las 4 funciones



203.- Plan Piloto. Urbanización tipo Una Casa Un Árbol



enlace regional V1; de tránsito rápido norte-sur V2; de tránsito rápido este-oeste V2; de delimitación de Sector V3; de penetración a los Sectores con comercio local V4; de repartición y servicios a los Sectores V5; de repartición y servicios a la vivienda V6; peatonales y corredores verdes V7⁹⁴.

Conforme al Plan Piloto y como resultado de las últimas reuniones de trabajo entre Le Corbusier, Sert y Wiener, y la OPRB, se redacta otra norma para legalizar el Plan Piloto en cuanto al tema vial. Se trata del Decreto 480 de 1951, sancionado en Octubre del mismo año, por el cual se adopta el Plan Vial (El Espectador 1951, Septiembre 16). Este decreto define las vías de los bordes de la ciudad como de enlace regional o V1: la Avda. Cundinamarca, la Avda. Centenario, la Avda. de Oriente, a las cuales le asigna secciones entre 48 y 68 m y reservas para futuras ampliaciones según sus tramos. Igualmente determina que las vías interiores que atraviesan toda la ciudad en sentido norte-sur sean de tránsito rápido o V2: la carrera 7ª con secciones variables entre los 12 y los 61 m, y la Avda. Caracas con secciones entre 22 y 61 m, en el tramo comprendido entre las calles 77 y la 100 con un canal central separado de vías de servicios mediante zonas verdes⁹⁵. Pero también quedan clasificadas como vías rápidas algunas de las que cruzan la ciudad en sentido oriente-occidente: la Avda. Las Américas, la Calle 26, la Avda. Jiménez, la Avda. de Colón y la Avda. de los Comuneros, con secciones regularizadas entre 40 y 68 m cuando incluyen algún canal de río o quebrada. Al interior de dicha parrilla, se distribuyen las vías intermedias que delimitan los Sectores V3 en sentido oriente-occidente, como son: las calles 77, 68, 63, 53, 45, 34, 24, 22, 18, 16, 12, 8ª, Avda. 1ª y las calles 11 sur, 35 sur y 46 sur. También las que permiten el acceso al interior de los Sectores V4, que van en sentido norte-sur: las carreras 11, 15, 17, 19 19A, 22 o Avda. Progreso, las carreras 24, 27 y la 30.

El decreto también define y regulariza las características de los perfiles de estas calles y carreras, incluyendo varios tratamientos de zonas verdes. Así se conforma una malla cuya unidad de composición es el rectángulo con unas dimensiones de 800 m por 1600 m y una proporción de 1:2, compuesto por las vías de mayor envergadura en cuanto a su longitud de desarrollo y a su sección. A su interior se inscribe una red menor de 400 m por 800 m con una proporción de 1:2 donde se circunscribe otra maya menor de 200 m por 400 m.

94 . Ver: PP BOG 4222 Unité de Quartier, 131-3; BOG 4221 Unité de Quartier, 132-4; BOG 4238 Une Maison Un Arbre, 133-1'; BOG 4232 Type Sert, 134-1'; BOG 4242 Type Rochelle 131-1''.

95 De conformidad con el proyecto que está elaborando el Ministerio de Obras Públicas y la Oficina del Plan Regulador de Bogotá. Ver: Artículo 6º, Decreto 480 de 1951.



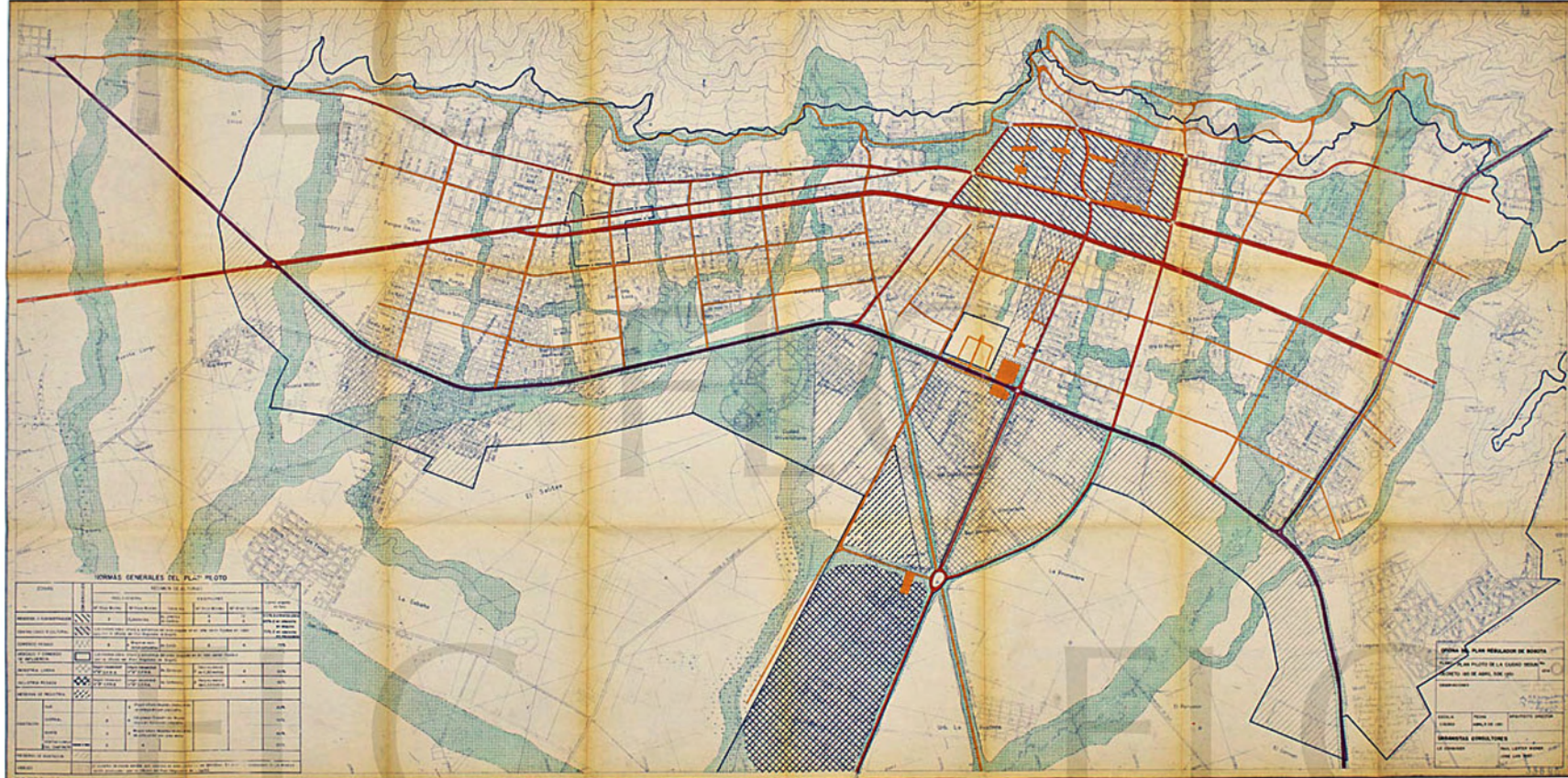
204.- Decreto 185 de 1951 - Zonas Agregadas



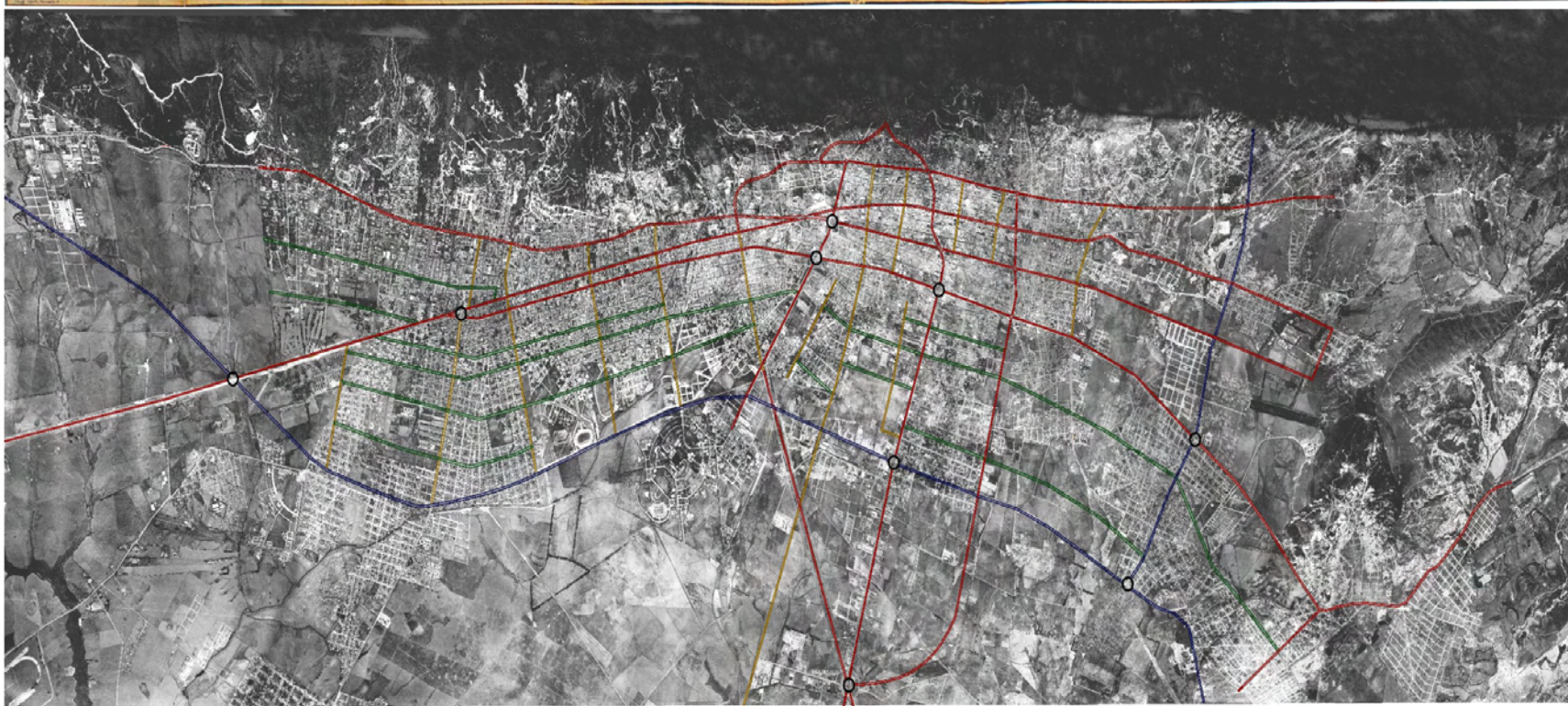
205.- Decreto 185 de 1951 -Perímetro Urbano y Zonas



206.- Decreto 185 de 1951 -Plan Quinquenal de Obras



207.- Plano experimental emitido por la ciudad según el Decreto 185 fechado 5/04/1951. FLC 33690



208.- Decreto 480 de 1951 - Plan Vial del Plan Piloto

BOGOTÁ

