

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

El Plan Regulador

El Plan Regulador consta de más de 40 planos, un informe de 5 volúmenes y un álbum extenso de soluciones tipo que incluye material gráfico sobre intersecciones de vías, cálculos de tránsito y estacionamientos, tipos de trazado, servicios sociales, al igual que para los nuevos desarrollos de vivienda (El Tiempo 1953, Agosto 24) (El Tiempo 1953, Septiembre) (Carvajal 1953, Agosto 22). Divide la ciudad en 42 distritos, está calculado para 1.680.000 habitantes y recomienda ampliar el perímetro urbano en 400 m hacia el occidente (El Tiempo 1953, Agosto 24). El Sector Central incluye el Centro Cívico y Administrativo donde se encuentra un teatro nacional, un museo nacional, una biblioteca nacional y por ello Sert recomienda incluir a la nación en su financiación (El Tiempo 1953, Agosto 24). Asimismo, el Plan advierte sobre su ejecución según las tendencias de crecimiento y los cálculos realizados, lo que posibilita su adecuación a las circunstancias. Igualmente recomienda la formulación de un Plan Regional, la actualización de la legislación a los requerimientos de la ciudad, la programación y coordinación de las obras en función a las opciones financieras y la creación de una entidad encargada del control y ejecución del propio Plan.

En palabras de Sert, el Plan Regulador consiste en lo siguiente:

“... hay una serie de planos en una escala de 1:5000 que muestran la ciudad en su conjunto. Uno de ellos muestra los usos de la tierra, destinación o clasificación por zonas: residenciales, industriales, comercio pesado, área central, parques, etc. Después, otro plano que muestra la red vial. En otro se señalan las áreas verdes y los servicios sociales –escuelas, mercados, clínicas, dispensarios, campos de juego-. Después, planos de Sectores o de barrios. Esa es la primera parte, o general. La segunda consiste en un estudio detallado de cada uno de los distritos o Sectores en que queda repartida la ciudad. Para cada distrito se ha hecho un proyecto en el que se analizan las vías, zonas donde deben quedar emplazadas las escuelas y servicios sociales de ese Sector. Los distritos oscilan entre 30.000 y 70.0000 habitantes y son un poco más de 40. Forzando un poco el concepto, se podría decir que cada proyecto de distrito a un proyecto de grupo de Unidades Vecinales. Por último, viene la parte escrita, que es una memoria descriptiva.

Comprende un volumen general de 200 páginas en que se exponen principios y razones de orden general, así como las causas que aconsejan las soluciones propuestas. En este informe se insiste sobre la necesidad de un Plan Regional que considera la ciudad como parte de la región; estudia las relaciones entre la ciudad y la región, que es lo que se logrará con la propuesta de Distrito Especial, Capital o Federal, como se le quiera llamar. Este tipo de distritos ya existe en Washington, Ciudad de México, Río de Janeiro, Buenos Aires, Camberra y Ottawa. Se trata además del nuevo concepto de ciudad, dlla zonificación, de las áreas residenciales o de habitación, de la red de parques y servicios sociales, zonas de trabajo, industria, comercio, oficinas de la red vial y de los estacionamientos, de los problemas de las poblaciones satélites,

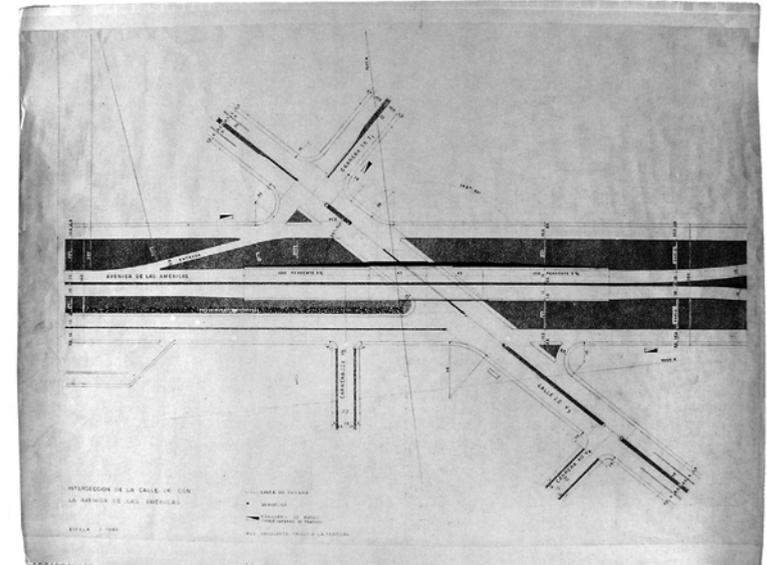
del perímetro urbano, de la zonificación de viviendas insalubres, del emplazamiento de nuevas zonas de habitación, del régimen de alturas e intensidad del uso del terreno, del régimen de impuestos y valor del terreno y de la organización de la Oficina del Plan Regulador. Después está el volumen número 2 de la memoria descriptiva, en que se enfoca Sector por Sector dando las particularidades de cada uno.

El tercer volumen tiene material informativo sacado de libros y legislaciones recientes, artículos de prensa sobre las necesidades de otras ciudades y de métodos que en esos países se han propuesto para resolverlas. Luego viene el cartapacio de "standards" gráficos que muestran distintos tipos de loteamiento, en las diferentes zonas, así como la intensidad de uso del territorio, áreas, edificios, alturas, patios, etc. Por último, los detalles de la red vial general, tales como las secciones de las vías desarrolladas en distintas fases, intersecciones, pasos a distinto nivel, iluminación de vías y arborización. ...éste es un trabajo de consideración, aunque sea por sus proporciones materiales. ... Todo Plan Regulador presupone un acto de fe en el futuro de la ciudad" (El Tiempo 1953, Agosto 24).

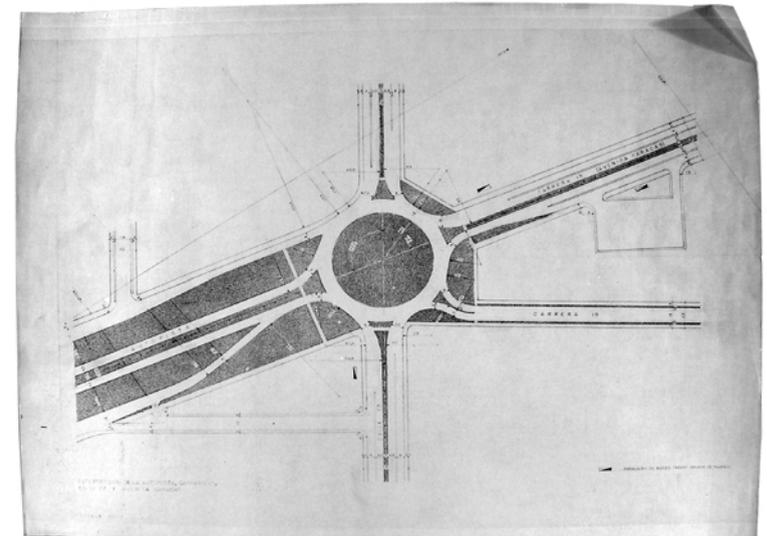
El Plano Principal Plan del Regulador⁹⁶, dibujado a escala 1:5000, se circunscribe en la escala urbana definida por el Plan Piloto, integrando las zonas de vivienda, trabajo y la red de parques, servicios sociales y abastecimiento. Como el Plan Piloto lo indica busca consolidar la forma lineal de la ciudad a partir de la ordenación jerárquica y rítmica de la vialidad, con la que a su vez define la geometría de los Sectores. Cada Sector se divide en tres o cuatro Unidades Vecinales cuya forma urbana complementa el tejido de la ciudad existente y proyecta el nuevo. Cada Unidad está dotada de equipamiento para los servicios comunales, escuelas, guarderías, clínicas, canchas deportivas y espacio público.

El Plan Regulador se ocupa de definir los estándares mínimos para cada una de las vías calculadas para una capacidad de tránsito a futuro a partir de la relación de 9 habitantes por vehículo, teniendo en cuenta que para la época es de 30 habitantes por vehículo. También contempla un diseño de intersecciones provisionales que en su primera fase pueden ser controladas por semáforos pero en la medida de las necesidades pueden ser resueltas con un paso a nivel inferior o con un puente, evitando la expropiación de terrenos (Carvajal 1953, Agosto 26). También se encarga de definir las especificaciones

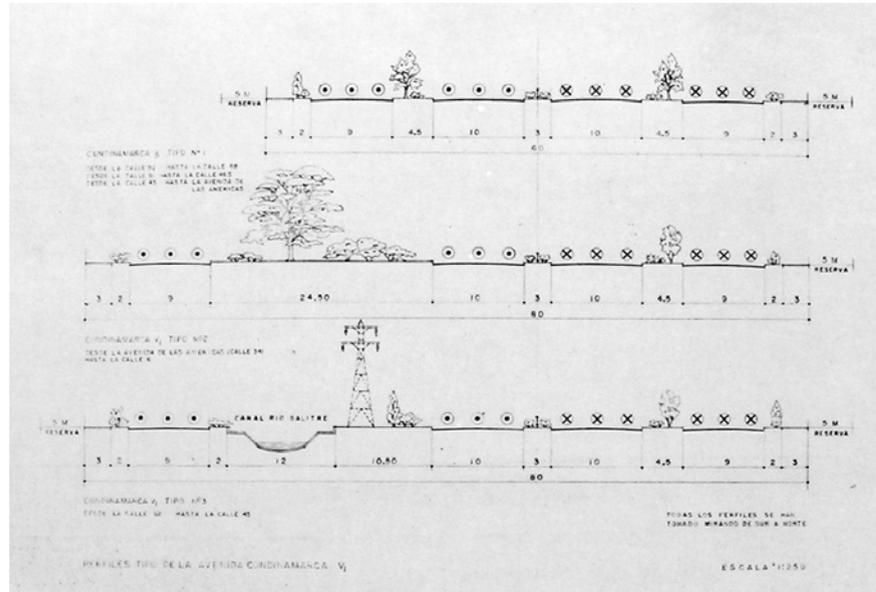
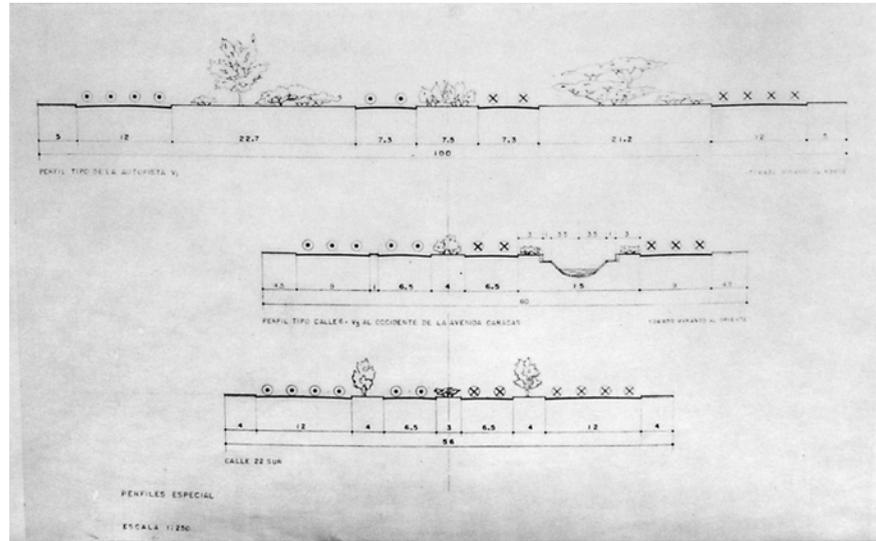
⁹⁶ Es posible que el juego de planos revisados, esté incompleto en la medida en que no existe una relación exclusiva del listado de dibujos definitivos del Plan Regulador. No obstante, se trabaja sobre los planos encontrados en la Josep LLuis Sert Collection de Frances Loeb Library en Harvard Design School, que coinciden con los enunciados por Sert en su informe rendido a la prensa local: Sert, J. L. P. L. Wiener (1951-1953). Bogota Master Plan Drawings. Folder: Bo81a to Bo81z. New York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.



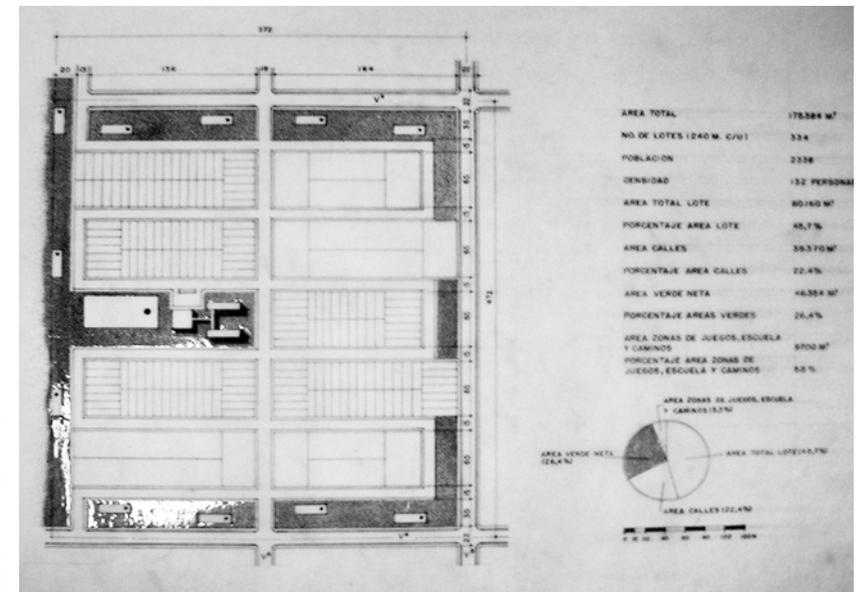
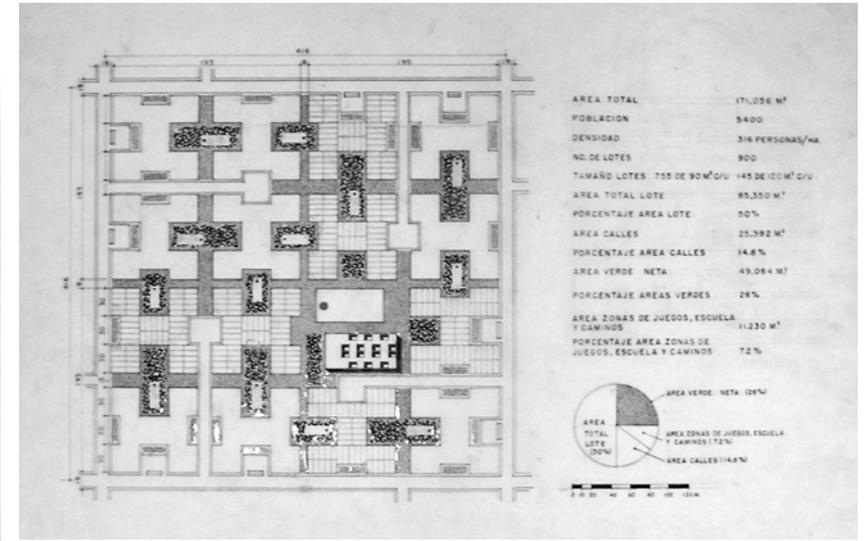
210.- Plan Regulador. Intersección de la Calle 16 con la Avda. Las Américas



211.- Plan Regulador. Intersección de la Avda. Caracas, la Autopista Norte, la Calle 77 y la Carrera 19



212.- Plan Regulador. Perfiles especiales. Tipo Autopista V1. Tipo V3 Calle 6°. Calle 22 Sur
213.- Plan Regulador. Variaciones de perfiles de la V1 Avda. Cundinamarca/Calle 30 durante su recorrido



214.- Plan Regulador. Unidad Vecinal de trazado según el modelo Una Casa un Árbol
215.- Plan Regulador. Unidad Vecinal de trazado simplificado según el modelo Una Casa Un Árbol

para todas las vías⁹⁷, al igual que los estándares y los detalles para las luminarias de alumbrado público según la clasificación vial, intersecciones, etc. Todo ello, basado en el estudio y diagrama de tráfico preparado por la firma norteamericana Seelye, Stevenson, Value & Knecht⁹⁸.

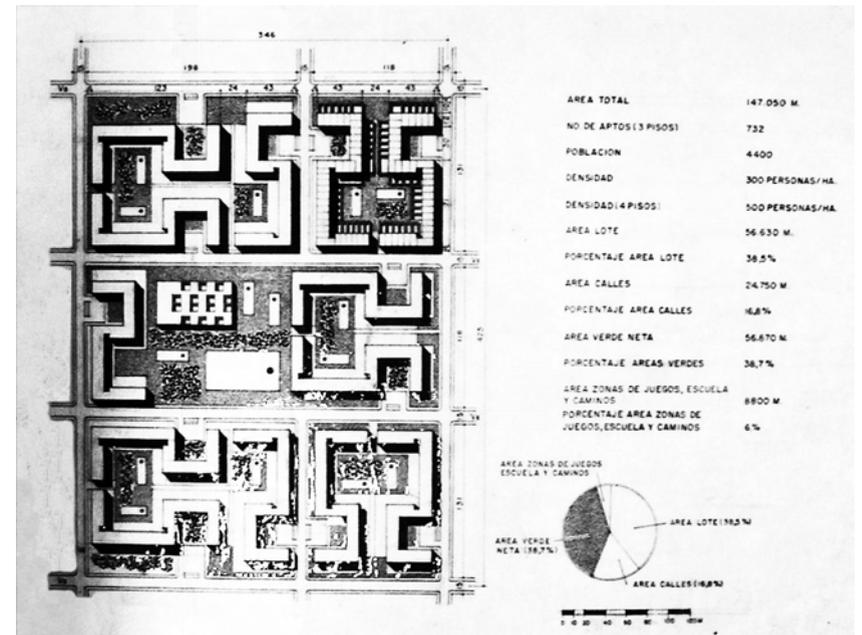
Además, define con especial nivel de detalle la red de espacios libres y equipamientos de gran escala de los Sectores⁹⁹, al igual que las Unidades Vecinales vinculadas a los distintos sistemas de ordenación según los tipos de vivienda propuestos por el Plan Piloto: Una Casa Un Árbol, Vivienda Colectiva tipo Sert y Wiener (edificios de apartamentos de tres pisos sin ascensor), acompañados de sus correspondientes diagramas de la relación entre las diferentes proporciones de área destinada para vialidad, espacios libres, equipamiento y senderos peatonales, además de cálculos población total y de densidad. Estos ejemplos son complementados con los diseños de los Núcleos de Sector dónde se sitúa el equipamiento público como el mercado, el club vecinal, la iglesia y la casa cural, la unidad sanitaria, biblioteca, etc.

El Plan incluye un atlas de ejemplos de varios de los 35 Sectores en los que divide la ciudad. Ejemplifica en mayor escala varios Sectores, uno del sur en el que muestra la aplicación del sistema vial, otro del sur en el que detalla un parque lineal vinculado a una de las escorrentías. Otro cercano al Área Central en el que muestra la incorporación de edificaciones existentes y los nuevos bloques de vivienda, y otro Sector del Norte donde muestra otro parque lineal vinculado a una V7 y áreas comerciales a lo largo de la V4. Pero también, el Plan Regulador desarrolla el proyecto del Centro Cívico del Plan Piloto en un estudio de detalle denominado Área Central, que comprende el Centro Cívico Administrativo, el Centro de Negocios y Comercio y el Centro Cultural Recreativo. El Plan del Área Central, dibujado a escala 1:2000, consta de 472 ha, de las cuales 89 son zona verde y está calculada para una población futura de 142.323 habitantes. Este proyecto guarda similitudes con el esquema del Centro Cívico de Le Corbusier, sobre todo porque conserva la ordenación vial jerárquica con la que se

97 Las secciones de las vías principales, los perfiles para la regularización de las existentes en distintos tramos de recorrido, los de las vías en construcción, los de las vías tipo desde la V1 hasta la V5 y las de tráfico pesado, además de los estudios tipo para las V3 en período de transición hacia su ampliación. Así mismo, incluye las especificaciones de las plataformas tipo para descarga de camiones en la zona de comercio pesado y de industria ligera, la zona tipo para estacionamiento de camiones y diversos tipos para los estacionamientos de automóviles sobre la V4, etc. Pero además, el Plan resuelve las soluciones típicas de intersección entre V1, V3 y V5 a nivel y sus 2 fases de desarrollo por etapas. Resuelve los cruces entre las principales vías con puentes en 2 y 3 niveles, con semáforo o con glorieta.

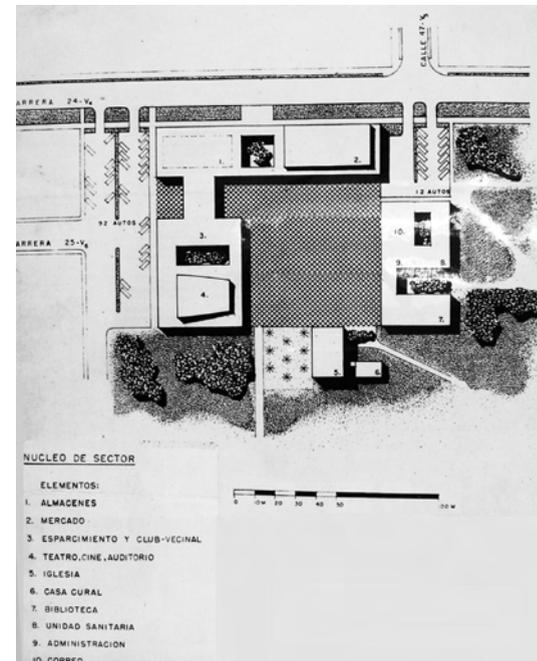
98 La TPA también trabajó con la firma Seelye, Stevenson, Value & Knecht el Plan Vial del Plan Piloto de la Habana. Ver: Seelye, Stevenson, et al. (1956). Report of road development for Havana. Folder: SA308. New York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

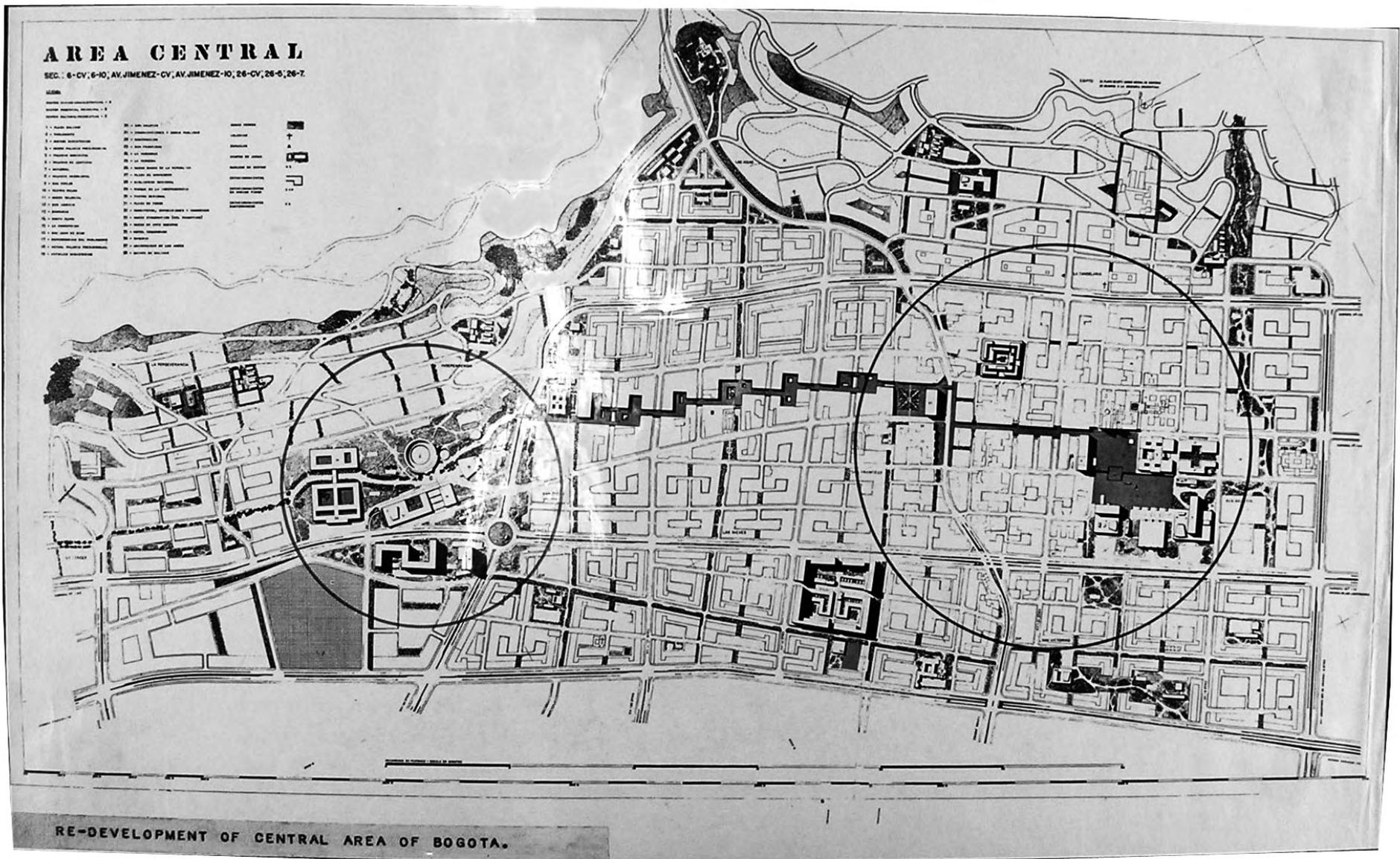
99 Se refiere a escuelas y mercados, centros de culto, edificios culturales, centro comerciales, universidades, estadios, mercado central, matadero, depósito y lonja, hospitales, cementerio, semilleros, tanques de combustible, almacenes y depósitos de materiales de construcción.



216.- Plan Regulador. Unidad Vecinal de trazado a redents

217.- Plan Regulador. Núcleo de Sector que incluye mercado, comercio, teatro, biblioteca, etc.





217A.- Plan Regulador. Plan para el Área Central.

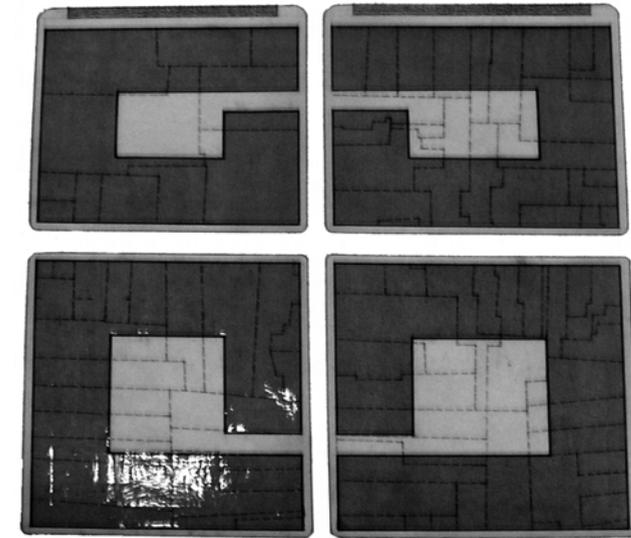
delimita y estructura el ámbito por medio de la unidad geométrica de 300 a 400 m de ancho por 600 m de largo. La circulación está definida a partir de una jerarquía vial que parte desde la V2, V3, V4, V5, V4 hasta la peatonal V7.

No obstante, resuelve el trazado utilizando las manzanas del tejido colonial del Barrio de La Candelaria, sin tener en cuenta el trazado y gran mayoría de los tipos edificatorios propuestos por Le Corbusier en su Plan Piloto. Se trata de la transformación de la manzana tradicional mediante una nueva parcelación, para crear un bloque de patio interior y de hasta 6 plantas de alto, en los que se prevé un sistema de estacionamientos aprovechando algunos centros de manzana. Al ser un módulo, se distribuye por toda el área y se adapta a las irregularidades morfológicas con variantes tipológicas. El Plan se ocupa de definir las características del nuevo bloque incluyendo su volumetría y las dimensiones para lograr una correcta iluminación y asoleación de las ventanas. Estos requisitos mínimos retoman los estándares del *Plan for Rezoning the City of New York de Harrison, Gallard y Allen* (Harrison, Ballard et al. 1950).

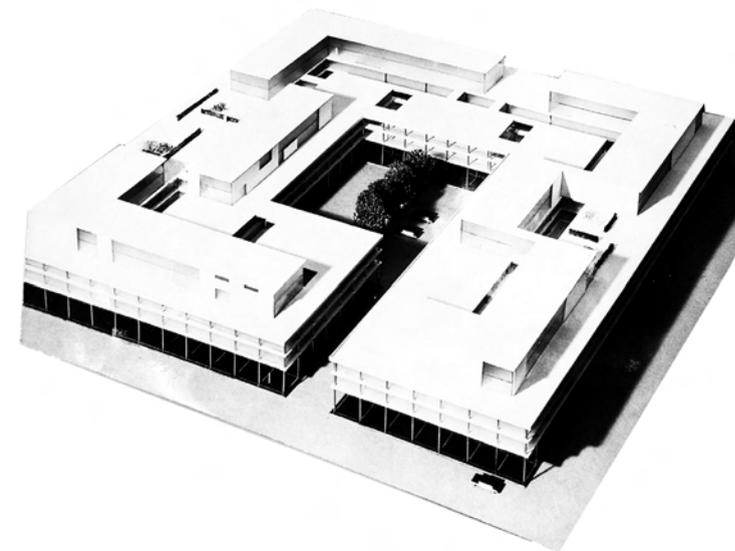
El Plan enfatiza y detalla los principales espacios públicos. El Centro Cívico, el Centro de Negocios, el Centro Cultural el parque lineal del Río Manzanares y la quebrada del Chorrerón, perpendicular a los cerros, así como el que va de Las Aguas hacia el Parque de Independencia, en la falda del Cerro de Monserrate. En el Centro Cívico conserva las características de la propuesta de Le Corbusier para conjunto de la Plaza de Bolívar, ya que retoma su forma, proporción, al igual que los edificios. También guarda cierta similitud en la situación del Centro de Negocios y Comercio, aunque el Plan Regulador aprovecha la linealidad de la calle comercial para insertar el enclave de negocios. Al igual que en el Plan Piloto, el eje comercial funciona como enlace peatonal entre la Avda. Jiménez, la Calle 24 y las carreras 5ª y 7ª. Pasa por la Biblioteca Nacional y se integra a la zona verde del Parque de la Independencia mediante un paso a nivel. De esta forma, se unen la Plaza de Bolívar con la Avda. Jiménez y el Parque de la Independencia

Este conjunto de espacios públicos sucesivos, consiste en un sistema de plazas a distintas cotas que incluye los interiores de manzana. El Centro Cultural y Recreativo va desde la Calle 24 hasta el Museo Nacional, entre las carreras 5ª y 7ª y se extiende en una zona verde, que integra el Parque de la Independencia, donde se sitúa el Museo de Arte Moderno y las salas de concierto, congresos y conferencias, el edificio existente de la Biblioteca Nacional, la iglesia de San Diego la Plaza de Toros y el Hotel Tequendama. La Avda. Jiménez que atraviesa el Sector central de Oriente a Occidente, queda con uno de sus carriles para los vehículos y el otro carril para zona verde peatonal, que remata en Las Aguas y la Quinta de Bolívar, donde se ubica otro Centro Cultural.

Sert presenta el Plan como un instrumento flexible que propone, coordina, relaciona



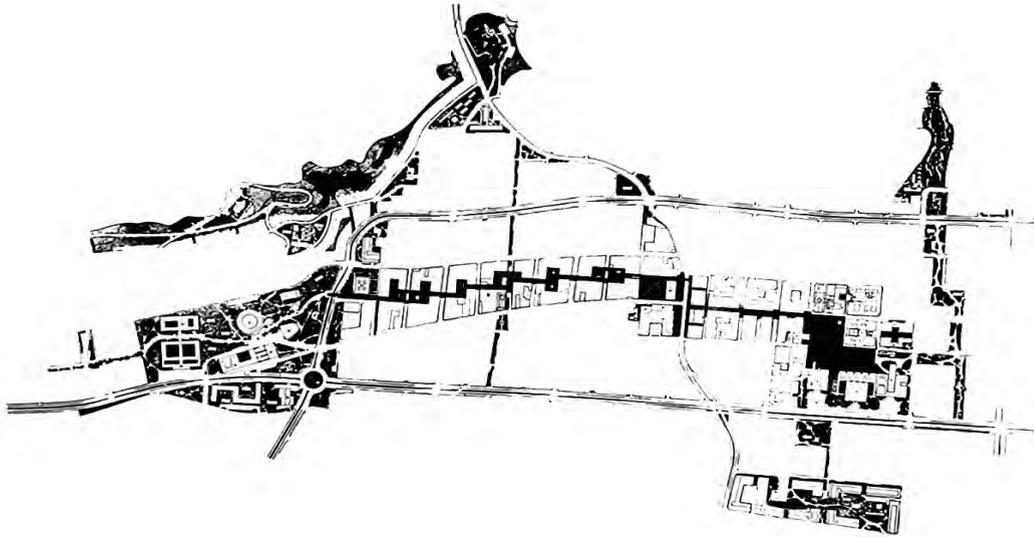
218.- Plan Regulador. Adaptación de la estructura predial de la manzana colonial según el Plan para el Área Central



219.- Plan Regulador. Maqueta de los nuevos edificios para la manzana colonial según el Plan para el Área Central



220.- Plan Regulador. Plano de espacios públicos

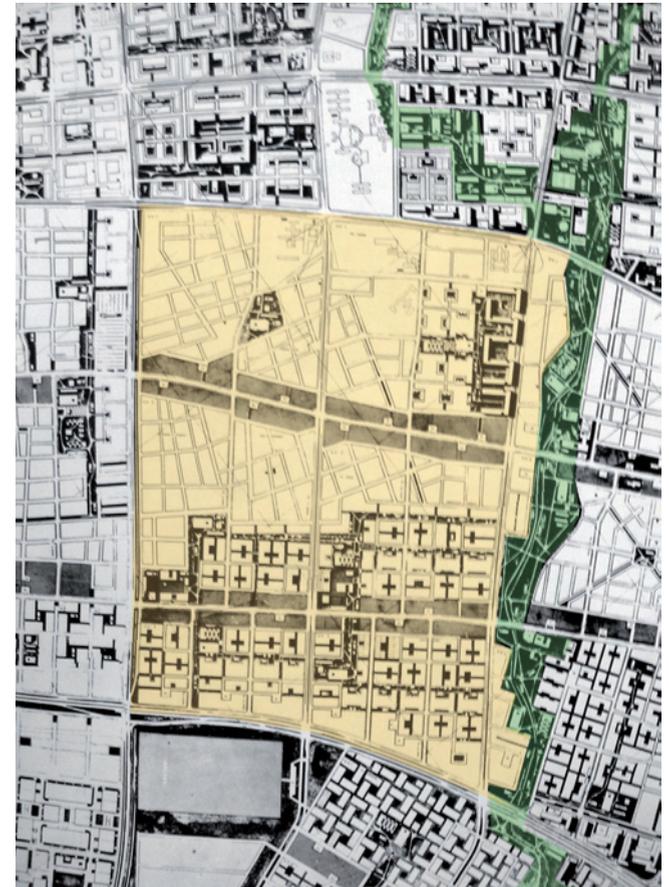


221.- Plan Regulador. Espacios públicos del Área Central



222.- Plan Regulador. Detalle del Sector de expansión al Occidente de la Avda. Cundinamarca/Carrera 10 y al costado de la Universidad Nacional

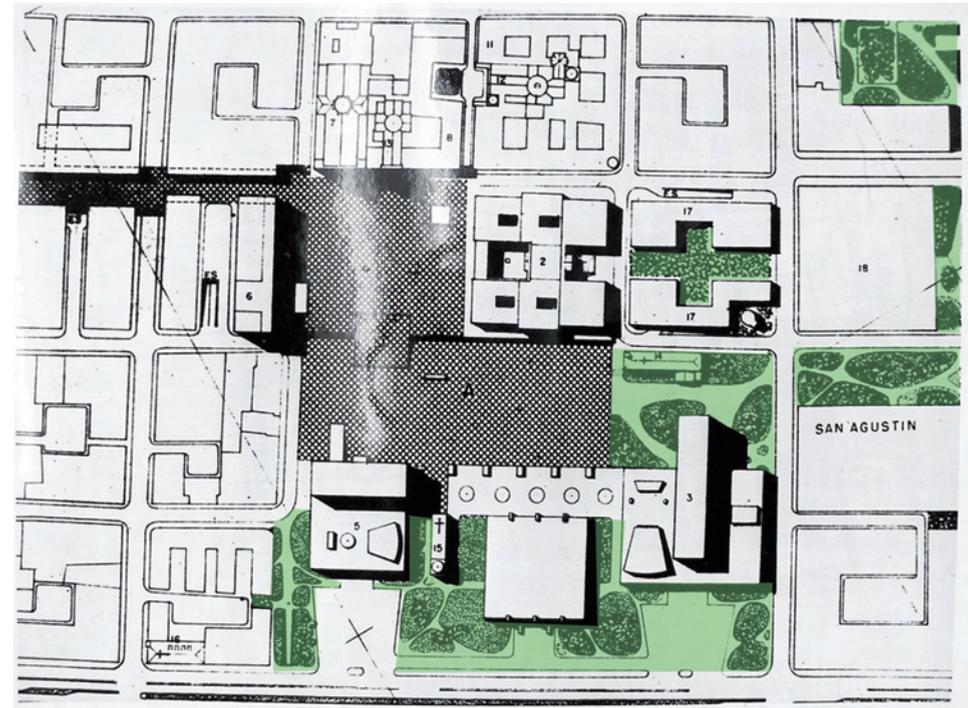
223.- Plan Regulador. Detalle de la aplicación de los lineamientos del Plano BOG 4221 (en amarillo), correspondiente al Sector Norte del Río San Cristóbal-Fucha entre las Avdas. Caracas y Cudinamarca/Carrera 30



y le da sentido a una serie de obras que se pueden ir realizando según las exigencias derivadas del aumento de población, pero advierte sobre la importancia de tener en cuenta una serie de factores que pueden incidir en que los cálculos a 10 años que hace el Plan, se cumplan antes (El Tiempo 1953, Agosto 24).



224.- Plan Regulador. Aerofotografía del área de la Plaza de Bolívar, tomada expresamente para el Plan para Bogotá



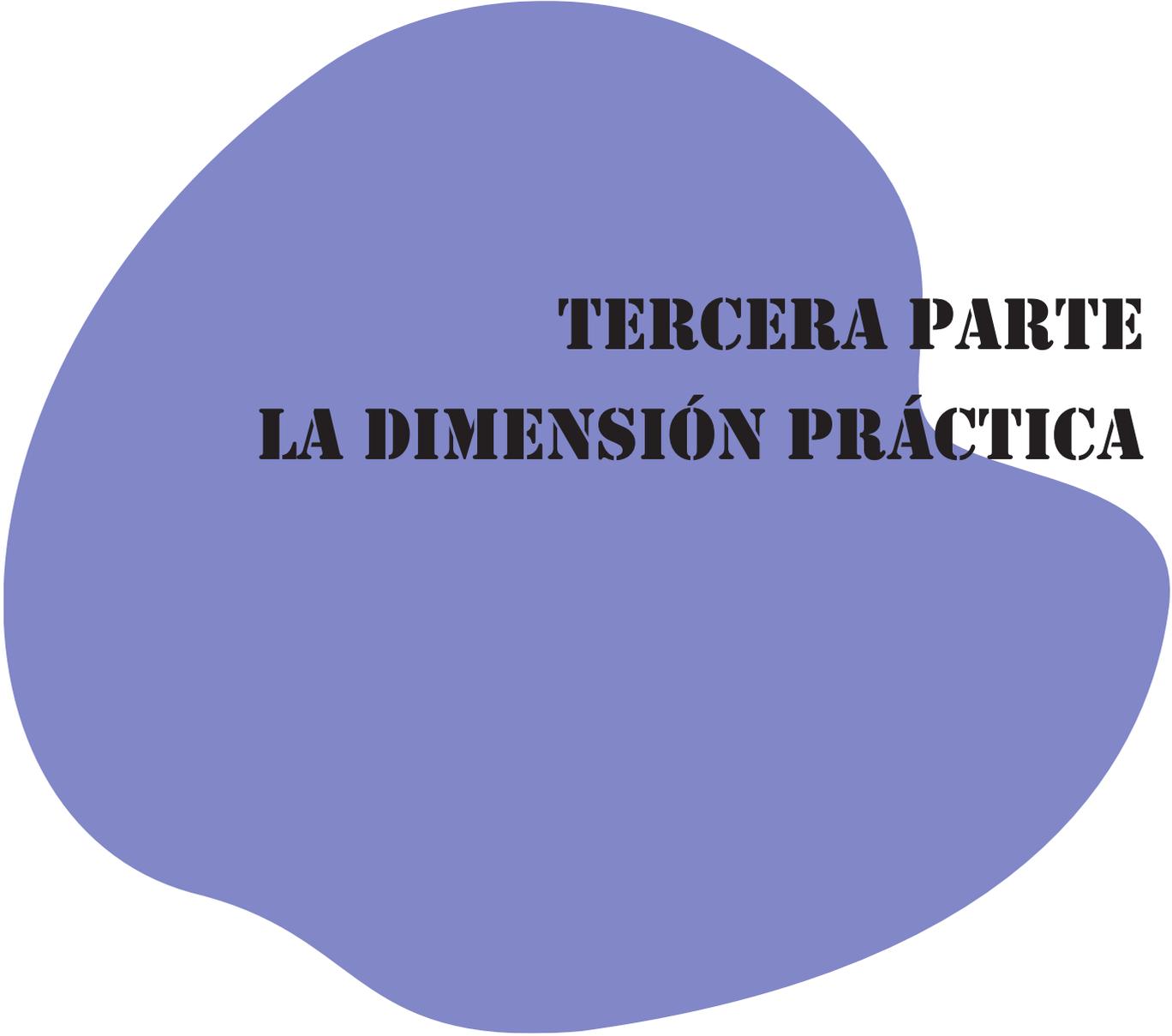
225.- Plan Regulador. Detalle del Plano del Área Central. Edificios principales del Centro Cívico según el Plan Piloto



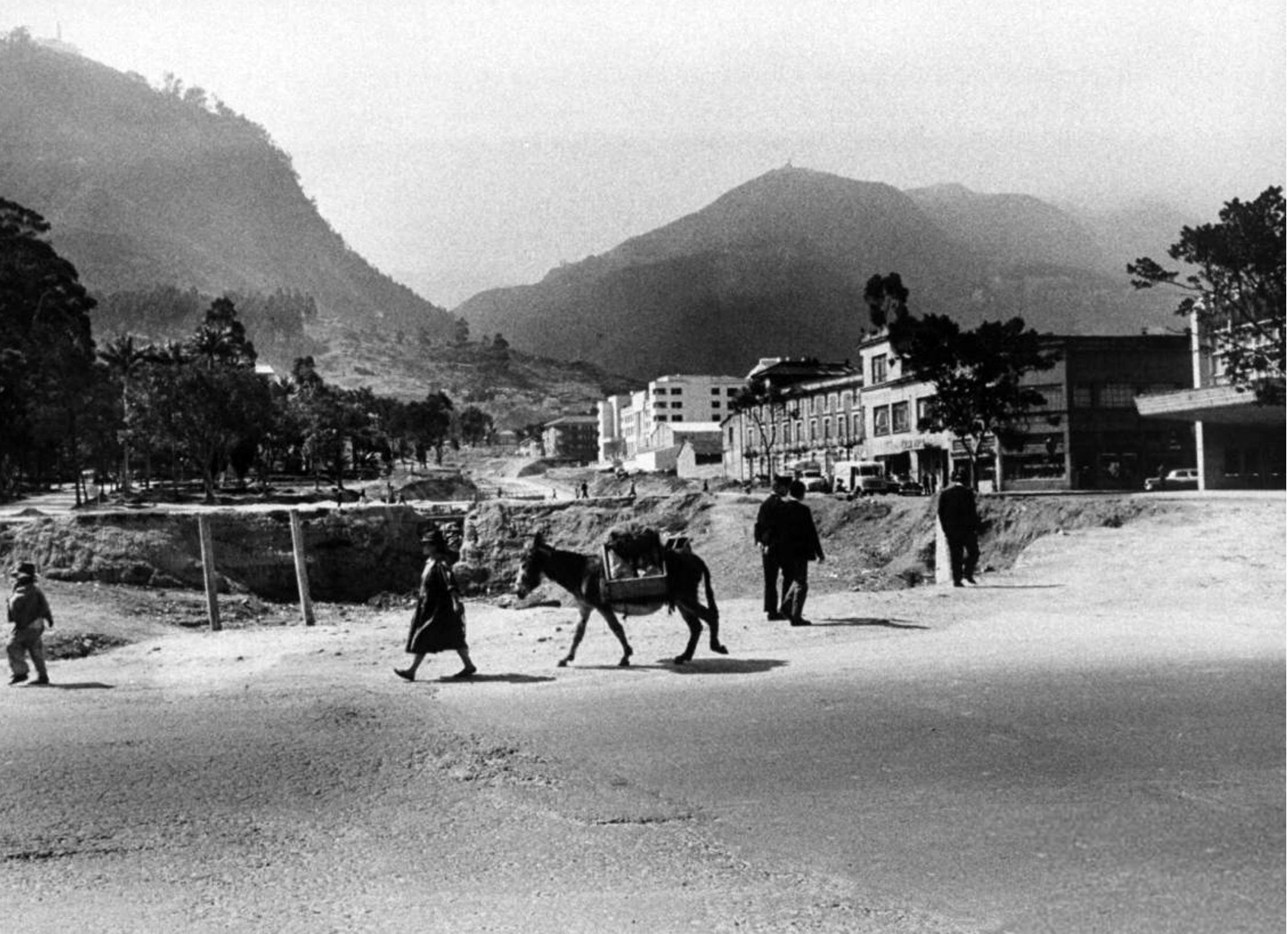
227.- Plan Regulador. Aerofotografía del área del Parque de la Independencia, la Plaza de Toros, la Biblioteca y el Museo Nacional



228.- Plan Regulador. Detalle del Plan del Área Central . Proyecto para el Sector Cultural y recreativo que incluye el Museo Nacional, la Plaza de Toros, el Parque de la Independencia y la Biblioteca Nacional.



TERCERA PARTE
LA DIMENSIÓN PRÁCTICA



LA IMPRONTA MORAL. Los primeros planes criollos.

Sert hace la entrega final del Plan Regulador bajo la recién instaurada dictadura de Gustavo Rojas Pinilla, mandato durante el cual se llevan a cabo un conjunto de obras importantes, sin un orden o instrumento urbanístico evidente. Se pensaba que eran hechos aislados, pero se trata de la ejecución del presupuesto aprobado por el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo BIRD. En 1954, se crea el Distrito Especial de Bogotá¹, con la anexión de los municipios de Usaquén Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme. Estos municipios limítrofes representan problemas para Bogotá, por la urbanización clandestina que aportan al crecimiento urbano no planificado sobre la Sabana, además de sus deficiencias sanitarias. No obstante, el gobierno militar aparentemente no tiene en cuenta el Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener ni tampoco intenta fabricar otro plan urbanístico.

En cambio, se promueve la edificación de equipamiento e infraestructuras para superar los déficits de desarrollo de las principales ciudades del país: vías, sedes de entidades públicas, escuelas públicas, puertos, aeropuertos, todo ello previsto tanto en el informe de la Misión Currie² de 1950, el Plan para Bogotá de Currie y Peñalosa de

228.- Área ocupada por la actual intersección entre la Calle 26 y la s Carreras 7ª y 10ª. Al fondo a la izquierda el Parque de la Independencia, a la derecha, la Biblioteca Nacional. Al fondo los Cerros Orientales de Monserrate y Guadalupe.

1 Tal y como lo recomendó el Plan, la anexión de municipios se legitimó mediante el Decreto 3640 del 15 de Diciembre de 1954.

2 El economista canadiense Lauchlin Currie había sido del grupo creador del Banco Internacional para la Reconstrucción

1953 (Alacevich Costa 2005), como también en el Plan de Le Corbusier Sert y Wiener. En efecto, este Plan incluía la reorganización y dotación de sedes administrativas y un plan financiero para hacer de Bogotá un distrito similar al de la capital de los Estados Unidos de Norteamérica. Entre ellas el aeropuerto internacional en las inmediaciones de Engativá y Fontibón, denominado por el Plan Piloto de Le Corbusier “Aeropuerto Mundial”, complementario al de Techo, además del Centro Cívico cuyo programa incluye las sedes nacionales de la presidencia, los ministerios y la justicia, al igual que las sedes de la administración municipal, el Mercado Central y los mercados satélites.

De hecho, en 1956 se pone en marcha el proyecto del Centro Administrativo Oficial CAO³, cuyo complejo urbanístico y arquitectónico es diseñado por la firma norteamericana Skidmore, Owings and Merrill SOM⁴. La localización periférica del proyecto no tiene nada que ver con la idea del Corazón de la Ciudad representada en el Plan del Centro Cívico y el del Área Central de Le Corbusier, Sert y Wiener. En este caso, es consecuencia de las dificultades de la gestión del suelo en el tejido colonial del Área Central y en la disponibilidad de grandes parcelas de propiedad pública, contiguas a la Universidad Nacional, donde además se venía localizando proyectos de promoción estatal desde finales de los años cuarenta y comienzos de los cincuenta⁵.

Además se proyecta y se inician los trabajos de construcción de la Avda. El Dorado, novedad vial que resulta del empalme y regularización entre la calle 26, la antigua calle 29 que bordeaba la Universidad Nacional y el antiguo camino a Engativá. Esta avenida justifica su aparición fuera de las previsiones del Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener, en la medida en que es la conexión necesaria, y digna por su magnitud, entre la ciudad y el también recién construido y ya previsto Aeropuerto Internacional El Dorado en los alrededores de Engativá y Fontibón.

En 1956 se reorganiza la Oficina del Plan Regulador de Bogotá OPRB en la Oficina

y el Desarrollo BIRD y en 1949 lideró el primer estudio para la implementación de un modelo económico promovido por el Banco, que en 1950 el gobierno colombiano lo invita a implementarlo. Con la llamada Misión Colombia (Currie 1950) se buscaba analizar de forma integral las condiciones sociales y económicas del país para definir las futuras actividades del Banco en países en desarrollo y al mismo tiempo formular una estrategia integral para potenciar el desarrollo.

3 Posteriormente llamado Centro Administrativo Nacional CAN

4 En ese momento Bruce Graham se desempeña como Jefe de Diseño de SOM. Graham, de padres norteamericanos, nació en Bogotá en 1925 y luego se desplazó a los Estados Unidos donde realizó sus estudios. Entre su extensa obra arquitectónica se destacan los rascacielos en Chicago, Londres y Hong Kong. Fue amigo personal de Calder y Miró y profesor de Harvard Graduate School of Design. Ver: Graham, B. (1989) Bruce Graham of SOM. New York. Rizzoli International Publications.

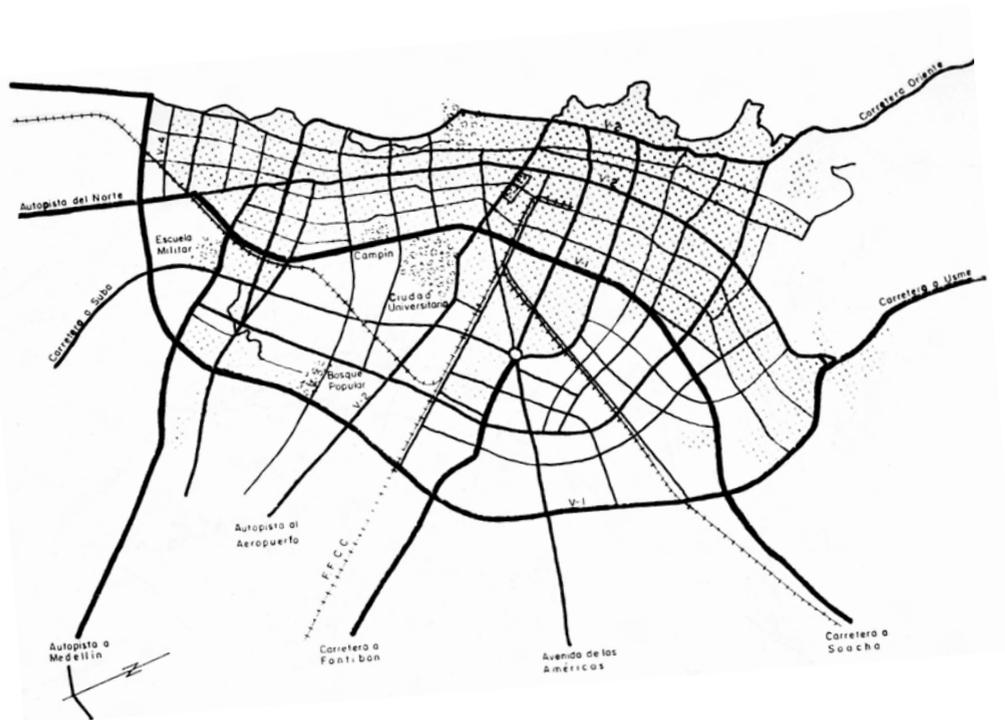
5 Entre ellos: la propia Universidad Nacional de Colombia, el Centro Antonio Nariño, ejemplo de la aplicación criolla del concepto de Unidad de Habitación de Le Corbusier, el Coliseo de Ferias y Exposiciones. A comienzo de los años 70 se sitúa en este eje el Centro Administrativo Distrital.

de Planificación Distrital de Bogotá⁶, con el fin de adecuarla al planeamiento del nuevo ámbito territorial del Distrito Capital. Entre junio de 1957 y octubre de 1958 Fernando Mazuera Villegas vuelve a ser alcalde de Bogotá bajo el mandato de la Junta Militar que sucedió a la Dictadura, período durante el cual la Oficina de Planificación formula el Plan Piloto Distrital.

Este Plan define un nuevo perímetro urbano que abarca los municipios incorporados en el Distrito y establece una zonificación del nuevo ámbito territorial, introduciendo nuevas categorías funcionales: zona urbana residencial, zona industrial, zona semi-rural de uso residencial, zona agropecuaria y zona de conservación de recursos y recreación. No obstante las novedades en las categorías funcionales, la distribución de las zonas de actividades urbanas se fundamenta en el planteamiento del Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener para el Área Central, la zona industrial, la de habitación y la de recrear el cuerpo y el espíritu, en el caso del nuevo plan viene ligada a la conservación de recursos naturales.

Paralelamente se elabora el Plan Vial de 1957, donde se retoman las propuestas viales de Le Corbusier, Sert y Wiener y también se introducen novedades para suplir las necesidades del nuevo ámbito territorial de Bogotá como Distrito Especial. Pero además, el Plan prioriza la ejecución inmediata de varias obras de infraestructura como: la apertura de la Carrera 10^a, la ampliación, regularización y prolongación de la Avda. Caracas, la continuación de la construcción de la Avenida Cundinamarca al norte de la Avda. Las Américas, la ampliación de la Avda. Colón desde San Victorino al Occidente, y la de la Calle 1^a al Oriente de la Avda. Caracas.

Asimismo, el Plan propone un enlace vial periférico al denominado Centro Administrativo, de Comercio y Negocios mediante el circuito ya planteado en el Plan Piloto y Regulatorio, conformado por la Calle 26, la Avda. de los Cerros o Carrera 3^a, la Avda. de los Comuneros y la Avda. Caracas. Todas estas obras de extensión y de regularización se proponen con el apoyo financiero del cobro del impuesto de valorización por obra pública (Dávila 2000; Departamento Administrativo de Planificación Distrital 1964).



229.- Plan Vial Distrital de 1957. Un ejercicio que no llegó a ser oficializado

6 Mediante el Acuerdo 53 de 1956 y los Decretos 705 y 786 de 1956

La lección aprendida

A mediados de 1958 se restaura la democracia y en 1959 Carlos Martínez Jiménez⁷ es nombrado Director de la Oficina de Planificación Distrital quien se propone realizar un nuevo Plan Regulador en compañía de colaboradores⁸ de la talla de Arturo Robledo en la Subdirección de la Oficina, Edgar Burbano en la Sub-dirección de Aplicación del Plan; Hans Rother en la Sub-dirección de Estudios Básicos; Ricardo Velásquez en la Jefatura del Departamento de Renovación Urbana y Abraham Winer en la Sección del Plan Vial. Este equipo trabaja básicamente en tres instrumentos: el Plan Vial Piloto, el Plan de Sectorización, el Estudio de Zonificación y las Normas de Urbanización, Parcelación y Edificación.

En la confección del Plan Vial Piloto⁹ se aprovecha el conocimiento y la habilidad adquirida en trabajos anteriores, concretamente la del Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener. Este nuevo instrumento tienen por objeto guiar el crecimiento físico y el desarrollo urbano, y lograr una mejor relación entre la zonificación de la ciudad y la vialidad. Todo ello, mediante la definición, organización y normalización de las zonas de uso público destinadas al tránsito integrado de vehículos y peatones, y de las prioridades de su ejecución. En este Plan trabaja directamente Jorge Gaitán Cortés¹⁰, quien en ese momento se desempeña como Concejal y personalmente se involucra en el diseño con el equipo de la todavía Oficina de Planificación¹¹ (Dávila 2000).

Formal y funcionalmente, el nuevo plan del sistema vial se deriva de los lineamientos de la circulación del Plan Piloto, el Plan Vial y el Regulador de Le Corbusier, Sert y Wiener, porque extiende sus vías adaptándose a las nuevas condiciones impuestas

7 Carlos Martínez Jiménez criticó duramente el Plan de Le Corbusier Sert y Wiener. Desde su tribuna editorial de la Revista PROA, cuestionó su costo, la seriedad de los estudios y análisis preliminares, el proceso llevado a cabo, los productos y hasta el grafismo de los planos. Según Martínez Jiménez, el Plan Vial de los arquitectos extranjeros carecía de originalidad porque se basó en estudios preliminares de arquitectos bogotanos. Ver: PROA 92 de septiembre de 1955 y PROA 97 de febrero de 1956. Pero años antes, Martínez Jiménez también había hecho duras críticas sobre planeamiento de Karl Brunner y aprovechó los comentarios de Le Corbusier, quien “señaló como planos criminales” para descalificar los proyectos ejecutados o por ejecutar en Bogotá hasta 1947, año de su primera visita a la ciudad. Ver: PROA 1947 N° 9, pp 14-17

8 La mayoría de los arquitectos integrantes del grupo de arquitectos, son egresados de la Universidad Nacional de Colombia.

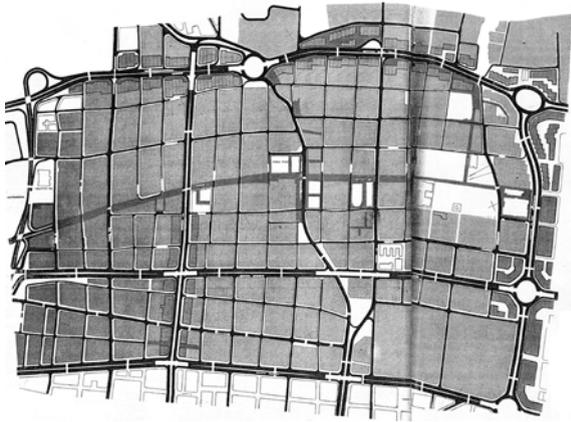
9 Acuerdo 38 de 1961

10 Recordemos que Gaitán Cortés fue representante del grupo colombiano de los CIAM. Co-director de la Sección de Edificios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas de Colombia donde promovió la contratación de la TPA para el Plan de reconstrucción de Tumaco. En 1948 fue nombrado director del Instituto de Crédito Territorial de Bogotá, entidad recién encargada de la producción de vivienda social urbana a escala nacional. Durante la redacción de los Planes Piloto y Regulador, acompañó el proceso con publicación permanente de artículos en la prensa nacional en los que promovió y defendió sus planteamientos.

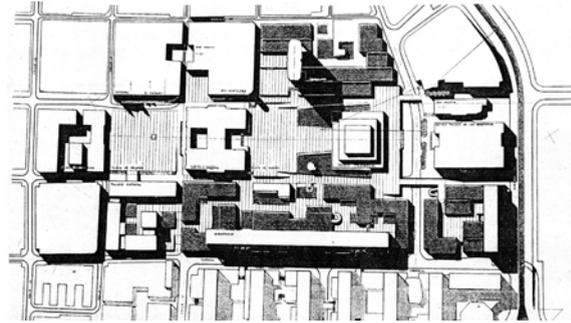
11 En 1960 la Oficina de Planificación Distrital de Bogotá es elevada a la categoría de Departamento Administrativo de Planificación Distrital.



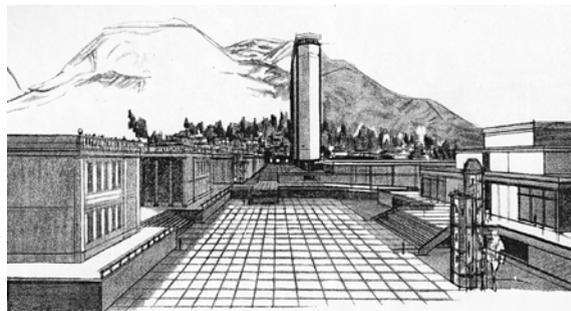
227.- Plan Vial Piloto. Acuerdo 38 de 1961



231.-



232.-



233.-

231.- Centro Cívico. Circuito C, Sector C. Planteamiento Urbanístico
 232.- Centro Cívico. Circuito C, Sector C. Plan del Centro Administrativo
 233.- Centro Cívico. Circuito C, Sector C. Perspectiva del Centro Administrativo

por el crecimiento de la ciudad, el aumento de sus límites como Distrito Especial y los intereses en futuros desarrollos. Igualmente, retoma la clasificación de las vías de las 7V's, pero introduce variantes como las vías longitudinales y transversales, según su sentido predominante respecto a la línea de los Cerros Orientales. Además utiliza su jerarquización, nomenclatura y especificaciones técnicas, al igual que continúa empleando el término Sector. Pero en este caso su acepción no corresponde a la noción complementaria de unidad compositiva del tejido urbano intermedio, dotada de equipamientos, sino que simplemente conserva sus características funcionales: delimitación por la V2 y el acceso por la V3. El cruce sistemático de vías tipo V2 sigue guardando similitud con los Sectores del Plan Piloto y Regulador, en cuanto a su proporción y geometría.

Martínez Jiménez y Jorge Rivera Farfán, como consultor, se ocupan de la división político-administrativos del territorio del Distrito Especial en Sectores, a partir de factores demográficos como la densidad poblacional, catastrales y geográficos, pero sobre todo tomando la distribución natural resultante de la vialidad existente o la propuesta por el Plan Vial. En este caso introducen nuevos conceptos como los Circuitos, los cuales se dividen en Sectores y estos a su vez en barrios. Los circuitos están limitados por vías tipo V1 y V2 y abarcan entre 1 a 6 Sectores, los cuales están delimitados por vías V1, V2, y V3. Los barrios también están divididos por vías tipo V1 a V4. Finalmente, la división del territorio bogotano queda en 8 circuitos urbanos y 8 circuitos rurales, que a su vez se subdividen en 4 ó 5 Sectores cada uno.

A partir de la llamada Sectorización¹², se propone una dotación para la descentralización de los equipamientos públicos para la prestación de los servicios de gobierno, seguridad, educación, recreación, salud, mercados, justicia, correo, al igual que las sedes de organización electoral, religiosa y de bomberos. En este caso, el Sector se concibe como la célula base de la división administrativa del nuevo Distrito Especial y como tal deben ser configurados como una pequeña ciudad dentro de la gran ciudad, para lo cual debe estar dotada de los servicios y equipamientos públicos propios para su escala. Edgar Burbano y su equipo se encargan de los estudios de detalle de los circuitos, su división en Sectores sobre los cuales se determinan las necesidades de equipamiento y espacio público, se aplica el Plan Vial Piloto y la Zonificación correspondiente.

Uno de estos estudios, corresponde al ámbito del Centro Cívico del Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener. Se trata de un estudio de detalle del sistema vial correspondiente a este circuito, a partir de los resultados de estudios del transporte de la población: empleados y trabajadores, estudiantes, vehículos particulares,

¹² El Plano de Sectorización se reglamentó mediante el Acuerdo 1 de 1961.

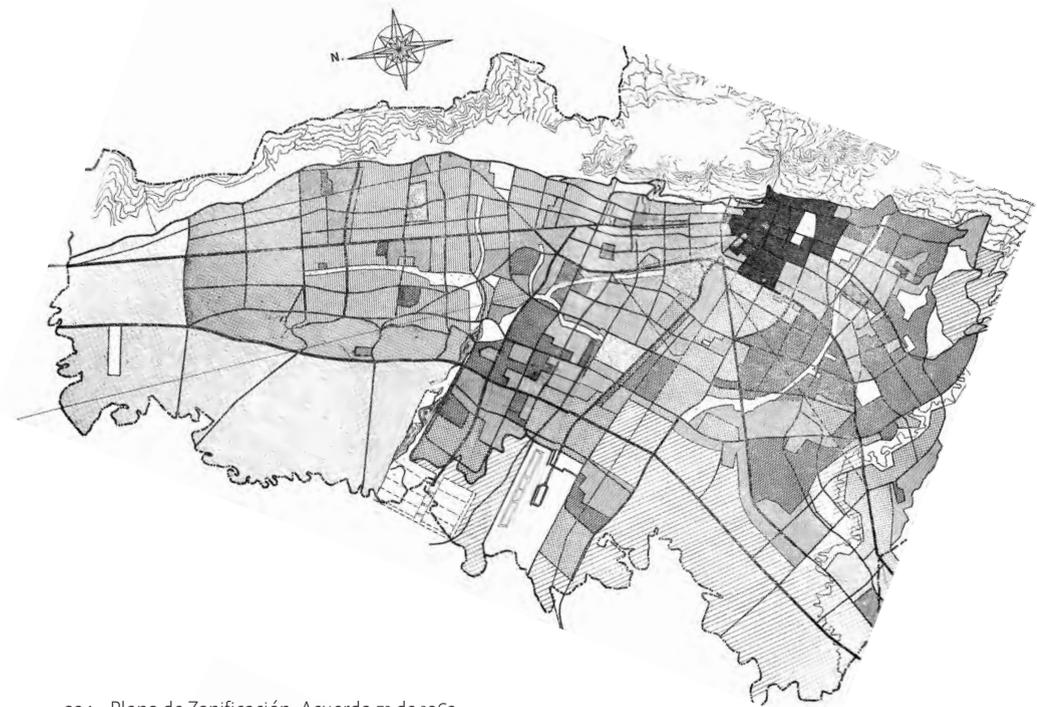
carga y descarga, etc. Pero incluso, llegan a proyectar el Sector C del Circuito C que corresponde al entorno de la Plaza de Bolívar incluyendo nuevos edificios de gobierno como el palacio presidencial, dos edificios para los ministerios, el palacio distrital y el palacio de justicia. Es el programa que llegó a desarrollar Le Corbusier a nivel básico y cuyo encargo no logró, pero también corresponde al ámbito de la propuesta denominada Esquema Piloto del Centro Cívico elaborada por Herbert Ritter y Gabriel Serrano y que publicó el mismo Martínez en PROA en 1948 (1948)

El estudio de Zonificación o Mapa de Usos consiste en la asignación de 13 clases de usos del suelo al área comprendida por el Distrito Especial. A su vez, algunas de las clases se dividen en distintas categorías. Los usos son: el Residencial, subdividido en 5 categorías según el área y el frente de las parcelas y al tipo edificatorio; el residencial suburbano; el comercial, subdividido en 7 categorías; el histórico; el industrial de 5 categorías; el de protección forestal; el uso improductivo; el agrícola; el de edificios públicos y el de parques y jardines; el uso recreativo y deportivo privado; el modificable con mejoras y el de proyectos de conjuntos. El equipo de Planificación alcanzó a estudiar las normas para cada zona, pero este trabajo no llegó a ser oficializado como Plan ni como ordenanza urbanística.

El Departamento de Planificación también redacta un conjunto de normas del Reglamento de Lotificación¹³, que definen la forma de subdividir y el tamaño mínimo de las parcelas urbanas, su uso y tipo de vivienda, además de la relación entre la proporción de espacio privado, espacio público, la dotación de equipamiento escolar, la volumetría y las características de las edificaciones. Pero además, incluye las condiciones para la aplicación de las especificaciones urbanísticas, en el estudio y aprobación de los proyectos, la construcción, control y recepción de la obra ante la entidad oficial correspondiente.

Martínez Jiménez y su grupo de trabajo permanecen en la Oficina de Planificación Distrital hasta finales de 1961, cuando es nombrado Gaitán Cortés Alcalde de Bogotá, y renuncia junto varios de los miembros de su equipo. En su reemplazo, Gaitán Cortés nombra a Jorge Rivera Farfán del recién transformado Departamento Administrativo de Planificación Distrital. Hasta el momento, Farfán se desempeñaba como consultor del Departamento de Planificación, como colaborador del programa de Planeamiento, Vivienda y Edificación de la Organización de los Estados Americanos OEA y de Centro Interamericano de Vivienda CINVA, también de la OEA.

Tanto Gaitán Cortés como Rivera Farfán retoman los trabajos liderados por Martínez Jiménez, ya que ambos habían participado en su concepción, uno como concejal y el

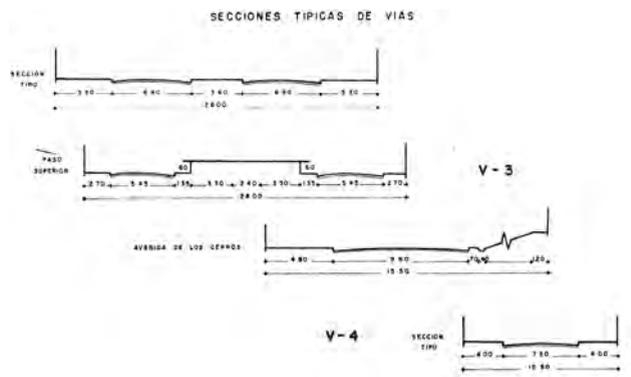


234.- Plano de Zonificación. Acuerdo 51 de 1963

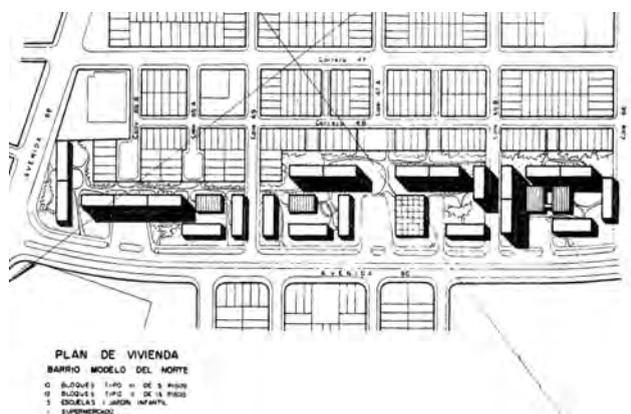


235.- Plano de Sectorización. Acuerdo 1 de 1961

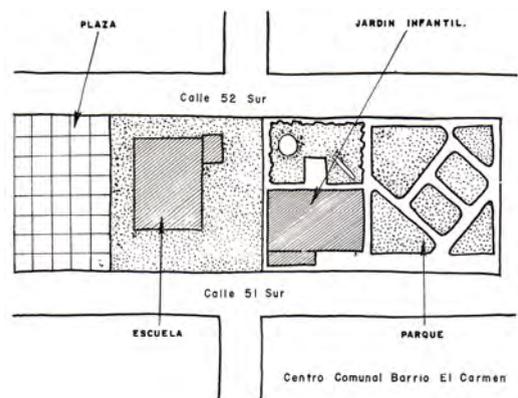
¹³ Acuerdo 30 de 1961



237.- Plan Vial Piloto de 1961. Secciones típicas de las V3 y V4



238.- Plan Oficial de Zonificación de 1963. Plan de vivienda Barrio Modelo del Norte



239.- Centro comunal tipo para el Barrio el Carmen

otro como colaborador del equipo anterior. En este caso, se publica un documento “La Planificación en Bogotá” (Departamento Administrativo de Planificación Distrital 1964), en el que se le da coherencia conceptual y operativa a los trabajos realizados en la dirección precedente, y se introduce el enfoque de la planificación del desarrollo. Por consiguiente, el plan físico es concebido como un instrumento dinámico y flexible que incluye una ordenación del territorio que asegura la expansión equilibrada del crecimiento económico, por medio del ordenamiento de los usos del suelo, de un sistema de estímulos, servicios e inversiones, y la dotación de infraestructura, vialidad y equipamientos. Esto quiere decir, que el plan se materializa a medida que la administración y los particulares toman decisiones sobre el crecimiento y modernización de la ciudad, en función de los recursos.

El nuevo equipo, también retoma el estudio de Zonificación y redacta el Plano Oficial de Zonificación¹⁴. En concepto de zona es entendido como la asignación de usos en la ciudad consolidada, en las áreas urbanizables, suburbanas y rurales. Pero más que una distribución funcional, esta asignación busca estabilizar los valores inmobiliarios del suelo y controlar su devaluación, al igual que sirve de guía para la dotación y mejoramiento de los servicios y espacios públicos. Las 13 clases de usos y sus variantes son cruzadas con los tipos de lotificación, con lo cual se obtienen 31 tipos de zonas. Sobre este plano se establecen los índices de ocupación y de edificación para cada zona, según la forma, la localización y el área de cada parcela.

La distribución de las zonas incorpora el Área Central del Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener pero clasificada bajo la categoría de Comercio - Centro. De la misma forma incluye las zonas de vivienda del norte, el centro y el sur, aunque extendidas al nuevo ámbito territorial y a la mancha de expansión de la ciudad, y en este caso discriminadas en residencial obrera, estrictamente residencial y residencial transformable. Pero además, retoma la misma zona industrial, pero también asigna esta función a otras áreas de la ciudad vinculadas a las principales vías de comunicación regional y nacional: la calle 80 o Autopista a Medellín, la Avda. El Dorado o vía del Aeropuerto Internacional, el Autopista del Sur

El Plan General de Zonificación de 1967 y el Plan Vial General y de Integración Urbana de 1969

En 1968 la Oficina de Planificación Distrital confecciona otro Plan Vial General, esta vez derivado de los resultados del estudio que Lauchlin Currie dirige desde el Centro

14 Acuerdo 51 de 1963

a la vivienda.

El estudio propone desarrollar rápidamente una de las “ciudades dentro de la ciudad” o multicentro, situado hacia el occidente y apoyada en la vía que conduce al Aeropuerto El Dorado. Para ello define un conjunto de lineamientos urbanísticos que tienen que ver con la definición de una red vial principal acorde con la cuadrícula sugerida para toda la ciudad, de la cual se derivan otras vías de acceso limitado las zonas residenciales a intervalos de 300 m. Pero también plantea lineamientos para el sistema de espacios abiertos y servicios sociales y los sitúa sobre las vías arterias para que actúen como barrera protectora de la vivienda del tránsito vehicular, dotados de senderos para peatones y bicicletas.

El Estudio de Normas Mínimas de Urbanización, Servicios Públicos y Servicios Comunitarios

A comienzos de los años setenta la administración nacional a través del Instituto de Crédito Territorial y el Departamento Nacional de Planeación, junto con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital promueven el Estudio de Normas Mínimas de Urbanización, Servicios Públicos y Comunitarios (Samper 1971)¹⁶. El trabajo liderado por Germán Samper¹⁷, tiene por objeto la definición de los estándares mínimos de ordenación urbanística, arquitectónica, de servicios públicos y centros comunitarios, con los cuales se solucionen las necesidades básicas en las actuaciones de mejoramiento de barrios no planificados y en los nuevos desarrollos de vivienda y urbanismo progresivos que se emprendan con el apoyo de la administración. Para ello, se parte de un modelo teórico que busca la reducción de costos mediante un trazado urbano eficiente que permita la convivencia entre el peatón y el automóvil, una economía en la vialidad, en las obras de urbanización y de los servicios comunales, así como el incremento de la densidad en vivienda unifamiliar de dos o tres pisos de altura.

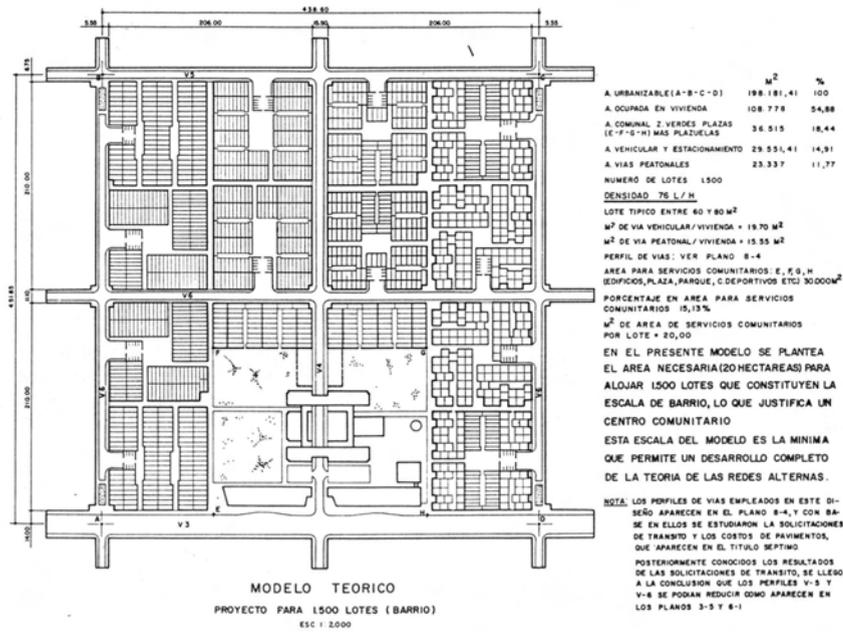
Las estrategias de diseño están orientadas a la definición de la red vial y de la zonificación de las áreas privadas, las de uso público y la de uso comunitario. En cuanto a la red vial recomienda el trazado de sistema abierto y tres categorías, una para el tránsito rápido que conecta el Sector con el resto de la ciudad, otra para el tráfico lento que permite la penetración a los Sectores y la convivencia entre el peatón y el automóvil, y otra para las vías peatonales de escala vecinal al interior del Sector.



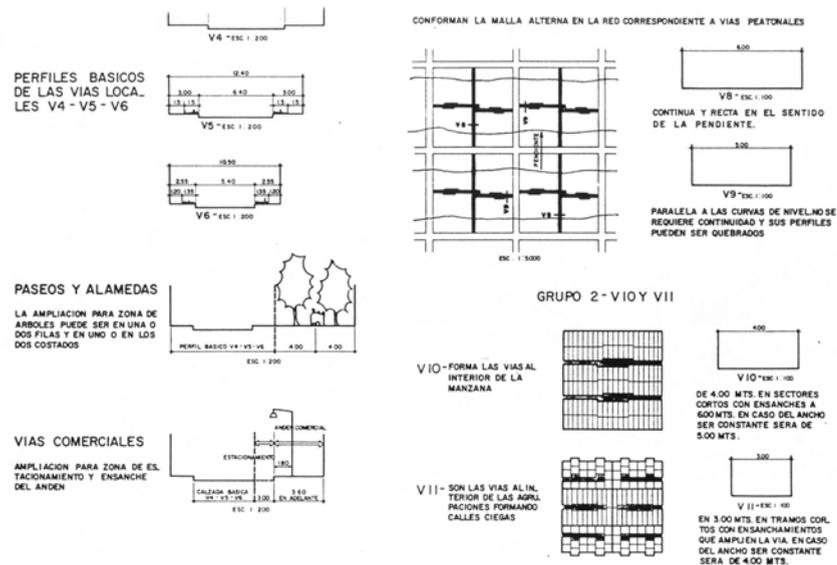
242.- Modelo Ciudades dentro de la Ciudad

¹⁶ Legitimado por los Acuerdos 65 de 1967 y 20 de 1972, Decreto 1260 de 1972, Decreto 1259 de 1973.

¹⁷ Recordemos que Germán Samper trabajó junto con Rogelio Salmons, en la elaboración del Plan Piloto para Bogotá y en el Plan para Chandigarh en el taller de Le Corbusier en París.



244.- Modelo Teórico de Normas Mínimas. Trazado, categorización de las vías y sus perfiles



El modelo urbanístico, que en su escala mínima de 20 ha consiste en una doble retícula principal de vialidad vehicular de 200 m por 200 m, al interior de la cual se inserta otra peatonal de 100 m por 100 m, vinculada a una red de espacios públicos. Ello configura áreas destinados para vivienda de diversas formas de agrupación, al igual que espacios para servicios comunitarios mínimos tales como escuela, centros sociales, sanitarios y deportivos, plaza y jardines. Las áreas para vivienda se clasifican en varias unidades geométricas. La supermanzana, que se compone de 4 manzanas que a su vez se compone de 6 superlotes, donde se circunscriben los lotes individuales o agrupaciones de vivienda.

Desde comienzo de la década de los años 70 este modelo sirve para atraer a la legalidad las iniciativas de desarrollos clandestinos como también para guiar el diseño de los proyectos de vivienda pública y privada de bajo y mediano costo. Su influencia es evidente en los patrones urbanísticos y arquitectónicos en la sucesiva construcción de la periferia desde entonces (Tarchópulos y Ceballos 2004).

El Plano Oficial de Zonificación de 1974: el modelo urbano Ciudades dentro de la Ciudad

El Plano Oficial de Zonificación¹⁸, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, responde al la aplicación del modelo urbanístico Ciudades dentro de la Ciudad propuesto por el estudio de Desarrollo Urbano de Bogotá Fase II. En este caso, las intenciones que motiva el nuevo plano es modificar la estructura urbana de Bogotá aprovechando dos circunstancias diversas. La primera, se refiere a los buenos resultados de las estrategias del Gobierno Nacional para impulsar el desarrollo del país mediante el fomento de la industria de la construcción a través de mecanismos como la captación de ahorro masivo para respaldar hipotecas del nuevo mercado inmobiliario¹⁹. La segunda, responde a los resultados del estudio Fase II sobre los problemas de transporte, segregación social y funcional, entre vivienda y trabajo, en la medida en que propone un nuevo tipo de estructura urbana donde se creen nuevas Áreas de Centralidad, haya vivienda y trabajo para distintos grupos socioeconómicos, además de equipamientos, comercio y servicios urbanos.

En este caso, la zonificación corresponde a la división territorial de la ciudad en las

¹⁸ Decreto 159 de 1974

¹⁹ Se trata del Plan Nacional de Desarrollo Las Cuatro Estrategias, de la presidencia de Misael Pastrana Borrero (1970 - 1974), planteado por Lauchlin Currie. Recordemos que Currie

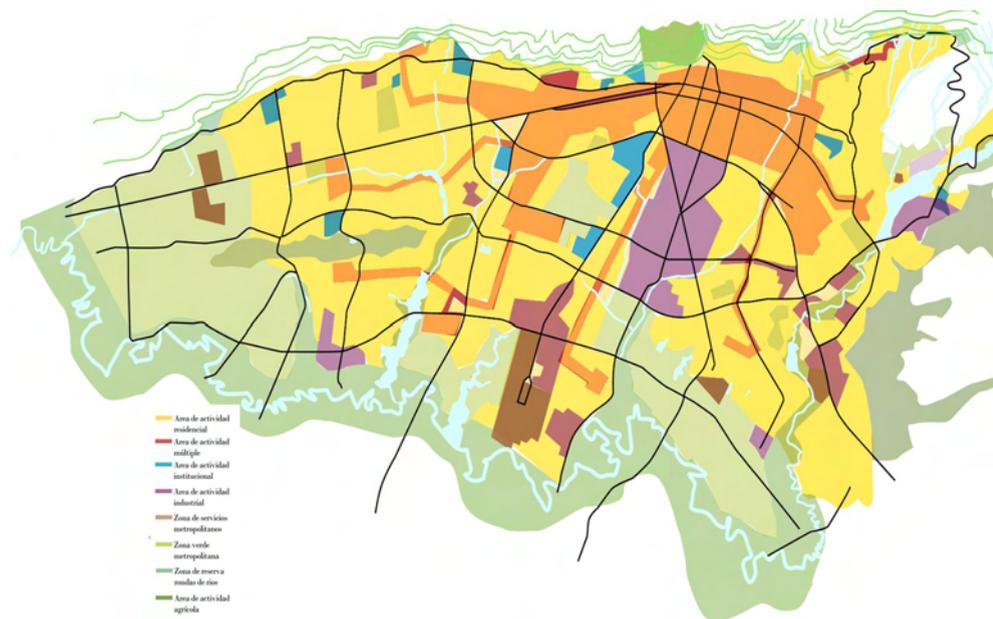
que se aplican normas sobre los usos del suelo, las características de las edificaciones y las densidades permitidas. La ciudad queda dividida en una Zona Central, seis Zonas Secundarias, tomando como límites las vías principales, seis Multicentros y una Zona de Reserva Principal. Asimismo Incluye la Zona Residencial e Industrial, en las cuales aplica los conceptos de uso del suelo Complementario y Compatible, entendido como el destino que se le da a un solar o edificación.

En cuanto a la estructura de la vialidad, se emite un Plan Vial Adicional que como su nombre lo indica, agrega un conjunto de vías al Plan Vial de 1969 precedente conservando sus categorías jerárquicas, desde la V0 hasta la V8. Con la adición vial se busca vincular los nuevas áreas y sus propios multicentros con la Zona Central mediante vías periféricas.

El Plan General de Desarrollo Integrado: el ordenamiento físico como factor de desarrollo económico

El Acuerdo 7 de 1979, confeccionado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, se ocupa de definir el Plan General de Desarrollo Integrado²⁰ y de adoptar políticas y normas sobre el uso del suelo. Este nuevo concepto de Plan, se orienta a la coordinación de la inversión pública y privada en la ciudad. Por lo tanto, además de aspectos del desarrollo físico contiene condiciones vinculantes con los planes Sectoriales de vivienda, transporte, educación, salud, etc. y con las inversiones de las distintas entidades públicas del ámbito nacional o distrital. En cuanto al componente de desarrollo físico, reglamenta los usos del suelo, define el límite de la ciudad hasta donde lo permite el perímetro de las redes de servicios públicos, además del Plan Vial y del Código de Construcción.

Respecto a la forma urbana, la política de desarrollo físico busca la configuración semicircular de la ciudad hacia el Occidente y para lograrlo permite el crecimiento hacia el Sur y el propio Occidente. El semicírculo tiene una estructura urbana constituida a partir de las denominadas Áreas de Actividad Múltiple. Estas están conformadas por los Multicentros, los Centros de los Municipios anexados (Suba, Usaquén, Usme, y Fontibón) y otros Centros Menores, los cuales están conectados con el Area Central



245.- Interpretación de la clasificación de la Zonificación del Acuerdo 7 de 1979

²⁰ Es el producto de un proceso de planeación permanente, orientado a coordinar las acciones de los Sectores público y privado dentro de un estricto criterio de justicia social. El proceso planificador está conformado por políticas, programas, proyectos y normas, orientadas a regularizar y encauzar el desarrollo social, económico y físico de la Ciudad, proponiendo como meta el progresivo mejoramiento de la calidad de la vida de las gentes que la habitan. Artículo 1, Acuerdo 7 de 1979

de Actividad Múltiple, que corresponde al centro de la ciudad a través de los llamados ejes lineales de actividad. Los ejes, a su vez estructuran las áreas de vivienda próximas a los Multicentros y otros Centros Menores. De esta manera el instrumento jurídico representado en el Acuerdo, legitima los planteamientos urbanísticos derivados del Estudio de Fase II (1967) y del Plano Oficial de Zonificación de 1974.

Para lograr dicho desarrollo físico la política intenta estimular la utilización y densificación del Sur y el Occidente de la Ciudad, promover el aumento de la densidad en la ciudad consolidada y en las áreas por desarrollar, con el propósito de obtener un uso intenso del suelo y evitar la expansión urbana horizontal. Pero para evitar la urbanización indiscriminada también reglamenta las áreas de valor ambiental, ecológico, paisajístico o agrológico, lo mismo que los usos del suelo de las áreas sin interés agropecuario o forestal.

El nuevo Plan Vial²¹, por su parte, define la clasificación, la función, el trazado y las especificaciones de sus vías utilizando una vez más las denominaciones de las 7V, aunque incluye categorías desde la V0 hasta la V9. En este caso se simplifica el trazado del Plan Vial anterior y se retoma el del Plan de 1961. No obstante, se introduce una novedad conceptual porque la vialidad es planteada como un Sistema General, que a su vez se compone de un Sistema Vial Arterial, el Sistema Vial Local y las Zonas de Reserva de Transporte Masivo.

El Código de Construcción, como su nombre lo indica, contiene las reglas urbanísticas dirigidas a promover la iniciativa privada para la urbanización, construcción o redensificación, pero no a reglamentar sus procesos con un propósito formal o funcional. Para ello utiliza instrumentos como la zonificación, entendida esta vez como la división del territorio en Áreas de Actividad Múltiple y Zonas, a partir de las cuales orienta el control de los usos del suelo y su intensidad, así como las características urbanísticas de las edificaciones. En este caso, se introduce la noción de Tratamiento (de Desarrollo, Redesarrollo, Rehabilitación y Conservación) para el manejo diferenciado de los usos, normas y régimen de un Área de Actividad. Además, se sigue utilizando la herramienta de la densidad, pero con la novedad de ser restringida, autoregulable o resultante, dependiendo de las variables anteriores. En definitiva, una vez más se intenta favorecer el negocio de la construcción, impulsado por el esquema de financiamiento puesto en marcha desde 1972 y promovida por la política de Estado.



246.- Plan Vial. Acuerdo 2 de 1980

21 Acuerdo 2 de 1980

El Estatuto para el Ordenamiento Físico

Este instrumento, mejor conocido como el Acuerdo 6 de 1990, también fue elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital en cumplimiento de la Ley de Reforma Urbana²². Interpretó el planeamiento físico como la acción de reconocer y valorar los elementos de la estructura urbana, así como determinar sus relaciones, para determinar su ordenamiento según los tratamientos generales y especiales²³. Son varias categorías de tratamientos: de creación, de conservación, de transformación, de actualización, de renovación, de habilitación y de utilización, etc. A partir de ello, se da prioridad de las actuaciones públicas y privadas tendientes a perfeccionar la estructura urbana, al igual que las reglas urbanísticas adecuadas para ello.

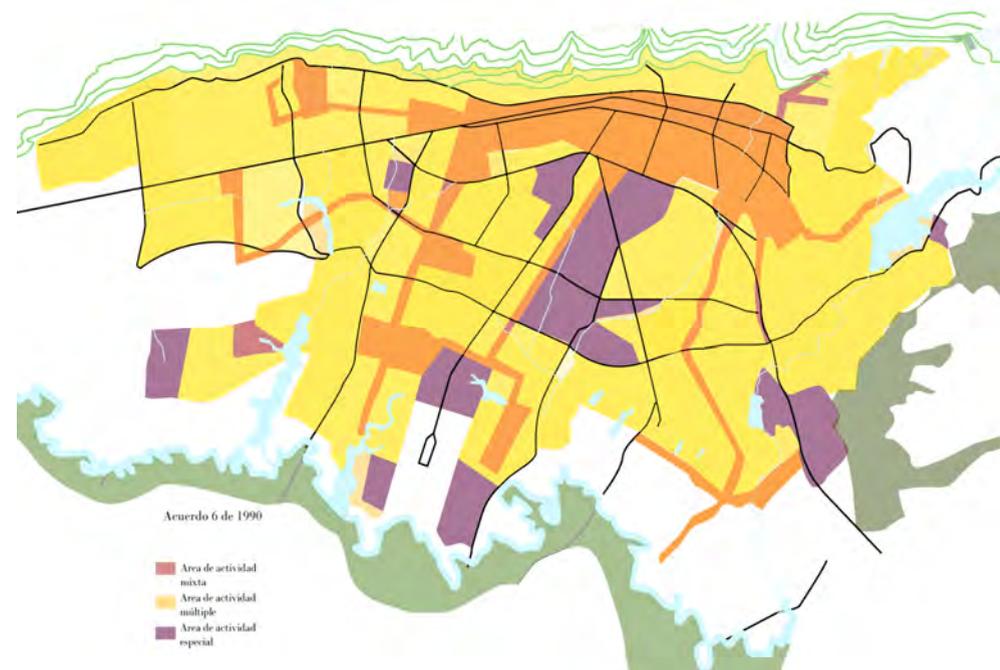
El estatuto despliega una extensa y diversa lista de políticas de Desarrollo Urbano, entre las cuales la principal es el ordenamiento de las áreas urbanas, suburbanas, rurales, agrícola y la integración regional. Dichas políticas junto con las del Plan General de Desarrollo, deben quedar enunciadas en un Plan Piloto, que en este caso se concibe como un instrumento auxiliar de trabajo susceptible de modificar. Sin embargo, este Plan no se materializa.

Además de incluir cuestiones procedimentales sobre los Planes Sectoriales y los Planes Zonales de inversión, el estatuto introduce un nuevo repertorio de taxonómico que reemplaza los conceptos de forma y estructura del Acuerdo 7 de 1979. Se trata la Zonificación como factor determinante de las reglamentaciones urbanísticas a 3 Niveles, los cuales, a su vez, son un mecanismo para controlar los impactos en la estructura urbana, tutelar sus valores urbanísticos y dividir el territorio para la asignación de las normas urbanísticas. El Primer Nivel de Zonificación consiste en los elementos naturales, espacio público y equipamiento. El Segundo es la división del territorio en Áreas Urbanas, Suburbanas, Rurales y de Reserva Agrícola, sobre las cuales se determinan los usos urbanos principales, complementarios y compatibles. El Tercer Nivel de Zonificación se refiere a la división en Áreas Urbanas de Actividad Múltiple o Especializada en Zonas Residenciales, Zonas Industriales y Zonas Cívicas o Institucionales.

El instrumental del Acuerdo 6, continua con la tradición de la división del territorio,

²² Ley 9 de 1989

²³ El Tratamiento es la reglamentación diferenciada de aspectos del ordenamiento físico susceptibles de cuantificación, gradación, restricción, bonificación incentivo o en general, la de aquellos que admitan diversas formas de regulación sectorizada. Se aplica por Sectores de las Áreas Urbanas y dentro de las zonas de las Áreas Suburbanas que se incorporen como nuevas Áreas Urbanas. Artículo 383, Acuerdo 6 de 1990.



245.- Interpretación de la clasificación de la Zonificación del Acuerdo 6 de 1990



248.- Plan Vial de 1992. Decreto 323 de 1992

pero complejiza la organización funcional sin formalizar el Plan Piloto o un modelo de ciudad. Ello se debe a que se da prioridad a la desregulación, a la prevalencia de la propiedad y la iniciativa privada, así como en el fomento de la industria de la construcción. Por lo tanto, la noción del Plan se disuelve y el esfuerzo planificador se concentra en la fabricación de un Código de Construcción para la expedición de licencias.

El Plan Vial de 1992²⁴, contemporáneo al Acuerdo 6 de 1990, retoma el trazado del Plan Vial de 1980 pero en este caso refuerza las vías periféricas al occidente de conexión en sentido Norte-Sur. Se trata de la actualización del plan precedente a las nuevas expectativas de crecimiento urbano, pero además incluye el mejoramiento del tejido vial para conformar sistemas que permitan ofrecer soluciones alternativas de transporte. Utiliza la jerarquización vial derivada de las 7V, con las correspondientes adiciones y variantes desde la V0 hasta la V9E y las clasifica en Arteriales: tipo V-0, V-1, V-1P, V-2, V-3, V-3E, V-3AD, V-3R; y Locales: V-4, V-4A, V-5, V-6, V-7, V-8, V-9, V-9E.

El Plan de Ordenamiento Territorial de 2000

En cumplimiento de las disposiciones de la nueva Ley de Desarrollo Territorial²⁵, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital elabora el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá²⁶. Los trabajos inician bajo la dirección de un equipo, cuyo trabajo sólo alcanza a esbozar el primer borrador del diagnóstico y del modelo. Posteriormente el grupo impulsor de la Ley de Desarrollo Territorial y autor de estudios sobre el crecimiento urbano y el fenómeno regional de Bogotá, asume la dirección del Plan²⁷.

²⁴ Decreto 323 de 1992

²⁵ Ley 388 de 1997. La Ley de Desarrollo Territorial pretende brindar mecanismos para que los municipios logren el ordenamiento de su territorio, con una vigencia de diez años, el uso equitativo y racional del suelo de acuerdo con la función social de la propiedad, el cumplimiento de los derechos constitucionales a la vivienda, los servicios públicos domiciliarios, y al uso y disfrute de espacio público, así como la protección del medio ambiente y la prevención de desastres. De igual manera, promueve la armoniosa concurrencia de las diversas instancias nacionales y territoriales en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Por último, pretende facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales y coordinadas entre las administraciones municipales y la nación. El ordenamiento del territorio se fundamenta en los principios como la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y beneficios. Pero también, en la función pública del urbanismo y la participación democrática.

²⁶ Legalizado con el Decreto 619 de 2000

²⁷ Tanto en los estudios de la Ley de Desarrollo Territorial como la investigación Bogotá-Sabana: un Territorio Posible, llevada a cabo en la Universidad de Los Andes, y la redacción del Plan de Ordenamiento participaron: Carolina Barco, Directora del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Master en Planeación Urbana de Harvard University

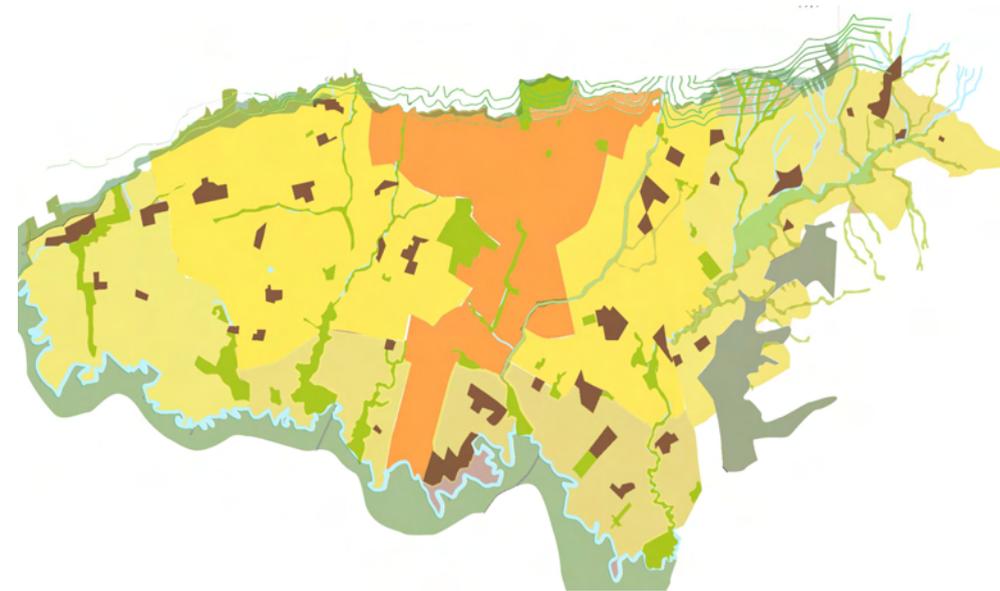
El nuevo instrumento es concebido con el propósito de orientar el conjunto de actuaciones sobre el territorio durante diez años, recuperar la tarea de planificación y de desarrollar nuevos instrumentos de ordenamiento, dirigidos a solucionar los problemas que ha acumulado un crecimiento urbano acelerado y conflictivo. Adicionalmente, se pretende superar la manera de regir el espacio urbano desde una estructura exclusivamente normativa, como se ha hecho desde hace veinticinco años.

De la caracterización de la ciudad existente, se deriva un Modelo de Ciudad que propone un área urbana continua, compacta y densa, ordenada por una estructura compuesta por piezas urbanas y sistemas generales jerarquizados desde la escala metropolitana hasta la local. Los componentes del Modelo son la estructura ecológica principal, la estructura urbana y la rural. La estructura ecológica principal, constituida por el sistema orográfico e hidráulico, es el soporte principal del ordenamiento, y, como en el Plan Piloto y Regulador, este Plan la conserva, la protege y crea una red jerarquizada de parques. Igualmente sucede con los Sistemas Generales, los elementos primarios del ordenamiento del territorio y como tal otro de los soportes del Modelo.

Además, el Modelo se divide en Piezas Urbanas, que son grandes porciones de suelo urbano y de expansión, distinguidas por su forma urbana y las funciones que desempeñan. Las piezas son seis y en ellas se propone los siguientes objetivos de ordenamiento:

- Un Centro Metropolitano que alberga las actividades terciarias y los equipamientos más importantes, donde se promueve la localización de nuevas actividades generadoras de vivienda, empleo y ofertas de servicios.
- Dos Tejidos Residenciales Norte y Sur, que deben ser reestructurados con Áreas de Centralidad, que permitan la construcción y planeamiento de la escala intermedia.
- Tres áreas periféricas en desarrollo y las nuevas áreas que se deberán incorporar en el periodo de vigencia del Plan: Ciudad Norte, Borde Occidente y Ciudad Sur

Para consolidar el Modelo, el Plan recurre a varias estrategias de planeamiento, entre ellas crear nuevas Áreas de Centralidad y a potenciar las existentes, a diferentes



249.- Modelo de Ordenamiento del Plan de Ordenamiento Territorial POT. Decreto 619 de 2000

y Fellow del Special Program for Urban and Regional Studies del Massachusetts Institute of Technology; José Salazar, Director de la Oficina del Plan de Ordenamiento Territorial, Arquitecto de la Universidad de los Andes, Profesor del Departamento de Urbanismo y de la Maestría en Urbanística de la Universidad Nacional de Colombia. Asesora ambos procesos en distintos momentos: José María Ezquiaga, Doctor Arquitecto y Urbanista de la Universidad Politécnica de Madrid, Licenciado en Sociología y Ciencias Políticas por la Universidad Complutense de Madrid, Asesor de la Ley de Ordenamiento Territorial, de la Investigación sobre Bogotá y su Territorio Regional, y del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá.

escalas, con el fin de complementar las funciones de cada Pieza Urbana. Se busca así conformar un Sistema de Centralidades conectadas a las vías del primer y segundo nivel de jerarquía, que ofrezcan servicios según su carácter, y que complementen los prestados por el Centro Metropolitano.

El Plan clasifica el suelo y define zonas de expansión, según el Modelo. La clasificación del suelo es mediante la asignación de Usos y Tratamientos, retomando instrumentos de los estatutos urbanos precedentes. Los Usos devienen en Áreas de Actividad (residencial, dotacional, comercio y servicios, central, integral, industrial y minera), las cuales a su vez se subdividen en Zonas con grados de especialización y mixticidad. Los Tratamientos, determinan el tipo de actuación que se puede llevar a cabo, dependiendo de la condiciones urbanísticas del trozo de ciudad donde aplique (conservación, consolidación, mejoramiento integral, renovación y desarrollo).

El Plan aborda el déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda mediante la oferta masiva de suelo urbanizado²⁸, dirigido a programas de vivienda nueva. Igualmente, contempla actuaciones para el mejoramiento integral de desarrollos de origen clandestino, la reubicación y la recuperación de barrios.

En cuanto al Sistema Vial, el Plan apuesta por su vinculación a la forma urbana y a la distribución y función de las piezas del Modelo. Por lo tanto, la estructura vial se define desde las características que los ejes urbanos deben tener para cumplir con las condiciones funcionales del Modelo. En este caso, se propone una jerarquía vial pero utilizando la noción de malla. Es decir, una malla arterial principal, otra malla complementaria y, otra intermedia y local. La principal incluye las vías de más jerarquía y su función es cubrir las conexiones en todo el territorio, a escala de la Ciudad Central, la metropolitana y la regional. La malla de escala metropolitana conforma unidades geométricas de 2000 m por 2.000 aproximadamente y está vinculada al transporte masivo. La malla arterial complementaria configura otra unidad geométrica menor de 1.000 m por 1.000 y su función es conectar la malla principal con la intermedia y está destinada al tránsito de vehículos privado y rutas cortas de transporte público. La malla intermedia conforma sectores de 500 m por 500 m y sirven para las conexiones a escala de barrio, que en las áreas de expansión deben incluir una vía parque a su interior que debe ser continua con las de los sectores contiguos. Finalmente, la malla vial local está formada por unidades geométricas de 200 m x 200 m y a su interior se inserta una vía peatonal acompañada a una vehicular y vinculada a las de las unidades contiguas.



250.- Sistema Vial del Plan del Plan de Ordenamiento Territorial POT. Decreto 619 de 2001

²⁸ Simultánea a la redacción del Plan, Bogotá crea una empresa industrial y comercial del Estado, llamada METROVIVIENDA, encargada de gestionar, mediante los nuevos instrumentos de la Ley de Desarrollo Territorial, el englobe de terrenos entre varios propietarios, con el objeto de configurar grandes porciones de suelo destinado a vivienda social, que es urbanizado por la misma empresa y ofertado entre los promotores para la construcción y promoción de soluciones habitacionales subsidiadas por el Estado y financiadas por la banca privada.

El Plan, también define Operaciones Estructurantes en cada una de las Piezas Urbanas del Modelo. Consisten en intervenciones urbanísticas encaminadas al cumplimiento de los objetivos de ordenamiento y a la orientación de la inversión pública. En varios de los proyectos vinculados a estas operaciones se pretende recuperar el espacio público aledaño a las escorrentías de las quebradas que bajan de los Cerros a lo largo del territorio urbano, al igual que los humedales y los bordes de río, una idea original del Plan Piloto. En general se busca crear un sistema de espacio público integrado por los Cerros, parques lineales y alamedas que incluyen vías peatonales, carril bici y equipamiento público. Tal es el caso de la Operación Río Tunjuelo, la Operación Entrenubes, la Operación Juan Amarillo, la Operación Jaboque, la Operación Autopista Norte, la Operación Fontibón y la Operación Puerta al Llano.

Además de otros asuntos, el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá divide la ciudad en Unidades de Planeamiento Zonal UPZ, instrumento de planeamiento a escala intermedia con el que intenta concretar formalmente los lineamientos del Modelo de Ordenamiento. A esta escala es posible definir áreas homogéneas para asignarles un tratamiento urbanístico según sus características morfológicas, espaciales y funcionales. Con todo ello, es posible ordenar o proyectar, según las necesidades y déficits de la UPZ, la vialidad, los equipamientos, el espacio público, etc.

El Plan determina tres etapas de ejecución correspondientes a los tres períodos de gobierno siguientes al de su aprobación, en las que define los proyectos, operaciones, actuaciones y programas necesarios para lograr los propósitos del Modelo de Ordenamiento. Las etapas están acompañadas de un esquema financiero y de inversiones. Entre los principales instrumentos financieros están la novedosa participación en plusvalías, las contribuciones por valorización, así como la transferencia de derechos de construcción y desarrollo.



LA IMPRONTA FÍSICA.

En este apartado se intenta determinar la potencia de los Planes Piloto y Regulador para incidir en la forma urbana de Bogotá, durante un lapso de aproximadamente cincuenta años, el término máximo durante el cual el propio Plan se propuso orientar el desarrollo de la ciudad. En general, los esquemas que se contrastan son los de las escalas urbana y metropolitana, ya que fueron legitimadas y heredadas en los sucesivos instrumentos de ordenamiento. Si bien la ciudad actual desborda ampliamente los límites de las ciudad del Plan Piloto y Regulador, se tiene en cuenta los factores formales, funcionales y paisajísticos implícitos en los instrumentos y en los elementos constitutivos de este Plan, con el objeto de precisar su impronta en ciudad construida.

Antes de entrar a describir y determinar la implicación de los Planes Piloto y Regulador en la estructura vial de Bogotá, es importante explicar el sistema de nomenclatura vial. Las Carreras son las que discurren en sentido Norte - Sur, mientras que las calles son las que van de Oriente a Occidente, perpendiculares a las Carreras y a los Cerros.

El Plan Vial de las 7V: más que una categorización de la malla.

Los Planes Viales criollos, previos al Plan Piloto y Regulador, intentan dar sentido de malla a la vialidad existente en aquel momento, pero sin tejer el territorio a partir de una jerarquía, ni vincular un conjunto de elementos viales para solucionar el problema de la movilidad y, por supuesto, sin implicaciones formales. Esta noción compleja de sistema jerárquico con intenciones funcionales y formales a distintas escalas, son introducidas al planeamiento bogotano por el Plan de Le Corbusier, Sert y Wiener y es a partir de este evento, cuando se empieza a utilizar tanto la lógica como las categorías y especificaciones de las 7V.

No obstante, los Planes Viales sucesivos al Plan Piloto y Regulador introducen cambios y aparecen nuevas categorías viales, como la V0 o la V9, con variaciones en su asignación y especificaciones. Aún así, la forma urbana de Bogotá está marcada por el sistema vial del Plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. Tal es el caso de las vías de sentido Norte-Sur V1 y V2. En el primer caso, la Avda. Cundinamarca o actual Carrera 30 es proyectada completamente por el Plan Piloto y Regulador como V1 y circunvalar del borde Occidental, con el objeto de contener la ciudad y de conectarla con la región y el país. Su trazado se superpone al de la línea del Ferrocarril del Norte, que el Plan también desplaza hacia el Occidente. Las especificaciones del Plan para esta vía incluyen el canal actual de la Quebrada el Arzobispo, los carriles centrales y los carriles paralelos de circulación externa y de acceso a los Sectores, tal y como es hoy en día.

Pero además, el Plan define el trazado y especificaciones de la Avda. Cundinamarca/Carrera 30 hacia el Sur, configurando lo que es hoy la Avenida Ciudad de Quito. En cambio, la noción de vía circunvalar hacia el occidente, representada en el Plan con el eje de la Avda. Cundinamarca/Carrera 30-Avda. Ciudad de Quito aparece sucesivamente en el tiempo en diversos Planes Viales, en la medida en que el crecimiento urbano los va absorbiendo. Tal es el caso de la Carrera 68 que converge en el Norte en la Calle 100; la Avda. Boyacá; la Avda. Ciudad de Cali y la futura Avda. Longitudinal de Occidente, hoy también llamada Avda. Cundinamarca, cuyo trazado está aprobado e incorporado al actual Plan de Ordenamiento Territorial y sus cesiones están expectantes de su completa construcción, con el objeto de integrar a la ciudad con su región.

En el caso de las V2 de sentido Norte-Sur, como son la Carrera 7ª, la Carrera 10ª/Carrera 13, y la Carrera 14. El Plan asigna a la Carrera 7ª, existe como camino desde la época prehispánica, especificaciones para su regularización y ampliación en el tejido consolidado y otras para su futuro desarrollo. Ello refuerza la importancia de esta

252.- Apertura de la Carrera 30 hacia el Norte

253.- Ampliación de la Carrera 10ª en 1957

254.- Apertura de la Avda. Caracas hacia el Sur

255.- Trabajos de ampliación y regularización de la Carrera 7ª



vía en la definición de forma lineal propuesta por el Plan, como también facilita su proyección, durante mucho tiempo, como el principal conector Norte-Sur a escala urbana y regional, sobre el cual se ha dado un constante crecimiento suburbano a lo largo del tiempo.

Otra de las vías tipo V2 que proyecta el Plan para Bogotá es la actual Carrera 13, que en su aproximación tangencial, de Sur a Norte, a la Carrera 7ª, se convierte en Carrera 10. Su extensión hacia el Norte y papel en el plano de escala Regional, fusionada con la Carrera 14 y más adelante con la Avda. Cundinamarca/ hoy Carrera 30, asegura la lógica funcional de lo que es hoy la Autopista Norte. Igualmente, en este caso, se aplican los lineamientos para sus distintas secciones, para su ampliación, regularización y para su prolongación futura. Las tres vías: la Carrera 7ª y las Carreras 13 y 14, son los ejes principales de sentido Norte-Sur, en zigzag, a partir de los cuales se estructura el modelo lineal de ciudad del Plan Piloto y Regulador.

El Plan Piloto, el Vial y el Regulador sólo utilizan tres vías tipo V2 de sentido Oriente-Occidente. Se trata de La Avda. Las Américas, la Avda. Jiménez/Calle 13 y la Avda. de los Comuneros, todas convergiendo en la glorieta existente en la Avda. Las Américas. Este conjunto vial, anteriormente incluido en el Plan Vial de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, estructura la conexión del área central con la zona industrial, el aeropuerto y la principal comunicación con la región del Río Magdalena. Al igual que en los casos anteriores, el Plan determina tanto las características de su regularización, como las de su extensión, en particular la del actual eje vial Avda. Jiménez - Calle 13 - Avda. Centenario. Dicho conjunto vial resalta en la actual forma de la ciudad.

Los Sectores: unidad de composición y reparación urbanística.

Las V3, siempre en sentido Oriente-Occidente y por lo tanto Calles, son planteadas por el Plan Piloto y Regulador como las que conforman los límites de los Sectores. De menor jerarquía, marcan un ritmo compositivo y una lógica funcional entre las V2 y V1, acorde con la proporción del módulo del Sector de Le Corbusier de 800 m por 1.200 m. Éstos módulos en el Plan y en la ciudad actual tienen una proporción de 1:2, pero la diferencia es que su dimensión actual promedio es de 950 m 1.700 m.

En la Bogotá de hoy es posible apreciar que el uso continuado de la unidad compositiva a partir de las V3 marca el ritmo de distribución regular del territorio, particularmente hacia el Norte, en la franja paralela a los Cerros y entre las V2 como la Autopista Norte y la Carrera 7ª. Aunque también está presente en ciertas áreas del Occidente próximas



a la Carrera 30. Generalmente, su regularidad obedece a una unidad geométrica pero también es utilizada de forma irregular, con el fin de estructurar áreas producto de la agregación de varios fragmentos producidos por la gestión individual de distintas formas de crecimiento urbano.

En este caso, se aprecia una gran debilidad en la estructura interna del Sector, sobre todo en lo que se refiere a la conformación de un sistema entre las vías de mayor envergadura y las menores (V5, V6 y V7). Es por esto que el tamaño del Sector, se incrementa con el paso del tiempo, en la medida en que los Planes Viales Sucesivos deben paliar las deficiencias generadas por el crecimiento suburbano fragmentado, vinculado a las V1 y V2.

Los modelos de vivienda y la unidad vecinal: variantes criollas

Otras de los elementos del Plan para Bogotá con repercusión formal en el territorio bogotano a lo largo el tiempo, es la Unidad Vecinal. En primer lugar, porque prácticamente la construcción de este plan se inicia con los proyectos de vivienda del Instituto de Crédito Territorial inspirados en los modelos CIAM y asesorados por la TPA, en coordinación con la Oficina del Plan Regulador de Bogotá. Los primeros ejercicios son el barrio Alcázares y la Unidad Vecinal Modelo Quiroga. Esta forma de hacer ciudad, por proyectos de vivienda completos, es adoptada por las instituciones públicas estatales y municipales, logrando interesantes resultados de calidad urbanística y arquitectónica. En segundo lugar, porque el Estado tiene la capacidad de desarrollar mediante un solo proceso planificado, porciones de suelo, de tamaño intermedio, de trazado y tipo de vivienda uniforme, dotadas de espacio público y cesiones para equipamientos, y con conexiones selectivas a las vías principales del Plan Vial¹.

El Plan Regulador, detalla la forma urbana de los nuevos Sectores al igual que la complementación del tejido existente, según el esquema de la Unidad Vecinal. Sin embargo, la rigidez jurídica sobre el manejo de la propiedad del suelo, en muchos casos obstaculiza su agrupación para que la promoción privada logre un desarrollo urbanístico unitario de la escala vecinal. Sin embargo, algunas empresas privadas incorporan lineamientos de unidad en varios de sus proyectos. Un ejemplo relevante es

¹ Tal es el caso de los proyectos del Instituto de Crédito Territorial : Alcázares, Muzú, Quiroga, El Tejar, Centro Nariño, Ciudad Kennedy, Timiza, Carimagua, Quirigua, Pablo VI, del Banco Central Hipotecario: Quinta Mutis, el Polo Club, entre otros, o de los Barrios de Normas Mínimas de Urbanización y Servicios Comunitarios. Para ampliar la información sobre los proyectos ver: Saldarriaga, A. (1996). Estado, Ciudad y Vivienda. Bogotá, INURBE, Ministerio de Desarrollo Económico, Colegio de Villa de Leyva, CEHAP, CITCE.



257.- Vista aérea de la 1ª etapa del Barrio Los Alcázares

258.- Barrio Los Alcázares

259.- Barrio Quiroga



260.- Vista aérea del Barrio El Tejar

261.- Barrio El Polo

262.- Centro Habitacional Antonio Nariño

el Barrio El Chicó, cuyo proceso urbano fue de edificación postergada, a cargo de los propietarios.

Otra de los elementos del Plan Piloto cuya influencia trasciende es el modelo “Una Casa Un Árbol”. Sobre todo las Células A y B, de agrupación en hilera, en solares de proporción 1:3 y 1:4, patio posterior, fachadas alineadas, compuestos por tres plantas, con espacio vacío de doble altura entre la segunda y la tercera planta y escalera de un tramo dispuesta al medio dividiendo los espacios interiores.

Aunque los primeros tipos utilizados en la vivienda pública son de dimensiones mayores y desarrolladas en solares de 4 a 6 m de frente por 12 m de fondo, correspondientes a la Célula A del Modelo, rápidamente prevalece el uso del tipo de la Célula B. Las variantes locales de estos Modelos son de proporción 1:2, 1:3 y 1:4, de patio posterior, fachadas alineadas, dos plantas y escalera al medio de uno o dos tramos dividiendo los espacios anteriores y posteriores. Aunque en un principio se utilizan los tipos de mayores superficies, a partir de los años setenta se impuso el de proporción 1:4, que ha prevalecido tanto en la producción de vivienda estatal, como en las de iniciativa privada subsidiada por el Estado². No obstante, a menor escala se pierden los lineamientos de la Unidad Vecinal, su noción de autosuficiencia en términos de equipamiento y comercio de proximidad, su geometría desaparecen. Es decir, son varios los elementos formales y funcionales de la escala urbanística, vinculados a los Modelos de Vivienda que no logran trascender.

La geografía y el régimen del agua: los Cerros, los ríos, las quebradas.

Los elementos del Plan -Piloto y Regulador- cuya impronta es más evidente en el territorio bogotano son los Cerros Orientales, ya que se conservan como una potente barrera natural verde y libre de urbanización. Igualmente sucede con los ríos y quebradas, y sus rondas verdes que descenden desde este sistema montañoso hasta el Río Bogotá. Estos espacios naturales, de frágil conservación debido a los riesgos de invasión o de urbanización marginal, se han conservado como una pieza importante del sistema hídrico y paisajístico, a cielo abierto con su margen de reserva de suelo público verde, que forma un parque lineal paralelo a su cauce.

Durante el proceso del Plan Piloto, Le Corbusier propone márgenes de zonas verdes de 400 m en los cauces de los ríos, con el fin de constituir una red de parques lineales. Finalmente el Plan Piloto y el Regulador definen 200 m, dimensión que actualmente se logra casi en buena parte del recorrido del Río San Cristóbal-Fucha. En los demás, permanecen márgenes para el control hidráulico y zonas

² Cabe aclarar que desde comienzos de los años noventa, Colombia liquida las distintas instituciones estatales encargadas de promover, construir y financiar proyectos de vivienda. A cambio, introduce un esquema mediante el cual la vivienda social es promovida, construida y financiada por el Sector y la banca privada, mientras que el Estado se encarga de un subsidio a la demanda.

verdes que, aunque pequeñas, actualmente funcionan como elementos paisajísticos y de espacio público.

Los dibujos del Plan Piloto, incluyen toda la cuenca del río Bogotá y sus humedales, lo cual es una constante a escala sector, urbana, metropolitana y regional . Hoy en día, los elementos constitutivos de la cuenca permanecen. Tal es el caso del Río San Cristóbal; la quebrada El Arzobispo; la quebrada de Rosales parcialmente entubada; la quebrada el Chicó; la quebrada Los Molinos; y las quebradas Delicias del Carmen y La Cita incorporadas a la sección de la vía. No obstante, estas escorrentías y sus áreas aledañas no han llegado a cumplir la totalidad de las funciones previstas en los Sectores, de albergar los equipamientos cívicos, comunitarios, deportivos y recreativos al igual que servir de elemento estructurante a escala del peatón. Aún así, funcionan como un sistema verde ligado al espacio público.

264 y 268.- Parque Lineal del Río Fucha-San Cristóbal. Equipamientos Deportivos y Lago del Parque Timiza



267.-

268.-

263 y 267.- Parque Lineal y Canal del Río Los Molinos

265 y 269- Parque Lineal El Virrey a lo largo de la quebrada del mismo nombre



269.-



270.-



266.- Eje Ambiental del Río Arzobispo, en proyecto de recuperación

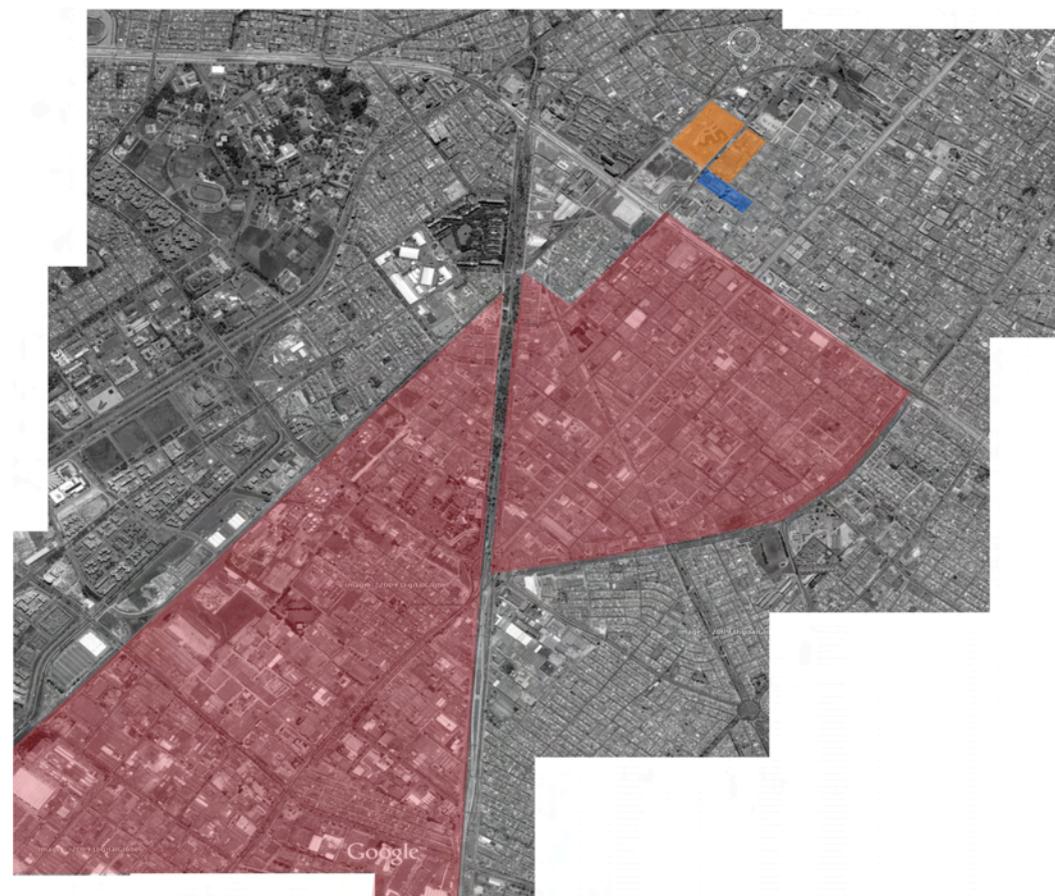
Otros elementos: los Mercados y la Zona Industrial

Otro de los elementos previstos por el Plan -Piloto y Regulador- es el Mercado Central, el lugar de acopio de toda la producción agrícola y pecuaria de la Sabana, para su comercialización y distribución en los mercados satélites y en los de los Sectores. El Plan dispuso su situación en los terrenos de Paiba donde se encontraban las playas del los ferrocarriles, las cuales serían trasladadas hacia el occidente. Sert y Wiener habían adelantado un anteproyecto del Mercado Central, el cual fue incluido en los presupuestos del Plan.

Sin embargo, la edificación de la Plaza de Mercado Mayorista de Paloquemao, que hace parte del conjunto del gran Mercado Central, se construye en el lugar indicado por el Plan Piloto y Regulador, entre 1960 y 1963. Se trata del proyecto ganador de un concurso, a cargo Dicken Castro y Jaques Mosseri. Igualmente sucede con el Mercado del 7 de Agosto, el Mercado del 12 de Octubre, el Mercado del Ricaurte y el Mercado y Centro Comercial El Restrepo, cuya localización fue determinada por el Plan Regulador.

Pero además el Plan localizó la Zona de Industria Liviana o Artesanado, contigua a la del Mercado Central. Entre toda la distribución funcional planteada por el Plan, es la única que permanece. Esto, debido a que la industria tiende a ser más estática y menos susceptible de mezcla o sustitución por otros usos. Peor en este caso, hasta el trazado de su distribución interna coincide con el previsto en el plan del Plan Regulador.

271.- Sobre la aerofotografía actual, en rojo la Zona Industrial , en anaranjado el Mercado Central Plaza de Paloquemao, en azul el equipamiento público de las oficinas de juzgados y de seguridad





272.- Plaza de Mercado del Barrio Restrepo



272.- Plaza de Mercado de Paloquemao



ESTRUCTURA VERDE DEL PLAN PILOTO SOBRE AEROFOTOGRAFIA BOGOTA 2000