



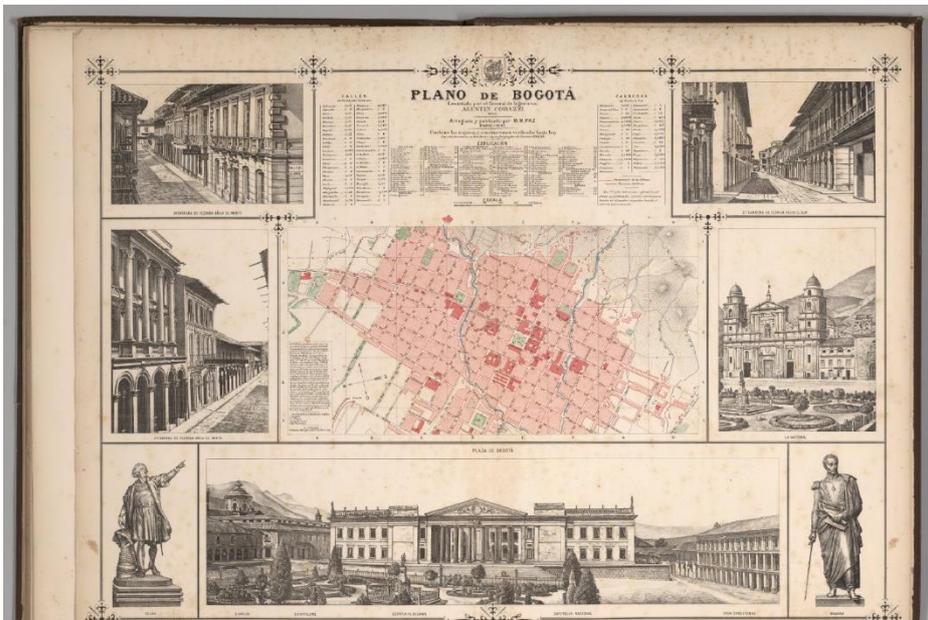
- 1. ACERCAMIENTO HISTÓRICO**
- 2. PLANES PARA BOGOTÁ: LE CORBUSIER, SERT Y WIENER.**
- 3. EL CAMBIO POLÍTICO Y URBANÍSTICO.**
- 4. BOGOTÁ FUTURA: PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS.**
- 6. BIBLIOGRAFÍA**

1. ACERCAMIENTO HISTÓRICO



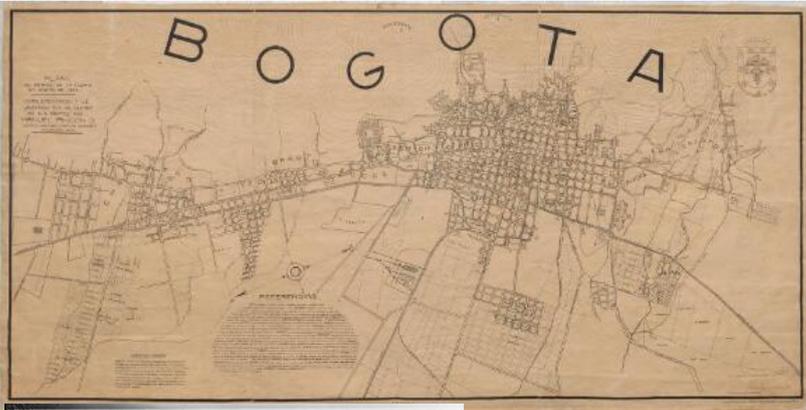
Localiza de la zona limítrofe de Centroamérica con América del Sur Colombia comparte fronteras con Panamá, Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador. La ciudad de Bogotá está situada en la sabana del mismo nombre, sobre la cordillera Oriental de los Andes a una altitud de 2.640 y en sus puntos más altos hasta 4.050 msnm. Se ubica en el centro de Colombia. El suelo donde se asienta la ciudad pertenece al período cuaternario y antiguamente fue un lago, de ahí los humedales que cubren algunos sectores no urbanizados de la sabana de Bogotá. A la llegada de los primeros conquistadores, el territorio estaba cubierto de pantanos. Bogotá presenta un clima frío de montaña debido a la altitud a la que se encuentra. Esta ubicación y climatología hacen de la ciudad un lugar de difícil acceso y que no tuvo una fuerte comunicación hasta la construcción del ferrocarril (finales del siglo XIX).

El fundador de Bogotá fue Gonzalo Jiménez de Quesada, un cordobés de adopción granadina, que al mando de una expedición española que se dirigía en busca de oro desde Santa Marta hacia el sur, por las márgenes del río Magdalena, de 1530 km, llegó a la capital actual en 1538, tras dos años de travesía por ciénagas, selvas y abismos de montaña. El colonizador se encontraría en la gran planicie de la sabana colombiana con los indios muisca, los cuales estaban a punto de organizarse como imperio con un avanzado conocimiento de las matemáticas y empleando un avanzado calendario que les permitía manejar la agricultura. Desde Monserrate, el cerro más amado de los bogotanos, a 3200 metros de altitud, se escucha el rugido de la capital más alta de Sudamérica después de la Paz y Quito. El teleférico funicular ayuda a descender hasta los 2620 m de altura sobre los que se asienta Bogotá. Monserrate es además santuario de peregrinación y la influencia es especialmente masiva los fines de semana.

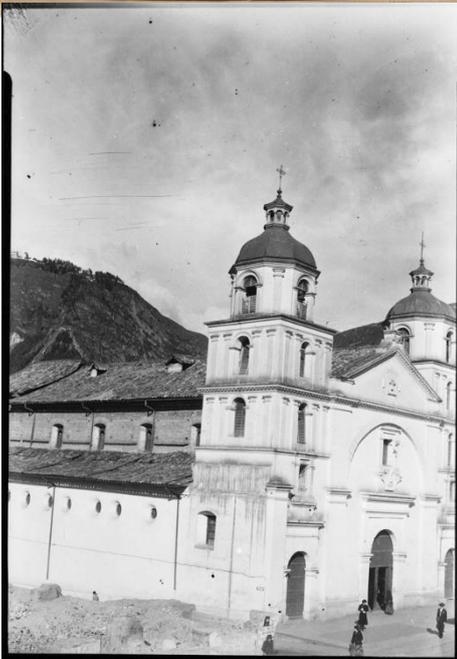


Plano de Bogotá 1890

El corazón de la ciudad es el viejo barrio de La Candelaria, lugar donde se ha ido sedimentando poco a poco la huella española. En este mismo lugar moraban los fundadores de la ciudad y posteriormente los criollos adinerados. Las viviendas han sido cuidadosamente restauradas y convive en gran armonía lo más bohemio de la ciudad con la clase trabajadora más tradicional. En la Candelaria, con su agradable apariencia de tiempos pasados, se encuentran también museos, instituciones educativas y culturales, públicas y privadas de Bogotá siendo este barrio de obligada visita para “propios y extraños”.



Balcones, ventanales, patios, calles adoquinadas, portones y farolas perpetran la presencia española hasta nuestros días alumbrando historia y leyenda de una ciudad varias veces milenaria, mezcla de Andalucía y Cartagena de Indias, que parece creada para que el escritor colombiano Gabriel García Márquez nos contara mágicas historias.



Las viviendas de este barrio son casi todas de una planta y las manzanas cuadradas le imprimen un sello de uniformidad destacándose únicamente la Iglesias y los conventos que levantaron por orden de la Corona de España para “evangelizar y educar” a los indios. El 12 de febrero de 1963 el barrio de La Candelaria fue declarado Monumento Nacional.

La arquitectura colonial está dominada por la iconografía religiosa española de los siglos XVI y XVII aquí se encuentran entre otras obras de arte muestra tradicionales de la imaginería sevillana y tallas decorativas y ornamentales en retablo que sirvieron para compensar la falta de decoración exterior de la iglesia del Nuevo Mundo.

Otra huella española de gran valor histórico que quedó en Bogotá quedó en la arquitectura civil con solera, la arquitectura de piedra y madera con grandes balcones propia de la Andalucía económicamente privilegiada y la arquitectura sólida con sus grandes patios alrededor de los cuales se centraba la vida cotidiana. Patios que los españoles, a su vez, habían cogido en herencia de los 500 años de estancia e influencia cultural musulmana en España.

Iglesia La Candelaria



En los duros días soleados los patios resguardaban con su sombra y las fuentes, con su suave murmullo cristalino, invitaban a la siesta entre el frescor de la flora que unía al hombre con la naturaleza.

La voz arquitectónica religiosa en Bogotá no fué únicamente española; la arquitectura italiana dio lugar a la espectacular Iglesia del Carmen, inspirada en el gótico sienés. Fue inaugurada en el año de 1838 siendo una curiosa excepción en una ciudad que habla y piensa en español, reza y se encomienda en ese mismo idioma.

A pesar de que era la capital, Bogotá no crecerá hasta la segunda mitad del siglo XX. Colombia siempre había sido un país completamente de provincias y la capital, Bogotá, no había tenido una preponderancia grande -manteniendo sistemas arcaicos incluso- debido, en parte, su lejanía con las costas del Atlántico donde se daba el intercambio comercial y cultural y quedó prácticamente sumida en un estado de estancamiento social y tecnológico.



Capilla del sagrario



Iglesia de San Francisco

La personalidad colombiana se revela en los siglos 18 y 19 contra los colonizadores españoles, quienes les obligaban a cambiar de religión, idioma, vestimenta, alimentación y residencia. El 20 de julio de 1810 un asunto trivial como el regateo en la venta de un florero entre un español de pura cepa y un vendedor provoca una revuelta el 7 de agosto de 1819. Nueva Granada consigue su independencia y cambió su nombre por el de Gran Colombia siendo nombrado vicepresidente de la Nación el general Francisco de Paula Santander y declarado presidente el gran libertador Simón Bolívar que consiguió también la independencia de Venezuela, Panamá, Ecuador, Perú y Bolivia.

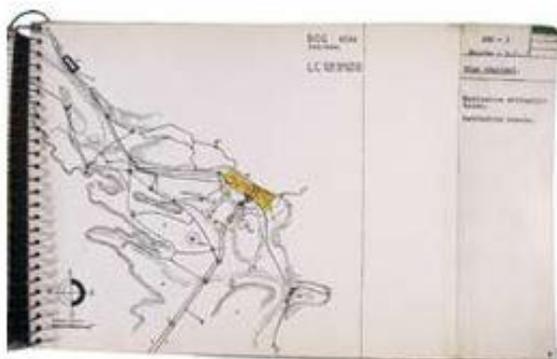
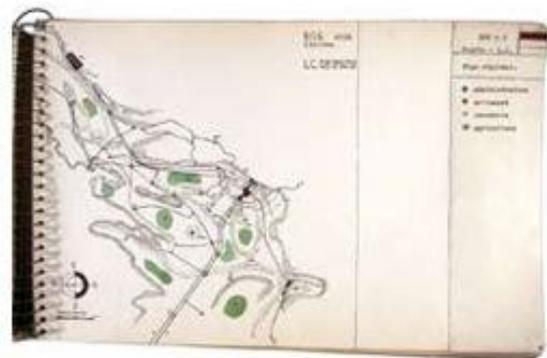
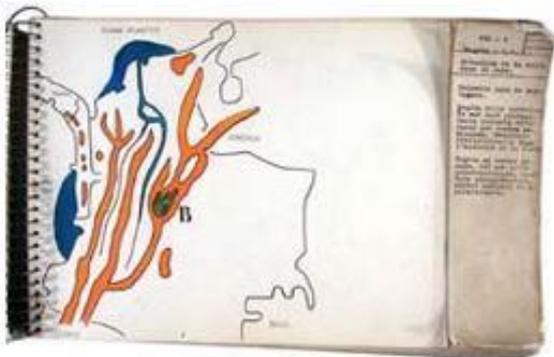
A mediados de 1920 el Gobierno de la Nación adquiere la Quinta de Bolívar, un buen ejemplo de casa colonial campestre para regalárselas al Libertador. Simón Bolívar preside la plaza que lleva su nombre. Se encuentran aquí edificios tan significativos como el Capitolio Nacional, sede del Congreso de la República. Este edificio, de estilo griego neoclásico, se levantó sobre los restos del palacio birreinal y la sede de la Real Audiencia del birreinato de la Nueva Granada. Desde el Capitolio se entrevé la cuarta y última versión de la catedral (la primera construida en el momento de la fundación de Bogotá, fue una modesta y austera capilla de barro y paja; la segunda ya sede obispal de la ciudad se desplomó sin previo aviso el año de 1566; la tercera seriamente averiada por los movimientos sísmicos fue demolida en 1805; y la cuarta, la actual, fue finalizada en 1823). A la izquierda se encuentra el Palacio de Justicia, también reconstruido tras los trágicos sucesos de 1885, protagonizada por el M19. En el edificio Lievano está la Alcaldía que cierra este recorrido por la magnífica Plaza Bolívar. Las angostas calles de Bogotá nos conducen ahora al que fuera primer palacio presidencial de la República estrenado por el Libertador en 1828: el Palacio de San Carlos, donde se alojaron también los sucesivos presidentes de la nación hasta 1910 fecha en la que el Palacio Nariño se convirtió en la nueva residencia de los altos dirigentes colombianos.

2. PLANES PARA BOGOTÁ: LE CORBUSIER, SERT Y WIENER.

ÁMBITO TEÓRICO

La influencia de las orientaciones de Le Corbusier, Josep Lluís Sert y Paul Lester Wiener, fueron el origen de la implantación y del arraigo de sus paradigmas urbanísticos y de la vivienda.

en la cultura arquitectónica bogotana, lo cual motivará el interés en estudiar la influencia de este plan derivado de la aplicación de los postulados de la Carta de Atenas. Sus conclusiones, cuestionan la procedencia la manzana compuesta por parcelas pareadas de 3 o 6 m de frente por 12 m de fondo, las cuales han sido dominantes en la construcción de la periferia desde entonces hasta hoy.



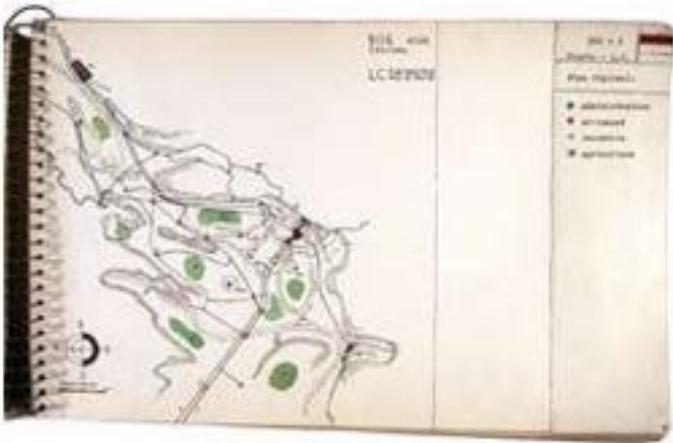
En la búsqueda del origen de dichos patrones, aparecieron varias cuestiones que explican su implantación en la ciudad. En primer lugar, están los modelos de vivienda del plan piloto de Le Corbusier: Una Casa Un Árbol, Tipo Sert y Tipo Rochelle, los cuales son parcialmente conocidos y poco estudiados a pesar de ser contemporáneos a los primeros proyectos de vivienda pública emprendidos en Bogotá. Estos, se inspiran en los modelos racionales de vivienda de dimensiones mínimas estandarizadas, a baja altura y densidad media, en los que intervienen la *Town Planning Associates* -.

En el ámbito local el plan para Bogotá es un evento significativo no sólo por el trabajo de dos personajes emblemáticos del Movimiento Moderno, sino también por el aprendizaje de un grupo de intelectuales, técnicos, políticos y del conjunto de la sociedad capitalina en la proyección de sí misma según los principios y la metodología del Urbanismo Funcionalista.

Cromos de las páginas del Dossier original del Plan Piloto. Encaje de la Región en el ámbito nacional y Plan Regional.

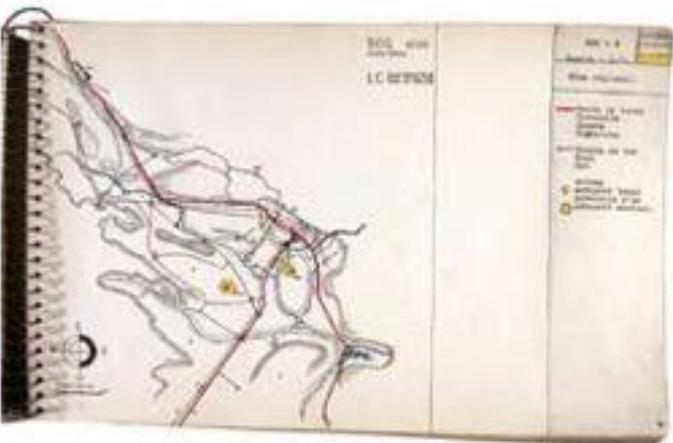
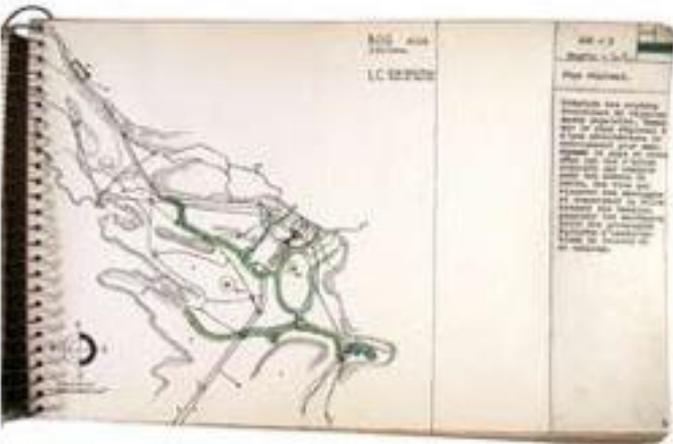
Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

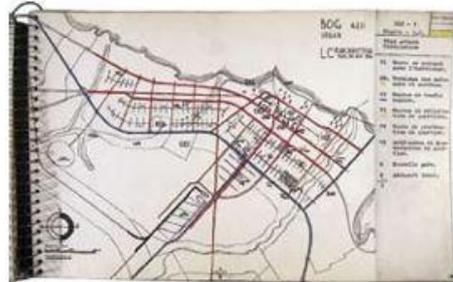
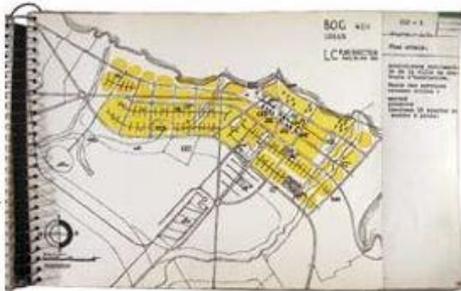
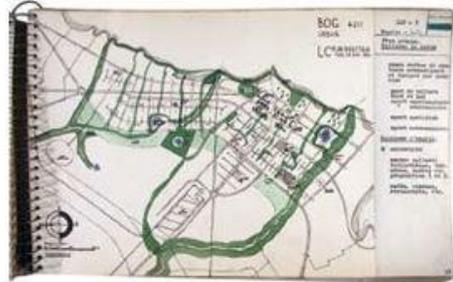
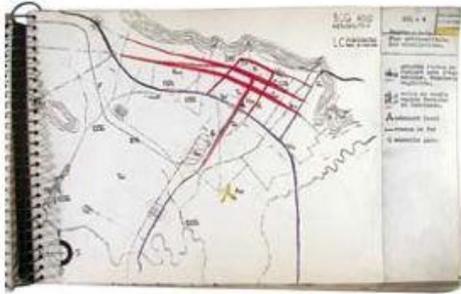
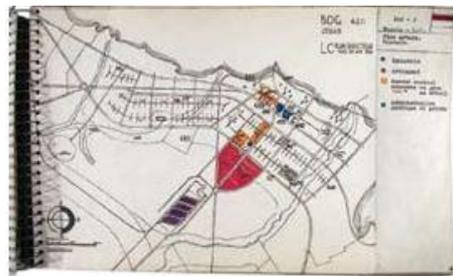
El plan para Bogotá se compone de dos instrumentos: El plan director o plan piloto, como se le denominó localmente, y el plan Regulador. El primero, realizado por Le Corbusier, es la guía para regular el crecimiento de la ciudad y la base para elaborar el plan Regulador. El plan Regulador, a cargo de Sert y Wiener, a través de la *Town Planning Associates* TPA y asesorado por Le Corbusier, es Piloto, que es legalizado con el Decreto 185 de 1951 y cuya vigencia se extiende hasta la expedición del Acuerdo 51 de 1963. Sin embargo, no llega a aplicarse por varios motivos de índole política y técnica. Uno de ellos es la dictadura que asume el poder desde el año siguiente de la legalización del plan piloto hasta 1958. Otro factor que afecta su aplicación es la fuerte ola migratoria iniciada a principios de los años 50, como consecuencia de la violencia generalizada en las zonas rurales. Ello impide el control ordenado del crecimiento y desborda las proyecciones del plan, lo cual repercute negativamente en las posibilidades prácticas de materializarlo.



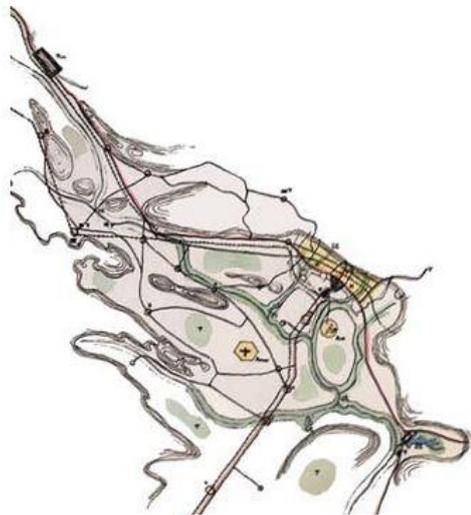
También la crisis del movimiento moderno en general y el desprestigio del funcionalismo y de los planteamientos de Le Corbusier en particular, contribuyeron a diezmar el interés técnico sobre sus posibles aportes o virtudes instrumentales.

Estas circunstancias llevan a la formulación de un nuevo plan piloto distrital a comienzos de los años 60, cuando se restablece el gobierno democrático. A finales de los años 60, el planeamiento físico viene a ser desplazado por la planificación económica y se abandona la noción del plan-proyecto de ciudad ligado la forma urbana. Esta circunstancia se extiende hasta el año 2000, con el retorno del planeamiento físico mediante el plan de Ordenamiento Territorial. Pese a los seis años de la dictadura, al desmedido crecimiento urbano no planificado y a las décadas sucesivas de planificación económica, es factible que el Plan haya tenido consecuencias en la construcción de la ciudad.





Cromos de las páginas del Dossier original del Plan Piloto a Escala Metropolitana



Plan Piloto. Plan Regional. Dibujo de las 4 funciones



Plan Piloto. Plan Metropolitano. Dibujo de las 4 funciones

La urbanística de Le Corbusier se compone de una estructura formada por varios sistemas y elementos definidos según la división y el emplazamiento de las actividades urbanas donde el tipo edificatorio tienen un importante papel formal: La estructura se compone por un sistema vial para el tránsito motorizado, constituido por ordenaciones de mallas jerarquizadas y segregadas –aéreas, de suelo y de subsuelo-, que dependen de uno o dos ejes perpendiculares, y que se definen a partir de un módulo de cuadrícula que sirve para componer módulos mayores de forma cuadrada o rectangular. Está también la red ferroviaria cuya vialidad, de trazado especial, se define por la conexión de los lugares de trabajo, negocios e industria, con otras ciudades. Otro de los sistemas que estructura el modelo es el paisajístico, el cual consiste en una malla verde de superficie continua que sirve para el ordenamiento de cada elemento constitutivo. Pero además, en este sistema paisajístico se inserta otra malla de trazado orgánico que corresponde a las vías peatonales, al igual que se distribuyen una red de espacios deportivos.

Los elementos constitutivos: la Ciudad de los Negocios, la Ciudad Industrial, la Ciudad Residencial, la Ciudad Jardín –horizontal o vertical-, la Ciudad Cultural y de Servicios, son piezas modélicas definidas a partir del módulo de cuadrícula y de tipos edificatorios específicos, como los rascacielos cruciformes, cartesianos o en estrella, el *rascatierras* o edificio-autopista, los edificios villa dentados, en alveolar y el alveolar para la Ciudad Jardín, el bloque residencial, las unidades de habitación, las unidades de vivienda transitorias

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

La vialidad, el espacio abierto y las tipos de vivienda son los principales elementos que contribuyen a lograr el resultado formal.

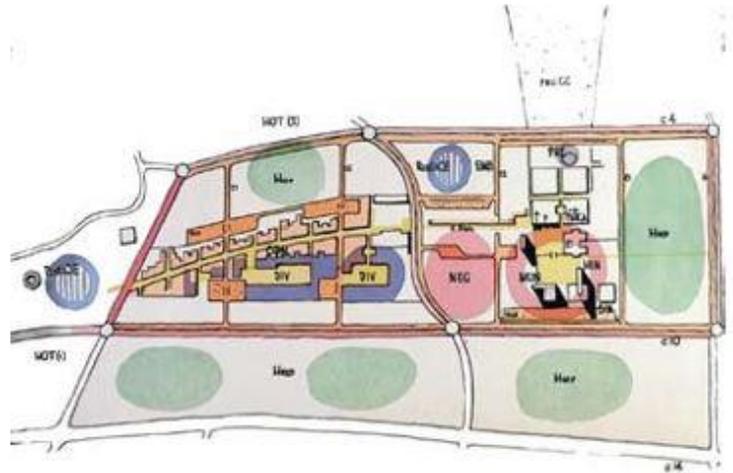
La estructura y los elementos constitutivos son las unidades compositivas tanto de los modelos como de los planes totales o parciales.

La actuación de Le Corbusier en el papel de urbanista se caracteriza por la composición, la representación estética y simbólica del mensaje que quiere transmitir. Es la forma de hacer perceptible una realidad ideal a través de una imagen que es comprensible aunque no siempre aceptable. Sus creaciones son

La fusión de sus ideas sobre lo que debe ser la ciudad en un gran collage que integra y expresa una selección de propuestas o ideas existentes en cada ciudad representadas a su modo, y algunas ideas asociadas a la naturaleza del lugar.



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



Plan Piloto. Plan Urbano. Dibujo de las 4 funciones

Los CIAM son el grupo de los arquitectos con experiencia e interés en la solución de los problemas de la ciudad y como tal, continuamente y por mucho tiempo convergen en ellos distintas ideas, análisis y metodologías urbanísticas que fueron sintetizadas y capitalizadas por Le Corbusier. Al mismo tiempo son la tribuna desde donde impulsa su doctrina. Pero también son el escenario donde pone a prueba sus ideas y cuyo resultado es la evolución del modelo de la Ciudad Funcional. Todo ello facilita la formulación de una doctrina de aplicación universal expresada en la Carta de Atenas. En el caso de Le Corbusier, además de la Carta, deriva en la formulación de los sistema dinámico los expresados en Los Tres Establecimientos Humanos, entre los que sobresale el de las 7V.

Entre la Carta de Atenas y *Can our cities survive?*, existen diferencias de forma y de contenido que tienen que ver con la influencia de cada autor: Sert y Le Corbusier se refieren a la vivienda o célula de habitación como la unidad básica de la planificación urbana, pero para Sert está agrupada en la Unidad Vecinal (horizontal) mientras que Le Corbusier todavía no se compromete con ninguno de sus tipos de vivienda en particular, pero sí con la noción de Unidad de Habitación (vertical) constituida por vivienda en altura y de sistema de implantación libre y dotada de servicios comunales.

Sert utiliza el concepto de la Unidad Vecinal, y la describe delimitada por una vialidad jerarquizada, al igual que un sistema verde que le da soporte a sus propios equipamientos comunales que complementan a la célula de vivienda. Otras de las diferencias, es el aporte de Sert sobre las cuestiones metodológicas que tienen que ver con la elaboración del plan a escala regional a partir de la Estructura ABC, lo cual es un avance sobre el *zoning*. Así mismo, incluye otras contribuciones que desarrolla más adelante, como son el concepto de Centro Cívico ligado al de monumentalidad. Por su parte Le Corbusier enfatiza el reconocimiento y tratamiento del patrimonio Histórico. En este mismo sentido, Sert considera que la adaptación de los nuevos distritos al trazado antiguo, con el objeto de preservar las características locales, tiene malos resultados, mientras que para Le Corbusier, la práctica de utilizar los estilos del pasado en nuevas estructuras tiene consecuencias funestas.

Con todos estos nuevos planteamientos Le Corbusier se aparta de los modelos estáticos de la Ciudad Contemporánea y la Ciudad Radiante. En este caso la Carta de Atenas, su gran obra modélica del urbanismo, no responde a una imagen de ciudad y los esquemas representativos de los modelos de Los Tres Establecimientos Humanos son mucho más abstractos que los predecesores. Ahora, Le Corbusier enfatiza la estructura y los sistemas que componen la ciudad y no integra de forma fija sus elementos constitutivos.

Todo ello se debe a que cuando desarrolla estas nuevas ideas de ciudad y el modelo de las 7V, Le Corbusier ya ha avanzado en el concepto del *zoning*. ya no le interesa un modelo paralizado y terminado, sino la metodología de planeamiento: cómo hacer para que las ciudades se transformen y se construyan según su doctrina. Así, la forma de aproximarse a la ciudad pasa de la formulación de un modelo o plan- obra a las técnicas del planeamiento. La Carta de Atenas es su máxima expresión en este sentido. Sert y Le Corbusier consolidan un binomio intelectual y operativo.



1.4. Le Corbusier, Plano Director para Bogotá (1950): plano urbano con superposición de varias propuestas parciales de Le Corbusier para Bogotá. © Montaje realizado por el Grupo de Investigación Proyecto, Ciudad y Arquitectura, Uniandes.

El trabajo de la *Town Planning Associates* TPA en América Latina fue diverso y complejo, ya que ello implica la proyectación de distintos tipos de ciudad en contextos culturales y geográficos variados. En la aplicación práctica de los principios de la Carta de Atenas, adaptados al contexto, Sert propone un conjunto de planes influidos por ciertas especificidades de las condiciones locales.



Cromos Plan Regulador a Escala Urbana y del Centro Cívico.

Los elementos constitutivos que Sert utiliza en sus planes son: el Centro Cívico, el distrito, las Unidades Vecinales, la réplica del centro cívico a escala vecinal, los tipos de vivienda y los elementos geográficos (montañas, mar, playa, ríos, quebradas, etc.). En general, cuando se trata de una ciudad nueva, el Centro Cívico tiene una situación equidistante de las Unidades Vecinales, mientras que cuando existe un centro fundacional se superpone como estrategia de mejora. El distrito, es utilizado como unidad de composición de mayor escala que sirve para agrupar varias Unidades Vecinales. Ambos, se conforman bajo los mismos criterios de jerarquización vial, zonificación, dotación de espacio público y equipamiento cívico, cultural, y deportivo. Los tipos de vivienda varían dependiendo de las condiciones topográficas, culturales y climáticas del lugar, y del tipo de promoción pública o privada. Los elementos geográficos son aprovechados para la composición paisajística de la nueva ciudad. Tal es el caso de las perspectivas del Centro Cívico en relación a las montañas, al mar o al río, así como el aprovechamiento de los cuerpos de agua lineales en el trazado de la Unidad Vecinal y de la ciudad en general.

Otros de los elementos que denotan la atención de Sert a las influencias locales es la constante utilización, común a todos los planes, del tipo de vivienda de baja altura y patio, que en sus variantes tipológicas es la base del patrón de la Unidad Vecinal. En cada caso los tipos y sus formas de agrupación incorporan características de la vivienda del lugar.

En definitiva, la sensibilidad de Sert por atender

los patrones urbanísticos y arquitectónicos existentes en la ciudad latinoamericana, marca un precedente en el urbanismo del CIAM, en la medida en que el problema de la urbanización marginal le exige al urbanismo ortodoxo otros elementos acordes con las condiciones socioeconómicas locales, como es la Unidad de Habitación Temporal.

La Bogotá de los años 40 y la cultura del planeamiento local

Las condiciones geográficas y los medios precarios de transporte influyen notablemente en el aislamiento cultural de Bogotá en relación con las vanguardias del urbanismo de principios del siglo XX. Sin embargo, a mediados de siglo la consolidación de la aviación comercial facilita el ingreso de arquitectos y urbanistas europeos que no sólo inciden en la forma de proyectar la ciudad, sino también promueven la fundación de la primera Facultad de Arquitectura en la Universidad Nacional. La enseñanza de la mayoría de los arquitectos foráneos y de los locales educados en el exterior, se basa en la corriente de la arquitectura y el urbanismo moderno.

El personaje más influyente en la proyectación de Bogotá durante la primera mitad del siglo XX es el arquitecto austríaco Karl Brunner, quien introduce la noción de urbanismo en la ciudad. Su sensatez disciplinar y profesional le sugieren aplicar un planeamiento consonante con el contexto físico y cultural de la ciudad de la época, aportando instrumentos modernos para guiar su construcción y transformación. Entre ellos, los proyectos urbanos

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

conmemorativos de los 400 años de la fundación de Bogotá, un plan vial del centro denominado plan Regulador, el diseño y desarrollo de varios barrios de extensión de la ciudad y la publicación del manual de Urbanismo. Aunque los planes de Brunner han sido criticados como parciales porque no obedecen a un plan integral o modelo de la ciudad deseada, tienen la novedad llevar a cabo unos procesos urbanos planificados. Ello conlleva un avance histórico en la proyección de la ciudad porque se pasa de la manzana colonial como unidad morfológica al barrio.

Tanto los planes como la ciudad que se construye con las ideas de Brunner, contienen características formales y funcionales que sirven de base para fundar las bases del quehacer urbanístico. El diseño de sus barrios y la forma de ensamblarlos a la trama existente, mediante el enlace selectivo con ciertas vías de forma subordinada, al igual que la definición de una red vial total y ordenada, devela intenciones de conformar unidades independientes pero comunicadas. En el tejido de los nuevos barrios sobresalen los espacios destinados a zonas verdes. En ese momento, la ciudad se estructura por una fuerte vialidad lineal en sentido sur-norte y algunas vías tributarias en sentido oriente-occidente, que sirven de conectores de los barrios cuya vialidad interna es a otra escala.

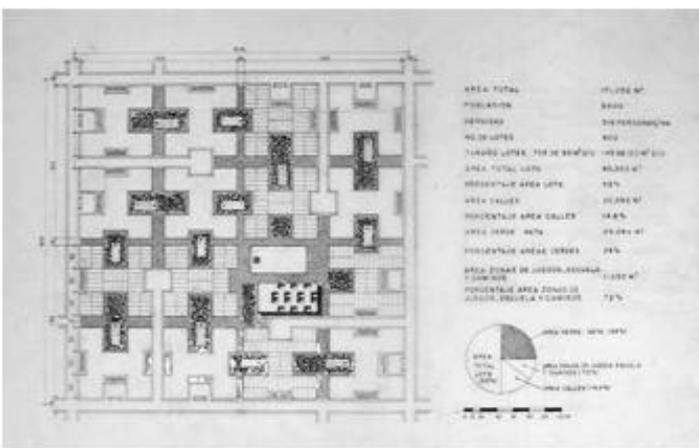
A mediados de los años 40, el crecimiento acelerado, espontáneo, clandestino y desordenado de la ciudad, mediante el desarrollo de pequeñas porciones de suelo en precarias condiciones sanitarias y urbanas hace que surjan desacuerdos entre algunos arquitectos e ingenieros con el enfoque de Brunner.

Apoyados en la ideología del urbanismo racional, defienden la figura del Plan Regulador para enfrentar la expansión urbana incontrolada, el deterioro y el colapso del tránsito en el centro, además de la problemática de la movilidad.

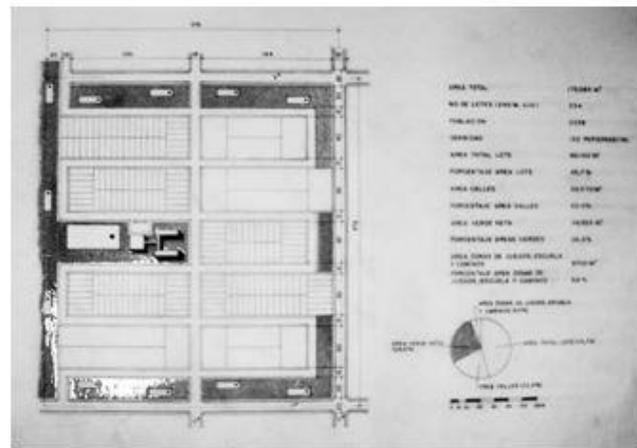
Este período, caracterizado por la búsqueda de un instrumento moderno para mejorar la ciudad y trazar su desarrollo físico, finaliza con la expedición de una legislación nacional en 1947 que exige a las grandes ciudades contar con un plan Regulador, obligación que es asumida por Bogotá rigurosamente.

El fanatismo de la joven elite de intelectuales bogotanos a favor del urbanismo y la arquitectura racional de Le Corbusier es una actitud típica de una comunidad que apenas se inicia en la práctica de ambas disciplinas y se deja llevar por la fuerza del paradigma dominante en esa época: el urbanismo europeo del movimiento moderno. Estas circunstancias facilitan la intervención urbanística de Sert, Wiener en el marco de la política de ayudas internacionales a la obra pública ligada al progreso, pero sobre todo del propio Le Corbusier ya que en las demás ciudades latinoamericanas en las que promovió sus ideas, se tuvo filiación con ellas aunque no de forma tan irracional.

La Bogotá de los años cuarenta muestra una urbanidad relativamente homogénea aunque inacabada debido a un proceso urbano en el que queda postergada la edificación. Pese a ello, el rápido crecimiento desordenado, producto de la fuerte inmigración de la población campesina desborda el control de la construcción de la forma urbana. La necesidad de anticiparse a la definición formal de la ciudad es apremiante en una sociedad que se iniciaba en la vida moderna. El plan de Le Corbusier, Sert y Wiener es la oportunidad para alcanzar el sueño moderno.



Plan Regulador. Unidad Vecinal de trazado según el modelo Una Casa un Árbol



Plan Regulador. Unidad Vecinal de trazado simplificado según el modelo Una Casa Un Árbol

La transferencia del urbanismo *corbusiano*

Las coincidencias circunstanciales para que a mediados del siglo XX Bogotá fuera receptora de la transferencia técnica de arquitectos urbanistas de más alto nivel, son consecuencia directa de la promoción de un paquete de ayudas promovido por el Banco Internacional para la Reconstrucción para el desarrollo IBRD.

A raíz de esta experiencia, se dan las condiciones para la contratación de la TPA en la planificación de las principales ciudades del país. En el caso del plan director de Bogotá, suceden varios eventos para que Le Corbusier sea contratado y se desempeñe como el protagonista del equipo conformado con la TPA. La propia elaboración del contrato implicó acotar los alcances, los tiempos, los insumos necesarios, el proceso, las escalas y los productos ligados al ejercicio de planeamiento.

La elaboración de los planes piloto y Regulador, suponen un intenso y extenso proceso de enseñanza - aprendizaje entre Le Corbusier, Sert y Wiener, los directores y funcionarios de la OpRB, los notables integrantes de los equipos del Plan en las oficinas de Le Corbusier en París.

Además de la interacción directa con los miembros de la OpRB, la confección del plan genera la realización de una cantidad de estudios urbanísticos sin precedentes en la ciudad y en el país. Ello implica la vinculación de otros equipos de profesionales de la geografía, cartografía, demografía, etc., quienes también aplican su experticia para cumplir con los requerimientos de los directores del plan.

Los elementos con los cuales Le Corbusier proyecta el plan piloto, en sus distintas escalas, son: La geografía: la Sabana de Bogotá, los Cerros Orientales, los ríos y las quebradas en su dimensión paisajística y funcional. La vialidad: su ordenación jerárquica y funcional. La zonificación: las actividades urbanas que dan sentido funcional a lo existente y a lo nuevo. El Sector: división de la ciudad en unidades de planeamiento de menor tamaño, cuya jerarquía vial, forma urbana, densidad, autosuficiencia y ordenación garantiza el funcionamiento de la totalidad. La vivienda: cuyos tipos e implantación en el Sector garantiza la expresión estética del plan en tercera dimensión. El centro cívico: conjunto monumental y emblemático del plan, cuya réplica a menor escala aparece en los Sectores.

El perímetro Urbano: como línea de contención de la forma urbana. La conjugación de estos elementos, conlleva un proceso que se puede observar en los apuntes y los croquis de Le Corbusier. A pesar de que hace el registro de sus visitas a Bogotá a partir de Febrero 1950, de sus apuntes, dibujos y esquemas es posible inferir las cuestiones que le llaman la atención y sobre las cuales vincula asuntos proyectuales. Las notas que toma son muy puntuales y decisivas para la formalización del plan. Durante el proceso, hace una serie de croquis, unos de reconocimiento del lugar y otros propositivos. Ambos tienen la cualidad de tener un enfoque panorámico que le permite contemplar, estudiar o exponer ciertos lugares en su conjunto. En ellos representa la realidad de forma abstracta poniendo de relieve ciertos elementos que le interesan para configurar el espacio nuevo desde su concepción. Los croquis desde el avión le facilitan la comprensión del territorio y del emplazamiento de la ciudad. Estos dibujos en dos y tres dimensiones son el origen conceptual de las principales ideas del plan.

La geografía de la Sabana impacta notablemente a Le Corbusier, hecho que se manifiesta en sus anotaciones y croquis así como en la declaración de principios del plan piloto. Las cañadas de los ríos y riachuelos que discurren desde los Cerros Orientales y los que recorren el llano de la Sabana en sentido norte-sur, es decir la cuenca no navegable del Río Bogotá. La hidrografía está muy presente en sus croquis al igual que son parte de sus propuestas para la ciudad futura. Le Corbusier encuentra estas escorrentías en convivencia con la malla urbana de la ciudad colonial y de los nuevos barrios de Brunner que tanto criticara, en los que se crearon zonas verdes ligadas al cauce de agua pero también el reconocimiento de la imponente presencia de los Cerros Orientales, hace que los incluya reiteradamente en la mayoría de sus croquis tanto en los que recoge el paisaje como en los propositivos. Los cerros presentes en sus apuntes a pie de tierra y en los que hace desde el avión. Son el telón de fondo de sus bosquejos sobre lo que ve: personas, animales, edificaciones, y por supuesto del plan.

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

Josep Lluís Sert tiene un papel decisivo en el Plan para Bogotá, en lo que tiene que ver con la contratación, la ejecución del proceso y los productos logrados. Su práctica profesional de corte pedagógico es muy importante por el diálogo mediante el cual transmite su saber a hacer a los arquitectos locales.

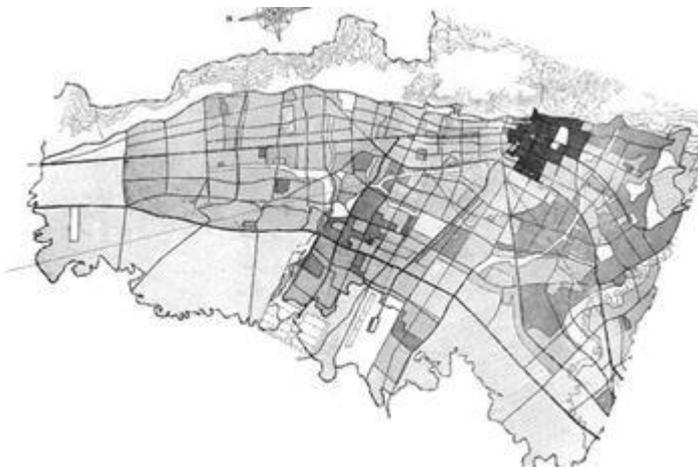
La idea del plan para Bogotá consiste en una ciudad compacta y densa, en forma de una banda que se extiende paralelamente a los Cerros Orientales (en sentido Sur -Norte) y que busca equilibrio mediante otra banda central y perpendicular a la anterior que se extiende hacia el Occidente. Es una estructura que aprovecha la orografía y la hidrografía los Cerros y los ríos que de ellos discurren como ejes verticales y horizontales que guían la orientación de la vialidad principal, integrándolos a su paisaje y forma urbana.

Los instrumentos por medio de los cuales se proyecta la ciudad, trabajan la integración horizontal de las escalas: regional, metropolitana, urbana, centro cívico y Sector, al igual que la integración vertical a manera de capas, de los sistemas: vial, de espacios verdes y las zonas de recreo. Llama la atención los tipos de vivienda, cuya implantación se plantea por primera vez con el sistema de agrupación, disolviendo la estructura de la manzana tradicional. El tipo Una Casa: Un Árbol.

El plan para Bogotá recoge varios componentes de la doctrina *corbuseriana*, porque responde su modelo de la Ciudad Radiante, aunque en este caso ya está formalmente diluido porque se trata del proyecto de una ciudad relativamente consolidada, pero también porque obedece a la aplicación de la Carta de Atenas y el Sistema de las 7V.

La experiencia vinculada a la redacción de los planes piloto y Regulator es amplia y provechosa en términos de transferencia técnica

El primer plan Vial de 1957 representa la actualización del plan Vial del plan piloto (decreto 185 de 1951) a la nueva forma urbana de Bogotá, producto de un crecimiento urbano acelerado durante 6 años. Igualmente sucede con el Reglamento de Lotificación y las herramientas utilizadas, ya que son las mismas aplicadas en el Plan Regulator. La Zonificación también es el instrumento para fijar los usos del suelo y las reglas para la edificación, igualmente se utiliza como mecanismo para estabilizar los valores inmobiliarios y evitar su devaluación.



Plano de Zonificación

En cuanto a la Zonificación, aparecen nuevas y diversas categorías de usos del suelo, que en las primeras zonificaciones son cruzadas con tipos parcelarios y posteriormente integradas pero condicionadas a la compatibilidad de los usos, para la creación de Áreas de Centralidad. Más adelante se introducen los tratamientos de las zonas, pero además se le da a la zonificación un carácter estructural mediante la clasificación del territorio urbano por la superposición niveles de actividad.

En definitiva, la práctica de la planificación urbanística bogotana se fundamenta sobre lo aprendido en la experiencia y en los productos de los planes piloto y Regulator.

Existen similitudes formales entre las propuestas del plan piloto y Regulator y la ciudad actual. Las más evidentes están relacionadas con el sistema. En la escala de la red intermedia, se puede identificar en algunas áreas del Norte y el Occidente de la ciudad. Los modelos de Vivienda del plan piloto y su forma de agrupación, tienen una repercusión formal importante en la construcción de Bogotá.

Rápidamente, los tipos de vivienda mínima se reducen de superficie y programa, y se adopta la mínima expresión del modelo Una Casa Un Árbol.

Otras de las manifestaciones formales del plan director -piloto y Regulator- es el conjunto de espacios verdes conformado por los cerros y los cursos de agua que forman el sistema hídrico y paisajístico del lugar. Los cerros han sido preservados como reserva natural y los parques lineales vinculados a los cauces de los ríos y quebradas también están presentes para el disfrute público, aunque en este caso no exista la dotación de equipamiento ni la formalización de la noción de este elemento natural estructurante del espacio público.

La trascendencia del plan para Bogotá obedece a dos aspectos fundamentales vinculados al planeamiento.

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

En primer lugar está la cuestión icónica, que tiene que ver con la comunicación gráfica de la idea de ciudad y sus elementos constitutivos. En este sentido, los dibujos del Plan Piloto tienen una forma gráfica singular de interpretar, representar y traducir la ciudad real pero transformada según la lógica del plan. Así, la similitud entre la ciudad y la imagen sintética que representa su proyecto futuro, contribuye a su fácil comprensión y fijación en la memoria. Todo ello, partiendo de la geografía, el sistema vial y la zonificación o asignación de usos según las partes de la ciudad.

3. CAMBIO POLÍTICO Y URBANÍSTICO

BOGOTÁ DURANTE EL SIGLO XIX

Siendo alcalde, Enrique Peñalosa escribió: “Los españoles construyeron nuestras ciudades alrededor de una plaza, o parque, un espacio para la gente. La plaza era un sitio de encuentro por excelencia de todos los miembros de la sociedad, sin importar su rango socio-económico. Se dice que en nuestras plazas los muchachos caminaban en una dirección y las muchachas en la otra. Era el sitio para la interrelación humana de toda índole. Inicialmente la plaza era para una ciudad de cuatro o cinco manzanas. Era una relación armónica: Una plaza o parque, por cada cuatro manzanas. Cuando las construcciones privadas se multiplicaron, los espacios públicos de encuentro se hicieron cada vez más escasos”.

Algo de este proceso de pérdida del carácter de polis, debe de haber conocido Bogotá durante la segunda mitad del siglo XIX. Después de tres siglos de su fundación la ciudad ocupó un área cercana a las 300 hectáreas equivalente al 1% del área actual,³ hecho que reflejaba el desarrollo esencialmente rural de Colombia.

El espacio público se limitaba a la plaza como centro religioso y civil de la vida de los ciudadanos, y se usaba para las festividades, ceremonias, celebraciones religiosas, procesiones, el ocio y el mercado; alrededor de la plaza también estaban ubicadas las sedes de las instituciones públicas y religiosas. Bogotá era una ciudad pequeña comparada con otras ciudades coloniales como Lima; en ella no se construyeron avenidas, jardines botánicos, parques, bulevares o plazas de toros antes de la independencia. Durante la segunda parte del siglo XIX el teatro, la ópera, los juegos mecánicos, los botes, así como varios deportes, reflejaron nuevos gustos y necesidades para lo público.

En cuanto a los edificios religiosos, durante la primera parte del siglo XIX se inició y concluyó la Catedral Primada, así como decenas de iglesias y conventos, y se inició la construcción del Capitolio Nacional, el edificio más importante de este período. En cuanto a edificios estatales —como imaginario físico del poder del Estado—, algunos hitos de la construcción de este período fueron el Observatorio Astronómico (1802), la remodelación del Palacio San Carlos (1828), el Cementerio Central (1832), las Galerías Arrubla (1846), donde funcionó la administración municipal hasta cuando fueron reemplazadas por el Palacio Liévano, sede de la actual alcaldía; finalmente, el edificio de mercado en el barrio la Concepción (1846).

Durante el segundo gobierno del General Tomás Cipriano de Mosquera (1861-1864) se expropiaron gran parte de las edificaciones y predios pertenecientes a las corporaciones eclesiásticas, y fueron adaptados como oficinas del Estado,⁴ y se aplazó por medio siglo la construcción de edificios gubernamentales.⁵ En efecto, la actividad constructora del Estado era casi nula: se reducía a restaurar los edificios confiscados, a mantener las construcciones existentes o a desarrollar obras de menor rango. Ello reflejaba lo precario e inestable que era el mismo Estado como entidad política, pues en medio de los conflictos y guerras era muy poco lo que se podía emprender.⁶ Era evidente la urgencia de un liderazgo estatal para construir edificios públicos, y con ello garantizar una modernización de la ciudad a través de una arquitectura civil destacada.

Desde 1870, con las primeras corrientes migratorias hacia la capital, los ríos San Francisco y San Agustín, que todavía formaban los límites del centro histórico de Bogotá, se transformaron en basureros y crearon un problema higiénico al convertirse en un alcantarillado abierto. La escasez de fondos públicos —la destinación de una parte significativa de los recursos al mantenimiento y cuidado del empedrado de las calles⁷— y un desarrollo nacional focalizado en la expansión de los cultivos de café limitaron las intervenciones públicas sobre la ciudad, en una época en la cual ciudades como Buenos Aires ya estaban desarrollando grandes intervenciones urbanísticas inspiradas en las concepciones del prefecto Haussmann⁸ en París. A pesar de las limitaciones, se construyeron el tranvía (1884), el acueducto conducido a través de tubería de hierro (1888), el alumbrado público a gas (1876) y eléctrico (1900), el

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

telégrafo (1864) y el teléfono (1884).

Otros ejemplos destacables de la construcción y la arquitectura durante la segunda parte del siglo XIX fueron el Panóptico (1874, actualmente el Museo Nacional), el matadero público (1881), el asilo de enfermos mentales de San Diego (1883), el Parque del Centenario (1883, restaurado en los años 20), los teatros Municipal (1881) y Colón (1885), los hospitales de la Misericordia (1897), San José (1904) y Casa de Salud Marly (1904), el Palacio de La Carrera (1906) y el Parque de La Independencia (1910). La creación de la Escuela Nacional de Bellas Artes en 1886 incidió en el aumento de la actividad arquitectónica futura.

En cuanto al espacio público, varias de las plazuelas principales, incluso la Plaza Mayor (denominada Plaza de Bolívar desde 1846), fueron equipadas con parques para buscar su embellecimiento, según las concepciones de los arquitectos paisajistas de la época. También se continuó con la tradición, iniciada en el siglo XVIII, de mejorar o construir paseos o alamedas, como calles un poco más amplias, arborizadas, amobladas con bancas de madera al estilo de los Bulevares en París, pero sin cambiar el trazado inicial, lo cual resultaba innecesario, dada la muy pequeña escala que aún tenía la ciudad. Los paseos y alamedas atraían gente los domingos o los días de fiesta. Sin embargo, existen indicios de que estos espacios se deterioraron rápidamente debido al descuido en su mantenimiento y al robo del mobiliario.

Por otra parte, el hecho de que no se realizaran durante este período obras de ampliación de las calles céntricas, resguardadas por estrechos andenes, u otras mejoras significativas y efectivas en la infraestructura urbana y de servicios públicos, sumado a un alto crecimiento demográfico y su consiguiente proceso de densificación, más el deterioro en las condiciones de habitabilidad, explica en parte la tendencia al crecimiento hacia los suburbios del casco urbano tradicional, como fue el caso de Chapinero hacia el norte o Las Cruces y San Cristóbal hacia el sur. Bogotá alcanzó a tener 120.000 habitantes en 1912,9 en contraste con Medellín (70.000) y Cartagena (50.000).

MODERNIZACIÓN Y URBANIZACIÓN (LA PRIMERA PARTE DEL SIGLO XX)

Bogotá tuvo un proceso importante de industrialización desde finales del siglo XIX que se evidenció en la creación de industrias y empresas relacionadas con la construcción o aquellas relacionadas con las bebidas y alimentos. Por la misma época, se formaron barrios obreros como los barrios Villa Javier (1909) y la Perseverancia (1912) en la periferia inmediata del centro histórico, que carecían de acueducto y alcantarillado, lo cual, en todo caso, no representaba condiciones más precarias que las de las viviendas rurales, de donde muchos provenían. Con el auge del comercio se crearon pasajes y galerías como espacios propiamente comerciales. Por su parte, y debido en gran medida a la densificación del centro, las familias más adineradas se mudaron hacia nuevos barrios en la periferia del centro histórico. El transporte a través de automóviles y autobuses transformó la ciudad, al llevarla de una ciudad “caminada” a una ciudad “motorizada”.

Entre 1918 y 1938 la población de Bogotá se triplicó y pasó de 144.000 a 330.000 habitantes –un aumento promedio de 9.300 personas al año (entre crecimiento vegetativo y migración interna), como muestra la Tabla 1–. Este fenómeno de expansión se tradujo en la congestión de actividades urbanas y en la preocupación por los servicios públicos, la adecuación y apertura de vías, y en la construcción de edificios. A partir de los años treinta, con la intensificación del crecimiento demográfico y de la industrialización, se generaron fuertes procesos de modernización de la infraestructura física de la ciudad. La modernización de Bogotá se evidenció en la construcción de edificios importantes en el centro de la ciudad –como la primera sede del periódico El Tiempo (por el arquitecto Roberto Sicard)– y de los primeros equipamientos de corte moderno, como bancos, teatros, hospitales, centros educativos, parques; al mismo tiempo, se experimentó la modernización de la vivienda de clase alta. Los problemas que afrontaba Bogotá al comienzo del siglo XX en términos de altos ritmos de crecimiento demográfico, precariedad de condiciones higiénicas, escasez de vivienda y especulación de suelos eran, en parte, similares a los que amenazaban a grandes ciudades europeas en el siglo XIX. Para el mismo período, en América Latina las ciudades de Buenos Aires y de Río de Janeiro (aunque ésta última un poco más tarde), aplicaron algunas de las estrategias de estilo Haussmann en cuanto a obras públicas enormes. Sin embargo, Bogotá apenas comenzó a actuar sobre dichos retos a mediados del siglo XX.

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

La modernización urbanística de Bogotá era evidente, pero algunos han argumentado que el proceso se realizaba sin un pensamiento moderno en el tema urbano, y sin una relación entre proyecto de ciudad y proyecto de sociedad moderna. El trazado de nuevas avenidas, fue de una escala mucho más pequeña en comparación con una ciudad como Buenos Aires, y no fue suficiente para orientar el crecimiento de la ciudad. Bogotá continuó expandiéndose y construyéndose hasta mediados de del siglo XX más como un agregado de nuevos barrios promovidos por la iniciativa privada que como una red detrazados viales, un sistema de servicios públicos o un nuevo esquema del espacio público. Sólo en 1933, cuando la ciudad tenía 200.000 habitantes, se creó el Departamento de Urbanismo del municipio de Bogotá, acontecimiento que se considera como el inicio de las políticas de planificación urbana en Bogotá y Colombia.

HACIA UNA POLÍTICA URBANA (1940-1950)

El arquitecto y urbanista austriaco Karl Brunner (1887-1960), quien había trabajado en temas urbanísticos en el Ministerio de Obras Públicas en Chile en 1929 y en la Oficina de Urbanismo de Santiago de Chile hasta 1934, fue invitado ese año a Colombia por el presidente Enrique Olaya Herrera (1930-1934), y nombrado por el alcalde Alonso Esguerra Gómez (1933-1934) para organizar el Departamento de Urbanismo de Bogotá, del cual fue su primer director. Bogotá tenía entonces 270.000 habitantes –la mitad de los de Santiago de Chile– y contaba con problemas de higiene, vivienda y circulación de menor dimensión a los experimentados por la capital chilena.

La llegada de Brunner coincidió con la irrupción de la arquitectura moderna en Bogotá, primero con el edificio de la Biblioteca Nacional (a partir 1933), y después, con el campus de la Universidad Nacional (a partir 1938) –éste último, diseñado por el arquitecto alemán Leopoldo Richter (1894-1978) en un estilo Bauhaus, ya prohibido en Alemania en ese entonces por los nazis–.

Como director del Departamento de Urbanismo de Bogotá, Brunner elaboró en 1936 el primer Plan de Desarrollo Urbano, en el cual se basaron numerosos proyectos urbanísticos posteriores; entre otros, urbanizaciones obreras en el sur para la descongestión y saneamiento del centro, y la creación de una red de parques que garantizara la existencia de espacios de recreación para todo los ciudadanos.¹⁴ Brunner fue el autor de proyectos de urbanización como el del Bosque Izquierdo y los barrios Gaitán, Santa Lucía, Palermo, Centenario y El Campín, los cuales en la actualidad son considerados como barrios muy bien planificados.

En esta época se construyeron importantes vías urbanas como la Avenida Chile y la Avenida Caracas, que dieron lugar, a su vez, a nuevas urbanizaciones. También se trabajó en un proyecto integral de parques para la ciudad, en el saneamiento del sector Paseo Bolívar (alrededor de la Quinta de Bolívar), en la recuperación de los Cerros Orientales y en propuestas para las ciudades Futura y Satélite. Brunner trabajó durante sus 14 años en Colombia en tres líneas: i) planes de desarrollo urbano y proyectos de ciudades satélites, ii) contratación de urbanizaciones populares y vivienda popular y iii) generación de espacio público.

El posicionamiento del urbanismo racional y el trabajo de Brunner fueron aprovechados por el gobierno del presidente López Pumarejo (1934-1938), caracterizado por su estilo modernizador. López fue quien nombró a Jorge Eliécer Gaitán alcalde de Bogotá, y quien apoyó los esfuerzos de Brunner como director del Departamento de Urbanismo de la ciudad. Durante la presidencia de López Pumarejo, el Ministerio de Obras Públicas incidió sobre la construcción de nuevos edificios públicos nacionales en Bogotá, como la Ciudad Universitaria y la Biblioteca Nacional, así como en el resto del país, como una expresión del papel de un Estado racional modernizador –idea promovida por el presidente López–.¹⁵ Al mismo tiempo, el Ministerio de Obras Públicas comenzó a cumplir una importante labor en la difusión y consolidación de regulaciones de la arquitectura moderna.¹⁶ Estos cánones se inspiraron también en las nuevas tendencias de la arquitectura internacional; en particular, en el cuarto Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1933, celebrado en un barco entre Marsella y Atenas, del cual resultó el famoso manifiesto del urbanismo funcionalista: la llamada Carta de Atenas. La Carta propuso un esquema de separación de funciones vitales y básicas de la ciudad moderna: circular, habitar, recrear y trabajar. Estas ideas fueron introducidas y promovidas por arquitectos y urbanistas colombianos, varios de los cuales habían estudiado en el exterior.

En esa época la ciudad de Bogotá intensificó obras como escuelas, hospitales y autopistas. El interés por la ciudad y la arquitectura se tradujo en la creación en 1936 de la primera facultad de arquitectura en la Universidad Nacional, la cual graduó su primera promoción en 1941. El gobierno nacional introdujo en 1947 la obligación legal¹⁷ de establecer un “plan regulador” como instrumento de ordenamiento físico de la ciudad, muy inspirado en tendencias de planificación funcional extendidas en el exterior, para lo cual se creó la Oficina del Plan Regulador de la Ciudad. El Plan Regulador para Bogotá fue encargado por el alcalde Fernando Mazuera Villegas (1948-1949) al suizo-francés Le

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

Corbusier, quien a su vez contrató como consultores a dos urbanistas y arquitectos: el Alemán Josep Lluís Sert (1895-1987)¹⁸ y el español Paul Lester Wiener. Le Corbusier era el exponente más conocido del urbanismo funcional, y era partidario de la modernización radical de la ciudad tradicional con base en la introducción de conjuntos de rascacielos residenciales, autopistas elevadas, centros cívicos y zonas verdes, siguiendo un esquema de separación de funciones vitales básicas de la ciudad moderna propuesta por la Carta de Atenas de 1933.

Para formular el Plan de Desarrollo de Bogotá, Le Corbusier volvió en varias misiones cortas a Bogotá entre 1948 y 1951.²⁰ Durante este periodo sucedieron los graves disturbios del 9 de abril de 1948, como consecuencia del asesinato de Jorge Eliécer Gaitán –líder popular del partido Liberal, candidato a la presidencia y ex alcalde de Bogotá–. En el llamado “Bogotazo” fueron quemados y destruidos 136 edificios en el centro histórico de la ciudad, lo cual otorgó un argumento adicional a la administración municipal para liderar un proceso de modernización urbana, de tal manera que las propuestas de Le Corbusier se relacionaron también con la reconstrucción de las partes destruidas del centro, para lo cual el Ministerio de Obras Públicas creó una sección de Reconstrucción de Bogotá.

El plan de Le Corbusier se tradujo en una serie de propuestas típicamente funcionalistas para Bogotá, contenidas en su Plan Regulador de 1950, pero con diseños urbanos y arquitectónicos menos inspirados en las condiciones locales de la ciudad, –como sí eran los de Brunner–, mucho más basados en su deseo de transformar la incipiente ciudad de Bogotá en un laboratorio para aplicar su esquema de la llamada “Ville Contemporaine”, como lo logró más tarde en Chandigarh, India. Según Le Corbusier, “el trazado urbanístico del viejo Bogotá es un buen trazado.

La cuadra española, con sus ángulos rectos es una hermosa creación. El desorden de Bogotá está en sus nuevos barrios”.²¹ Sin embargo, propuso guardar de los edificios coloniales y republicanos del centro histórico apenas nueve manzanas por su valor “arqueológico” y someter el resto a un drástico plan de demolición para crear rascacielos administrativos y residenciales, entre otros alrededor de la Plaza Bolívar y la Avenida Séptima, propuesta complementada con un trazado de bulevares para atender el incremento de tráfico y fortalecer la comunicación entre el centro y los barrios periféricos. Pero llevar a cabo las propuestas radicales de Le Corbusier implicaría, sin duda alguna, una absoluta negación de los comportamientos políticos, económicos y sociales del momento.

De hecho, las propuestas de Le Corbusier para Bogotá eran mucho más radicales que las que el mismo Haussmann había aplicado a París casi 100 años atrás.

En 1951, se adoptó el Plan Piloto para Bogotá, elaborado por Le Corbusier, Wiener y Sert, con disposiciones para regular los servicios públicos y el carácter urbanístico de la ciudad, lo que obligó a los arquitectos a lograr un desarrollo armónico de la ciudad, con diversos planes viales y, en general, a través de una racionalización de los métodos de planificación y construcción. Los planes de Le Corbusier para reconstruir partes del centro histórico a través de un conjunto de grandes edificios modernistas no fueron acogidos y esta decisión salvaguardó la intimidad de la carrera séptima y en general de toda la vieja ciudad, ya que las propuestas influyeron sobre la decisión de construir lo que hoy se conoce como el centro internacional.

Otro cambio importante fue la desaparición del tranvía en 1951, no tanto porque varios de sus vehículos fueron quemados durante el Bogotazo, como se argumenta con frecuencia, sino porque este medio de transporte fue reemplazado por unas rutas de trolleys (autobuses conectados a cables de electricidad).

Paralelamente a la planificación en grande, el futuro alcalde Jorge Gaitán Cortés comenzó a trabajar en el diseño de vivienda popular con base en elementos prefabricados de muros y pisos –teniendo en cuenta los proyectos adelantados por Brunner e inspirado en experiencias internacionales, pero adaptándolas a las necesidades locales. Gaitán entendía muy bien el impacto limitado de los esfuerzos estatales para procurar vivienda popular en momentos en que la ciudad estaba creciendo a un ritmo de 80.000 habitantes al año (véase Tabla 1).

En un nuevo esfuerzo por poner orden al proceso, Bogotá fue reorganizada en términos territoriales en 1954, a través de una ordenanza de la Asamblea Departamental que anexó los municipios aledaños de Usme, Bosa, Fontibón, Engativá, Suba y Usaquén, lo que amplió significativamente el territorio de la ciudad e incrementó su población en un total de aproximadamente 70.000 habitantes de los municipios anexados.

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

Aunque se habían formulado planes sectoriales (viales, de alcantarillado, etc.) para dar respuesta a los principales desafíos de la época, la ciudad en buena parte continuaba desarrollándose entre 1940 y 1959 sin base en una buena planificación, y la administración se limitaba a otorgar licencias de urbanización a compañías privadas que se encargaron de transformar terrenos baldíos en nuevos barrios, así como de dotarlos de servicios públicos e infraestructura. En la práctica, “la incapacidad o desinterés del municipio para orientar más activamente el desarrollo y el haber cedido la iniciativa a los urbanizadores privados durante estas décadas cruciales de crecimiento inicial de la ciudad, sembrarían las bases profundas de una desigualdad espacial”.

De hecho, el proceso intensivo de migración de campesinos hacia la ciudad creó un reto enorme en la provisión de soluciones de vivienda. Muchos de los inmigrantes se alojaron inicialmente en losinquilnatos ubicados dentro de las antiguas casonas que habían dejado las familias adineradas del centro, en la zona colonial de La Candelaria y en barrios céntricos como Las Cruces.²⁷ Ello implicaba vivir en condiciones insalubres de hacinamiento, y los llevaba a mudarse constantemente hasta cuando se hacían a un lote en barrios periféricos. Para los más pobres, esto se tradujo en “construir precarias viviendas sobre pendientes laderas en terrenos inundables, en lotes accesibles sólo por fangosas y empinadas trochas, lejos del centro y de las escuelas, empleos, hospitales y rutas de buses”, asentamientos que recibieron el nombre oficial de “barrios incompletos” o de barrios clandestinos, pero que reunieron a mediados de los años sesenta, al 40% de la población de la ciudad. La gran mayoría de estos barrios surgían sin cumplir normas oficiales de urbanismo y dotación de servicios básicos, razón por la cual el Distrito no los aprobó oficialmente.

La estabilidad política introducida por el Frente Nacional a partir de 1958 y hasta 1974 generó en Bogotá –pero no necesariamente en otras ciudades– una continuidad administrativa inédita tanto en la Alcaldía. El crecimiento económico sostenido del país y la excelencia de mandatarios distritales durante los años sesenta hicieron del período del Frente Nacional, el primer período de gestión admirable de la ciudad, no obstante los enormes desafíos que ésta afrontaba; en particular, en términos de su crecimiento demográfico radical. Durante el período del Frente Nacional (1958-1974) la población de Bogotá pasó de 1,1 a 3 millones de habitantes, a un ritmo anual de entre los 100.000 y 200.000 habitantes, incluyendo crecimiento vegetativo e inmigraciones. Fueron estos los años de mayor crecimiento demográfico de la ciudad.

La Oficina de Planificación del Distrito, apoyada por el llamado “Concejo Admirable” y los alcaldes de Bogotá, presentaron en 1957 un plan vial que estructuró entre otras la calle 26 (Avenida El Dorado), y otro plan vial de 1962 que propuso los anillos viales de la Avenida 68 y Boyacá, los ejes viales de la Carrera 7ª, la Autopista Norte, la Calle 80, la Avenida de las Américas, la prolongación de la calle 13 (Avenida Colón) y la Avenida Caracas hacia el sur.²⁹ Estas avenidas fueron progresivamente construidas –con interrupciones debidas a las dificultades financieras.

Proveer y mejorar servicios de salud, educación, infraestructura y recreación en condiciones de escasez de recursos financieros no resultaba nada fácil en los setenta, y sin embargo se obtuvieron resultados notables. La cobertura de servicios básicos también mejoró.

La ciudad comenzó a caracterizarse por un eje de servicios (centronorte), un eje industrial (centro-occidente) y el eje de las urbanizaciones marginales (sur y periferia). Aún más que las vías, lo que hacía visible la transformación de la ciudad en una metrópolis era la multiplicación de los barrios, como unidades básicas de la expansión de la ciudad, con los principales desarrollos para estratos bajos en el sur de la ciudad, y para estratos altos hacia el norte. Como observó en 1960 el arquitecto Carlos Martínez, “los barrios aparecieron sin obedecer cánones urbanos, como núcleos desarticulados, porque los urbanizadores no tenían otro objetivo que la satisfacción de su propio interés económico, con lo que causaron los más serios inconvenientes sociales y económicos”.

Se construyó el Aeropuerto El Dorado, y se diseñó un sistema de metro,⁴³ pero las intervenciones en la ciudad daban prioridad al creciente transporte automotor, se ampliaron calles existentes y construyeron nuevas carreteras que restaban espacio a los andenes. La falta de zonas verdes funcionales –su necesidad fue observada por Brunner– se evidenciaba en que estas áreas correspondían apenas a 1,5 metros cuadrados por habitante, incluyendo cementerios. Fue una preocupación retomada en particular por el alcalde Barco, quien promovió una política de

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

parques e inauguró, entre otros, el Parque El Tunal⁴⁴ y contempló la construcción de 17 parques con un área total superior a mil hectáreas y la dotación de equipamientos recreativos comunitarios en barrios populares, lo que elevó las áreas verdes a 6,5 m² por habitante. Entre estos parques estaban el Nacional y La Florida, El Tunal, El Salitre I y II, Timiza, Kennedy, Montes, el Jardín Botánico y el Velódromo Distrital Sur. Igualmente, hubo una política de promoción de la cultura, con la construcción del Planetario de Bogotá, entre otros.

Los que habían vivido en el Bogotá de los años veinte, tuvieron que presenciar la destrucción de edificios históricos para ser reemplazados por edificios altos y modernos. Ilustrativos de este proceso fueron el Hotel Tequendama (1953), el Centro Urbano Antonio Nariño, el edificio de la Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol) y el Conjunto Bavaria en el Centro Internacional. “Nada quedó intacto”, como escribió el urbanista Hernando Téllez: “Quedó, más o menos, intacto el paisaje de sus colinas y el de su valle, de su verde sabana, fino, melancólico, austero”. El proceso más tardío de obras modernas de gran tamaño a cargo de firmas privadas en el norte de la ciudad, inicialmente alrededor de la calle 72, ayudó a convertir el sector ubicado entre las calles 72 y 93 en el nuevo centro de la ciudad, abandonando, pero al menos no destruyendo –como había propuesto Le Corbusier– el centro histórico de la ciudad. El modernismo funcionalista no logró imponerse de manera generalizada, y “compitió”, en parte, y gracias a arquitectos y urbanistas colombianos, con una arquitectura moderna hecha en ladrillo visible, parcialmente inspirada por el trabajo del holandés Berlage y de la Escuela de Amsterdam, que se transformó en una arquitectura orgánica “muy bogotana” que alcanzó fama internacional y cuyo exponente más conocido es el arquitecto Rogelio Salmons, quien se hizo célebre con la construcción de las Torres del Parque.

POLITQUERÍA, CORRUPCIÓN Y DESINTEGRACIÓN SOCIAL (DECENIOS DE 1970 Y 1980)

La inestabilidad política que resultó del fin del Frente Nacional y de la apertura del campo político que la acompañó, puso fin al primer periodo de gestión excelente en Bogotá y se tradujo en una pérdida de la gestión racional planificada, en la falta de continuidad y en la alta rotación de alcaldes.

Con la pérdida progresiva de la gestión racional, el proceso de urbanización se sometió al capricho de políticos y constructores. Mientras que en el norte y en el occidente de la ciudad lotes y viejas fincas fueron comprados y transformados en “barrios con cierta renuencia”, en el sur se volvieron barrios con “precarias calles sin postes de luz y sin pavimentar”,⁵⁰ basados en esquemas de autoconstrucción con poca o nula asesoría técnica y sin respeto por los planes reguladores, dejando de lado toda la herencia que el trabajo de las administraciones anteriores, el Ministerio de Obras Públicas y la Sociedad de Arquitectos en coordinación con las misiones internacionales, en particular de Brunner y Le Corbusier, habían dejado a la ciudad.

El acelerado crecimiento demográfico y físico de la ciudad, en condiciones de liderazgos débiles y problemas de corrupción, continuó incidiendo sobre el progresivo deterioro y desorden. Al mismo tiempo, se encarecieron los servicios públicos básicos, empeoró la calidad de vida, y con ello aumentaron los niveles de pobreza, como dejan ver los amplios territorios de marginalidad y la creciente irrupción de la economía informal en los andenes y espacios públicos de la ciudad.

Como consecuencia, el proceso de transformación hacia una ciudad moderna parecía, según muchos, haber fracasado. Bogotá se estaba convirtiendo en una gran urbe ruidosa, con un tráfico caótico, con parques y espacios públicos transformados en basureros, gran cantidad de huecos en las calles, andenes acabados e invadidos por carros y vendedores ambulantes, estacionarios y semiestacionarios, y un sector informal cada vez más grande. Al mismo tiempo, se había convertido en una ciudad muy desigual, con una notable desintegración social, a tal punto que no pocos comenzaron a hablar de guetos, de discriminación y de la ciudad dividida entre un Versalles del Norte y un Calcuta del Sur.

CIUDAD INSEGURA, CIUDAD MAL AMADA (1986-1994)

Cuando Virgilio Barco llega a la Presidencia en 1986 su desilusión por la ciudad, de la que había sido un buen alcalde, fue más que evidente: (De) esa ciudad pujante que gobernó, hoy sólo queda una gran anarquía urbanizada, un tremendo caos, un inmenso desorden, un colosal desbarajuste. He comprobado la degradación de sus barrios y la pésima calidad de los servicios y no logro entender a dónde van a parar los recursos generados por los cuarenta impuestos que debe pagar hoy una familia de clase media bogotana. Bogotá se ha convertido en una ciudad poblada de gentes sin trabajo [...] y los servicios del Estado y el suministro de bienes esenciales han llegado a sus más bajos niveles, de manera que quienes no tienen ingresos suficientes, deben conformarse con una vivienda que no responde a la dignidad del ser humano. El deterioro de la ciudad se reflejó en varios frentes: (i) un sistema de transporte cada vez más caótico, expuesto a “la guerra del centavo”, sin una regulación eficaz y gestionado –con el apoyo explícito de diversos sectores políticos– por intereses particulares más que por intereses públicos; (ii) una creciente contaminación sonora y del ambiente por cuenta del parque automotor; (iii) un inventario enorme de vías, parques y espacio público privatizados y sin mantenimiento; (iv) un desplazamiento casi definitivo de las familias adineradas desde el centro y su sustitución en esos espacios por otras poblaciones de menores recursos; (v) una pérdida de interés por el centro histórico llevó a este a la degradación, particularmente evidente en “El Cartucho” y en la plaza de San Victorino. Todo ello, más variables adicionales que se describen en el capítulo sobre renovación urbana y seguridad, contribuyó a generar no sólo el sentimiento o la percepción de inseguridad, sino condiciones reales de dicha inseguridad en la urbe.

El tránsito de Bogotá y de su gestión pública hacia los años noventa. La ciudad pasa por épocas de oro en su planeación y desarrollo, así como por momentos de agudas crisis en su gestión pública. Este trasegar de la ciudad preparó el terreno sobre el cual tendrían que intervenir los alcaldes Mockus y Peñalosa a través del diseño e implementación de políticas audaces e innovadoras durante el periodo 1995-2003. Sería injusto no resaltar que tanto Mockus como Peñalosa construyeron sus políticas e intervenciones aprovechando lo mejor de la historia de planeación y desarrollo de la ciudad, para potenciar los esfuerzos pasados (concluidos e inconclusos) hacia la reconstrucción de una ciudad y una ciudadanía activas. Con el proceso de la Constitución Política de 1991 y con las reformas administrativas introducidas por el alcalde Jaime Castro entre 1993 y 1994, el país y la ciudad tomaron a tiempo conciencia de la degradación de la ciudad capital e iniciaron un proceso de recuperación no solamente urbanística, sino también social, administrativa y política, con el objetivo de crear una ciudad más equitativa, más integrada y más segura.

La condición de marginación individual o colectiva es, de algún modo, inherente a la gran urbe moderna, y es la gestión pública la que debe reaccionar y responder propositivamente frente a ella. En el caso de Bogotá, y en Colombia en general, la gran ciudad de algún modo apareció en escena sin que se hubiera completado la fase moderna de la construcción del Estado, es decir, aquella que da lugar a la capacidad institucional de generar y apoyar formas de regulación ética, moral y social que permiten el surgimiento de una sociedad civil basada, como escribe Mockus, en un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos. El déficit en el proceso de construcción de formas de regulación civilizada de la vida pública en Bogotá se agudizó, como lo hemos mostrado en este capítulo, durante los años setenta y ochenta como consecuencia del proceso de desinstitucionalización administrativa, y a su vez como resultado de la generalización de prácticas clientelistas y la corrupción administrativa. Estas décadas oscuras casi hicieron olvidar que Bogotá fue la ciudad pionera en procesos de planificación racional, seria y eficaz en Colombia, y fue también la que recibió medios financieros y administrativos privilegiados frente a otras ciudades del país, evidencia de lo cual fue su transformación en Distrito Especial en 1954. Sin embargo, dicha situación privilegiada; fruto de su excepcionalidad institucional, no fue suficiente para superar los problemas ampliamente explicados en el capítulo, lo que llevó a que la ciudad prácticamente perdiera el rumbo. Un trasfondo de institucionalidad débil y deslegitimada puede crear condiciones propicias para la proliferación de variadas formas de ilegalidad e inseguridad. En este contexto, todo el esfuerzo realizado a partir de 1995 por parte de las administraciones de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa puede ser entendido como la redefinición de un proyecto moderno, que le apostó a una gestión institucional racional, planificada y fuertemente democrática, a partir de grandes esfuerzos de comunicación, así como de reconstrucción institucional y física, en el marco de la reconstrucción de la ciudadanía misma.

Este trasegar de la ciudad preparó el terreno sobre el cual tendrían que intervenir los alcaldes Mockus y Peñalosa a través del diseño e implementación de políticas audaces e innovadoras durante el periodo 1995-2003. Sería injusto no resaltar que tanto Mockus como Peñalosa construyeron sus políticas e intervenciones aprovechando lo mejor de la historia de planeación y desarrollo de la ciudad, para potenciar los esfuerzos pasados (concluidos e inconclusos) hacia la reconstrucción de una ciudad y una ciudadanía activas.

En el caso de Bogotá, y en Colombia en general, la gran ciudad de algún modo apareció en escena sin que se hubiera completado la fase moderna de la construcción del Estado, es decir, aquella que da lugar a la capacidad institucional de generar y apoyar formas de regulación ética, moral y social que permiten el surgimiento de una sociedad civil basada, como escribe Mockus, en un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos. El déficit en el proceso de construcción de formas de regulación civilizada de la vida pública en Bogotá se agudizó, como lo hemos mostrado en este capítulo, durante los años setenta y ochenta como consecuencia del proceso de desinstitucionalización administrativa, y a su vez como resultado de la generalización de prácticas clientelistas y la corrupción administrativa.

Un trasfondo de institucionalidad débil y deslegitimada puede crear condiciones propicias para la proliferación de variadas formas de ilegalidad e inseguridad. En este contexto, todo el esfuerzo realizado a partir de 1995 por parte de las administraciones de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa puede ser entendido como la redefinición de un proyecto moderno, que le apostó a una gestión institucional racional, planificada y fuertemente democrática, a partir de grandes esfuerzos de comunicación, así como de reconstrucción institucional y física, en el marco de la reconstrucción de la ciudadanía misma.

El conjunto de múltiples transformaciones urbanísticas implementadas por las administraciones distritales de estos períodos; en particular: (i) diseño y construcción de un sistema de transporte público masivo, limpio, seguro, rápido y de bajo costo que ha mejorado significativamente el tráfico, y reducido el tiempo de viaje del hogar al trabajo, para amplios sectores de la ciudad; (ii) construcción de nuevas escuelas en áreas deprimidas de la ciudad, utilizando un modelo que incluía el diseño por parte de los mejores arquitectos del país, la excelencia en la dotación de infraestructura y, en algunos casos, la participación de colegios privados en su administración; (iv) la construcción de tres bibliotecas públicas en áreas periféricas de la ciudad, diseñadas por arquitectos de renombre, con el propósito de descentralizar geográficamente el acceso a los libros, en particular para comunidades con dificultades *geográficas*; (v) introducción, construcción y ampliación de andenes, ciclorrutas, alamedas y zonas peatonales en todos los sectores de la ciudad, en coordinación con localidades y participación ciudadana, con el objeto de generar bienestar e igualdad de condiciones en la disponibilidad de espacio público peatonal; (vi) mejoramiento de los servicios de aseo en calles, parques y otras áreas públicas, con el propósito (y evidente efecto) de mejorar significativamente el aspecto de la ciudad; (vii) la intervención integral de zonas de alto deterioro en materia de espacio público, seguridad, calidad de vida, movilidad y salud, como en el caso de la zona de “El Cartucho”.

Sería mejor argumentar que la sola ampliación y recuperación de la oferta en espacio público contribuye a mejorar las condiciones de seguridad en una ciudad, argumentando, por ejemplo, que la creación de parques y bibliotecas ofreció alternativas de recreación y socialización para los jóvenes de barrios donde anteriormente la falta de este tipo de facilidades estimuló fenómenos de socialización más callejera, identificados con riesgos de participar en fenómenos de pandillas o de drogadicción.

Los espacios públicos como parques, pueden convertirse en lugares inseguros o ser percibidos como tales, cuando no son bien gestionados, de manera que la ampliación de la oferta per se, no se traduce en mayor seguridad. Las administraciones Mockus y Peñalosa acogieron esta segunda perspectiva. No se trataba entonces de simplemente ampliar la oferta, sino de garantizar su buen uso, su apropiación por la comunidad, su mantenimiento apropiado y su vigilancia oportuna. Muchos bogotanos reconocen que las obras públicas, de una u otra manera han contribuido en una medida considerable a la disminución en los índices de criminalidad, aunque no siempre por las razones más obvias. La relación entre las principales intervenciones adelantadas en materia de renovación urbana y particularmente las vinculadas a la recuperación y ampliación del espacio público y la mejora de la seguridad en la

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

ciudad, lejos de ser directa y univariada, está mediada por una serie de factores, entre otros el impacto de los demás programas –como el fortalecimiento institucional del trabajo policivo, la inversión en educación y salud, la oferta de programas de atención a población vulnerable y a jóvenes en riesgo, incluso pandilleros.

La relación más clara entre espacio público y seguridad es propuesta por la teoría de la *ventana rota*, según la cual, un espacio público (o edificio) que se abandona y del cual se permite un deterioro inicial, se convierte en un espacio propicio para la ocurrencia de actividades ilícitas. En esta perspectiva se suman varias consideraciones: un espacio público abandonado es fácilmente ocupado por rentistas que buscan, en la informalidad, obtener ahorros en los costos de transacción (el espacio público permite fácil movilidad, no demanda pago de impuestos ni controles institucionales sobre calidad y salubridad de los productos). Dicha ocupación se acompaña además, de un fenómeno geográfico que hace de un espacio que debería ser abierto, una suerte de laberinto propicio para actividades ilícitas. Esto fue particularmente evidente en lo sucedido en *El Cartucho* y la plaza San Victorino. El abandono paulatino de lugares y sectores de la ciudad se traduce, en el imaginario colectivo y en el de las instituciones, en una visión pesimista de facilidades estimuló fenómenos de socialización más callejera, identificados con riesgos de participar en fenómenos de pandillas o de drogadicción.

En el caso de Bogotá, hubo una combinación de por lo menos tres factores claves: (i) El liderazgo de los alcaldes Mockus y Peñalosa, para poner y aplicar reglas claras para todos, lo cual ha resultado determinante para acabar con la ocupación ilegal y el abuso de espacios públicos para actividades ilícitas; (ii) Intervenciones integrales, con las que los procesos de recuperación de espacios públicos fueron organizados de manera que implicaban a la vez la intervención de un poder coercitivo –la fuerza pública para desalojar kioscos o estacionamientos instalados sobre el espacio público– y simultáneamente la participación coordinada de otras instituciones distritales, incluso las de la atención a población vulnerable como el DABS y el Idipron, y de generación de empleo, como el Fondo de Ventas Populares, para garantizar soluciones sostenibles en el mediano y largo plazo. (iii) Disciplina fiscal y políticas innovadoras de mantenimiento para garantizar que las obras urbanísticas fueran financiables de manera sostenible hacia el futuro, ya que perder el combate por la sostenibilidad podría resultar en condiciones peores a las existentes en el momento de iniciar la intervención. (iv) Procesos participativos, estrategias de comunicación y programas recreativos, deportivos y culturales para involucrar a los y las ciudadanos en el buen uso de las obras, como son los parques, las ciclorrutas, las bibliotecas y el mismo “Transmilenio”. (v) Ampliación de la oferta de eventos culturales como “Rock al Parque”, “Rap al Parque”, “Hip Hop al Parque 2003”, “Festival de Verano” etc., dirigidos a la población en general y a públicos juveniles o a grupos juveniles de jóvenes en riesgo (pandillas, segmentos afectados por consumo de droga, etc.), por entidades como el Instituto Distrital de Recreación y Deportes y el Instituto Distrital de Cultura y Turismo (véase Capítulo 11). Este capítulo también ha querido mostrar que las inversiones en edificios públicos, espacio público y transporte público han contribuido a: (i) un mejoramiento de la imagen de la ciudad, atrayendo mayores posibilidades de inversión; (ii) generar empleo en el sector de la construcción; (iii) fortalecer la presencia, legitimidad e imagen de los servicios institucionales y de la administración pública Distrital en general; (iv) incrementar el valor de la propiedad en sectores de mejoramiento del espacio público y de transporte; (v) incrementar el valor de la propiedad y crear ciudadanía con la desmarginación y legalización de sectores urbanos de ocupación ilegal. El impacto de estas obras públicas en mejora de la percepción de seguridad se concreta en dimensiones como: (i) menos hacinamiento en calles, andenes y espacio público; (ii) 600 lesiones fatales menos en accidentes de tráfico al año; (iii) mayor oferta y aprovechamiento de espacio público por parte de los jóvenes; (iv) nuevos colegios y bibliotecas públicas brindando mayores oportunidades para el aprovechamiento del tiempo libre de los jóvenes; (v) una ciudad más limpia y abierta que facilita un mayor monitoreo y control de seguridad por parte de ciudadanos y de fuerzas de seguridad, (vi) incremento de la cooperación ciudadana y de asociaciones de vecinos y agencias públicas en la protección de los bienes públicos.

Las transformaciones urbanísticas, en particular los parques, bibliotecas, andenes, alamedas, ciclorrutas, el “Transmilenio”, la arborización, obras de mantenimiento, limpieza y vigilancia han contribuido a que “Bogotá ya no habla mal de Bogotá”, que haya más sentido de pertenencia, mejor entendimiento y respeto por lo público, mayor cultura ciudadana y una visión más optimista de los bogotanos hacia el futuro.

4. BOGOTÁ FUTURA: PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es considerado como la carta de navegación que le permite a la ciudad prepararse frente a los actuales y futuros desafíos urbanos, mediante la conformación de la norma que define cómo puede la ciudad hacer uso del suelo, mientras se identifica la ubicación del sistema de áreas protegidas. De igual forma, marca las pautas y condiciones para ubicar y construir vivienda, actividades productivas, culturales y de esparcimiento.

Entre los principales motivos que justificaron la actual modificación del POT encontramos:

Población: Ajustes a proyecciones de población con el censo realizado durante el año 2005, el cual demostró que en Bogotá existen 725.778 habitantes menos de lo previsto para el 2010.

Gestión del riesgo y cambio climático: Toma de decisiones de ordenamiento territorial en coherencia con las nuevas condiciones de riesgo y cambio climático para la vida de las personas.

Sistema Integrado de Transporte Público: La implementación del SITP- Sistema Integrado de Transporte público, al cual se integran tecnologías eco-eficientes de transporte (Red Metro, Tren ligero y Cable Aéreo).

Articulación del ordenamiento rural con la legislación nacional: Armonizar el ordenamiento del territorio rural de Bogotá con las normas nacionales teniendo en cuenta que este corresponde al 75% del territorio Bogotano.

Simplificación normativa: Ajustes y corrección de vacíos en normas para implementar la estrategia de ordenamiento territorial, las políticas y los objetivos del POT.

Según los estudios adelantados para la formulación de la modificación especial del POT, demográficamente para el 2050, Bogotá contará con un total de 9.5 millones de habitantes lo cual demanda un área adicional construida del 26% con respecto a la construcción que hoy existe en la ciudad. El patrón de crecimiento de la ciudad ha generado un desbalance en la distribución de la población dentro del territorio, teniendo una periferia altamente poblada (entre 500 y 1000 habitantes por hectárea) en contraste con un centro que ha perdido población residente (en promedio 200 habitantes por hectárea). En consecuencia de esto, se generan grandes desplazamientos desde la periferia hacia los centros de empleo, incidiendo en los gastos económicos por familia y en la contaminación ambiental.

El mayor porcentaje de población con menores ingresos se localiza en las zonas de riesgo, periféricas, con difícil acceso a transporte y a equipamientos (albergan servicios sociales tendientes a satisfacer necesidades y preferencias colectivas, asociados a los principales Sistemas de bienestar de una sociedad, como son: educación, salud, integración, social, cultura, recreación y deporte, culto, seguridad, defensa y justicia, administración pública Y atención a la ciudadanía, abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria, así como Servicios funerarios), porque su condición económica limita las opciones que tienen de escoger donde vivir (73% de las familias de estratos 1 y 2 se localizan en la periferia). Actualmente la norma propicia la ubicación de más familias en la periferia, re- forzando la segregación (no inclusión social). La localización en estas periferias, implica mayor dinero y tiempo para el desplazamiento a los lugares de trabajo.

Distintos sectores académicos, políticos y gremiales han expresado sus objeciones y acuerdos ideológicos, jurídicos, técnicos y formales a las iniciativas propuestas en la modificación especial del plan de ordenamiento territorial de Bogotá, las cuales tendrían vigencia hasta 2019 con efectos que podrían ser irreversibles en el modelo de planeación.

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

Están en juego el valor del suelo y los bienes inmuebles, el sistema de movilidad, el acceso que puedan tener los bogotanos a la vivienda y a servicios públicos y la convivencia, entre otros asuntos de crucial importancia.



Se debe buscar el preparar a la ciudad para el cambio climático, evitar la expansión de la ciudad hacia los bordes, construir un sistema de transporte público eficiente e integral que conecte a Bogotá con la región y permitir que la vida de los barrios se desarrolle combinando los usos de su suelo residencial con otros de bajo impacto, siempre y cuando cumplan con algunos requisitos.

La iniciativa debería ser el resultado del consenso, pero ante la falta de dirigentes idóneos en el Concejo y las administraciones, pareciera que los proyectos de suma trascendencia para la ciudad, no tuvieron futuro, como ha sucedido la gran mayoría de las veces cuando en el pasado se ha intentado gestionar los recursos para las obras que como el sistema ferroviario, son imprescindibles en el desarrollo funcional, tecnológico y competitivo de las ciudades contemporáneas.

Otro factor importante que genera discusión está en cómo se usaría el suelo a partir de ahora, después de casi un siglo de desarrollo desordenado. El Distrito propone estimular la construcción vertical en el Centro Ampliado de la ciudad, donde a cambio de poder construir con pocos obstáculos de altura, los constructores deberán ceder áreas para el espacio público, asumir los costos de mantenerlo y hacer los estudios para las redes de alcantarillado, entre otros. Además, deberán ceder el 20 por ciento del área construida para desarrollar viviendas para aquellos ciudadanos de menos recursos, o darle el equivalente en dinero al Distrito para que las haga.

Aunque para algunos empresarios del sector privado estas cargas desestiman la construcción reduciendo la competitividad de Bogotá por la subida en el precio del suelo, la administración justifica por el contrario, que al liberar de restricciones la construcción en altura, se genera una renta nueva del suelo, de la cual se puede beneficiar la ciudad, y con la que los constructores pueden ceder espacios públicos y pagar las cargas.

Otro debate es que se concentra la construcción en el centro ampliado en contraposición de anteriores modelos de



planeación que sugirieron que la ciudad debía expandirse hacia el norte y el occidente a nuestro parecer de manera equívoca, debido a que la ciudad tendría que seguir creciendo lejos de los límites urbanos donde la cantidad de suelo urbanizable es limitada, aumentando las distancias en los desplazamientos sobre una infraestructura de soporte escasa y sin medios de transporte eficientes para la ciudadanía. Por esto, podríamos coincidir con la propuesta de que la gente esté más cerca al centro, pero bajo condiciones de calidad en la vivienda, la movilidad, y el medio ambiente de los entornos urbanos humanizados

Si bien es cierto que en el área del centro hacen falta equipamientos (colegios, infraestructura, entre otros) y que Bogotá se planeó bajo el marco que buscaba desarrollar muchos centros y mantener la zona histórica para no limitar su crecimiento, lo preciso en este caso debe ser la recuperación de amplios sectores deteriorados que son de suma trascendencia para el desarrollo de la ciudad, comenzando por su núcleo, donde además de encontrar las sedes de las entidades y empresas más importantes a nivel nacional, hasta ahora no se ha logrado la ejecución del plan maestro de rehabilitación, renovación y reactivación que sirva como modelo para las demás centralidades, impulsando la modernización de la ciudad de manera integral y eficiente. Es ahí donde la ubicación de la vivienda de interés social y prioritario mal concebida, no debe constituirse en un obstáculo más para el máximo aprovechamiento y valorización de estas áreas por parte de sectores empresariales, productivos y residenciales con óptimas características de edificación y urbanización. De esta manera se es partidario de la promoción de VIP y VIS con proyectos a gran escala, que mediante el pago de las cargas urbanísticas y con iniciativas de asociaciones público-privadas, se comprometan al mejoramiento y recualificación de los sectores residenciales que existen en deplorables estados de habitad y comunidad, integrando las políticas de densificación, renovación, construcción de infraestructuras de movilidad, equipamientos y espacios públicos en estas áreas.

Respecto a la mezcla de usos que trata de permitir que se desarrollen actividades comerciales de bajo impacto en los sitios en donde hasta ahora no están permitidas, más que generar condiciones para evitar una simple proliferación de negocios ruidosos, como bares y discotecas, la administración debe establecer claramente en su plan maestro, las políticas de regulación, control y manejo del sector industrial. A falta de suelo urbano urbanizable, y con la problemática que representan los sectores donde hoy se implantan las antiguas y obsoletas industrias dentro de la ciudad, considerar como punto vital, la reubicación indispensable de estos usos, bajo una estrategia que vincule al sector productivo en la construcción de un complejo industrial con la aplicación de nuevas tecnologías favorables al medio ambiente y al funcionamiento interno de la ciudad y de la región en general.

Destacamos como necesarios los cambios en la ordenación, planificación y ejecución de la ciudad, con puntos cruciales como las alternativas de vivienda accesible para los hogares de menores ingresos en condiciones urbanísticas adecuadas, atendiendo criterios de priorización para los diferentes grupos poblacionales, en especial aquellos en situación de vulnerabilidad; Facilitar los procesos de formulación y ejecución de proyectos de renovación urbana, mediante la simplificación de los instrumentos y la coordinación interinstitucional; Fomentar la formulación y ejecución de proyectos de revitalización vinculados a las infraestructuras de transporte, de las áreas de actividad económica intensiva y áreas de integración; Definir lineamientos que permitan la incorporación e implementación de prácticas de ecourbanismo y construcción sostenible en los proyectos de revitalización, incorporando medidas de mitigación frente al cambio climático; La orientación hacia el acceso al espacio urbano en igualdad de condiciones y oportunidades sociales y de género económico y social, la construcción de identidades y la exigibilidad de derechos,

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

facilitando espacios para el desarrollo de acciones colectivas; Comprender que se potencia la productividad cuando en la ciudad se cualifica el espacio urbano, se mejoran las condiciones de accesibilidad entre la ciudad y la región y entre las distintas centralidades del territorio; Promover la intervención directa por parte de la Administración Distrital para la puesta en marcha de programas de recuperación de sectores urbanos de gran valor patrimonial y la participación conjunta con la iniciativa privada en otras actuaciones urbanas de mejoramiento del entorno o de recuperación de los inmuebles, para revertir los procesos de deterioro y generar un impacto positivo en la calidad de vida de la población residente o usuaria de los servicios de la zona.; Vinculación y promoción del uso de medios de transporte públicos y privados intermodales que no generen gases efecto invernadero (GEI).

Continuidad en las políticas para generar, recuperar y mantener el espacio público que aumente el área disponible por habitante, así como potenciar y mejorar las condiciones del espacio público existente, para equilibrar su oferta y reducir la inequidad en su distribución espacial en función de las características particulares del contexto urbano y los requerimientos de equidad de género y de los distintos sectores sociales y grupos poblacionales.

Nuevo espacio público a través de la recuperación y rehabilitación de áreas estratégicas al interior de la estructura ecológica principal, sin poner en riesgo la funcionalidad ecológica de estos ecosistemas, y aumentando la oferta de áreas verdes para Bogotá, priorizando la delimitación de áreas para uso público en los parques ecológicos distritales de montaña y humedal, la rehabilitación de espacios degradados producto de la actividad minera, la habilitación de zonas de manejo y preservación ambiental y la administración de nuevos parques especiales de protección por riesgo.

El fenómeno de Bogotá supera los intereses e impactos a niveles regionales y nacionales y por esto, se debe crear un movimiento ambiental que coordine las acciones de las entidades ambientales distritales, regionales y del país con propuestas y alternativas efectivas y concretas para el desarrollo sostenible de Bogotá, los municipios vecinos, el Departamento y la Región. Con los problemas actuales y los próximos a futuro por el cambio climático, se pone de manifiesto ya no la necesidad de promover la reflexión sobre la relación de la ciudad y la región, sino que se confirma la urgencia de afrontar estos retos con acciones y resultados bajo la batuta de un solo organismo rector que se encargue de reunir la voluntad de todos los actores institucionales oficiales, no gubernamentales, comunitarios, sociales y académicos, para corregir las limitaciones actuales que presenta la gestión de ecosistemas estratégicos y salvaguardar de esta forma, el futuro de la sabana de Bogotá como el pulmón que abastece y da vida a la ciudad y a las nuevas centralidades.

Se debe aprovechar los potenciales y las oportunidades del ecosistema estratégico que existe en Bogotá, para promocionar la conectividad de espacios de protección en el área del perímetro urbano con proyección regional, a través de corredores biológicos y de conservación en áreas protegidas debidamente integradas al uso de sus habitantes como se establece en la propuesta de este trabajo en la creación de parques ecológicos regionales como el corredor verde de occidente a lo largo de la recuperación del río Bogotá, el cual sigue el modelo de áreas ambientales preservadas y desarrolladas como el parque la Florida, Las represas de Tomine y San Rafael, Laguna de Guatavita y la red de humedales del distrito, entre otros.

Ante la evidencia del cambio climático global y la alta vulnerabilidad de los ecosistemas y regiones andinas, las políticas para la preservación de las áreas protegidas debe mantener continuidad y ampliar su eficacia con el paso del tiempo para lograr una debida adaptación del Distrito Capital en los servicios de aprovisionamiento, soporte y regulación de los ecosistemas estratégicos sobre los ambientales urbanos, de tal forma que se logre considerar la habitabilidad misma de la ciudad de una manera regulada y sostenible.

A pesar de todo lo que requiere la ciudad y la región en materia de infraestructuras, tecnología, servicios y mejoras cualitativas de las ofertas de vivienda para todos los estratos, se deben también recalcar ciertos aspectos en los que

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

las anteriores administraciones han enfatizado para avanzar en el objetivo trazado de 'civilizar' la ciudad". Uno de los desastros más grandes de Bogotá respecto a la movilidad, fue establecer pese a las diferencias de escala con Curitiba, el sistema BRT (Bus rapid transit) como principal y único medio de transporte masivo sin la capacidad, rapidez y frecuencia que demanda una ciudad capital de cerca de ocho millones de habitantes. Es claro que ante el evidente pero anunciado colapso del sistema Transmilenio, la red de buses articulados que circulan por las vías arteriales de la ciudad, debe funcionar como complemento a los medios de transporte de alta capacidad, tal y como sucede en ciudades como Berlín y Barcelona.



Proyecto foráneo para construcción de autopistas urbanas en el centro de Bogotá (1952).

Sobre los distintos componentes del Sistema de Intercambiadores Modales (CIM) para el adecuado transporte de pasajeros y las propuestas de localización y funcionamiento, se deberían considerar a tener en cuenta los siguientes factores determinantes: Aprovechar los sitios existentes o proponer nuevos emplazamientos que permitan la convergencia de las redes viales en función de los flujos del movimiento vehicular, peatonal y de bicicleta; Desarrollar acciones inversionistas y técnico-operativas encaminadas a promover los mejores vínculos de la Ciudad Región; Promover la complementariedad de los diferentes modos como el transporte masivo, tanto automotor como ferroviario, el transporte público complementario, los taxis, la bicicleta y el modo peatonal; Localizar e interconectar entre sí los intercambiadores definidos en la periferia de la ciudad, que en cada caso, se deben implantar en terrenos amplios y suficientes de manera que se constituyan en verdaderos complejos de integración modal; Prever áreas de terreno que permitan la ubicación conjunta de los IMAT, IMIT, IMCOM y sus adecuados corredores peatonales y de bicicletas de manera que se propicie adecuadamente la integración funcional de los servicios.

Al respecto del boom constructivo que experimenta la ciudad capital, es necesario repensar y reflexionar esta dialéctica de la ciudad compacta y difusa, pues vemos todos los días crecer desde el subsuelo enormes edificaciones residenciales sobre un mismo y sobreexplotado sistema de soporte, el cual ya sobrepasa, hace bastante tiempo atrás, los umbrales de operación y cobertura.



Bogotá en los años 60's y la ocupación del automóvil.

Según el Metropolitan World Atlas, Bogotá es la novena ciudad más densa del planeta con 22.980 habitantes por kilómetro cuadrado. El número uno en ese ranking es Hong Kong con 104.135, después siguen en orden Malasia, Lagos, Yakarta, Tianjín, El Cairo, Teherán y Lahore. Con base en este estudio se ha hecho una proyección de cómo cambiaría la posición de Bogotá si se hicieran realidad las proyecciones del actual POT y la política del centro ampliado. La conclusión es que la capital pasaría del noveno al segundo lugar con 69.870 habitantes por kilómetro cuadrado, sin que aún se vislumbre un modelo con infraestructuras de servicios y de transporte con suficiente capacidad de soporte.

Dossier Bogotá. Curso 2017-2018

Las administraciones y el consejo de Bogotá parecen ocultar intereses particulares, que demuestran, como en el caso



Peatonalización de la Avenida Jiménez y la Carrera Séptima en la actualidad

de las obsoletas empresas de transporte público privadas, la obstaculización de los procesos de planificación y ejecución que son viables para la ciudad. Por el contrario, lo que finalmente se hace, no es lo que se necesita, sino lo que favorece al empresario e indirectamente a algún dirigente corrupto infiltrado, los cuales actúan como la expansión de un germen sobre los planes de desarrollo de la ciudad y sus habitantes, siendo estos los principales afectados con el desfavorecimiento en los indicadores de calidad de vida y medio ambiente.

Con el falso argumento de presupuestos insuficientes, los administradores, urbanizadores, promotores y constructores han venido haciendo de los proyectos, su alcance más pequeño, menos viable o en el peor de los casos obras con actividades inconclusas. Todo esto fundamentado en prácticas y decisiones equivocadas e inoportunas por parte de un Distrito disperso con políticas que solo le permiten arreglar los problemas del día a día, colocando paños de agua tibia a falta de estrategias continuas con visión de futuro.

Esto fue lo que en su momento sucedió con el sistema de transporte masivo “Transmilenio”, por el cual y “a falta de presupuesto”, se aplazó la construcción del metro de Bogotá, el cual ha pasado por diferentes etapas de estudios desde hace más de 60 años, sin que a la fecha la ciudad pueda funcionar eficientemente, perdiendo tiempo valioso para su desarrollo y consolidación y sumergiéndose a cambio en un largo retraso, el cual se espera revertir, si se aprovechan las oportunidades que ofrece el actual proceso de transformación con la aplicación de iniciativas precisas, eficaces e indicadas.

6. BIBLIOGRAFÍA

[-http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/03/09/bogota-change-la-transformacion-social-a-partir-de-la-ciudad/](http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/03/09/bogota-change-la-transformacion-social-a-partir-de-la-ciudad/)

[-https://fototecabogota.org](https://fototecabogota.org)

-Doris Tarchópulos (2007), Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. Tesis Doctoral UPC , Departament d’urbanisme i Ordenació del Territori

-Hector Javier Céspedes Zapata(2014), Bogotá: urbanismo y futuro. Tesis edificación UPB.

-Gerard Martin, Miguel Ceballos, Bogotá, anatomía de una transformación.

-Joan Manuel Prieto (2012), Poéticas urbanas. Representaciones de la ciudad en la literatura. Bogotá.
Video:

<http://www.semana.com/cultura/multimedia/el-corto-documental-que-muestra-la-bogota-del-pasado/522646>

<http://www.rtve.es/alacarta/videos/la-huella/huella-bogota/871909/>

<https://www.youtube.com/watch?v=4lOkLNIT3gI> DOCUMENTAL BOGOTÁ CAMBIA

<https://vimeo.com/65914012> PLAN LE CORBUSIER

Otros:

<https://www.civico.com/bogota/noticias/la-errada-vision-de-las-peliculas-gringas-sobre-bogota-como-les-gustaria-que-nos-vieran>

