

TESIS DE GRADO

**DESARROLLO URBANO DE BOGOTÀ EN LA
DÈCADA DEL 50**

Presentado Por:

ÓSCAR DAVID SÁNCHEZ TORRES

Dirigido por:

GERMÁN MEJÍA

Fecha:

30 de Julio de 2010

Bogotá, Colombia

INTRODUCCIÓN

Más que fama y fortuna, busco el orgullo de los que me rodean.

Óscar David Sánchez Torres (El Autor)

El presente trabajo nació para continuar la investigación realizada en la pasantía desarrollada en el Museo de Bogotá titulada "BOGOTÁ AÑOS 50". En esta se investigó sobre algunos barrios que habían nacido en esa época y el interés que la investigación había despertado en mí hizo que decidiera continuar, pero con un enfoque más amplio por lo que decidí investigar el desarrollo urbano la ciudad en la misma época (la década de 1950).

El objetivo del trabajo era revisar el proceso por el cual la capital había entrado en una etapa modernizadora, emprendida desde la planificación urbana al contratar para esta tarea a uno de los urbanistas más famosos del mundo (si no el más famoso de su época) Le Corbusier.

Sobre este tema poco se a investigado por lo que el uso de material bibliográfico es escaso, sólo existe un libro sobre la obra realizada por Le Corbusier y sus dos socios José Luis Sert y Paul Lester Wiener (Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950 El trabajode Le Corbusier, Wiener y Sert); dos libros de Juan Carlos del Castillo: uno sobre cómo llega la ciudad a la década del 50 convirtiéndose en una ciudad moderna (El transito a la ciudad moderna 1920-1950) y otra sobre su transformación en una ciudad moderna durante los años 50 (Bogotá años 50. El inicio de la metrópolis); por último está el libro de Alberto Saldarriaga (Bogotá Siglo XX Urbanismo, Arquitectura y vida Urbana) en donde se hace todo un recuento de lo que ha sido la ciudad en lo social y lo urbano desde la colonia hasta la modernidad. Todos estos libros son de esta década (2004, 2003, 2006 y 2008 respectivamente), por lo que la investigación se apoyó en el Registro Municipal para su elaboración.

La información presentada en los libros no es muy detallada con lo que ocurre con la vivienda, el transporte, el esparcimiento y sitios de trabajo, cosa que mi investigación

procuró ser. Esto permite que se contribuya a entender mejor lo que ocurre con la ciudad, siendo un aporte para la historiografía bogotana y para que los bogotanos sepamos un poco más de nuestra historia.

En la investigación se trabajó con tres categorías teóricas para analizar lo ocurrido durante esta época. Las categorías teóricas son:

Urbanismo: Como categoría se utilizará el mismo planteamiento realizado por Le Corbusier para la planeación de las ciudades. La ciudad se diseña contemplando cuatro aspectos básicos: vivienda, transporte, trabajo y esparcimiento. Estos deben desarrollarse tomando en cuenta que no se cohíba la libertad del individuo y que este tenga plena satisfacción del lugar donde vive, lo que se logra desarrollando lugares adecuados y agradables donde vivir, con zonas suficientes para el esparcimiento, cercanos al trabajo y que sus vías de comunicación no sean focos de bulla y desorden. Todo esto por ser las ciudades una patria chica, la cual, lleva en sí un valor moral y cultural imposible de disolver y que forman al individuo que vive en ella.

Ciudad Moderna: Considerando a Lewis Mumford y su idea de ciudad como acumuladora y transmisora de una cultura, una ciudad moderna es aquella que se transforma por los factores socioculturales, siendo estos sus principales motores de cambio. Esto sucede al existir una relación entre la población, la organización social y la tecnología sin dejar de lado los valores culturales de cada uno de estos; en una escena de cambio por el crecimiento ecológico y que es dominada por los medios de comunicación, y como elemento importante para toda ciudad industrial es el mantener y reconstruir los sistemas públicos de transporte y proliferación del automóvil y la autopista.

Modernidad: Se entenderá como modernidad aquella idea en donde se piensa dejar atrás todo el pasado de la humanidad por considerársele antiguo y obsoleto, por lo que se ponen los ojos en el futuro de las personas, la sociedad, las ciudades y la nación con cierta inclinación hacia el hedonismo, sin dejar de lado la transformación hacia el capitalismo y la

sociedad de consumo, junto a las leyes de mercado y su concepto de riqueza de almacenamiento de capital, ideas que pretende alcanzar toda la sociedad.

El método usado en la investigación fue la deducción. Este método tomó las generalidades y las fragmentó hasta llegar a cada elemento particular, lo que permitió comprender por medio de su análisis cada faceta, sujeto y hecho que dieron paso al desarrollo de Bogotá; pero esto se logró haciendo uso de la diacronía y la sincronía, en cada uno de los factores que permitieron su desarrollo, pero inmediatamente después se regresó a lo general para ver el desarrollo como tal de toda la ciudad en todos sus aspectos.

El trabajo se dividió en 3 capítulos para lograr tener una fácil comprensión de lo que sucedió con el desarrollo de la ciudad en la década de 1950. El capítulo 1 es para explicar todo el desarrollo urbano que había tenido Bogotá antes de 1950, y los elementos humanos y administrativos que tuvieron que ver con el urbanismo capitalino; el capítulo 2 es el recuento del desarrollo de la ciudad en 1950, de lo que sucedió con la planeación extranjera y de los cuatro elementos fundamentales que componen una ciudad según el concepto urbanístico que imperaba en esa época: la vivienda, el trabajo, el transporte y el esparcimiento; el capítulo 3 es el final de todo lo que ocurrió en la década poniendo punto final al periodo investigado. Las conclusiones hacen parte del análisis realizado a todo el proceso urbano de la ciudad y señala algunos aspectos que tienen cabida en el desarrollo urbano de la ciudad.

INDICE

INTRODUCCION	1
--------------	---

CAPITULO 1 - SIGLO NUEVO, CIUDAD NUEVA

Bogotá antes de 1950	4
Brunner	13
Instituciones Públicas	15
Le Corbusier	17
Carta de Atenas	17
CIAM	23
El Plan Piloto	25
1950	29

CAPITULO 2 - LA URBANIZACION DE 1950

Plan Regulador	31
Vías	35
Vivienda	44
Esparcimiento	46
Trabajo	49
El progreso de la ciudad y otras cosas	51

CAPITULO 3 – EL FINAL DE LA DÉCADA

1958 y 1959	57
Vías	60
Vivienda	63
Trabajo	66

CONCLUSIONES	68
--------------	----

INDICE DE PLANOS

Plano # 1	6
Plano # 2	8
Plano # 3	9
Plano # 4	12

INDICE DE TABLAS

Tabla # 1	61
Tabla # 2	63
Tabla # 3	65

BIBLIOGRAFIA

CAPÍTULO 1

SIGLO NUEVO, CIUDAD NUEVA

El primer deber del urbanismo es el de adecuarse a las necesidades fundamentales de los hombres. Le Corbusier

BOGOTÁ ANTES DE 1950

Bogotá empezó el siglo XX sin mayor gloria y con un desarrollo lento. Era una ciudad pequeña con 100.000 habitantes en comparación con Buenos Aires que en 1895 ya tenía 677.000 habitantes o Río de Janeiro con 550.000. La ciudad poseía escasos servicios públicos y de una cobertura mínima; la conexión con el resto del país era limitado y en su haber había una vida pública y social ligada a las salidas de campo, la tertulia y la religión; aunque la vida social de las clase alta se caracterizaba por "reunirse en casa en tertulias y fiestas, asistir a las ceremonias religiosas, asistir a los pocos eventos culturales preparados para la minoría educada de la ciudad... Los muy adinerados viajaban ocasionalmente a Europa y en especial a París, la metrópolis cultural de América Latina" (Saldarriaga, 2006, p. 97); "en cambio los bogotanos pobres tenían como único medio de entretenimiento el consumo de la chicha y si el lugar donde tomaban lo permitía se jugaba tejo"(Saldarriaga, 2006, p. 97). El país tenía una pequeña industria, su economía era altamente agrícola y poseía una sociedad bastante tradicionalista igual que sus dirigentes, por lo que cualquier idea de cambio e innovación era poco aceptada. Aunque fue el gobierno del general Rafael Reyes el que se interesó en modernizar la nación.

En esta época la ciudad entró en una etapa de profunda transformación. Su metamorfosis es dirigida por los nuevos barrios que se construyen para darle vivienda a todas las clases sociales. Estos se construyeron en el norte y sur de la ciudad, pero su función era casi que exclusiva para la vivienda ya que todas las actividades de la ciudad estaban concentradas en el centro de la ciudad (trabajo, diversión, comercio, cultura y religión).

Era lógico que esto sucediera porque en todo el siglo XIX la ciudad siempre había crecido hacia adentro y no se había expandido para darle cabida a nuevos barrios. Era tal la situación que los bogotanos podían desplazarse y llegar a todos los lugares a los que necesitaba llendo a pié. Pero con la construcción de los nuevos barrios al norte como Chapinero, Quesada y Sucre; y al sur como San Cristobal y Villa Javier, se hizo necesario usar un medio de transporte que permitiera el desplazamiento desde el lugar donde se vivía hasta el centro de la ciudad, porque cubrir esta distancia a pié era algo impensable, por lo que el uso del tranvía fue vital para la movilidad bogotana, la expansión de la ciudad y que se gestara en la mentalidad una nueva idea de movilidad mucho mas moderna al dejarle el trabajo de llegar del punto A al punto B a las máquinas (aunque el primer tranvía se desplazaba con mulas).

Pero no solo se construyen nuevas viviendas. Bogotá empieza el siglo con nuevas construcciones que dan inicio y mejora el control de nuevos servicios en la capital, lo que permite la aparición del Palacio Municipal, El edificio de la Policía Nacional, el palacio Echeverry (entre 1904 y 1909), mercados públicos, El hospital de San José (1905) y el Banco Hipotecario (1910) aunque en esta época ya se contaba con 6 bancos. Pero nuevas construcciones exigen de nuevos servicios que la ciudad debe suplir, trasformando las antiguas calles y casas coloniales para darle paso a la modernidad. El primer servicio que se ofrecen en el siglo XX es de energía eléctrica por medio de la hidroeléctrica "El Charquito" y de teléfonos, a través de la compañía norteamericana The Bogotá Telephone Co. Ltda.

Pero las nuevas obras, exigieron nuevas inversiones por parte de la administración local para cubrir las exigencias de las nuevas empresas y los servicios bancarios, comerciales, médicos y administrativos, por lo que alcaldía debe cambiar la vieja fachada de la ciudad colonial por una en la que se pueda cumplir con las nuevas necesidades, lo que empieza a dar un giro hacia la modernidad al instalarse el servicio de la luz, el agua, el teléfono y lo que podría llamarse "trasporte masivo" con el tranvía.

Plano # 1



Plano de Bogotá de 1908.

Tomado de Atlas Histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007.

En 1910 el desarrollo del comercio, los objetos manufacturados y el surgimiento de la clase obrera hace necesaria la expansión de la ciudad para darle cabida al desarrollo de estos elementos. Aunque el crecimiento se debe mayormente por los barrios obreros.

La facilidad de moverse por la ciudad modificó la mentalidad de los habitantes. Ya no era necesario vivir en el centro para estar cerca de su sitio de trabajo, se podía vivir lejos del centro en un lugar callado y tranquilo y cumplir con el horario laboral gracias a las ventajas del tranvía; lo que facilitó por mucho la vida en la ciudad. Pero vivir fuera del

centro de la ciudad generaba ciertas ventajas, como vivir en un sector limpio, puesto que en el centro la basuras se botaban a la calle o al río, lo que atraía a las ratas, convirtiendo la zona posteriormente en un foco de enfermedades, razón por la cual se canalizó el río San Francisco. Se solucionan los problemas que padecían las viviendas del centro al construirse ya en estas nuevas zonas residenciales el suministro de los servicios carentes, mejorando la cobertura y llegando cada vez a más habitantes.

Pero las nuevas necesidades le exigen a la ciudad adquirir nuevas responsabilidades, lo que determina su adquisición del acueducto el cual era propiedad de Ramón Jimeno y Francisco Montaña; se esclarecen las responsabilidades de las vías respecto a su mantenimiento y construcción para saber si el departamento o la ciudad debían responsabilizarse de esto y se exigen andenes en las calles con una medida de 80 centímetros. Aunque por ser principiantes en la administración de los servicios se cometieron muchos errores en su diseño, planeación y ejecución. En 1911 ya se empieza a dar un estudio sobre la situación de las basuras en Bogotá y se proyecta emplear quemadores para eliminarlas.

En 1920 la conexión de la capital con el resto de la república era mejorada con la expansión del ferrocarril hasta Girardot desde donde se logró mejorar una conexión por las vías fluviales y por medio del hidroavión manejado por SCADTA, lo que mejoró notablemente el tiempo de viaje desde la costa hasta Bogotá en 20 horas, 10 en hidroavión y 10 en tren desde Girardot para llegar a Bogotá; cosa que si se hacía en barco por el Río Magdalena se necesitaban de 2 semanas (336 horas aproximadamente).

Aunque es en la década del 20 cuando la ciudad entra en la era de la planeación y no precisamente es un bogotano o un arquitecto (urbanista) el que realiza esta iniciativa. El comerciante Ricardo Olano atraído por la moda europea de organizar las ciudades, empieza una campaña tanto en Bogotá como en Medellín de realizar un plan para la ciudad con miras hacia el desarrollo de la ciudad. Su tarea tuvo respuesta en ambas ciudades a lo que obtuvo el nombre de "Plano Futuro" pero desafortunadamente terminó siendo ignorado por falta de iniciativa del Estado en su ejecución a razón de no existir una institución que se hiciera cargo de ello.

Plano # 2



Plano Bogotá Futuro 1923

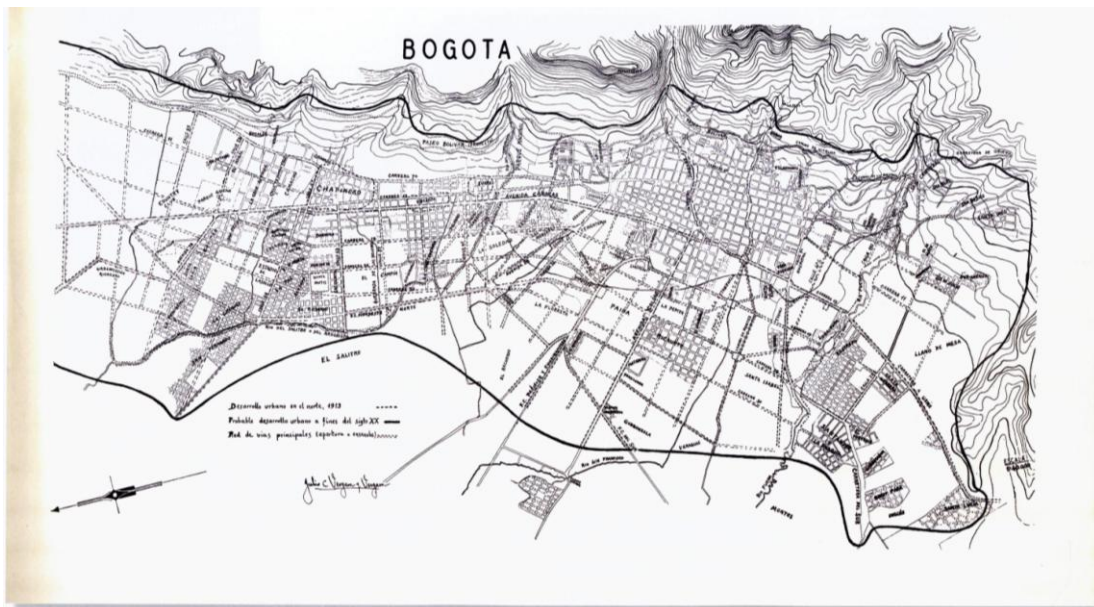
Tomado de Atlas Histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007.

La ciudad crece bajo la estructura lineal, en donde hay dos sectores urbanos que fomentan este desarrollo; uno es el clásico casco urbano de Bogotá y el otro es el sector de Chapinero. Estos dos sectores fomentaron el desarrollo de la ciudad siguiendo esta estructura por varias razones. En el centro de la ciudad estaba el corazón neurálgico y en chapinero se encontraban algunas viviendas, pero por las condiciones que ofrecían sus terrenos libres para cualquier tipo de construcción, fue aquí en donde se ubicaron las clases altas y se construyeron todo tipo de casas con estilos europeos. También se construyó hacia el sur, pero aquí se construyeron barrios obreros; y hacia el occidente pero por la calle 13 debido a la estación del ferrocarril y el sector industrial y comercial que estaba allí creciendo.

La cr 7 y la cr 13 fueron el motor de este tipo de crecimiento de la ciudad por casi 50 años.

La década de 1930 fue un periodo de bastantes cambios para la ciudad, no solo por su transformación física, sino por los cambios que fue adquiriendo en lo que refiere a la administración lo que de una u otra forma transforma la conceptualización de la ciudad. Para esta época continúa y aumenta el desarrollo industrial de la nación por lo que sigue la expansión de la ciudad en los límites de la misma con lo que consigue darle espacio a las nuevas industrias y los barrios obreros que necesitaban tales como el barrio Gaitán, Ferias, Provincia y Santa Sofía, entre otros; pero por esta misma razón y por el interés estatal de modernizar la nación se amplía las redes de servicio público y alcantarillado.

Plano # 3



Plano de Bogotá. 1932

Tomado de Atlas Histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007.

Bogotá entra en una etapa modernizadora a razón de una economía exportadora, a esto se le suma que “en la década de los treinta comenzaron a enfrentarse el problema del ordenamiento urbano con lo que internacionalmente se denominaba la *ciencia o técnica* del urbanismo” (Lemus, 2006, p. 62), dando inicio un ordenamiento en el desarrollo de la ciudad. Logrando de este modo organizar la planeación y la gestión de las obras para lograr

su ejecución sin tropiezos. A esto se le debe sumar la creación del Departamento de Urbanismo (1933) con lo que se reconoce que la ciudad debe ser planeada para velar de esta forma por su desarrollo y prevenir (o solucionar) los problemas de vivienda, que era la mayor preocupación de ese entonces. Como resultado de todo esto y gracias a la conmemoración de los 400 años de la fundación de la ciudad, se da inicio a un plan de mejoras para la ciudad, en donde se optimizan las vías y los servicios públicos y deja como consecuencia la aparición de nuevos barrios para la élite y los obreros.

La república liberal fue importante en la transformación no solo de la nación sino de la ciudad, por ejemplo: durante la administración de "Olaya Herrera, siendo presidente electo, contacta en Nueva York al urbanista Harland Bartholomew y lo invita al país para hacer el plan urbanístico de Bogotá", posteriormente en "la administración de López, posteriormente, promoverá un paquete de obras públicas que aportan equipamientos urbanos de importancia para la ciudad.

La tarea realizada por Bartholomew fue la de realizar un plan urbanístico para Bogotá. Dicha tarea tuvo varias facetas: la primera fue la realización de una propuesta general con énfasis en los temas que más aquejaban a la ciudad, traza algunos planos entre los que propone intervenir sobre la Avenida Jiménez entre la carrera 4a y 6a, cosa que se realiza inmediatamente.

En 1931 la ciudad adopta el Plan de Fomento de Bogotá con lo que se dan los primeros pasos para tener una ciudad organizada y planeada, con lo que se lograría prever los problemas y darle una solución a los ya existentes. En el plan se incorpora el abastecimiento de aguas, alcantarillado, la proyección de la ciudad, la pavimentación, la política educativa, la acción social, la higiene, la asistencia pública, los barrios obreros, los servicios administrativos, los edificios públicos y el embellecimiento urbano. El resultado más sobresaliente de esta obra fue el embalse del río Tunjuelito, la construcción de la represa "La Regadera" y la planta de Vitelma. Gracias a este planeamiento de la ciudad es que se prioriza la construcción del acueducto, lo que ocurre en 1933.

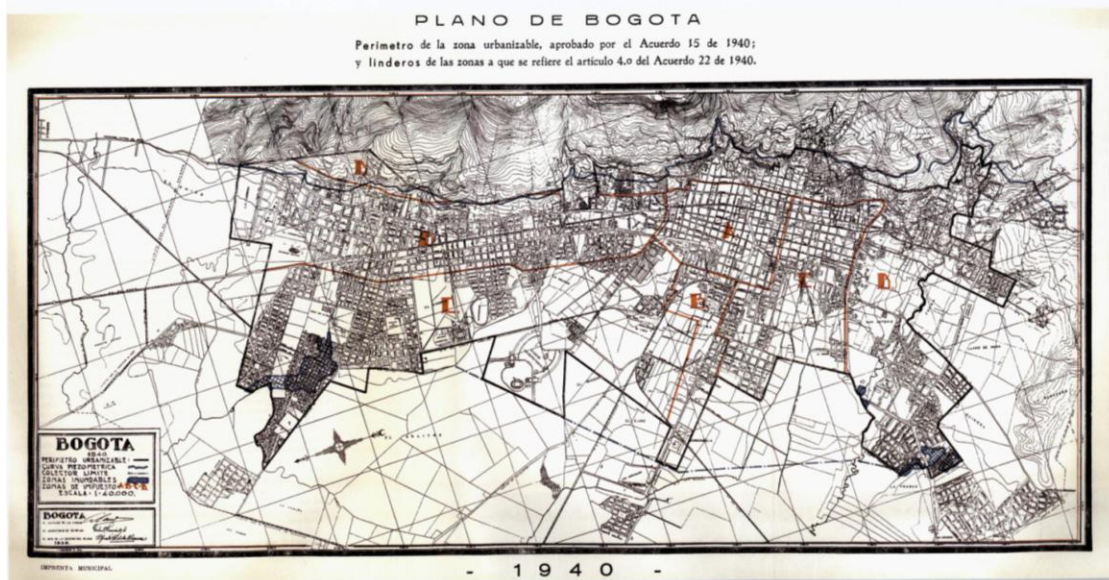
Pero gracias a la experiencia adquirida en la planeación de la ciudad en donde se ve que con los planes se logran grandes avances por reconocer los problemas y las necesidades urbanas, a lo que se suma la preparación a los problemas venideros por el orden otorgado a todas los sectores urbanos lo cual se consigue con algunos estudios, el Consejo de Bogotá toma la decisión de crear una oficina que se encargue del futuro desarrollo urbano de la ciudad, dando origen al Departamento de Urbanismo entidad que nace en el acuerdo 28 de 1933 y se anexa a la secretaría de obras públicas. Su director fue Karl Brunner, urbanista reconocido en Europa (característica exigida para cubrir el cargo de director) lo que demuestra el interés en el orden y desarrollo de la ciudad, otorgando su planeación a alguien de bastante experiencia.

Pero es durante el gobierno de Eduardo Santos que Bogotá se enfrasca en una campaña modernizadora. Esto se debe a que a él le toca celebrar los 400 años de la fundación de Bogotá (1938), para lo que utiliza una exposición en la que se le muestre al público las ventajas de la modernización. La exposición se divide en Agrícola, Industrial y Pecuaria. En cada una se muestra las nuevas técnicas y las nuevas herramientas que aparte de facilitar el trabajo, lograría aumentar la productividad, lo que significaría más dinero. Esto era importante porque era una de las formas en que se atraía la atención del público y se ganaba su simpatía para la aceptación de los nuevos cambios; además, se mostraba que no se estaba tan atrasado en comparación con los países al otro lado del Atlántico y se presentaba el progreso que estaba teniendo la nación. Siendo esta exposición algo que jalaba el desarrollo, tal y como ocurría con las exposiciones universales que se realizaban en Europa.

Por motivo del onomástico de la ciudad se realiza un plan de obras de grandes proporciones y muy necesarias para la ciudad. Este plan es bautizado con el nombre de "Plan de Centenario". El plan buscaba mejorar y ampliar la movilización de la ciudad, con el ensanche de las vías y la construcción de la calle 11; ampliar la cobertura de la educación construyendo nuevas escuelas; dar a más gente el acceso al agua ampliando el alcantarillado; ampliar las zonas de recreo y deportivas con la construcción de un estadio y nuevas zonas para tal fin; mejorar la higiene y el aseo de las calles con baños públicos cerca a los barrios obreros; optimar la salud de la población, mejorando la calidad de los

alimentos que ingiere con la construcción de una pasteurizadora. También estaba interesada en restaurar el paseo de Bolívar y reubicar los habitantes que vivían allí, construir el Palacio Municipal, levantar un monumento a los fundadores y publicar la historia ilustrada de la ciudad y algunos manuscritos inéditos del archivo municipal. Por si esto no fuera poco, se estaban adelantando obras tales como la construcción de la avenida Caracas y la Jiménez, la vía que conducía a la estación del ferrocarril, la cual recibió el nombre de avenida del Centenario. Posteriormente se aprobó la construcción del hospital municipal en la zona de Chapinero, la cárcel municipal, casas para empleados oficiales, clínicas de maternidad y lactancia en barrios obreros, prolongación de la línea del tranvía por algunos barrios, abrir la calle 22 sur y construir un parque en la calle 42 entre la carrera 7a y 13. Aleatoriamente se construyó para ese año la planta de tratamiento de Vitelma, que procesaba el agua de la represa de La Regadera; la cárcel municipal y la escuela de policía de Muzú.

Plano # 4



Plano de Bogotá. 1954

Tomado de Atlas Histórico de Bogotá cartografía 1791 – 2007.

En 1940 ya hay un cambio en los intereses a la hora de expandir la ciudad: no solo se necesitan lugares de vivienda y de trabajo, se necesitan vías que mejoren y faciliten el

desplazamiento de la ciudad, por lo que se utiliza el concepto de plan vial con la construcción de la Avenida Caracas con lo que se continua con el desarrollo lineal de la ciudad y por lo mismo se construye la carrera 10, la carrera 13, la carrera 14, la avenida Jiménez de Quesada, la calle 26 y la Avenida de las Américas (también se crea la oficina del plan regulador de Bogotá). Todas estas obras se lograron gracias a la adquisición de muchos predios y se adquirieron por medio de la ley 1 de 1943 en el que considera que cualquier predio es de utilidad pública cuando se le necesita para ampliar cualquier la vía pública (esta ley será usada durante toda la década de 1950).

Aunque todo esto necesitó de alguien que tratara de organizar la aparición de las nuevas obras, para evitar el desorden y se construyera con cierta simetría y organización. Por lo que se contrata a Karl Brunner para esto.

BRUNNER

Se contrata al urbanista austriaco Karl Brunner como el director del Departamento de Urbanismo por ser un urbanista europeo reconocido y por la labor que había realizado en Chile, aunque se posesiona en 1933.

Su labor era necesaria porque la ciudad poseía una serie de barrios que estaban alejados de la ciudad, escasos de una infraestructura apropiada y muy insalubres; problemas que entorpecía alcanzar una ciudad planificada y desarrollada al no poseer un plano que guiara la construcción de la ciudad. Entre los aportes de Brunner el más importante radica en el concepto de vivienda que posee. Su idea era realizar barrios enteros lo que conllevaba una organización de una hilera de edificaciones dedicados para el hogar, el diseño de la vía y la implementación de las zonas verdes, cosa que fue totalmente nueva en el diseño de la ciudad en contraste con la idea bogotana de construir nuevas casas en un terreno parcelado sin ninguna consideración de las zonas aledañas.

Ante el desorden que la ciudad había venido presentando se plantea ejecutar algunas intervenciones para toda la ciudad pero para lograrlas realizar mejor y más ordenadamente divide la ciudad en cuatro sectores de la siguiente manera:

"En el sector oriental del Paseo de Bolívar y alrededores, que abarcó las zonas comprendidas desde el barrio San Cristóbal hasta el barrio Egipto, el barrio La Concordia, el Parque de la Independencia y el nuevo Parque Nacional. Incluyó planes de arborización, localización de urbanizaciones para obreros y otros estratos, localización de equipamiento urbano y la ampliación de algunas vías" (Saldarriaga, 2006, p 97)

"En el sector Sur, localizado a diez cuadras de la plaza de Bolívar. Brunner trató de dar a este sector un carácter propio mediante la localización de edificios públicos y la construcción de viviendas y equipamiento" (Saldarriaga, 2006, p. 97)

"En el sector Occidente localizado entre la Estación del Ferrocarril y el Cementerio Central, Brunner lo consideró como una zona industrial, propuso el traslado de la estación y la comunicación, prolongación y regulación de algunas vías entre las cuales se encontraba la Avenida Caracas" (Saldarriaga, 2006, p 97)

"En el sector Norte, incluyó los barrios de la Magdalena, Teusaquillo, Marly y Chapinero, Brunner buscó integrar estos barrios mediante nuevas avenidas" (Saldarriaga, 2006, p 97)

Aunque para realizar tales funciones, presenta una serie de condiciones que sin duda alguna permitirían alcanzar esas metas en menos tiempo y prevendrían mas problemas del mismo tipo. Las condiciones son:

"expedición de un decreto para el diagnostico de las condiciones higiénicas en todo el casco urbano, decreto de prohibición de edificación en terrenos que no estuvieran comunicados con la red de agua y alcantarillado, desarrollo de redes de movilización colectiva, principalmente tranvías en los barrios obreros del sur, decreto que mitigara los impuestos sobre la producción de materiales de construcción para las urbanizaciones obreras, reorganización de la administración urbana para facilitar la ejecución de proyectos públicos"(Saldarriaga, 2006, p 97). Innovándose en el control de la calidad de las nuevas construcciones.

Para 1936 Brunner presenta su plan vial, el cual no está basado en alguna medición o alguna proyección de tránsito, se basó en un diseño de avenida-parque al estilo del park way. Posteriormente presenta otros proyectos de planeación para mejorar la organización de la ciudad como lo fue la realización de la carrera 7-A, la cual estaba ubicada en el intermedio de la carrera 7a y 8a; al rededor de esta debería ubicarse los principales edificios del gobierno nacional y departamental, muy parecida a la idea del centro cívico de Le Corbusier años después.

Pero ya para la mitad de la década del 40, su trabajo es criticado por Carlos Marínez Jiménez en la revista PROA. Después de esto surge un nuevo plan vial, realizado por Alfredo Báteman en la alcaldía de Jorge Soto (1944) el cual contenía un plan de urbanismo, una zonificación, la realización y ampliación de varias vías, con definiciones técnicas para una mayor diligencia de las nuevas normas conocido como "El Plan Soto-Bateman". El objetivo principal era descongestionar el centro y conectarlo de una manera mas eficiente con las zonas cercanas. El plan se debatió y se concluyó que no era lo suficientemente ambicioso y que tampoco lograba cubrir las necesidades de la ciudad, aunque estaba impregnado de algunos conceptos de Brunner. Posteriormente la Sociedad Colombiana de Arquitectos realizó también un plan vial en donde se proponía el desarrollo vial de la ciudad (1945). Sus propuestas fueron divulgadas en la revista PROA y en esta se defendía la construcción de una ciudad moderna de grandes avenidas y zonas verdes.

INSTITUCIONES PÚBLICAS

Todo el desarrollo de la ciudad se logró por medio de varias oficinas distritales e instituciones nacionales cuya función era la de resolver los problemas que más aquejaban a la ciudad: vivienda, vías y planeación.

La Oficina de Obras Públicas (establecida en el acuerdo 9 de 1911) fue la encargada de dar solución a los problemas que emergían en la ciudad y evaluaba no solo la ubicación cartográfica de las obras sino su proyecto y realización, por lo que debía estar pendiente de

los planos, las medidas y los materiales empleados en su construcción. También se encargaba de la vigilancia de las obras que se hacían con los contratistas, la planeación de andenes, vías, acueducto, demarcación de lotes y dar su opinión al Concejo de Bogotá cuando se tenía proyectado realizar alguna nueva obra y si era necesario dar su ejecución o estudio a terceros.

El asunto de la vivienda fue algo que siempre estuvo en la mira de la administración de la ciudad y trató de darle solución. Para lograrlo fue necesaria la aparición de nuevas instituciones que logran la financiación de este plan y de leyes que normalicen el proceder de esta intención. Es así que se creó el Banco Central Hipotecario (Ley 24 de 1905), se creó la caja de vivienda militar para proporcionarle vivienda a sus afiliados militares y civiles (Ley 87 de 1947), se crearon bancos de ahorro y vivienda (decreto 1483 de 1955), se ofrecieron bonos de préstamo y vivienda a 30 años de plazo (ley 1938 de 1955), se responsabilizó a la Caja de Crédito Agrario de los programas de vivienda rural y al ICT de los planes de vivienda a bajo costo; apareció el Banco Central Hipotecario; el Fondo de desarrollo urbano, el Instituto de Crédito Territorial, la Empresa de desarrollo urbano “El Salitre”, el Centro Nacional de Estudios de Construcción – CENAC, el Fondo Nacional del Ahorro, y el Fondo de Ahorro y Vivienda – FAVI, entre otros.

Con la creación del Departamento de Urbanismo se reconoce que la ciudad debe ser planeada para velar de esta forma por su desarrollo y prevenir (o solucionar) los problemas de vivienda, que eran la mayor preocupación de ese entonces al no existir casas para la creciente población.

En un principio se crea dicho departamento para realizar un plan vial y urbano que organizara la ciudad y la reglamente, aunque también fue el organismo encargado en darle orden al crecimiento de la ciudad por medio de la planeación, tarea a la que se le había dado a su director Karl Brunner. Aunque en un principio sus trabajos se basaron principalmente en la planeación vial y las nuevas urbanizaciones.

Pero todo esto ocurrió por tener un acercamiento con las ideas urbanísticas europeas y fue una antesala para la llegada del urbanista Le Corbusier.

LE CORBUSIER

El acuerdo 88 de 1948 creó la oficina del Plan Regulador de Bogotá y permitió al alcalde contratar a un urbanista de gran prestigio para la elaboración del suso dicho plano. Charles Edouard Jeanneret, más conocido como Le Corbusier firma su contrato con la alcaldía el 30 de marzo de 1949. Su trabajo debía ser un estudio de la ciudad para saber en qué condiciones estaba (esto lo debía desarrollar entre marzo de 1949 y marzo de 1950).

Se escoge al arquitecto suizo por ser la figura internacional más representativa en el sector del desarrollo urbano y ser el encargado de la mayoría de las propuestas modernas en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) para planear las ciudades. Él había dividido la ciudad en cuatro principios básicos, los cuales abarcaban en su totalidad todas las funciones urbanas. La división que realizó era HABITACIÓN, ESPARCIMIENTO, TRANSPORTE Y TRABAJO y tanto sus observaciones como sus críticas las plasmó en su texto de urbanismo "Carta de Atenas". Estos planteamientos permitían planear la ciudad a futuro a la vez que lograban cubrir todas las necesidades urbanas, necesidades que debían ser resueltas con suprema urgencia tras librarse la Segunda Guerra Mundial.

La "Carta de Atenas" es el espacio donde se plantea y se defiende la ciudad funcional.

CARTA DE ATENAS

Le Corbusier había dividido la ciudad en sus cuatro funciones vitales para darle una organización a la ciudad logrando con esto un equilibrio con todos los elementos que la componen. Para ello se apoya en el espacio geográfico (dejándolo atrás como un elemento

opositor) y adquiriendo una mejor administración. Esto lo hace al considerar que un plan organizado de la ciudad fomenta el progreso no solo de la ciudad sino del individuo porque todas las sociedades impregnan su sello característico sobre la forma de ver la vida, ya sea de una manera filosófica, religiosa o ideológica. En el momento en el que estamos (el siglo XX) las ciudades han entrado en caos por el advenimiento de la industrialización y por ello hay que darles una organización al ser las ciudades mismas las encargadas de realizar su trazo; en la antigüedad era la defensa en la modernidad es la economía (industria, turismo y comercio).

La economía es el elemento vital de una nación porque esta desarrolla o deteriora su progreso el cual se alimenta de las vías de acceso con los mercados vecinos. Dichos mercados deben ser aprovechados y alimentados mejorando sus vías de acceso ya sea fluvial, terrestre o aérea. Pero no se puede dejar atrás la administración por ser el símbolo vital de subsistencia, el cual debe ser flexible y amoldarse a las necesidades de la nación, pueda responder a las exigencias de los nuevos tiempos y logre perdurar muchos años.

Respecto a las cuatro funciones de la ciudad, Le Corbusier hace un estudio sobre la situación actual de las cuatro divisiones y hace unas recomendaciones para el futuro diseño de las ciudades, con las que se espera lograr un progreso en todos los sectores urbanos. Sobre las características de la Habitación, menciona que la densidad es nociva en grandes números al generar insalubridad, como consecuencia de espacios reducidos para vivir, carecer del sol, contener vecinos incómodos, poseer pobres instalaciones sanitarias y que muchas veces las viviendas no son usadas para lo que fueron construidas. Menciona que debe evitarse a toda costa la realización de los tugurios al ser inapropiados para la calidad de vida de las personas y que no se debe alejar una vivienda de las zonas verdes por ser esto una razón que deteriora la salud de las personas, pero esto se debe a que una mala organización y un mal diseño de la ciudad afecta la salud física y mental. Un ejemplo de ello es la ubicación de la vivienda obrera que es la que está ubicada en los peores terrenos al estar cerca a zonas muy contaminadas; en contra posición de las viviendas de mayor lujo, las cuales son las que están mejor ubicadas.

Respecto a la planeación o elementos que hay que tener en cuenta a la hora de construir los sectores residenciales habla principalmente sobre la buena ubicación de las viviendas. Para lograr esto se debe procurar que le dé el sol por todos los costados en contraposición de las viviendas anteriores que solo reciben sol por un costado; en lo posible deben estar alejadas de las vías para evitar el ruido, el polvo y los gases que emanan; y debe tener cercanía a las escuelas aunque estas deben estar lejos de las vías para prevenir cualquier accidente con los automóviles. Pero hace una mayor observación al considerar otras estructuras que hacen parte de las viviendas, las cuales las llama "prolongaciones de la vivienda" tales como servicios médicos, guarderías, jardines infantiles, escuelas, zonas recreativas y deportivas para niños y adolescentes equipados apropiadamente para satisfacer las necesidades de cada edad.

Con estos elementos se mejoran las condiciones de vida de los habitantes al optimizar no solo el medio en el que viven, sino facilitando el acceso a todos los servicios y los elementos que satisfacen sus necesidades y evita la aparición de los tugurios por ser en consideración de Le Corbusier lugares desagradables para vivir, con las peores condiciones y un error urbano. Aunque la sumatoria de todo esto y el aprovechamiento de los terrenos generan un progreso "armonioso".

Respecto a las exigencias y recomendaciones que se hacen a las residencias, se apunta mayormente hacia el diseño y la ubicación con lo que se evitan los errores que se han venido cometiendo por culpa de la falta de un plan organizador de la ciudad. Para evitar los males existentes se recomienda que las viviendas ocupen los mejores sitios para que tengan una buena iluminación, aire puro, áreas verdes, y que la decisión de su ubicación sea por razones de higiene, pero no se pueden dejar de lado los espacios donde se pueda realizar cualquier actividad física.

También se debe tener en cuenta la densidad de una ciudad para darle una respuesta anticipada a lo que ello conlleva y prevenir el desamparo sufrido a causa de un desmesurado crecimiento. El sol en los planos debe ser tomado en cuenta al ser fundamental en las vidas de las personas y porque sus rayos son un beneficio para la salud.

Las viviendas no podrán ser construidas a lo largo de las carreteras por ser el medio por el que transita una amenaza que puede atentar contra la vida. Las nuevas construcciones deben aprovechar las nuevas técnicas para construir edificaciones más altas y mejores, que tengan una vista agradable, aire puro y un buen baño de sol. Por último menciona el cuidado que se debe tener al construir estructuras muy altas una seguida de la otra porque tal aglutinamiento solo afecta en vez de mejorar al dejar de lado las demás estructuras de apoyo (escuelas, centros médicos y deportivos).

Sobre el esparcimiento, Le Corbusier dirigió sus observaciones más que todo hacia la importancia, la ubicación y la distancia. Por ello refiere que las áreas libres son escasas a pesar de la importancia que estas tienen al ser el lugar idóneo donde los jóvenes ocupan su tiempo y realizan sus actividades; las áreas para el esparcimiento se encuentran lejos de los lugares de vivienda y por lo general se encuentran en zonas de lujo, minimizando en extremo la influencia en sus habitantes.

Su apreciación no solo se queda en la importancia de las áreas libres urbanas, trasciende también al país, porque valora de manera especial los espacios libres por considerarlos una necesidad fundamental para el bienestar social y que sin lugar a dudas embellece las ciudades, cambiando la monótona cara de la ciudad llena de edificios creados por el hombre por una imagen completamente diferente con la naturaleza al visualizar formas naturales imposibles de repetir. Por esta razón considera que se debe tener en cuenta el terreno no solo urbano sino regional y hasta nacional, por el hecho de que en cada una se emplea el tiempo destinado para descansar de una forma diferente (como en un nevado, una reserva forestal o la playa), pero para poder aprovechar de todo esto se debe tener un buen medio de comunicación terrestre, aéreo o fluvial.

En cuanto a las exigencias que realizó son de orden organizativo. Exige una regulación en el uso del suelo con lo que se lograría dar satisfacción a todas las necesidades sociales sin carencia alguna tomando en cuenta el esparcimiento para niños, jóvenes y adultos. Para ello recomienda que las zonas libres no solo sean de carácter estético, sino que también tengan alguna función ya sea educativa, deportiva o cultural. Considera también las bellezas

naturales, las cuales hay que aprovecharlas, conservarlas y arreglarlas si fuese el caso. Aconseja a ediles velar por el descanso de los habitantes para que se aproveche al máximo el día de descanso por medio de programas recreativos. Por último pide imperiosamente que todo lote insalubre se demuela para sanear las zonas aledañas.

Frente al Trabajo las observaciones que hizo se enfocan más que todo hacia las transformaciones que ha realizado la industrialización en la organización de las ciudades y ciertas condiciones de vida en los obreros. Menciona que la industrialización rompió el equilibrio de las ciudades; se construyeron las fábricas al lado de los barrios sin contemplación del mal que este generaba por el ruido y el polvo, o, encaso contrario, se edificaron al otro extremo de los barrios lo que hacia que se perdieran horas de descanso en el desplazamiento hacia el sitio de trabajo. Por las nuevas condiciones y las transformaciones de la ciudad ahora se gastaban más horas en el desplazamiento entre el hogar y las fábricas, sin contar con los obreros que viven en unidades residenciales demasiado pequeñas o tal como les llama Le Corbusier "bloques de compactos cajones".

Los medios de transporte están en una condición crítica al saturar a los obreros en todos los medios que usan para desplazarse como lo son los buses, los tranvías, el metro y el tren subterráneo. Pero todo esto ocurre, tal como lo señala, por la falta de un programa que organice el crecimiento. Esto ha producido que el crecimiento sea incontrolable, exista una total ausencia de previsiones, se especule el valor del suelo y la industria se construya al azar sin obedecer ninguna regla. Aunque no todo es malo, pues la industrialización produjo más negocios, más administración y más comercio, pero le faltaban oficinas bien dotadas para apoyar la producción.

Las exigencias que hizo sobre el trabajo, una de las funciones vitales de la ciudad, son más que todo para corregir los errores que se han perpetuado en el tiempo y potenciar el desarrollo industrial mejorando sus condiciones. Para esto recomienda que la distancia entre el lugar de trabajo y la vivienda se debe reducir al mínimo y para ello recomienda que se cambie le diseño de las ciudades de concéntricas a lineales. Los sectores industriales se separaran del sector habitacional y entre estos dos habrá una zona verde, aunque los dos

tendrán todos los servicios necesarios. La industria debe estar ubicada cerca a una vía de comunicación ya sea fluvial, ferrea o una carretera. El sector artesanal puede estar en un sector diferente al industrial por no ser tan nocivo como este y por necesitar de lo intelectual para avanzar. Respecto a los negocios, este sector a tomado un papel tan importante que deben tener una buena comunicación para que estos puedan desarrollarse adecuadamente; deben estar cerca a las viviendas y tener conexión con los sectores industriales sin dejar de lado cualquier otro servicio que pueda serle de utilidad como los hoteles o el aeropuerto.

Las observaciones que realizó sobre la circulación es un estudio de la situación actual de las vías, sus fallas y condiciones; con lo que se detalla las carencias de estas respecto al uso en la era industrial. Una de sus características de la red de vías urbanas es el ser un conjunto de vías de comunicación que se desarrolla desde la vía principal pero que estas ya no sirven para cubrir las necesidades del transporte mecánico moderno. Las vías no sirven para la actual movilidad al obligar a los conductores a frenar todo el tiempo y ser una amenaza letal para los transeúntes, porque en su momento se diseñaron para el la movilización de personas caballos y carruajes, no para automóviles y camiones lo que alberga una sería diferencia en velocidad y tamaño; y que en una calle angosta se convierte en un problema.

Pero hay otros detalles como que realizar una ampliación de las calles es algo costo y prácticamente inútil ante la expansión de la ciudad por lo que se necesitan de mejores soluciones. Los ferrocarriles urbanos diseccionan las ciudades, limitando algunos sectores, por lo que es una tarea importante organizarlos. Por último las calles que se construyeron con algún edificio emblemático o una estatua ahora es un inconveniente y para ello hay que protegerlo de los vehículos motorizados.

Por último, las exigencias realizadas se centran en la organización de las vías y el reconocimiento de su importancia. Se menciona que la circulación es un elemento vital y que se debe hacer un completo estudio de ella en donde se detecte los puntos críticos y se construya según el tipo de vehículo que transitará ahí. Se recomienda clasificar las vías y darles a cada quien su espacio (peatones, autos y camiones). Las vías deben diferenciarse

según sea su destino. La circulación del tráfico pesado será ordenado de cierta forma para evitar que se detengan usando cambios de nivel. Los peatones deberán poder desplazarse por un camino diferente al de los vehículos y por último, las zonas verdes deben separar las avenidas.

Como se observa, la carta de atenas hace un estudio actual de las ciudades en donde señala sus características, sus problemas y las soluciones que se deben hacer. Mismos elementos que toma en cuenta para diseñar las ciudades, prevenir y corregir los errores que se han cometido e impulsar su progreso. Aunque en el caso colombiano serán los arquitectos Weiner y Sert los encargados de materializar el trabajo de Le Corbusier.

C.I.A.M.

El C.I.A.M. fue el escenario por excelencia en el que se señalaba el camino a seguir del urbanismo. En este se analizaban los problemas y se les daba posibles soluciones. Aunque es en el momento en que aparece la Carta de Atenas cuando se consolida el concepto de ciudad y es con la Ciudad Funcional.

El concepto de Ciudad Funcional determina que la ciudad tiene cuatro funciones básicas: la vivienda, el transporte, el trabajo y el descanso. Cada función debe estar separada una de la otra, para que cada una se pueda desarrollar de tal manera que sea un elemento óptimo al contar con todas las condiciones para su desarrollo.

El C.I.A.M. se instaura en 1928 tras una reunión de algunos arquitectos modernos reunidos en el castillo de Sarraz Vaud (Suiza). En esta reunión se revisaron los problemas por los que estaba pasando la arquitectura y la construcción de las ciudades a los que les dieron respuesta, lo que decidió la elección de agruparse para continuar respondiendo los problemas de la arquitectura de ese entonces. La integración de estos arquitectos modernos se logró gracias a la unión de sus conceptos fundamentales y de lo que debe hacer la arquitectura, por esta razón consideran que la idea de la arquitectura debe evolucionar en

una nueva que "satisfaga las exigencias materiales, sentimentales y espirituales de la vida presente" (Le Corbusier, 1979, p. 144) debido a que la industrialización transformó negativamente la vida humana, por lo que ahora hay que recuperar el equilibrio perdido, para que las ciudades no sean un aglomeramiento urbano y el problema de la densidad y la circulación se halle resuelto.

La nueva etapa en la que se encontraba la arquitectura obliga a considerar nuevos elementos que no puede dejar de lado. La industrialización transformó todos los elementos de la sociedad fecundando nuevas relaciones y en la arquitectura se evidenció esta transformación. Había surgido el urbanismo y ahora se consideraba la opinión pública y el estado en la arquitectura. Esto hizo aparecer nuevas consideraciones como que se debía vincular la economía a la arquitectura para tratar de hacer a las ciudades más eficientes aprovechando sus condiciones físicas y técnicas por lo que también se debe aprovechar la mecánica industrial en la construcción por sus habilidades. Se debe sumar que ahora se debe hacer pública el nuevo papel de la arquitectura para alimentarse de los problemas urbanos, porque los medios pecaban al exigir cosas poco útiles o viables y la arquitectura lo hacía al apartarse de la sociedad, lo que la desinformaba de los problemas que se padecían (mayormente en la vivienda); aunque también era necesario prevenir la intromisión del estado en la enseñanza y la realización de la arquitectura por ser lo que entorpece su evolución por preocuparse principalmente en obras lujosas que poco ayudan en lo social.

En definitiva, la finalidad del CIAM fue: "formular el problema arquitectónico contemporáneo; presentar la idea arquitectónica moderna, hacer penetrar esta idea en los círculos técnicos, económicos y sociales; velar por la realización del problema de la arquitectura."(Le Corbusier, 1979, p. 148)

Bogotá aprovecha las ideas del CIAM para ser una ciudad moderna siendo este la autoridad internacional en establecer la arquitectura moderna. Se utiliza el planteamiento de la ciudad funcional para salir del atraso, modernizarse y estar a la vanguardia de las ciudades del mundo, al ser este proyecto el utilizado en algunas ciudades europeas para su reconstrucción.

En el caso Bogotano se padecía en vivienda al no darse abasto para la creciente población proveniente del campo, situación causada por el desplazamiento debido a la guerra bipartidista que se libraba en el país. Había problemas en el transporte de sus habitantes al ser insuficientes e inadecuadas las vías existentes que comunicaba la ciudad tanto para el transporte de personas y mercancías como la circulación de camiones, muy importantes para el sector industrial y comercial. En cuanto a los problemas de entretenimiento, Bogotá no contaba con lugares suficientes para el entretenimiento de toda la población al contar solo con plazas públicas para esta función. Por todo esto construye nuevos barrios con lo que logra (pero no del todo), darle casa a las nuevas familias que llegan a la ciudad, nuevas y más grandes avenidas por donde se facilita el transporte de los ciudadanos llegando más rápido y más lejos, a la vez que se abren por medio de estas nuevas zonas residenciales, comerciales e industriales y aprovechar las zonas verdes cercanas a las de Bogotá para el descanso de los capitalinos, lo que cambió la cara de la ciudad y el concepto de sus habitantes sobre la misma.

EL PLAN PILOTO

El plan piloto, como se dijo anteriormente es el estudio que realiza Le Corbusier a la ciudad. Para su realización se tomó en cuenta la zonificación de la ciudad para uso exclusivo; elemento muy común en el urbanismo moderno, establecidos en los CIAM.

Uno de los elementos que se tomaron en consideración a la hora de realizar la investigación fue la extensión de la ciudad, la cual se proyectó a 50 años. Era importante tomar en cuenta este elemento para evitar una expansión de la ciudad de forma desordenada y se evitaran vacíos entre una zona residencial y otra, cosa que por mucho tiempo afectó a la ciudad. Según se calculó, para el año 2.000 Bogotá tendría cerca de 1'500.000 habitantes y una circulación de 20.000 autos.

Haciendo uso de la zonificación de las ciudades la cual era la propuesta del CIAM, se diseñó la ciudad de forma muy parecida a la de un "avión: la vivienda se ubicó en las alas y

los usos de administración, comercio e industria en el fuselaje" (Saldarriaga, 2006, p. 108), organizando la ciudad de norte a sur y la prolonga hacia el occidente.

Respecto a la circulación, era el elemento fundamental para que una ciudad fuera eficiente, sólo se consideró el carro particular y no el transporte masivo. Las vías estaban diseñadas de tal forma que se llegara rápido desde cualquier punto de la ciudad y esta estaba jerarquizada por velocidad, capacidad y función, lo cual se conoce como el sistema 7V que es un principio organizador del espacio vial y se organiza así:

Vías de enlace regional (V1)

Vías de enlace rápido (V2)

Vías de delimitación de sectores y enlaces de las vías norte-sur (V3)

Vías de penetración y alimentación de sectores (V4)

Vías de enlace interiores (V5)

Vías de servicios de vivienda (V6)

Vías de Vías principales de peatones (V7)

Por último queda el centro cívico, que es el lugar donde se concentran todos los edificios del gobierno, administrativos y comerciales. Estos estaban rodeados de grandes vías y estacionamientos. El inconveniente de esto era su ubicación en el centro. Para su realización exigía demoler una gran cantidad de edificios del centro histórico, dejando solo la Plaza de Bolívar, el Capitolio, el edificio Lievano, la Catedral, la iglesia del Sagrario, el Teatro Colón y las iglesias de San Ignacio, Santa Marta y El Carmen.

El Plan Piloto es adoptado por la ciudad el 5 de Abril de 1951 (Registro Municipal, 1951, Decreto 185). La ciudad lo adopta por considerar

"que es indispensable elaborar y adoptar un plan que regule el crecimiento de la ciudad, con miras a fomentar el uso adecuado del terreno, a asegurar a las edificaciones condiciones razonables de aire, luz y accesos adecuados, a incrementar la seguridad contra accidentes y otros peligros, a evitar la congestión de las construcciones, a facilitar una lógica distribución de la población, a suministrar convenientes servicios de transporte, de acueducto, de alcantarillado, de energía eléctrica, de teléfonos, de escuelas, de hospitales, de

parques, de campos de deporte y otros beneficios, y en general, a mejorar la salud pública, la seguridad y el bienestar de los habitantes de Bogotá" (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

En el momento en que se adopta el plan, el alcalde hace algunas consideraciones previas al iniciarse su ejecución las cuales son: mientras entra en vigencia el Plan Regulador la ciudad adoptará el Plan Piloto "como norma que debe regular el desarrollo urbano" (Registro Municipal, 1951, Decreto 185) el Plan Piloto "comprende la fijación del perímetro urbano, zonificación de la ciudad, sistema vial y su clasificación y normas sobre urbanismo y servicios públicos." (Registro Municipal, 1951, Decreto 185).

En la zonificación que se realiza en el plan la ciudad se divide en: zona de industria pesada, zona de industria ligera, zona de mercado y su comercio de influencia, zona de comercio pesado, zona de negocios y administración, zona de habitación, zonas verdes y zonas de reserva para industria y para habitación.

Sobre los sectores industriales se dijo lo siguiente:

"En la zona de industria pesada deben funcionar las industrias que por razón del ruido, de la vibración, de los olores, de las materias explosivas o altamente inflamables que empleen, del humo de los gases, de los desperdicios o residuos, del espacio que necesitan para su desarrollo, del volumen de transportes que requieren y de sus conexiones con las líneas férreas entorpezcan el funcionamiento de la industria ligera y deban estar alejadas de las zonas destinadas a habitaciones. Igualmente quedará ubicada en esta zona la estación terminal de los ferrocarriles y sus servicios adyacentes (Registro Municipal, 1951, decreto 185)

"en la zona industrial ligera deben funcionar las fábricas, los talleres, las bodegas y depósitos, y en general todos aquellos establecimientos de carácter industrial que por sus características no entorpezcan el buen funcionamiento de las empresas vecinas ni ofrezcan peligro para las zonas de habitación con las cuales limitan" (Registro Municipal, 1951, Decreto 185), "en la zona de industria pesada y ligera no se permitirán edificaciones destinadas a habitación, excepción hecha de las que están destinadas al personal que se requiera estrictamente para la vigilancia de la fábrica. Dichas construcciones deberán localizarse en sitios que no ofrezcan peligros o inconvenientes para la salud." (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

Sobre las zonas comerciales se consideró que: "En la zona de mercado y su comercio de influencia funcionarán la gran central de abastecimientos de Bogotá y los almacenes y tiendas que habitualmente están localizados en las inmediaciones de las Plazas de Mercado." (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

En la zona de comercio pesado deberán funcionar los almacenes y depósitos destinados al comercio de maquinaria, de materiales de construcción, de equipos pesados, de vehículos, de cualquier clase de artículos al por mayor, y, en general, de aquellos que por razón de la cantidad de mercancía que mueven necesitan espacios considerables y gran volumen de transporte. También se permiten en esta zona los almacenes destinados al comercio ligero (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

En la parte occidental de la zona de comercio pesado (entre carreras 26 y 30), podrán funcionar restaurantes, teatros y establecimientos de recreación y de cultura, así como también las oficinas públicas y privadas necesarias para el correcto funcionamiento de las actividades de esta zona y de la de mercado. En esta misma parte (entre carreras 26 y 30), podrán funcionar restaurantes, teatros, establecimientos de recreación y de cultura, así como también las oficinas públicas y privadas necesarias para el correcto funcionamiento de las actividades de esta zona y de la de mercado. En esta misma parte (entre carrera 26 y 30) se destinará un espacio para el estacionamiento de los vehículos que requieren esta zona y la de mercado (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

En la zona de comercio pesado, la superficie aprovechable de cada solar, para efectos de construcción, no será superior al 75% del área total del respectivo predio. En la zona de mercado y su comercio de influencia, la superficie aprovechable de los solares, para efectos de construcción, será determinada por la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

Sobre vivienda:

"En las tres secciones en que se divide la zona de habitación se permitirán exclusivamente construcciones destinadas a la vivienda y al culto. Pero la Oficina del Plan Regulador determinará las áreas dentro de las cuales pueden funcionar los nuevos templos, el comercio y la plaza de mercado de cada barrio, los colegios y establecimientos de cultura, los teatros, las clínicas y centros de higiene, los hoteles y pequeños talleres de artesanado que sean necesarios para satisfacer las necesidades de sus habitantes"(Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

Lo que se tomó de zonas verdes fueron:

"Los cauces de los ríos o quebradas La Albina, San Cristobal, San Francisco, rio del Arzobispo y su continuación en el Salitre, Rio Negro y el Chicó, desde su nacimiento en la parte oriental de la ciudad hasta su desembocadura en el Rio Bogotá... Los jardines públicos, parques, plazas, terrenos de deporte, estadios, hipódromos, campos de experimentación agrícola y cementerios existentes, los mismo que las zonas que por su conformación topográficas o por estar constituidas por terrenos deleznable inapropiados para la construcción, deban ser reservados para áreas verdes, así como también algunos terrenos de propiedad particular que deban igualmente reservarse"(Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

Aunque el plan no era una camisa de fuerza que no permitiera seguir con las construcciones en la ciudad porque "mientras no entre en vigencia el Plan Regulador de Bogotá, toda modificación en las construcciones situadas en el centro cívico y cultural y la destinación que se dé a los lotes sin edificar ubicados en dicho centro están sometidos a la aprobación de la Oficina del Plan Regulador de Bogotá" (Registro Municipal, 1951, Decreto 185)

1950

En esta década la organización de las ciudades se torna importante, por lo que desde la misma presidencia de la República se exhorta a la planeación de los municipios. Esto se debe a que "uno de los problemas fundamentales de la Administración Municipal, en ciudades que han alcanzado cierta categoría y desarrollo, es el de la planificación y regulación de su crecimiento y de sus servicios públicos en forma que aseguren la continuidad y estabilidad de dicha planificación;" (Registro Municipal, 1951, Decreto 185) para obtener un constante desarrollo pero ante todo ordenado y regulado. A los demás municipios se recomienda tener como ejemplo los planes de las ciudades de Cali, Medellín y Bogotá por lo que se debe tener un plan piloto y un plan regulador el cual debía ser aprobado y no podía modificarse sin la aprobación de la junta planificadora de la ciudad.

La década del 50 fue la década de los nuevos retos en la que se pretendió resolver todos estos problemas con un plan de obras públicas, el Instituto de Crédito Territorial, y con Le Corbusier a cargo de la planeación de Bogotá (a lo que se suma que quería desplazar a Cali y Medellín como las dos ciudades principales del sector industrial). Por lo que empiezan a

surgir una gran cantidad de barrios y urbanizaciones de diferentes estilos al ser estos contruidos con conceptos estéticos muy diferentes, empieza haber un control sobre las urbanizaciones por medio de la reglamentación, se impulsa la zonificación de la ciudad, los servicios públicos y las vías de acceso.

La planeación por fin tomaba en cuenta los problemas de la ciudad y se proyectaba desde aquí a la modernización de lo que la pensó para el futuro y la ubicara en el lugar que le correspondía, ser la capital!!!

Registro Municipal 1951. Pág 46 y 47

CAPITULO 2

La Urbanización de 1950

La zonificación es la operación que se realiza sobre un plano urbano con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su lugar adecuado.
Le Corbusier

Plan Regulador

La realización del proyecto del Plan Regulador, se originó en una oficina sostenida por Bogotá la cual llevaba el mismo nombre del proyecto (Oficina del Plan Regulador de Bogotá). Esta tenía una organización de 5 secciones: Dirección, Investigación Estadística, Reconocimiento Geográfico, Zoneamiento y Servicios Públicos; la cual constaba de 5 arquitectos, 6 ingenieros, 3 asistentes, 1 topógrafo, 10 dibujantes, 1 jefe especializado en estudios estadísticos, 1 secretario general, 1 mecanotaquígrafa, 1 archivera mecanógrafa y 1 portera-celadora.

El Plan Regulador lo realiza José Luis Sert y Paul Lester Weiner; ellos tienen la tarea de volver una realidad el Plan Piloto realizado por Le Corbusier.

Pero para alcanzar el éxito de la planeación de la ciudad, se decretó que la Oficina del Plan Regulador le diera especificaciones a las demás organizaciones municipales sobre los planos que debían realizar para que encajara en el plano general que se estaba construyendo y que solo se realizara la construcción cuando los planos realizados por las demás dependencias tengan su aprobación, lo que posteriormente se dibujará en el plano general.

Mientras entraba en vigencia la ejecución del Plan Regulador y para prevenir que los estudios de la ciudad se vieran afectados por nuevas construcciones de tipo vivienda, comercial e industrial, el Consejo en el Acuerdo 11 de 1949, firmado en Mayo (Registro

Municipal, 1949) acuerda no otorgar licencias de construcción por fuera de los límites de Bogotá, solo lo hará hasta que la Oficina del Plan Regulador haya realzado las nuevas normas a las que deben someterse las urbanizaciones, construcciones y parcelaciones. A lo que posteriormente la alcaldía presentaría al consejo un nuevo reglamento tomando en cuenta las recomendaciones de la Oficina del Plan Regulador; pero mientras los estudios siguen y para continuar dando una solución al problema de vivienda sufrida en Bogotá, la ciudad adquiere los terrenos que están por fuera del perímetro de la zona urbana para construir por cuenta propia nuevos barrios, realizar acuerdos con constructoras o revenderlos. Claro está que estas nuevas construcciones solo podrían otorgarse si no entorpecía al Plan Regulador condición que solo ocurría si tenía la aceptación del alcalde aclaración dada en el acuerdo 63 de 1949 expedido en Agosto.

Un ejemplo de las regulaciones que deben tener las construcciones se vio en las nuevas obras realizadas en la Carrera 10 o Avenida del Libertador entre la calle 25 y 6a. Aquí "la Oficina del Plan Regulador de Bogotá podrá autorizar modificaciones de las alturas de los pisos 2do, 3ro y 4to en el interior de ellos, siempre que no se alteren las fijadas por este Decreto para la fachada y que los vanos guarden armonía con el conjunto general. Si se quería realizar algún otro cambio se debía consultar con la oficina del plan. Su altura mínima será de 13.82m. y la máxima de 30.80m medidas fijadas por la oficina del plan regulador." (Registro Municipal, 1952, Decreto 34). Ocurrió lo mismo en la manzana 13-7, en esta se debían conservar los edificios allí establecidos y que cualquier cambio que deseen realizar solo se podrá hacer si la Oficina del Plan Regulador lo aprueba (Registro Municipal, 1952, Decreto 176), por último si llegase a construir algo sin licencia se recurría a la demolición de la obra y a una multa, tal como le ocurrió a la señorita Emma Beltrán la cual le tocó pagar una multa de 100 pesos y perder la construcción que había realizado.

En las nuevas obras se comenten errores al cobrar algunos impuestos de valorización y cada vez que se ampliaba una vía se reevaluaba el valor de las obras aledañas para ajustar el cobro de valorización. Aunque por sus trabajos se lograron corregir algunas mediciones que estaban mal hechas, por ejemplo: el área de la zona expropiada para la plazuela de Nariño (San Victorino) es de 393.35 varas y no de 671.75 varas rectificación que realizó la

Sección de Reconocimiento Geográfico del Plan Regulador de Bogotá (Registro Municipal, 1952, Decreto 37)

En uno de los estudios realizados por la Oficina del Plan Regulador informaron en un memorándum que Bogotá y los sectores aledaños no disponía de sectores apropiados para el cultivo de hortalizas porque las aguas que corrían por la ciudad estaban contaminadas con aguas negras, lo que se convierte en un problema para la salud pública. Esto fue tomado en cuenta para que la administración prohibieran los cultivos de hortalizas regados con aguas negras o contaminadas con ellas (aumentó la poliomielitis y fomenta la transmisión de enfermedades) (Registro Municipal, 1953, Decreto 698)

Desde 1954 se adopta el plano levantado por la oficina del plan regulador, por lo que en todos los contratos que firma se utiliza las delimitaciones que están realizadas en dicho plano. Aunque se solicita a la Oficina que modifique el acuerdo 24 de 1944 en donde se exigía que en las construcciones aisladas se erigieran edificios de máximo 3 pisos, cosa que ya era poco conveniente para los arquitectos, los inversionistas y el desarrollo de la ciudad, solicitud enviada por la sociedad colombiana de arquitectos (Registro Municipal, 1954, Decreto 44).

Infortunadamente el plan tuvo muchos tropiezos para su ejecución porque existió una intensa urbanización en los terrenos vecinos lo que trasformó la ciudad y el plano que se había realizado empezaba a dejar de reflejar la ciudad al haber trasformado las dinámicas urbanas y la zonificación de la ciudad.

Se sufrieron retrasos en los planos del plan regulador lo que demoró las obras para el ensanche de las vías ubicadas en la Carrera 10, Avenida Cundinamarca al Norte, La avenida Caracas al norte y la Carrera 7 y Avenida Jiménez de Quesada, en parte por la falta de estabilidad en la oficina de planeación. Era común que se contrataran nuevos ingenieros, topógrafos y dibujantes, incluso hasta el mismo director de la oficina no lograba permanecer en su cargo, tal inestabilidad solo entorpeció las funciones de la oficina.

Aunque el plan que se presentó fue criticado por algunos sectores al no estar muy cómodos con el plan por considerársele poco viable, incluso su sola realización a manos de un extranjero fue mal visto por algunos bogotanos.

Pero la situación no mejoró con el tiempo. La dictadura de Rojas Pinilla perturbó el ambiente en la ciudad, su interés en el Centro Administrativo Oficial que se asemejaba al centro cívico lecorbuseano más las urbanizaciones residenciales que estaban apareciendo por la ciudad la trasformaron a tal grado que el plano entregado ya no respondía a la realidad porque una era la planeación y otra su éxito en la ejecución. Condición que era muy criticada en diferentes sectores urbanos.

En 1956, el Distrito solicita que se realicen unos estudios regionales en los que se solicita que se revise y actualice el Plan Regulador, a esto se le suma un estudio de recursos naturales, físicos y humanos, planes de desarrollos detallados por prioridades, una elaboración de proyectos standards. En esta misma época se anexa la Oficina del Plan Regulador a la alcaldía por considerársele como una dependencia técnica auxiliar del alcalde (Anales del Concejo, Registro Municipal, 1956, Decreto 79). Pero ya para esta época el Plan Regulador no se asemejaba a la ciudad por lo que el 7 de Septiembre la oficina se le reorganiza y pasa a ser la Oficina de Planificación Distrital de Bogotá, OPDB. Por considerarse necesario que la oficina debía "encauzar el desarrollo urbano y rural en beneficio del bienestar individual y colectivo, mediante el control de los recursos físicos y urbanos" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 79)

Tal vez si se hubiera delegado a una autoridad diferente con preparación en urbanismo y no solo el simple criterio para tomar la decisión de realizar nuevas construcciones en las cercanías de lo estipulado en el Plan Piloto que fue lo que truncó la realización del Plan Regulador este desenlace no hubiera ocurrido, pero es algo que no vamos a saber.

Vías

Durante la década del 50 Bogotá entró en una gran transformación vial, no solo física sino legal. La nueva aparición de vías, su necesidad de construir unas nuevas, la congestión vial, el transporte público y la circulación de un número cada vez más grande de camiones y automóviles transformaron las calles bogotanas. Esta situación exigió del distrito y de toda su entereza para poder solucionar estos problemas. Su labor generó la aparición de nuevos acuerdos, decretos y resoluciones para organizar y mejorar el tránsito capitalino.



Plaza de Bolívar¹

9 de abril de 1952. Saúl Orduz. Colección Museo de Bogotá

¹ (Sic) El nombre que se presenta en esta foto es por petición del Museo de Bogotá, pero realmente es una fotografía de la Plaza Santander.

Las vías de la ciudad fueron uno de los mayores intereses y uno de los principales problemas que se querían resolver. Requirió de una fuerte financiación por parte del distrito, incluso para lograr la ejecución de muchas de las obras de la ciudad se emplearon los denominados "Bonos de Progreso Urbano". Estos poseían una denominación de 100, 500, 1.000 y 5.000 pesos, incluso si la ciudad lo exigía imprimía de distinta denominación para poder lograr cubrir el pago de las nuevas obras, aunque de igual forma se emplearon para pagar nuevas adquisiciones (como material de construcción o maquinaria para la ejecución de las obras).

Durante la década se abrieron y ampliaron bastantes vía, por ejemplo: en 1950 la calle 52 se amplía a 15 metros entre la carrera 7a y 9a, se abre la calle 39-B entre la carrera 18 y 18-A, la carrera 8a entre la calle 57 y 59, la carrera 6a-A entre la calle 24 y el parque de la Independencia, la calle 14 sur entre carrera 5-E y 7-E, la carrera 8a entre calle 8a Sur y el río San Cristóbal, la transversal 6a entre calle 27-A y 28, la calle 21 entre carrera 7a y 9a y calle 14 Sur entre carrera 6a y 7a Este; se ensancha la carrera 9a entre calle 46 y 47, y la calle 18 entre carrera 7a y 8a; se abre la 51 por la avenida 68 y calle 75, la carrera 8a por calle 15 sur y calle 19 sur, la calle 29 entre carrera 3a y 4a, la 1a-B entre carrera 10 y 10-A, la calle 21 entre avenidas Caracas y la carrera 15, la carrera 9a entre calle 77 y 80; se prolonga la carrera 19 a partir calle 14 su hacia calle 13-A sur; y se regulariza la carrera 3a Este, entre la calle 6a y 9a; aunque en 1952 solo se abre la calle 12-a entre la carrera 7a y 8a.

En 1954 se abrió la carrera 25 entre las calles 33 y 34 Sur y se manda ampliar la Avenida Cundinamarca por un costo de 8'000.000 (Registro Municipal, 1954, Acta 3). Se abre la carrera 5a-A al costado oriental de la plaza de toros y de la carrera 5a, se regulariza y ensancha los estacionamientos de la Plaza de Toros sobre la transversal 6a-A. Se aprueba la apertura de la calle 66 y 67 de la urbanización nueva granada por ser parte de plano que hace parte del proyecto de vivienda para las fuerzas militares (Registro Municipal, Junta Asesora de contratos de la administración municipal, 1954, Acta 5), se adquieren inmuebles en la avenida 18 Sur, en el Barrio San Pedro para ubicar un paradero de buses (Registro Municipal, 1954, Acta número 3). Aunque por conmemorarse el 13 junio el primer año del

"gobierno de las fuerzas armadas", se rinde honores dándole el nombre de "Avenida 13 de junio" a la avenida que conecta la Avenida de las Américas con las avenidas del Sur de la ciudad (Registro Municipal, 1954, Decreto 349)

En 1955 se ordena abrir la Cr 5 entre cll 71-A y 72; la Cr 4 entre cll 78 y 80; Cr 13-A entre cll 19 y 20 todo de acuerdo con el plano de la OPRB, se manda abrir la Cll 17 Sur y la carrera 5-A en el sector del Estadio 1 "de mayo" y la cll 14 entre la cr 7 y 8. Se manda a instalar los semáforos de la Avenida Caracas (Anales del Concejo, 1955, Contrato 055)

En 1957 se amplía la Av. 13 entre cll 73 y 74, la cr 4 entre cll 14 y la av. Jiménez, la cr 32 entre cll 64 y 65, la cll 15 entre cr 10 y 12, se abre la cll 15 entre cr 33 y 34 y se cambia el nombre de la "Avenida Rojas Pinilla" por la de "Avenida de la Constitución", (Anales del Concejo, 1957, Decreto 937) se otorga el nombre a la avenida Nemesio Camacho, la cual es la cll 57 desde la Cr 13 hasta el estadio "El Campin", al parque situado en la cll 34 con la Cr 16 se le llamó "Parque República de Francia" y la avenida 28 de la cll 26 a que se une con la Avenida Ciudad de Quito llevó el nombre de "Avenida República de Bolivia" (Anales del Concejo, 1957, Acuerdo 32)

Aunque por el interés en algunas vías principales tuvieron predilección en su construcción y/o ampliación (según el caso).

Estas obras se realizaron en terrenos ya ocupados en donde existían fincas, comercios, solares, viviendas, algunas instituciones y ordenes religiosas. Los encargados de realizar esta tarea eran los personeros municipales quienes tenían como tarea la realización de los contratos con los dueños de los inmuebles para que sean cedidos para las obras que necesitaban la ciudad. Aunque la apertura de algunas vías afectaron el comercio local, generando protestas por parte de los comerciantes y solicitaron que la ciudad les comprara o les otorgara un permiso para poder hacer una edificación en los solares vacíos (Registro Municipal, 1954, Acta número 3), pero este no fue el único incidente de este tipo, también lo hubo durante la Avenida de los Comuneros y el ensanche de la carrera 19. El inconveniente era que las propiedades estaban "congeladas", lo que impedía que sus dueños

podieran realizar alguna acción con sus terrenos (vender o construir), a esto se le suma que sus propietarios eran gente de escasos recursos y que habían empleado todo su dinero en la adquisición de sus predios, situación que fue informada varias veces por parte del Superintendente de Adquisición de Inmuebles pero que se solucionó al ser adquiridos por la ciudad. Por esta razón en 1956 aparece el Acuerdo 54 donde se reglamenta sobre los predios que se han visto afectados por la ampliación de las vías que están en el Plan Regulador. Si en el terreno no se a edificado se debe sellar totalmente, igual ocurre si solo se a construido en el 40% del mismo o en áreas verdes como parques o ante jardines. Si el sellamiento es superior al 30% el distrito procederá a comprar el predio (Registro Municipal, Junta Asesora y de Contratos de la Administración Municipal, 1954, Acta 5) Aunque los problemas no solo fueron para los ciudadanos, también la ciudad tuvo los suyos como el que tuvo en 1954 al no poder continuar con el ensanche de la calle 26 en la carrera 36 por no tener el presupuesto para ese entonces (Registro Municipal, Junta Asesora y de Contratos de la Administración Municipal, 1954, Acta 5) Pero este tipo de situaciones fomentó la inversión privada como ocurrió con la compañía Colombiana de Seguros de Vida quien le propone al Alcalde financiar el ensanche de la calle 13 o Avenida Colon entre la carrera 13 y 14 para solucionar el terrible trafico que allí se presentaba, con un plazo de dos años. La propuesta se aprueba y se encarga el Superintendente de Adquisición de Inmuebles para que adquiriera el inmueble y haga el acuerdo con la compañía de seguros (Registro Municipal, Junta Asesora y de Contratos de la Administración Municipal, 1954, Acta 5)

La expansión de las vías ciertamente favorecieron el transporte por la ciudad, pero de igual forma estaba generando algunos problemas por volverse cada vez mas complejas y de mayor saturación por el aumento de parque automotor, por esta razón la ciudad reconoce que es necesarios de asesores técnicos para tratar de solucionar este problema. Un ejemplo es el aumento en la cantidad de buses que circulan por la ciudad, pero esto se debe al aumento en la demanda a razón de una mayor población urbana capaz de movilizarse por este medio que es lo que ocurre en 1952 con la compañía "Cooperativa de Buses". Esta ingresa 100 unidades de tipo "Metropolitano" para el servicio de transporte y un año después en 1953 surge la empresa "Cooperativa Bogotana de Transporte Popular"

ofreciendo el servicio de Microbús (12 en total) que conectaba el centro con el norte; aunque en esta misma fecha se crea una ruta que conecta a Fontibón con Bogotá y Usaquén, la cual fue cubierta por la empresa "Transportes Pensilvania".

El surgimiento de estos nuevos medios de transporte (bus, micro bus y taxi) generó una reglamentación en el servicio y su cumplimiento era necesario para poder circular. En el caso de los taxis se debía cumplir con lo siguiente:

a-el carro no sea modelo anterior al de 1948

b-tenga taxímetro, en buen funcionamiento y graduado con las normas vigentes

c-pintado con colores que lo identifiquen según dicte la Dirección de Circulación y Tránsito

d-el carro debe estar en buenas condiciones, el tapizado de cuero y los pisos de caucho

e-deben ser menos de dos conductores, con buena conducta y probada en un periodo menor a 5 años

f-el conductor debe estar uniformado tal como lo estipula la Dirección de Circulación y Tránsito

g-Tener una póliza de seguros no inferior a 5.000 pesos para garantizar el pago causado a terceros

h-Mostrar un recibo que certifique su consignación a la tesorería municipal los 500 pesos para garantizar el pago de multas

i-El conductor debe tener el pase de conductor para servicio público

j-"que el conductor o conductores autorizados llenen los demás requisitos exigidos por las disposiciones vigentes"

Aparte de estas exigencias la Dirección de Circulación y Tránsito llevaba un libro de registro de vehículos de servicio público con taxímetro, en el cual deberá anotar el nombre y dirección del propietario, tener las características del vehículo, las características del taxímetro y los demás datos necesarios para la identificación del propietario del vehículo y del conductor.

Pero a pesar de las acciones tomadas por la ciudad para solucionar los problemas de movilidad, estos no se corregían por lo que se tuvo que realizar nuevas normas de circulación en donde ahora se consideraban hasta las bicicletas.



Plaza de Bolívar

9 de abril de 1952 Saúl Orduz Colección Museo de Bogotá

En esta nueva normalización se plantea que estacionar en sitios prohibidos obstruye el tránsito, para esto se suspenden los permisos para estacionar los vehículos particulares en sitios prohibidos y los vehículos oficiales deben estacionar en sitios permitidos, es decir en zonas que se hayan asignado especialmente para esto por la Dirección de Circulación y Tránsito (Registro Municipal, 1953, Resolución 445) Se decreta ampliar el primer sector de circulación como respuesta al alto flujo de vehículos pesados y de tracción animal en el sector central porque entorpece la circulación y perjudica el tránsito (el decreto rige entre la

carrera 5a a la 14 y de la calle 9 a la 17) (Registro Municipal, 1953, Decreto 508) Por último, se regula la velocidad de los vehículos de esta forma:

Primer sector: máxima 25 mínima 15

Segundo sector máxima 35 mínima 25

Tercer sector máxima 50 mínima 40

En 1955 el distrito considera ampliar las normas ya exigidas con el fin de prevenir el estancamiento del flujo vehicular. Entre estas nuevas normas se encuentran las siguientes: prohibir los vehículos de tracción animal, los talleres no podrán arreglar los autos en la vía pública sino que necesitarán de espacio para realizar su trabajo (si incumplen se les multa con \$500 y en la segunda se cierra el taller), las bombas de gasolina deben disponer de espacio para el engrase, el lavado y la reparación y tampoco deben hacerlo en la vía. Si por algún motivo están en la necesidad de hacerlo, deben tener el visto bueno de la secretaría de transito y transporte (Registro Municipal, 1955, Proyecto de Acuerdo 62) Posteriormente se aprueba la norma pero se imponen más multas, lo que da inicio a lo que se podría llamar el “código de transito de Bogotá”. Con este “código” se espera darle el debido orden a las vías, mejorar la circulación, mantener un buen flujo vehicular y disminuir los accidentes de transito, los cuales estaban adquiriendo un costo de 1'500.000 pesos y superaba el centenera de muertos y heridos.

Las infracciones estaban divididas en cuatro grupos por su jerarquía de gravedad, por lo mismo sería el dinero de la multa:

Grupo 1 con multa de 100 pesos: conducir a mayor velocidad, conducir sin frenos o con frenos defectuosos, conducir sin luces desde las 6pm hasta las 6am, ceder el manejo del vehículo a personas que no tengan pase, no ceder la vía a los vehículos de emergencia como bomberos, ambulancias y de policía, conducir en contravía o por zonas prohibidas, conducir sobre andenes o zonas de seguridad, conducir sobre la doble línea pintada, pasarse el semáforo en rojo o por una vía cerrada, enseñar la conducción de vehículos sin

licencia de enseñanza o en lugares prohibidos, adelantar un vehículo en forma no reglamentada, no respetar las vías que tienen prioridad y transportar explosivos sin permisos o sin la señal correspondiente.

Grupo 2 con multa de 100 pesos: adulterar pases, licencias o documentos para obtenerlos, adulterar placas, adulterar números de motores, adulterar taxímetros o violar los sellos de los mismos, adulterar cualquier documento de matrícula o traspaso de vehículos, adulterar tarifas, transitar sin placas o con placas incompletas, transitar con placas que no correspondan, transitar con placas caducadas, dar un cambio de dirección falso o no avisar el cambio de dirección para asunto de pases de conducción y propiedad de vehículos, no llevar en las empresas los libros de registro, no cumplir con las tarifas autorizadas y en un accidente cuando al conductor se le compruebe que infringió las normas de tránsito.

Grupo 3 con multa de 50 pesos: con vehículos sin el pase correspondiente, usar sirenas o cualquier señal de vehículos de emergencia, dar un servicio urbano en un vehículo no autorizado, no usar las luces reglamentarias durante la noche, usar placas que no permitan la identificación del vehículo fácilmente, no terminar la ruta y abandonar a los pasajeros, desobedecer o irrespetar a los agentes de tránsito, no obedecer las señales de circulación; cambiar de sitio, dañar o destruir señales de circulación, colocar anuncios similares a los de tránsito, no rendir periódicamente los datos a las empresas de transporte, cambiar de ruta los vehículos de ruta fija, negarse los conductores de servicio público a ofrecer su servicio, cobrar un valor distinto al marcado por el taxímetro o cobrar primas adicionales, no bajar la bandera del taxímetro al iniciar un servicio, no portar el conductor del vehículo las licencias, no distinguir los vehículos de servicio público con las señales establecidas por la secretaría de tránsito y transporte, utilizar vehículos de carga para transportar pasajeros sin acondicionamiento y licencia de la secretaría de tránsito, abandonar vehículos en la vía pública, adelantar un bus contra otro que se encuentre en movimiento, arrancar cuando la luz del semáforo sea amarilla, aumentar la velocidad para estorbar el paso de otro vehículo, dar servicio público con vehículos que no tengan taxímetro, no llevar los distintivos de enseñanza, transportar cadáveres en vehículos que no sean para ese fin, no hacer el pare en las vías que tengan prelación, atravesar filas escolares, procesiones o desfiles, llamar con el

pito u otra señal, no reducir la velocidad en los casos en que lo señala el reglamento, no dejar las luces encendidas de estacionamiento tal y como lo señala el reglamento, no tener silenciador en el tubo de escape o tenerlo en estado inoperante, detenerse para tomar o dejar pasajeros en los lugares no señalados para esto, o no orillarse lo suficiente para hacerlo, estacionar sobre andenes o zonas de seguridad, estacionar o detenerse interrumpiendo el tránsito y no colocar bandejas o luces rojas en los extremos de las carga que sobresalgan de los camiones.

Grupo 4 con multa de 5 pesos: estacionar en sitios prohibidos: primer sector o vías arterias y otros sitios de prohibido estacionamiento, estacionar al lado de la vía que no le corresponde, hacer uso del pito dentro del perímetro urbano y desacato de las ordenes de tránsito o el incumplimiento de un peatón con sus señales propias.

Aunque en algunas situaciones el vehículo podía ser llevado a los patios y hasta el conductor podría sufrir la suspensión del pase.

Las bicicletas también tenían pase para conducir y estos estaban en dos categorías: profesional y aficionado. Se debía tener 15 años para ser de categoría profesional o tener un permiso de los tutores, a esto había que sumársele el pago de 500 pesos por si llega a tener que pagársele a algún daño hecho a terceros. Los ciclistas aficionados no podían transitar por el sector comercial de chapinero y las principales arterias de la ciudad, ni transitar entre las 6pm y las 6 am.

A pesar de todo esto, ni las nuevas obras ni las nuevas normas de circulación vial eran suficientes. Por esta razón en 1955 se firma el 11 de Septiembre el acuerdo 97 en donde el Concejo Administrativo de Bogotá autoriza al alcalde para realizar la contratación de unos estudios preliminares, financieros y de construcción para un ferrocarril subterráneo metropolitano "Metro" o cualquier otro sistema moderno de transporte para solucionar el problema de tránsito de Bogotá, el cual iba a realizarse por medio de una junta de técnicos que lo asesore en las negociaciones y se financiaría haciendo uso de un empréstito de hasta 100.000 millones de pesos para las obras públicas del Distrito

Años mas tarde, en 1957 la alcaldía tenia como meta la realización de la Avenida El Dorado por ser la vía que conducía al nuevo aeropuerto internacional, pero su ejecución realizó una gran cantidad de nuevas adquisiciones de nuevos predios por los cuales debía pasar la calle 26. El Concejo Administrativo de la ciudad firma el acuerdo 28 en el que se permite que todos los estudios y la construcción de la Av26 entre la Carrera 10 y el aeropuerto El Dorado que estaba para ese entonces en construcción se pueda construir por medio de una licitación privada. Aunque se compra una planta estacionaria de mezclas de asfalto, marca Wibau de Erdle & Cía., empresa de la República Federal Alemana con el objetivo de ejecutar de una forma mas rápida las obras que se estaban realizando en la ciudad (Anales del Concejo, 1957, Acuerdo 17)

Vivienda

El problema de vivienda en Bogotá era la alta demanda que no podía cubrir. Para tratar de resolver este problema hizo uso de las urbanizaciones. Estas lograba dar vivienda digna a todos los bogotanos y paralelamente ampliaba el perímetro de la ciudad, dándole lugar a nuevas construcciones (y urbanizaciones también), aunque tenía el problema de no cubrir la demanda debido a las pocas construcciones que se realizaban que se realizaban cada año.

Las urbanizaciones tenían la ventaja no solo de ofrecer vivienda nueva, sino de ampliar la cobertura de los servicios públicos, cosa que carecían muchos barrios, aunque en 1952 se amplia la cobertura de agua en los barrios obreros. Para ese mismo año el Instituto de Crédito Territorial inicia la construcción de un barrio popular en el sitio conocido como Quiroga, obra promovida por el presidente Roberto Urdaneta Arbeláez, el cual llevó inicialmente el nombre de Quiroga. Posteriormente se le cambiará por el de Barrio Urbaneta Arbeláez dando un servicio de casi 1000 habitaciones (Anales del Concejo, 1952, Decreto 513) y un año mas tarde se entrega 48 casas, obra que es realizada entre el Instituto de Crédito Territorial y el Municipio de Bogotá.

En ese mismo año en el sitio conocido como "La Vuelta del Alto" se adquiere un terreno de 500.000 varas cuadradas, estos se destinan para construir vivienda para las clases menos favorecidas haciendo caso de las políticas sociales del gobierno nacional de entonces. Se acuerda construir 2000 casas, entre la alcaldía y el Instituto de Crédito Territorial (Registro Municipal, 1952, Decreto 514) El barrio tendrá como nombre "Nuestra Señora de Torcoroma" y su planeación la realizará la Secretaría de Obras Públicas, pero debía tener la aprobación de la Oficina del Plan Regulador y el Instituto de Crédito Territorial, además de tener reservado el terreno para construir el Centro Cívico y una capilla dedicada a Nuestra Señora de Torcoroma. Los gastos de la capilla los cubrirá la ciudad, al igual que los gastos por el traslado de la imagen que es traída de Ocaña, esto se hizo con el objetivo para que los primeros habitantes le puedan rendir tributo.

Al año siguiente el I.C.T. procede a expropiar algunos bienes para continuar construyendo viviendas, no sin antes acordar el monto por los bienes apropiados (la apropiación la realiza en los cuatro punto cardinales) (Registro Municipal, 1953, Decreto 2319)

En 1954 se reglamenta la urbanización de "El Chicó" aprobada por la Oficina del Plan Regulador. Está ubicada entre la calle 88 y 91 por la carrera 7a y la avenida 13, es de carácter estrictamente residencial, aunque se permite construir edificaciones al culto religioso, clínicas, teatros y establecimientos educativos. Los locales comerciales permitidos solo se encontrarán por la calle 90 entre carrera 11 y 15. Las edificaciones serán separadas menos las que sean de un solo piso.

Ese mismo año se amplía el alcantarillado en el barrio "El Claret" por medio de un contratista que debía correr con los gastos y los materiales (Registro Municipal, 1954, Contrato 110), se aprueba la construcción de casas para las fuerzas militares entre la carrera 3a y 4a y calles 66 y 67 (Junta Asesora y de Contratos de la Administración Municipal. Acta 5 de 1954) Surge la urbanización "La Estrada" (sin permiso del municipio) ubicada en la calle 66a Avenida 68 por carreras 63 y 66 a manos de Martínez Cárdenas & Cía., Ltda., justo en los terrenos que no estaban contemplados por el perímetro establecido por el Plan Piloto, pero que son de aprobación de las oficinas del Plan Regulador, aunque se le

exige que no urbanice las zonas cercanas de la urbanización. Para ese año se empieza a plantear el asunto de las urbanizaciones clandestinas como un problema y se ordena al secretario de Obras Públicas, al Personero y al Contralor para que rindan un informe sobre la situación.

Con estas dos urbanizaciones se ofrece vivienda a familias mas adineradas y se empieza a establecer en esta década el Norte de la ciudad (partiendo de Chapinero) como el lugar de vivienda para los mas adinerados y el Sur el sitio de vivienda para los que no lo son.

El proceso urbanizador sigue y en 1955 se construye un colegio en la Urbanización "Avenida El Centenario" (Anales del Concejo, 1955, Acuerdo 35), pero solo nuevas construcciones no es lo único que ocurre este año, se solicita que no se aprueben planos para construir casas por un presupuesto superior de 8.000 pesos y para su aprobación se debe haber pagado las cuotas de delineación, es decir lo que hacía parte de la pavimentación, el alcantarillado, los andenes y sardineles (Anales del Concejo, 1955, Acuerdo 27); se contrata a Luis Felipe Silva para que construya algunos tramos del alcantarillado del barrio Santa Inés (Anales del Concejo, 1955, Contrato 689) y a Bolívar Abella para que realice los mismos trabajos en la urbanización San José mejorando la cobertura del servicio de agua (Anales del Concejo, 1955, Contrato 691) Se funda una biblioteca en Fontibón la Marco Fidel Suarez (Anales del Concejo, 1955, Decreto 405) Se reglamenta la urbanización "Sagrado Corazón" ubicada entre la carrera 7 y 13 y avenida 39 y calle 36 manzanas A y B (aprobada por la Oficina del Plan Regulador) (Anales del Concejo, 1955, Resolución 921). Aunque todas las urbanizaciones construidas este año por parte de la empresa privada contaban con algunas faltas en su construcción al realizarse sin tener habilitados los servicios de agua y luz, vías pavimentadas, andenes, jardineles y canalización de desagües construidos lo que les negaba la aprobación de la alcaldía para posterior ofrecimiento en el mercado.

En 1956 se agrega el barrio Córdoba y la urbanización "La Carolina" al Plan Regulador y en 1957 aparece las urbanizaciones de La Floresta, Santa Teresa, El Rocío, La Castellana y Los Comuneros.

Esparcimiento

El capitalino tenía múltiples entretenimientos como lo eran ir al estadio el Campin a ver jugar al equipo Deportivo Bogotá, Independiente Santa Fe o el Club deportivo los Millonarios; ir a las Galleras, jugar bolos, baseball, practicar atletismo y admirar la carrera de Bogotá (premio ciudad de Bogotá), ir a una corrida de toros, al hipódromo, al velódromo, asistir a los salones públicos de baile ¹, al teatro municipal, la lucha libre, al salón de cine, al teatro, jugar billar, billar pool, bolos, bolos eléctricos, Bridge, Cachos, cañones antiaéreos, cucunubas, dominós, kings, julepe, máquina sport, mesas de fútbol, parchesis, póker potes, Ping-Pong, Rummys, Tiro al blanco, tresillos, tute, ir a cine, al teatro o al circo cuando está de paso por la ciudad.



Plaza de Bolívar²

19 de Noviembre de 1953. Saúl Orduz Colección. Museo de Bogotá

Pero todas las actividades que realizaba eran promovidas por la empresa privada y solo la alcaldía invertía dinero en la ejecución de una serie de actividades para conmemorar alguna fecha especial.

En esta época se impulsa la práctica del football desde la alcaldía por ser un deporte que se ha popularizado bastante entre las clases populares. Tanto así que se le solicita a la Oficina de Servicios Culturales, Espectáculos y Deportes promover la práctica de este deporte a través de la formación de equipos en cada barrio, la dotación de implementos para su práctica y entrenadores para su formación (Registro Municipal, 1950, Decreto 82)

² (Sic) El nombre que se presenta en esta foto es por petición del Museo de Bogotá, pero realmente es una fotografía de la Plaza de Toros.

Para alegría de muchos bogotanos el 30 de enero de 1954 viene llega al a ciudad Mario Moreno, más conocido como Cantinflas; es contratado por Oscar Hoyos Botero para presentarse en la plaza de toros (el contratista pide permiso y se lo dan). Ese mismo año se discute el diseño del "Centro Cultural de Bogotá" diseñado por el Plan Regulador por presentar el inconveniente de costar varios millones de pesos para su realización. Solo tres millones costaba la sola adquisición de los inmuebles donde sería ubicado, faltaban los costos de la realización de las obras por la adecuación del centro cultural y las obras para su construcción. Por estas razones si llegase a construirse la ciudad tendría que pagarlo por varios años, según el informe presentado por el Superintendente de Adquisición de Inmuebles (Registro Municipal, Junta Asesora y de contratos de la administración municipal, 1954, Acta 7 de)

En 1955 el distrito se asocia a la fiesta del trabajo el 1 de Mayo y en su celebración se emplea "espectáculos populares, tales como Ballet, Corrida de Toros, Cines gratuitos en los Barrios obreros y Cines infantiles, etc." se planea otorgar premios de 500 pesos al mejor empleado y al mejor obrero del Distrito (Anales del Concejo, 1955, Acuerdo 13) Y es en este mismo año que la alcaldía ordena la construcción del "Parque Interamericano", el club social de empleados y obreros oficiales, el jardín zoológico y Aviario en el Bosque Popular. Todas estas obras pasarán por la planeación de la Oficina de Obras Públicas, entidad a la que se le encarga la ejecución de su planeación (Anales del Concejo, 1955, Acuerdo 93)

Gracias al desarrollo de Bogotá ya se hace necesario la realización de un coliseo cubierto que es lo que ocurre en 1957. Su construcción se planea realizar posteriormente a la ejecución de un concurso para escoger el diseño que tendrá (Anales del Concejo, 1957, Acuerdo 3)

Trabajo

Respecto a la inversión del Distrito en lo referente al empleo solo se preocupó por las

plazas de mercado por ser estos los encargados de proveer alimentos a la bogotanos se preocupó por ubicarlos por toda la ciudad, para maximizar su área de cobertura, por estas mismas razones en 1955 se manda ampliar la plaza de mercado del "Siete de Agosto" y "Doce de Octubre" (Anales del Concejo, 1955, Acuerdo 25). Para los siguientes años no hay mas obras de este tipo. Aunque a causa de la planeación de la ciudad se decreta el 16 de julio de 1953 el Acuerdo 463 que establece el cierre de las plazas de mercado del Centro, Chapinero y Las Nieves por su incapacidad en lo que refiere a seguridad, moralidad, salubridad y afectar la movilidad del peatón y de los vehículos al invadir los andenes y las vías, por orden del alcalde Coronel Julio Cervantes.

Ese mismo año se firma el 23 de julio el decreto 48, en el que se sigue el decreto ejecutivo nacional 1371 de 1953. Este decreto toma en cuenta las condiciones en las que se encuentran las mujeres que trabajan en las plazas de mercado privadas, y aprueba abrir guarderías en sus lugares de trabajo, pero solo si cumple con las siguientes características:

art.1 la patente de sanidad del edificio donde se ubicará el edificio que será adecuado para el cuidado y mantenimiento de los niños que son hijos de las "vivanderas" que abastecen la plaza

art.2 tener la aprobación de la Dirección de Higiene Municipal, que exigirá la dotación de los siguientes elementos:

- a) 1 cuna por cada 4 puestos de venta en la plaza de mercado, con sus correspondientes dotaciones de ropas de cama, telas impermeables y colchones;
- b) para cada cuna se señalará un espacio oficial no menor de dos por dos metros cuadrados
- c) una cocina anexa, ya sea eléctrica o por combustión, para la preparación de teteros
- d) un número adecuado de bañeras para el servicio de niños y su correspondiente dotación de toallas y jabones;
- e) un calentador de agua
- f) una nevera con capacidad suficiente para el almacenamiento de teteros
- g) un lavaplatos para cada diez cunas

h) un local anexo y acondicionado para lavado de ropa de niños y con suficiente espacio para su secamiento

i) servicios sanitarios con agua caliente

art.3 debe tener una enfermera permanente por cada 50 niños y dotarse de suficientes blusas de trabajo

art.4 los planos de la plaza de mercado debe ser aprobado por la Secretaría de Higiene Municipal, según el acuerdo estipulado en el Código Sanitario Nacional.

art.5 tener una sección aparte de las demás destinada a la "guarda" de niños enfermos

art.6 el servicio médico de las guarderías lo dará el personal de la secretaría de higiene

Este decreto se ejecutó en diferentes plazas de mercado, tal como ocurrió en 1954 con la firma del contrato 514 que estipula construir una plaza de mercado ubicado entre la calle 10 y 11 y carrera 19 y 19-A con 15 locales, baños, 1 tanque de agua en concreto para 10 m³, sala cuna y oficina de la administración.

Pero por ser un gobierno en el que se estaba muy pendiente de la moral e higiene se proclama el 26 de Agosto de 1953 el decreto 595 en donde se anuncia el desalojo de algunos inmuebles por condiciones anti higiénicas y morales como la prostitución. Los sitios desalojados son: Hotel "Los Santanderes" por prostitución y ser anti higiénico, Una casa inquilinato por ser antihigiénica y en condiciones muy lamentables, un lote-casa por vivir varias personas ahí en malas condiciones higiénicas y carecer de sanitarios, un restaurante por ser una antigua construcción en el que viven varias personas sin requisitos higiénicos, 9 hoteles por prostitución, tener mujeres vagas, malas condiciones de higiene y estar en mal estado, 7 ranchos algunos por ser antihigiénicos y otros estar en ruinas; dos casas por prostitución, 1 local por tener el almacén en ruinas, el contorno estar desbaratado, sin sanitarios y sin agua por lo que se decide demolerse (se considera que está en ruinas); 2 asistencias por estar nauseabundas; 2 cafetines por ser antihigiénicos. Todas estas edificaciones se debían sellar apenas sean desocupados para que se impida su reocupación

El progreso de la ciudad y otras cosas

Durante este periodo la ciudad vivió bastantes situaciones que la transformaron por completo. Situaciones administrativas, económicas, sociales y urbanas que fueron las encargadas de generar problemas y soluciones a la ciudad. Por esto ocurrió lo siguiente:

-Bogotá se preocupaba de su estética. Esto se evidencia en todo el arreglo por el que se sometía a la ciudad cada vez que se conmemoraba la independencia de la nación. Para esto se debían pintar los edificios sin dejar ningún elemento sin pintar, con pintura al óleo o al temple, menos en los barrios obreros donde se puede usar cal de tono claro. En el caso de un edificio de varios pisos con distintos dueños, estos deben ponerse de acuerdo en el color con el cual se va a pintar la fachada y si no existiera mutuo acuerdo, todos deben pintarla con el color que pintó el primero. Si la construcción tiene una fachada de piedra, mármol, marmolina, granito y ladrillo quedaban exentos de pintar, pero debían limpiarla. Para aquellos que tengan ante jardines en el frente deben tenerlos muy bien arreglados y evitar que crezca la maleza. Los propietarios de las fincas deben cuidar de los andenes y los canales; en caso de tener algún defecto deben repararlos según las especificaciones de la Secretaría de Obras Públicas. Lo cual debía ser verificado por los inspectores municipales (Registro Municipal, 1950, Decreto 230)



Bogotá Distintos Aspectos

24 de febrero de 1953. Saúl Orduz. Colección Museo de Bogotá

-En su discurso de posesión realizado el 30 de Junio de 1953 por el alcalde mayor de Bogotá el coronel Julio Cervantes se evidencia la situación por la que estaba atravesando la ciudad, se resalta el momento en que se encuentra el desarrollo de la ciudad razón por la cual no quiere interferir en su administración y señala el existente problema vial. El discurso dice lo siguiente:

- "No aceptar el abuso de autoridad
- Se Preocupa por la deuda de la ciudad que asciende a 73'063.639.99, siendo que el presupuesto es de 35'000.000
- Quiere acercarse a la población bogotana y a los organismos administrativos de la ciudad (salud, educación, obras públicas, etc.).
- No va a interferir en el desarrollo de la administración bogotana.

- No quiere entrar en interferencia con los proyectos que venían ejecutándose razón por la que tendrá que informarse.
- Que está muy interesado en el mejoramiento de la movilidad capitalina por sufrir constantes trancones ("hasta cuatro veces al día") lo "que significa una pérdida de tiempo, de esfuerzo y de eficiencia general".
- Quiere trasladar las oficina de Circulación y Transito en un edificio donde se encuentre centralizado, para que dejen el estado tan deplorable y tumultuoso en el que se encuentran.
- Desea reducir la accidentalidad en las calles y vías bogotanas.
- Quiere poner inspectores de transito que estén pendiente de las infracciones cometidas en las calles, pero que posean autoridad para que supriman esas faltas (policías de transito).
- Quiere poner un aeropuerto internacional digno de la capital colombiana. Para que traiga los grandes beneficios que disfrutan actualmente todas las ciudades del mundo.
- Menciona su apoyo al Plan Regulador al cual espera apegarse lo mas posible.
- Quiere tener buenas relaciones con las empresas oficiales y particulares de servicios públicos.
- En lo social planea: ampliar jardines infantiles, salas de lactancia, salas-cunas y parques de recreo, y restaurantes maternos pre y post natales.
- Desea realizar mercados modernos para solucionar eso tan espantoso en que se han convertido las plazas de mercado.
- Piensa aprovechar las basuras y las aguas negras para tratar de conseguirle algún provecho, por medio de una concesión a una empresa que se dedica a eso."
(Registro Municipal, 1952, Pág. XVII)

-Se crea el "cuerpo de inspectores cívicos de policía" para colaborar con el mejoramiento del transito, el aseo, la protección de animales y otras actividades que sean un beneficio para la ciudadanía (Registro Municipal, 1953, Decreto 4555)

-Se acuerda instalar 100 postes de reloj en vías, plazas y parques públicos señalados por el Departamento de Control de la secretaría de Obras Públicas y el contratista; lo que demuestra una exigencia en el control del tiempo para cumplir con todas sus obligaciones fomentando así la puntualidad y que ya no todo quedaba tan cerca como a principio de siglo (Anales del Concejo, 1955, Contrato 569)

-Escolarmente se divide la ciudad en cinco zonas y queda dividida en sur oriental, sur central, sur occidental, norte oriental, norte occidental para una mejor administración y ejecución de los temas referentes al campo educativo, como mejorar la cobertura.

-Se manda a crear una junta para darle asesoría al alcalde para poder construir una terminal de buses intermunicipales, un coliseo cubierto para eventos deportivos, una concha acústica para eventos musicales, un teatro municipal distrital, un nuevo palacio distrital y un concurso para erigir una estatua a don Gonzalo Jiménez de Quesada (Anales del Concejo, 1955, Decreto 630)

-Las obras que se habían realizado durante todo este tiempo en la ciudad generó un aumento en el valor de los predios de la ciudad, por lo que se tomó la decisión de aumentar el impuesto predial. El dinero ahora recaudado iba a para al Fondo de Progreso Urbano (Anales del Concejo, 1956, Acuerdo 105)

-Se destinan 25'000.000 para el plan quinquenal, con el objetivo de construir pavimentos, sardineles, instalar alumbrado público, construir escuelas, construir centros de higiene, instalar almacenes de la cooperativa de consumo de Bogotá Limitada e instalación, ampliación y mejora de los servicios públicos vitales (Anales del Concejo, 1956, Acuerdo 110)

-Se ordena instalar una planta de transformación de basuras, otro de los problemas de la ciudad, pero no tan apremiante como los problemas sociales por los que estaba pasando (Anales del Concejo, 1956, Acuerdo 115)

-A causa de la gran cantidad de obras que estaban ejecutándose en la ciudad y que significaba en muchos casos la demolición de las viejas construcciones empezó aparecer una gran cantidad de desechos por eliminar. La alcaldía toma la decisión de ubicar en la ciudad puntos especiales donde se puedan depositar los escombros surgientes de las nuevas obras con el fin de evitar que se arrojen los desechos en la vía pública o en los solares sin cerca (Anales del Concejo, 1956, Decreto 6)

-Por deseos de la alcaldía de centralizar todas las oficinas administrativas, se manda a ubicar el palacio distrital y el edificio de las empresas publicas distritales, energía eléctrica, teléfonos, acueducto y alcantarillado en un solo edificio; este seria ubicado entre la carrera 8a y 9a y calles 10 y 11 (Anales del Concejo, 1955, Decreto 724)

-Aparece la Oficina de Planificación del Distrito para facilitar la consulta para información de construcciones, incluso la referente a las urbanizaciones se guardaron en orden geográfico y el sistema que se utilizó fue el variadex para guardar la correspondencia y el linadex, pero este fue para el departamento de levantamiento.

-Se fomenta la industria nacional con el premio "CIUDAD DE BOGOTA", que es un premio a un gran invento que beneficie a la producción o a la sociedad colombiana.

-Aparece en 1956 el directorio telefónico el cual se divide en dos. Una parte que está en hoja blanca posee la ubicación de todos los habitantes y la otra de hoja amarilla la del comercio de la ciudad en l solo libro.

-En el artículo 199 de la constitución nacional se organiza a Bogotá como Distrito Especial y se permite que se le anexasen los municipios circunvecinos siempre y cuando estén de acuerdo las tres cuartas partes de los concejales del municipio (Anales del Concejo, 1955, Inciso 2 del articulo 5 del acto legislativo 1)

-Por culpa de la situación de violencia vivida en el país existen 3.000 niños desplazados, a

los cuales el gobierno de la ciudad realiza una serie de obras que van a para a un fondo para tratar de solucionar esta situación (Anales del Concejo, 1955, Resolución 5)

-Se solicita la realización de un plano aéreo-fotogramétrico del plano de Bogotá (Anales del Concejo, 1957, Acuerdo 3)

¹ Los salones de baile se abren por resolución expresa de la alcaldía siempre y cuando no estuviera cerca de colegios, hospitales o lugares de religiosos.

CAPITULO 3

El Final De La Década

El urbanismo está llamado a concebir las reglas necesarias que garanticen a los ciudadanos más condiciones de vida (que salvaguarden no solamente su salud física sino incluso su salud moral y que preserven la alegría de vivir que se deriva de ello).

Le Corbusier

1958 y 1959

Los últimos años de la década del 50 mostraron los resultados de todo lo que había ocurrido en la ciudad. Bogotá cambió de Distrito Especial y a Distrito Capital. Se dio una fuerte inversión para alcanzar un gran cubrimiento en lo social para tratar de solucionar el problema que aquí existían en buena medida generados por el desplazamiento a causa de la violencia.

El 30 de Enero de 1958 se firma un gran contrato con el Banco de Londres, el Banco Popular, el Royal Bank, el Banco Francés e Italiano, el Banco Cafetero, el Banco Industrial Colombiano, el Banco del Comercio, el Banco de los Andes, el Banco de Bogotá, el National City Bank, el Banco Ganadero, el Banco Comercial Antioqueño, el Banco de Colombia y el Nationale pour le Commerce por 10'800.000 para 1958, 15'600.000 para 1959 y 18'400.000 para 1960. Este dinero se destina para el plan de obras bigesimal en donde se tenía programado construir 15 colegios con 10 aulas para albergar a 12.000 estudiantes diarios, ampliar el sistema de alcantarillado, de energía eléctrica y alumbrado público, pavimentación de vías, construir 15 centros de higiene anexos a inspecciones de policía (todos en barrios obreros). También se construyeron pero por toda la ciudad 10 supermercados, 1 central de abastecimientos, se adquieren equipos para la recolección de basuras y planea construir 1 planta de tratamientos, de una escuela de artes y oficios y mejorar la existente, construir los edificios para la Universidad Distrital, ampliar la Avenida

Caracas desde la 1ra hacia el sur y la Avenida 10 o Avenida del Libertador hacia el sur y construir la Avenida de los Comuneros.

Hubo cambios en la administración de la alcaldía para hacerla más eficiente con lo que se pretendía lograr abarcar las nuevas necesidades de la ciudad, por lo que se crea un Fondo Rotatorio para la Construcción de Redes Locales de Servicios, el cual podrá ser usado por la empresa de Acueducto y Alcantarillado y la Empresa de Energía. El fondo empieza con 12'000.000 y lo administra el Distrito. Se organiza la empresa distrital de Aseo (con un presupuesto de 100.000) en el Acuerdo 30 de 1958, esto se hizo para una mayor autonomía y una mayor eficacia en lo que se refiere a la limpieza y la recolección de basuras de la ciudad, pero que generó un impuesto exclusivo para esto. También se inició la adquisición de camiones de basura (Anales del Concejo, 1959, Contrato 617), se firma el contrato 566 para la reconstrucción del Parque Santander y por ser el principal beneficio el Banco de la República tendrá que desembolsar 400.000 que es el 50% del costo de la obra (Anales del Concejo, 1958, Acuerdo 27).

Gracias a la experiencia adquirida en todos los años en el cobro de los impuestos, tomando nota de los errores cometidos y para agilizar el cobro de los impuestos distritales se decide expedir un solo recibo en el que se cobre el impuesto predial (Anales del Concejo, Decreto 1007, 1958). Incluso por razones administrativas la Junta de Valorización realiza una demarcación de las zonas de influencia de Bogotá y son:

Primer sector: entre el extremo Sur y la Av Jimenez

Segundo sector: entre la Av Jimenez y la cll 40

Tercer sector : entre la cll 40 y la cll 72

Cuarto sector entre la cll 72 y el extremo norte(Anales del Consejo, 1959, Resolución 2)

Aunque en la resolución 33 de 1959 se adiciona la cr 14 hasta la glorieta de Puente Aranda a razón del cobro del impuesto de valorización.¹

Desafortunadamente, pero en evidencia de la situación de Bogotá para esta época el discurso que hace el alcalde Petronio Cortés Palacios reconoce que la ciudad está desorganizada y que la administración siempre se ha preocupado por el centro de la ciudad.

La inversión para la economía continuó y aprovechando el aeropuerto internacional se desarrolla el "Primer Festival Turístico de Bogotá" para fomentar el turismo en la capital, con el que se prevee la realización de espectáculos y atracciones que sean de gusto para el turista, mejorar la oferta hotelera y alimentaria. El desarrollo de este festival se planea para los 13 y 21 de Febrero con la planeación en conjunto de dirección de la división de extensión cultural de la secretaría de Educación y al jefe de la Oficina de Parques y Avenidas de la Secretaría de Obras Públicas a los que se les autoriza el asesoramiento con delegados de la Empresa Colombiana de Turismo, la Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá y la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO) (Anales del Concejo, 1959, Decreto 629).

Infortunadamente por el incendio del almacén Vida ocurrido el 17 de Diciembre en el que murieron aproximadamente 100 personas, la alcaldía decreta al día siguiente medidas de emergencia para prevenir incendios y accidentes, en el que se decreta que los expendedores de pólvora cumplan con todos los requisitos, que en los edificios y los vehículos haya extintores de fácil acceso y con carga utilizable, que las vías de escape estén libres y demarcadas con una luz indicadora, se prohíbe fumar o usar cualquier elemento que produzca algún tipo de llama donde vendan pólvora, gasolina o se almacene algún producto incendiario en caso de incumplir con estas normas se entregará una multa y si se infringe nuevamente se cierra el local o establecimiento infractor. Adicionalmente se cambia el nombre de que tenía la biblioteca de Muzu "Gustavo Rojas Pinilla" por el de "Francisco José de Caldas".

A razón de la integración de Colombia en las Naciones Unidas se celebran el "Día de las Naciones Unidas" (24 de Octubre) y el "Día de los Derechos Humanos" (10 de Diciembre), incluso se le otorga el nombre de "Naciones Unidas" a la concentración escolar del barrio Las Ferias.

En el discurso que hace el alcalde Petronio Cortés Palacios se reconoce que la ciudad está desorganizada y que siempre se ha preocupado por el centro de la ciudad, es decir: lo que ha sido la ciudad de Bogotá desde la colonia

En 1959 se amplía el servicio de comunicación de Bogotá con el exterior gracias al contrato 868 de ese mismo año en donde la empresa de teléfonos de Bogotá y TELECOM acuerdan las normas para interconectar sus líneas telefónicas y poder realizar llamadas a larga distancia y se ordena la remodelación de la Plaza de Bolívar por ser el sesquicentenario de la independencia y por considerarse su estado algo indigno se ordena la apertura de un concurso para escoger la remodelación de la plaza, el cual tendrá un premio de 25.000, el cual está a cargo de la oficina de planificación Distrital de Bogotá.

Ese mismo año se ordena la remodelación de la Plaza de Bolívar por ser el sesquicentenario de la independencia y por considerarse su estado algo indigno se ordena la apertura de un concurso para escoger la remodelación de la plaza, el cual tendrá un premio de 25.000, el cual está a cargo de la oficina de planificación Distrital de Bogotá.

VIAS

Las vías siguen su proceso de expansión. Se adquiere un predio para ampliar la Cr 10 y dos para la cll 19; se expropia una propiedad para ampliar la Cr 4, la Cr 10, la cll 44 sur y varias para ampliar la cll 19 y la cll 26. Se empieza a cobrar que las vías estén pavimentadas, aunque solo se cobra el 10% en los barrios obreros, en cuotas y se toma el avalúo catastral para tal cobro. Aunque en este proceso expansivo de vías el distrito debe indemnizar a los habitantes de la urbanización "La Soledad" por la ampliación de la cr 23 por hacer uso de uso de sus terrenos. Por otro lado el exceso de uso de las vías a causa de un alto tráfico empezó a deteriorar las calles por lo que empezaron a ser frecuentes los contratos entre el distrito y las empresas particulares para obras de repavimentación.

Para esta época se ordena la apertura de las vías conocidas como Av San Agustín y Paseo de Bolívar en la cll 7 entre cr 3 y 3 este y cr 3 este entre las cll 7 y 5; la pavimentación de la cr 24B entre cl 22 y 27 sur por ser la vía principal para el tránsito de buses; se nombra la Av 28 en toda su extensión como "Avenida Ciudad de Panamá" (Anales del Concejo, 1959, Acuerdo 90); se ordena abrir la cll 68-A entre la transversal 67 y la Avenida del Bosque Popular, la calle 18-A a partir de la Avenida de las Américas (Anales del Concejo, 1958, Decreto 534), toda la avenida 26 se le llamara "Av Jorge Eliecer Gaitán", la Av 3 entre la cll 7 y la cll 72 será llamada "Av 10 de Mayo" y se firmaron estos contratos:

Tabla # 1

CONTRATOS VIALES 1958 - 1959

CONTRATOS DE 1958	OBRA
042	Regularización* y Repavimentación de la Avenida 13 entre la cll 69 y 78 por un monto de 250.000 / 300.000
061	Ampliación y Regularización de la Avenida 26 entre la cr 3 y 19 por un monto de 3'000.000
083	Ampliación y Regularización de la Avenida 19 entre la Avenida Jimenez y la cr 8 por un monto de 1'300.000
090	Ampliación y Regularización de la Avenida Caracas entre la avenida 1 y la cll 12 sur por un monto de 1'800.000
189	Se traza la carretera Bogotá-Medellín que parte desde la Cr 47 con cll 78 hasta el río Bogotá en donde se denomina «El Cortijo». Por 19.000
359	Ampliación y Regularización de la Cr 10 por cll 6 y av 1 por un monto de 1'330.054
360	Se contruye y pavimenta la autopista Medellín entre la cr 38 por la avenida 78 hasta el Río Bogotá, zona conocida como El Cortijo por 3'300.000
459	Complementar las obras de la Av Caracas entre la cll 47 y la cll 69
510	Ampliación y Regularización de la Av los Comuneros, de la Av Caracas a la cr 30 por un monto de 5'187.809
614	Apertura de la cll 11 entre cr 18 y 19.

CONTRATOS DE 1959	OBRA
050	Construcción de 6 puentes sobre la cll 26 { 1-calzada oriental de la Av Caracas 2-calzada occidental de la Av Caracas 3- sobre la cr 13 4- sobre la cr 10 5- sobre la cr 7 6- sobre la cr 5 por 2'223.189
185	Ampliación, regularización y pavimentación de la cll 26 entre cr 3 y 19
193	Regularización y reconstrucción de la Av Caracas por cll 34 a 47
243	Regularización de la cr 10 por la cll 20 a 24 por 24.000
245	Iluminar con luces de mercurio la cr 7 por cll 11 a 16 y 18 a 19. Por 80.000
370	Ampliación y Regularización de la Av 68 entre cr 45 y 66
399	Realizar los estudios geológicos, de suelos, las recomendaciones y diseños preliminares para la construcción de la Avenida 10 de Mayo, en el sector comprendido entre la cll 26 y la Av Chile y también los mismos estudios, recomendaciones y diseños para la acequia o canal de aguas lluvias, en el sector comprendido entre el rio San Francisco y la quebrada La Vieja.
489	El departamento se compromete con el distrito a efectuar a todo costo, el trazado de la carretera que partiendo de la construida por el Batallón Caldas, sitio de Bruselas, siga hacia el Sur por la meseta alta de Sumapáz hasta llegar al límite con la Intendencia del Meta, en una longitud aproximada de 37 kilómetros.
521	Construcción de la avenida Aeropuerto Internacional – Engativa – Parque la Florida por 600.000

* Las obra de la regularización son: alcantarillado, acueducto, líneas telefónicas, de luz, pavimentación de calzadas.

VIVIENDA

1958 su vuelve a organizar las normas para la construcción para las viviendas de la gente pobre y resurgen las urbanizaciones aunque en todas estas no podía fallar una iglesia y era costeada por el Distrito.

A causa del préstamo solicitado por la alcaldía la ciudad realiza una serie de obras y adquisiciones para poder mejorar las condiciones sociales de los habitantes por lo que se destina un presupuesto de 200.000 pesos para la adquisición de bienes en los que se proyecta construir parques y zonas de recreo infantil, se ordena construir a los lados del río San Cristóbal un parque público en los barrios obreros y se llamará «10 de Mayo» ubicado en el barrio Las Cruces, se autoriza al alcalde para que negocie la construcción de escuelas y puestos de salud en el barrio Quiroga, Muzú y en la plaza de mercado del Quiroga y se firman los siguientes contratos:

Tabla # 2

CONTRATOS DE OBRA 1958 - 1959

CONTRATOS DE 1958	OBRA
058	Terminar los centros de higiene en los Barrios Quiroga, Bosa y La Cita.
254	Instalar redes eléctricas y alumbrado público en Engativá y Fontibon con Sociedad Electro Agua por 102.000 (también se invierte en vías y andenes).
CONTRATOS DE 1959	OBRA
467	Construir concentraciones escolares en los barrios Tunjuelito, El Carmen y Salazar Gómez.
603	Construcción de la concentración escolar en el Barrio Quiroga por un valor de 428.251
633	Construcción de la concentración escolar en el Barrio San José del norte por 428.251

Aunque estas obras no fueron la única acción que tomó el Estado para mejorar las condiciones sociales de los bogotanos (especialmente la de los pobres) fomentó la aparición de supermercados, cafeterías, farmacias, teatros, escuelas, hospitales y clínicas al exonerarlos del pago de los impuestos por considerar el consejo de la ciudad que otorgaban un beneficio social.

El problema de vivienda tuvo un giro en el último año de la década al surgir una gran cantidad de urbanizaciones en las que algunas de ellas cumplían después de la "desaparición" de la Oficina del Plan Regulador con las exigencias del plan realizado por Le Corbusier y la oficina creada para su desarrollo, tal como ocurrió con las urbanizaciones de "10 de mayo" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 577), "La Marina"(Anales del Concejo, 1959, Decreto 496) y "Cataluña" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 56), aunque todas las urbanizaciones que aparecieron curiosamente en el último trimestre tenían un listado de especificaciones no solo de medidas sino de usos. Un ejemplo es en las urbanizaciones de "San José de Fucha" y "El Sosiego" en donde se estipuló lo siguiente: uso para vivienda unifamiliar pareada, vivienda unifamiliar en edificación continua, con colegio infantil sin internado, edificios religiosos, bibliotecas, parques públicos, sub estación de servicios; energía eléctrica, acueducto, teléfonos, policía, bomberos, usos comerciales en las zonas demarcadas; y se permitían: huertos, invernaderos, dependencia agrícolas similares, anexos a la vivienda, siempre y cuando el uso de fertilizantes no ofrezcan peligro para vecinos y que los productos obtenidos no se vendan allí mismo; ocupaciones caceras de orfebrería, sastrería, modistería y decoración, reparación de instrumentos científicos, fotografía, peluquería y salones de belleza; venta de víveres, pan, bizcochos, frutas, bebidas no alcohólicas, leche, carne, periódicos, revistas, drogas, reparación de calzado, misceláneas y similares (Anales del Concejo, 1959, Decreto 581).

Información como esta se ve en las demas urbanizaciones construidas en 1959.

Tabla # 3
URBANIZACIONES DE 1959

URBANIZACION	DECRETOS
"La Castellana Norte"	Decreto 639
"Chicó Norte"	Decreto 663
"Bosque Popular"	Decreto 664
"Santa Ana"	Decreto 665
"Gustavo Restrepo"	Decreto 666
"Pasadena"	Decreto 667
"De la ochenta y cuatro"	Decreto 675
"Casanueva"	Decreto 703
"Buenavista"	Decreto 704
"Tierra linda"	Decreto 711
"Ciudad de Honda"	Decreto 712
"El Campín"	Decreto 713
"El dorado"	Decreto 772
"Quinta Paredes"	Decreto 781
"La Rioja"	Decreto 798
"La Maricutana"	Decreto 806

Aunque según como era la urbanización era su descripción, aunque no había mayores cambios como se vé en la urbanización "La virginia" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 627) en donde cambia lo siguiente: el uso es para vivienda para una familia por lote en edificación continua, viviendas bifamiliares para una familia por lote en edificaciones continua, viviendas gemelas, ocupaciones caceras de cerámica y pintura, y en los lotes en frente de la Av 68 se permite instalaciones comerciales para venta de artículos de primera necesidad como panaderías, carnicerías, lecherías y almacenes de víveres.

Se le otorga el nombre al barrio "José Antonio Galat" (Anales del Concejo, 1959, Acuerdo 49), y se anexiona al plano de Bogotá los barrios "Paloblanco" y "El Paraíso" (Anales del Concejo, 1959, Acuerdo 70).

TRABAJO

Al igual que con las urbanizaciones destinadas para la vivienda, las urbanizaciones industriales cumplían con la misma descripción reglamentaria. "Urbanizaciones Industriales Limitada" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 580) informa que se permiten zona comerciales, aserraderos y fabricación o reparación de productos de madera, mimbre y junco, tapicería, fundición, y caldería; fabricación y reparación de artículos metálicos, muebles, puertas, rejas y ventanas, artefactos eléctricos, embalajes metálicos y similares; reparación de vehículos y maquinaria, fabricación de avisos eléctricos, lámparas, reparación y carga de baterías y generadores; preparación de carnes frías, fabricación de productos lácteos, envase y conserva de frutas y legumbres; molinos y fabricación de molinos, fábricas de galletas, fabricación de chocolates y confitería; fábrica de aceites para la mesa, salsas, condimentos, vinagres, almidón y sus derivados, levaduras, pastas alimenticias, tostadoras de café, fábrica de cervezas, vinos, gaseosas, y bebidas en general; fabrica de cigarrillos y cigarros; industrias textiles; fabricación de artículos de madera, corcho, papel, cartón, cuero y caucho; fabricación de resinas, caucho sintético, abonos, fertilizantes e insecticidas; fabricación de jabones, betunes y detergentes; fabricación de fósforos; fabricación de impermeabilizantes y pegantes, excepto cola; fábrica de ampollitas y tubos para usos de laboratorio; fábricas de cerámicas, loza, alfarerías, artículos de yeso, cal, mármol, piedra, granito, cemento y asbesto, siempre que se provean de un control adecuado para evitar el polvo; fabrica de esmeriles, papel de lija, piedras para filtros y refinación de azufre; fundición y refinería de metales preciosos; fabricación de láminas, varillas, tubos, cables y piezas de metales no ferrosos; fabricación de artículos metálicos en general; fabricación de artículos eléctricos; otros usos no industriales ni de vivienda que sean indispensables para el funcionamiento cómodo de las industrias, como bodegas, restaurantes, sucursales de bancos, clubes deportivos, etc; estaciones de servicio de acuerdo con la reglamentación respectiva. Igual ocurrió con la urbanización "Andalucía" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 773) y con la Urbanización "Avenida del Centenario, Tercer sector" aunque esta era de uso exclusivo para el sector industrial, instalación de fabricas y reparación automotriz. (Anales del Concejo, 1959, Decreto 636).

La urbanización "Empresa de Curtidos" (Anales del Concejo, 1959, Decreto 291), en esta se permite las ocupaciones caceras de orfebrería, sastrería, modistería, decoración y similares pero siempre y cuando no moleste a los vecinos por el ruido o los olores que se generen como puede ocurrir con el empleo de pinturas.

Aunque se ordena la construcción de un matadero en el sector de Usaquéen al que se destina 100.000 (Anales del Concejo, 1959, Acuerdo 43) pesos y un teatro, al que se le asigna un presupuesto de 8'000.000 y que contará con un arquitecto especializado en Bogotá y uno consultor en Estados Unidos (Anales del Concejo, 1958, Contrato 074).

notas

¹ (Notece que aún no se toma en cuenta el sector occidental de la ciudad, y se sigue pensando en la bipolaridad Norte-Sur de la ciudad)

CONCLUSIONES

La Ciudad

Durante toda la década del 50 Bogotá entra en un proceso de constante transformación. Se transformó urbanamente no solo por la planeación que se realizaba con la que se pretendía resolver los problemas que se tenían, sino para sacar ventajas de las condiciones de la planeación. Pero esta labor creó una sociedad que se preocupara por el orden de la ciudad, razón suficiente para contratar a urbanistas de renombre que puedan cumplir sus ideales urbanos. Pero ideales que solo eran de la élite.

Desafortunadamente los planes para la ciudad no se realizaron por el interés de determinados grupos que aprovechando los vacíos en la legislación de planificación urbana sacaron ventaja de esto, construyendo sus obras en la cercanías de la ciudad, logrando que todos los planes realizados solo se quedaran en la planeación, esto hizo que la ciudad creciera de una forma desordenada gracias al no poseer un plan de desarrollo.

Aunque la realización de los planes de nada hubiera servido si no se seguían al pie de la letra o se consideraban para su ejecución, pues si se observa lo ocurrido con el caso del plan regulado se observa que la falta de comunicación entre la oficina de obras públicas y la oficina del plan regulador hizo que fuera una la ciudad que se construía y otra la que se diseñaba. Pero buena parte de esta situación ocurrió gracias a las decisiones tomadas desde la alcaldía. Debe recordarse que este tenía el derecho de permitir nuevas construcciones urbanas por fuera de los límites de la ciudad siempre y cuando no afectara el Plan Regulador, pero su falta de conocimiento sobre temas urbanos, por lo que debió delegarse este permiso a otra autoridad, tal vez a la propia Oficina del Plan Regulador.

Pero la administración de la ciudad tuvo algo particular, y era que nada alteraba su legislación de forma abrupta. Solo se vio afectada por los cambios sufridos en el país en el momento en que debió resolver los problemas que estaba generando como el desplazamiento de los campesinos a causa de la violencia. Ni la dictadura transformó a profundidad el desarrollo de Bogotá.

La administración de la ciudad siempre deliberaba para resolver los problemas de la ciudad y no tomó medidas y acciones preventivas lo que produjo que los problemas en la vivienda y en las vías de la ciudad no se lograsen solucionar, sino se perpetuasen en el tiempo.

Pese a la contratación de Le Corbusier para que Bogotá fuera una ciudad moderna al organizarse todos los elementos que hacían parte de la vida del hombre por medio de la zonificación de la ciudad, condición del urbanismo moderno no se logró esta meta por estar desordenada (salvo algunos casos)

Vias

La década del 50 fué una época de una fuerte inversión en donde se ampliaban y construían calles y avenidas, estas se volvieron complejis exigiéndole al distrito la realización de normas viales para organizar las vías y cubrir el aumentó de la demanda del transporte público. Desafortunadamente no se contemplaron la realización de nuevas avenidas que atravesaran el centro de la ciudad lo que generó grandes costos por todas las obras que se hicieron en la Avenida Caracas y un fuerte embotellamiento, problemas que vemos hoy (60 años despues). Pero este embotellamiento se debe a una mala organización vial por realizar vías de pocos carriles y que posteriormente genera unos costos mayores con la adquisición de los terrenos aldeños para su posterior ampliación cosa que advierte Le Corbusier en la carta de Atenas 10 años atrás. Si se hubiera realizado una organización de los lugares de trabajo con los de vivienda no habría sido necesesaria la realización de tantas ampliaciones ni la inversión de 100'000.000 millones de pesos para la construcción de un Metro que descongestionara la ciudad.

Vivienda

Los años 50 no tuvieron la misma inverción en vivienda como si la tuvieron las vías. Se construyeron muy pocas urbanizaciones y solo fue hasta casi el final de la década que se atiende este problema. Si la ciudad hubiera otorgado grandes presupuestos para la vivienda, como lo hizo para solucionar el problema de las vías no habría sufrido los problemas que

tuvo y habría podido construir una ciudad planificada al no tener las viviendas como un elemento que entorpecía el desarrollo de la ciudad.

Pero por construirse viviendas unifamiliares lo que se logró fué utilizar amplios terrenos ampliando el tamaño de la ciudad y haciendo que la gente tuviera que recorrer trayectos más largos, aumentando el trafico vial lo que reducía la velocidad por la que se podía transitar en la ciudad.

Esparcimiento

La década del 50 no deja mucho que decir en lo referente al esparcimiento. Se construyeron parques y zonas verdes para el recreo infantil y juvenil, pero pocos fueron los espacios nuevos que se construyeron para el fomento de la cultura por parte del distrito, además, muchos eran los no letrados que se divertían en la plaza de toros, el hipódromo y los partidos de football; los letrados desde hacía mucho tenían sus teatros y sus cafes donde se reunían para realizar sus tertulias por lo que la ciudad no tuvo que hacer mayor inversión en este aspecto. El entretenimiento no fue algo por lo que la ciudad se había interesado por considerar un tema mas importante el problema de vivienda y el vial. Por lo que se evidencia la falta de inversión en este tema por parte de la ciudad.

REFERENCIAS

Anales del Concejo 1955 , 1956, 1957, 1958, 1959

Del Castillo, J C. (2003) *El transito a la ciudad moderna 1920 – 1950*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes

Del Castillo, J C. (2008) *Bogotá años 50 El inicio de la metrópoli*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes

Lemus Chois, V D. (2006) *Planificación y Control Urbanístico en Bogotá: Desarrollo histórico y jurídico*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario

Le Corbusier, (1979) *Principios de Urbanismo: La Carta de Atenas*, Barcelona, Ariel

Saldarriaga Roa, A. (2006) *Bogotá Siglo XX Urbanismo, Arquitectura y vida Urbana*, Bogotá, Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Registro Municipal 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954

BIBLIOGRAFIA

Hernández Rodríguez, C E. (2004) *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950 El trabajo de La Corbusier, Wiener, y Sert*, Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo – Observatorio de Cultura Urbana

Hugo Mondragón, L. (2005) *El proyecto moderno en Bogotá: arquitectura en Colombia*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes

Mendoza Laverde, C. (1979) “la perdida de la tradición moderna en la arquitectura colombiana: Bogotá y sus alrededores, y departamentos de Boyacá, Cundinamarca, Huila y Tolima” En Banham, R *Guia de arquitectura moderna*, Barcelona, Blume, pp. 180-193

Rodríguez Guerrero, G F. (2005) *El proyecto moderno en Bogotá: la exposición Nacional del IV centenario de Bogotá: el mapa de la modernidad*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes

Sanchez, C. (1998) *De la aldea a la metrópoli Seis décadas de vida cotidiana en Bogotá, 1900-1959*, Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo