



Dearq
ISSN: 2215-969X
dearq@uniandes.edu.co
Universidad de Los Andes
Colombia

La importancia de estudiar el Plan Director de Le Corbusier para Bogotá

Cecilia O'Byrne, María

La importancia de estudiar el Plan Director de Le Corbusier para Bogotá

Dearq, núm. 22, 2018

Universidad de Los Andes, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341667466012>

La importancia de estudiar el Plan Director de Le Corbusier para Bogotá

The importance of studying Le Corbusier's Pilot Plan for Bogota

A importância de estudar o Plano Diretor de Le Corbusier para Bogotá

María Cecilia O'Byrne mobyrne@uniandes.edu.co
Universidad de los Andes, Colombia

Dearq, núm. 22, 2018

Universidad de Los Andes, Colombia

Recepción: 01 Junio 2018
Aprobación: 29 Junio 2018

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341667466012>

Resumen: La crítica colombiana sigue siendo implacable con el urbanismo de Le Corbusier, en especial con el Plan Director para Bogotá de 1950. Casi siempre las razones no se centran en la discusión del proyecto, sino en frases de cajón que pareciera sirven para esconder el desconocimiento del propio proyecto. En 2016 se realizó el referendo por La Paz en Colombia donde ganó el No. Los medios se colmaron de mensajes apoyando una u otra postura. Una de ellas decía: “Los historiadores se pasan estudiando la realidad que crean aquellos que no estudian historia”. Bogotá clama por que se estudie el plan.

Palabras clave: Le Corbusier, Plan Director, Bogotá.

Abstract: Colombia continues to unrelentingly critique Le Corbusier's urbanism, particularly the 1950 Pilot Plan for Bogotá. The reasons for this almost never focus on debating the project, but they are instead clichéd phrases that seem to simply hide the ignorance of the project itself. In 2016, a referendum for peace was held in Colombia, and the No camp was victorious. The media directed messages at the public both supporting and rejecting the both sides of the argument. One of these messages was the following, “Historians spend their time studying the reality that is created by people who do not study history”. Bogotá is crying out for the plan to be studied.

Keywords: Le Corbusier, Pilot Plan, Bogotá.

Resumo: A crítica colombiana continua sendo implacável com o urbanismo de Le Corbusier, em especial com o Plano Diretor para Bogotá de 1950. Quase sempre as razões não se focam na discussão do projeto, mas sim em frases prontas que parecem servir para esconder o desconhecimento do próprio projeto. Em 2016, realizou-se o referendo pela paz na Colômbia, no qual ganhou o “não”. Os meios encheram-se de mensagens que apoiavam um ou outro posicionamento. Uma delas dizia: “Os historiadores passam a vida estudando a realidade que criam aqueles que não estudam história”. Bogotá clama para que se estude o plano.

Palavras-chave: Le Corbusier, Plano Diretor, Bogotá.

Si dejamos de culpar a Le Corbusier “de los mayores abusos cometidos en nombre de la ciudad contemporánea, sin concederle a cambio mérito de ninguno de sus beneficios” y dejamos de repetir indiscriminadamente el comentario que dice que “Le Corbusier fue tan notable arquitecto como pésimo urbanista”,¹ es posible que encontremos en sus propuestas, como la del plan para Bogotá, ideas y soluciones que nos ayuden a la crisis de la ciudad actual.

Son pocos los recuerdos tangibles en Bogotá de los planteamientos de Le Corbusier para la ciudad en su plan de 1950.² Tampoco es hoy Bogotá un gran ejemplo de ciudad. Presentar los problemas actuales de la ciudad, desde la perspectiva de lo proyectado por Le Corbusier entre 1947, cuando conoció Bogotá, hasta 1951, cuando realizó su quinto y último viaje a la ciudad, puede servir para valorizar lo propuesto; pero, sobre todo, para discutir soluciones. Bogotá es una ciudad que, pese a que en el último siglo ha sido planeada una y otra vez, ha sido construida sin que ninguno de los modelos de planeación utilizados en diferentes periodos se haya llevado a cabo. El resultado es una suma de actuaciones políticas desvertebradas que día a día debemos sufrir o disfrutar sus habitantes. Porque las hay de todos los calibres.³ Una ciudad que construye su historia sin valorar su propia historia.

Entre las críticas se dice, por ejemplo: "... Lo que nadie se ha atrevido a decir es que la pobreza y la falta de voluntad política no permitieron desarrollar el ambicioso plan, y nos salvaron de una verdadera catástrofe que nos habría convertido en el ejemplo de la no-ciudad, producto de una planeación tan utópica como absurda".⁴ Una sentencia que hace eco de la frase con la que se ha educado a los arquitectos en Colombia durante las últimas siete décadas: "Le Corbusier vino a Bogotá e hizo un plan que, afortunadamente no se hizo, porque tumbaba la ciudad".

La discusión sobre el Plan no se hace. En la academia hemos olvidado que la docencia es el espacio para permitir que las ideas, que son universales y sin propietario, circulen y se estudien para poder aprehender y, así, tomar lo que mejor nos sirva, a fin de ayudar a construir el presente, que será el futuro de tantos.

Volver a estudiar el Plan puede permitir que, una vez reconocidos y entendidos algunos de sus puntos más críticos, no solo se deje sin peso la famosa sentencia que dice que afortunadamente el Plan no se construyó, sino que se reflexione sobre la situación actual de Bogotá. Para esto, en este artículo se resaltan, de cada una de las escalas trabajadas en el Plan, uno o dos ejemplos de lo propuesto y su vigencia en la ciudad actual. Son asuntos que todavía no se han resuelto. Es posible que estudiar de nuevo el Plan ayude a imaginar escenarios alternativos a la crisis de la ciudad que vivimos sus habitantes cada día.

Plan regional

Le Corbusier resalta, como uno de los temas que le sirven para formular el Plan, la geografía de la ciudad:

*La obra revolucionaria se manifiesta por un carácter altamente tradicionalista. Porque reencuentra la raíz misma de las cosas, porque designa de nuevo su verdadero eje. En Bogotá, la historia y la geografía, la topografía, el régimen del sol, el de las aguas, de los vientos, etc., han conducido al Plan Director en el respeto de las mismas leyes que habían descubierto, respetado y seguido los fundadores de la ciudad*⁵.

La región para Le Corbusier es la sabana, que presenta en el plano de gran formato a escala 1:100.000, *BOG 4209: Regional*, donde junta la información de *habitación, artesanado, industria, trabajo agrícola, cultivar el cuerpo y el espíritu y zonas verdes*. Para la región proponía un sistema de parques a diferentes escalas, en que la escala regional acompaña la ronda del río Bogotá, donde soñó la posibilidad de tener centros de encuentro dominicales para “recrear el cuerpo y el espíritu de los bogotanos” (fig. 1). ¿Una utopía? Muchas historias hay en todo el planeta de ríos que han muerto por la polución y se han recuperado. Recordemos que a finales de los años setenta, en Londres, la noticia que salía en los periódicos era terrible: ¡el río Támesis estaba muerto! Hoy en día se puede pescar allí. ¿Por qué no puede ser igual para el caso bogotano? ¿Alguien puede estar en desacuerdo con que es una tarea ineludible recuperar el río que baña toda la sabana? y que, en ese proceso, sería formidable que se convirtiera en el gran parque lineal que atraviesa la ciudad de norte a sur, sirviendo además de límite para el desarrollo desordenado de la sabana de hoy. Las licencias para construcción de vivienda que se dan hoy a lado y lado del río, eliminando humedales y zonas de inundación, debería ser tema de debate constante. ¿Por qué se sigue haciendo algo que se sabe va en contra de todos?

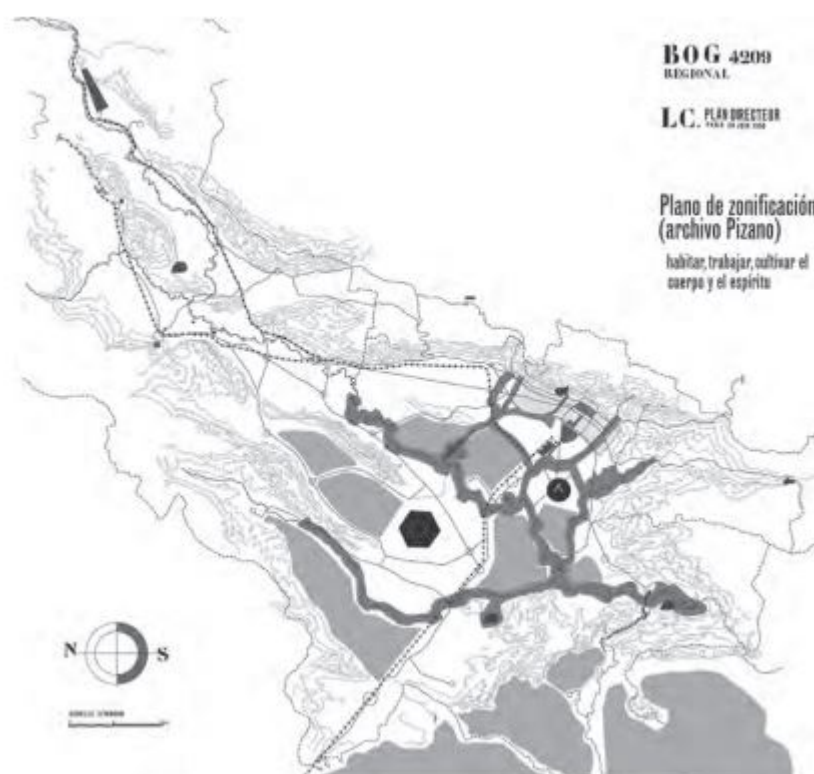


Figura 1

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: plan regional/zonificación. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010), a partir de las diapositivas Pizano.

Respecto a la circulación regional, Le Corbusier planteaba la necesidad de hacer pocos cambios al sistema de trenes que ya tenía la sabana y los incluía como una de las *tres rutas* que deben organizar la forma

en que se relacionan los pueblos y la gran ciudad (fig. 2). Las vías están hoy prácticamente silenciadas; mientras que las carreteras están congestionadas casi al punto del colapso. Las últimas administraciones insisten en que el metro debe construirse por el lugar más congestionado y servido de la ciudad. ¿Por qué nadie mira las vías del tren con las cuales se puede dar forma a nuevos polos de desarrollo en la ciudad? Trenes de cercanía en la sabana que conectan los trenes que circulan en el casco urbano, a fin de que sirvan a las zonas más congestionadas de la ciudad. Pareciera que no es tan buen negocio para los inversionistas como diseñar cada tres años un metro que no se hace. Los usuarios de todos los trenes, provenientes de todos los rincones de la sabana, ya fueran estudiantes, trabajadores, amas de casa y jubilados, tendrían mejor calidad de vida, sin tener que perder largas horas en trancones infinitos por todas las entradas a la ciudad. Si se hubiese actualizado el tren hace sesenta años, ¿estaríamos peor o mejor que ahora? Si se hace hoy, ¡seguro que no es tarde!

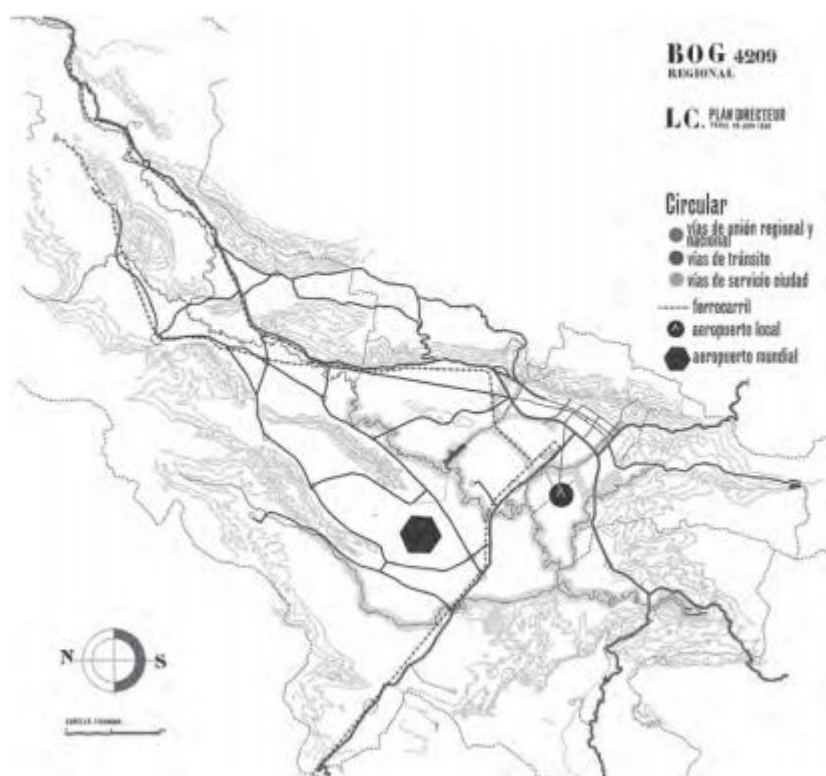


Figura 2

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: plan regional/circulación. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010), a partir de las diapositivas Pizano.

Plan metropolitano

La circulación a escala metropolitana (fig. 3) muestra que lo único que queda del Plan es el trazado de la avenida Cundinamarca (hoy Ciudad de Quito o carrera 30); pero con un perfil diferente al existente, pues se trataba de una vía que cambiaba su trazado, dependiendo del lugar

de la ciudad por donde pasaba, ya fuera vivienda, industria, artesanado, etc., incluyendo grandes zonas ajardinadas. En el plano original se pueden observar los perfiles diferenciados también en las carreras 4., 7., 10. y 14., así como a la avenida Jiménez, que se convierte en la calle 13. Esta última, desde hace más de sesenta años, inconclusa.



Figura 3

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: plan metropolitano/
circulación. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de
Investigación PAC (Uniandes, 2010), a partir de las diapositivas Pizano

El plano metropolitano evidencia que el principal uso de la ciudad es la vivienda: la gran mancha amarilla con tres zonas atravesada por una menor, oriente-occidente, donde se localiza el trabajo (fig. 4). Los detractores del urbanismo de Le Corbusier, en particular, y de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, en general, discuten el problema que significó la segregación para la ciudad en actividades, estancas y separadas. Por eso es importante volver a estudiar los diferentes planos del Plan y el informe que los acompaña, para darse cuenta de cuán mal ha sido leída y entendida hasta ahora la teoría del *zoning*, una teoría que pasó a la práctica en Chandigarh, en India, la única ciudad que en efecto construyó Le Corbusier, junto a Maxwell Fry, Jane Drew, Pierre Jeanneret, entre otros muchos que formaron un equipo de más de un centenar de personas. Los habitantes de esta ciudad agradecen, entre otras muchas ventajas que da el vivir en ella, el que tienen todo a mano, porque los barrios de vivienda tienen, al igual que en Bogotá, la V4, o vía de barrio, con los núcleos donde el comercio pequeño da vida a los sectores que, además, tienen jardines, colegios, zonas deportivas y todo tipo de equipamientos que hacen que la vivienda nunca haya sido pensada, como sí la construimos aquí, sin los servicios necesarios para los habitantes.



Figura 4

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: plan metropolitano/ zonificación. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010), a partir de las diapositivas Pizano

Plano urbano

La vivienda está atravesada por una red de vías jerarquizadas que forman lo que Le Corbusier denominó la *teoría del sector*.⁶ Un sector de 800 metros de ancho por 1200 de largo, donde se da cabida a dos barrios con la vivienda y sus actividades complementarias. En esta escala están las V1, V2 y V3, es decir, las vías dedicadas especialmente al auto. Y viene la otra crítica: la ciudad de Le Corbusier es una ciudad para los carros. Pero los que dicen eso olvidan pasar al plano urbano (fig. 5), donde aparecen las V4 y V5 y los parques lineales que acompañan las diferentes quebradas y ríos que bajan desde los cerros a la sabana. En esta escala está el espacio del peatón. Volver a revisar este apartado puede dar luces respecto a cómo resolver parte del caos que viven a diario los habitantes de Bogotá, en cuanto a la movilidad, pues hay una solución implícita sobre cómo solucionar el problema del transporte público de autobuses con paraderos cada 400 metros (fig. 6). Han pasado más de sesenta años desde la propuesta y hasta hoy hay un incipiente sistema que busca ordenar lo que no se ha hecho solo por desidia y abandono... y por negocio, seguramente. Aunque es difícil entender por qué el negocio no puede ir de la mano de soluciones que hagan al ciudadano de a pie —y en este caso también al que va en carro— la vida más cómoda. ¡Debe de ser un negociazo tener a los usuarios felices!

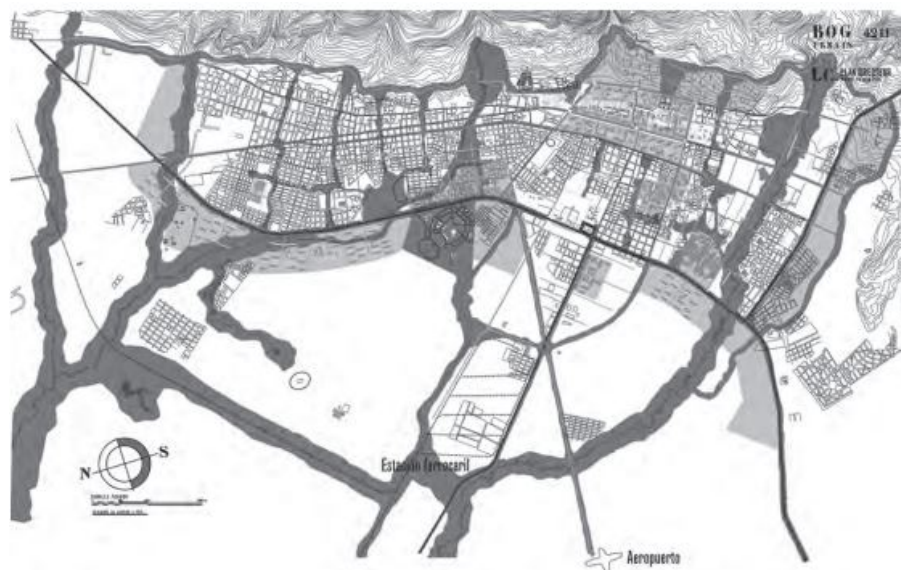


Figura 5

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: plan urbano/zonificación y circulación. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010), a partir de juntar las diferentes propuestas dibujadas en el atelier de la Rue de Sèvres para Bogotá, incluyendo los diferentes tipos de vivienda que no se presentaron en la versión oficial.



Figura 6

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: plan urbano/circulación con paradas de autobuses. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010), a partir de una lectura de los perfiles viales propuestos.

En el plano urbano se discute también la cantidad de habitantes propuesto. Otro talón de Aquiles para muchos. Dos cifras se plantean en el informe técnico: la Oficina del Plan Regulador establece que la ciudad crecería de 600.000 habitantes en 1950 a 1.000.000 en el año 2000. Le Corbusier propone un número mayor: en los límites de su propuesta da cobijo a 1.610.000 habitantes, con densidades diferentes según la localización.⁷ Entre la carrera 30 y la línea del ferrocarril (hoy carrera 50 aproximadamente) establece una zona de reserva (bancos de tierra). Debajo de la línea de ferrocarril y hasta el río Bogotá, no lo nombra. ¿Los críticos del plan serían más condescendientes si Le Corbusier hubiese dibujado todo el territorio que hoy ocupa la ciudad con sectores? ¿Por qué no lo hizo? En la primera edición de la *Obra completa 1957-65*, Le Corbusier escribe que el fracaso del plan de Bogotá es responsabilidad de los propietarios de suelo, que se apresuraron a edificar cuando corrió la voz

de las vías del plan⁸. Nadie puede negar que quienes han definido y dado forma a la ciudad actual no son ni Le Corbusier, ni Wiener, ni Sert, ni los planes posteriores... La historia de planeación de Bogotá se podría titular algo así como: *La historia de una ciudad que hace fracasar los planes*. Son los dueños de la tierra y los políticos de turno los que nos han dejado como herencia la ciudad de hoy, acompañados de urbanistas y arquitectos...

Respecto a la población propuesta en el Plan, la estrategia del sector era suficiente para que, una vez trabajada y adecuada a las necesidades y realidades locales, sirviera de base para ordenar el crecimiento de todo lo que en ese entonces era baldío y que hoy es caos. Alguien podría decir: "... pero, ¿quién quiere tanto orden?". A lo cual se le puede responder: "... visite Chandigarh: mire, estudie, entienda y luego hablamos", porque una pauta de orden no significa la repetición incansable y monótona de un mismo edificio, de una misma casa, donde no hay identidad ni reconocimiento de lo individual. ¡Todo lo contrario!

El Centro Cívico

El punto más álgido del plan es el Centro Cívico. En un reciente artículo sobre los planos del Plan que todavía se encuentran en la ciudad y que han sido expuestos en el Museo de Bogotá se lee:

*Martín Anzellini, funcionario de la Secretaría de Planeación Distrital, enfatiza que el pensamiento del suizo "era radical". "Él quería modificar el centro histórico, quería acabarlo y no le daba un valor a lo que ahí había, quería concentrar edificaciones de altura. Y sobre la arquitectura informal pensaba lo mismo: tumbar", dice Anzellini*⁹.

Muy diferente es lo que el propio Le Corbusier dice de su postura respecto a lo propuesto en el centro cívico:

*La ciudad de Bogotá, fundada por Jiménez de Quesada en 1538, se había mantenido como una bella ciudad, construida sobre el trazado español y desarrollada de manera armoniosa alrededor de su centro, cuidadosamente ubicado, en la plaza de Bolívar. Dos ríos rodeaban la ciudad de elementos naturales [...] en estos últimos años, el cambio que se ha dado en todas las ciudades del mundo ha destruido la armonía que existía en Bogotá.*¹⁰

Le Corbusier fue llamado a ser parte del Plan, porque, entre otros muchos asuntos, estaba la necesidad de reconstruir el centro tras la destrucción acaecida el 9 de abril de 1948. Pero, como lo establece Ricardo Daza, ¡el plan no se hizo!¹¹ Así qué, ¿por qué tanto ruido? Cuando se revisa qué se ha demolido del centro de Bogotá entre 1950 y 2010, el resultado es elocuente: en Bogotá se ha tumbado un área similar o mayor a la que Le Corbusier proponía transformar; pero con una gran diferencia: lo realizado en los últimos sesenta años en el centro de Bogotá no fue concebido con una idea de ciudad, ni por parte de los privados y ni del estado (fig. 7). En la propuesta de Le Corbusier hay una apuesta por que prime el bien común sobre el bien individual. En la construida, lo contrario. Las dos soluciones, en las antípodas la una de la otra. No se debería tomar partido por ninguna de las dos. La lecorbuseriana, por tener

exceso de vacío; la realizada, por defecto de vacío (fig. 8). Y estamos lejos de poder encontrar un punto medio.



Figura 7

Sobre el plano del centro de Bogotá sobre el cual Le Corbusier dibuja la propuesta para el Centro Cívico se hace un levantamiento aproximado de las construcciones demolidas entre 1950 y 2010. Dibujo de Juana Salcedo y Christian Casallas para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010-2013), a partir de aerofotografías de las fechas indicadas.



Figura 8

Comparación en imágenes 3D entre el centro de Bogotá actual y la propuesta para Centro Cívico de Le Corbusier de 1950-1951©. Planos realizados por el Grupo de Investigación PAC (Uniandes) y animación en 3D realizada por el laboratorio Imagine: I+D en Computación Visual y COLIVRI: Laboratorio de Visualización, Interacción y Robótica, de la Universidad de los Andes, 2010.

También se critica la falta de sensibilidad de Corbu para con la ciudad existente y de cómo arrasó con ella sin ton ni son. Dice Le Corbusier en el *Informe técnico*:

El Centro Cívico reúne, en una armonía espiritual y material, el conjunto de las funciones colectivas susceptibles de manifestar el espíritu de un grupo social, de una ciudad, de una sociedad. Une el pasado con el presente. Constituye la historia de la ciudad sin ruptura y sin abandono. [...]

Mezclados íntimamente a las obras nuevas que se van a construir, aparecen la Catedral, el Teatro Colón, el Parlamento y un cierto número de calles y de viviendas históricas españolas. En todas partes reinará así el espíritu de la ciudad, la escala humana, la diversidad y la unidad. Se desarrollará una verdadera sinfonía arquitectónica y paisajista. La montaña servirá de fondo a la composición. Desde las ventanas de los edificios, la planicie de la Sabana aparecerá rodeada de colinas.¹²

¿Qué es lo que Le Corbusier considera patrimonio histórico en Bogotá? Hacen parte de la propuesta las nueve manzanas arqueológicas o fundacionales, la plaza de Bolívar, el Capitolio, el Observatorio, todas las iglesias de la Colonia y la República, la calle Real o carrera 7., los edificios que se construyen alrededor de la Jiménez durante los años treinta y cuarenta, la Biblioteca Nacional, el Panóptico y la plaza de Toros. ¿Es la selección desprevénida de alguien que no está interesado

en el pasado de la ciudad, y que quiere arrasar con la memoria de un pueblo? ¿Esta selección cuidadosa puede haber servido para que en 1959, Carlos Arbeláez Camacho, tras haber sido director de la Oficina del Plan Regulador, orientara su carrera en pro del cuidado y salvaguarda del patrimonio construido, al gestar la primera ley nacional de conservación del patrimonio?

En el Centro Cívico también hay una propuesta respecto a cómo circular (fig. 9): la trama de vías peatonales son, en su mayoría, las mismas calles estrechas de la ciudad colonial que se convierten en los caminos principales de los parques donde se resuelve la vivienda y el trabajo (privado y público). En rojo, las V1 son las vías rápidas. En naranja, las V3 son vías vehiculares que sirven para acceder a las cuatro grandes zonas en las que se divide el centro y que llevan a zonas de parqueadero. En amarillo, la trama de vías para los peatones. Queda la duda: ¿es posible, a partir de este plano, insistir en que la ciudad de Le Corbusier es una ciudad ideada para el vehículo automotor? Pareciera que, en este caso, unos y otros tienen su lugar adecuado. ¿Es lo que pasa en la ciudad actual? Es valioso e importante peatonalizar vías en el centro de Bogotá. De hecho, las pocas que quedan en el centro histórico son poco amables por el exceso de tráfico. Pero, ¿no sería adecuado que cuando se decida convertir una vía en peatonal, como sucedió hace pocos años con la carrera 7a, se prevea un plan de conjunto que solucione también la circulación vehicular?

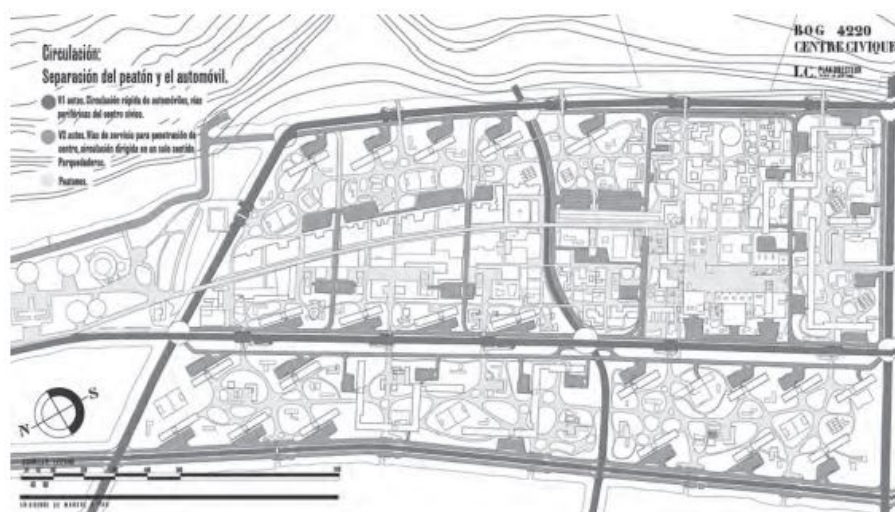


Figura 9

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: Centro Cívico/circulación.
Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010).

El Centro Cívico es, además, un sector atípico en el Plan que recuerda uno de los principales problemas del centro actual: la falta de vivienda (fig. 10). ¿Cómo se está solucionando? En los años setenta, con la construcción, entre otros, de cuatro grandes proyectos de vivienda en torres rodeadas de grandes zonas ajardinadas, por el Banco Central Hipotecario, en la periferia del centro: Torres del Parque, Torres de Fenicia, Torres Blancas y Torres Gonzalo Jiménez de Quesada. En la actualidad, las torres (Bacatá, City U, etc.) las hacen consorcios

privados. Ocupan el 100 % del terreno, con densidades y alturas que buscan la “manhattanización” del centro, sin importar anchos de vías, sin resolver y actualizar acometida de servicios públicos y sin disponer nuevos equipamientos para la nueva población. El proyecto del High Line en Nueva York (2009) es una de las varias intervenciones que en la última década intentan dar una cara amable a la ciudad con más concreto en el mundo, a partir de políticas que buscan convertir la mayor cantidad de área posible en espacio de parques y jardines para el ciudadano de a pie. Pareciera que Nueva York sueña hoy con ser parecida a la Bogotá que soñó Le Corbusier en 1950. Una ciudad verde (fig. 11).



Figura 10

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: Centro Cívico/habitar-trabajar-recrear el cuerpo y el espíritu. Redibujado por Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010)



Figura 11

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: Centro Cívico. Dibujo en 3D realizado por Martín Villegas para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010).

LAS 4 FUNCIONES	EXPEDIENTE URBANO	NACIONAL REGIONAL METROPOLITANA				URBANA				CENTRO CÍVICO				SECTOR		VIVIENDA		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	1	2	
		HABITAR																
		TRABAJAR																
		CULTIVAR EL CUERPO Y EL ESPÍRITU																
		CIRCULAR																
		DIVERSOS																

Figura 12

Le Corbusier, Plan Director para Bogotá, 1950: Grilla CIAM. Reconstrucción hipotética de la grilla a partir de los planos del Informe técnico por María Cecilia O'Byrne y Juana Salcedo para el Grupo de Investigación PAC (Uniandes, 2010).

En todas las escalas, Le Corbusier pide a sus colaboradores locales — Germán Samper, Rogelio Salmona y Reinaldo Valencia— que dibujen una y otra vez los ríos y quebradas que bajan de los cerros a la sabana. De haberse realizado por lo menos una de estas franjas que vinculan el territorio, salpicadas de senderos peatonales y ciclovías, árboles, escuelas, deporte, paradas de autobuses y de habitantes disfrutando de esta peculiar manera de *recrear el cuerpo y el espíritu*, ¿no sería hoy Bogotá ejemplo para el mundo? ¿Es utópico pensar que todavía es posible hacer una... o varias? Posiblemente, la reserva Van der Hammen es una de las últimas oportunidades que tiene la ciudad para darse tal lujo.

Respecto al plan vial, es importante recordar que cuando Le Corbusier llegó a Bogotá estaban ya adelantándose las obras de la carrera 10 y de la avenida Caracas. Al conocer los proyectos sentenció que eran muy pequeñas. Las creció, mucho. La 10., más que la Caracas. ¿Cómo habría sido la “carrera de la modernidad” si le hubiésemos hecho caso? Con un amplio separador arbolado para atenuar el ruido de los carriles rápidos a la zona occidental donde había vivienda, a la cual se llegaba, como a la zona de trabajo, por carriles con paraderos de autobuses y aceras adecuadas con vegetación. Los vehículos entraban a la zona de trabajo o vivienda por vías de servicio que llevaban a zonas de parqueo adecuadas. Los peatones bajaban en las paradas de bus y caminaban sin temor a ser atropellados, en medio de parques. Hoy unos y otros recorren el centro acompañados de humo, pitos y busetas que colapsan por las estrechas calles del centro. ¿Cuántas veces al año los nostálgicos del patrimonio recorren estas calles que a diario sufren cientos de estudiantes y trabajadores? Uno de ellos, al salir cada noche a las ocho de su oficina, decía que era aterrador recorrer estas calles, que a esa hora se parecen más al video de *Thriller* de Michael Jackson. Unas calles que ahora deben acoger los rascacielos que buscan densificar la ciudad sin que se haya ninguna medida para mejorar la movilidad, la infraestructura de servicios y los equipamientos en general.

Conclusión

Falta indicar, entre todo lo expuesto del Plan, el aporte más sustancioso para pensar la ciudad hoy y siempre: la grilla de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Una metodología de presentación de proyectos urbanos que busca entender la complejidad de la ciudad, en sus diferentes escalas, actividades y procesos. Una mirada holística que vincula lo macro y lo micro. “Arquitectura en todo, urbanismo en todo”, sentenciaba Le Corbusier en Buenos Aires, en 1929.

¹³ Un diálogo que está roto desde hace décadas y que construye las “no ciudades” en las que se ha convertido la ciudad, en general, y Bogotá, en particular. Restaurar el diálogo propuesto por Le Corbusier en sus teorías puede ser un paso fundamental para reencontrar el sentido de dos profesiones hermanas que han perdido su norte.

El Plan Director de Le Corbusier hace parte de la historia de Bogotá. Desconocerlo o continuar difundiendo discursos que lo critican sin estudiarlo, no le sirve a la academia ni a la ciudad.

Bibliografía

1. D'Alessandro, Marta. "Plan director de Bogotá: Estudio y propuesta de densidades". Dearq, n.º 15 (2014): 250-259.
2. Daza, Ricardo. "A veces toca... Responderle a Willy Drews". En Torre de Babel. Crítica de arquitectura y arquitectura crítica, 19 de junio de 2015. <http://www.torredebabel.info/a-veces-toca-responderle-a-willy-drews1/>
3. Drews, Willy. "A veces toca...". Torre de Babel. Crítica de arquitectura y arquitectura crítica, 2 de junio de 2015. <http://www.torredebabel.info/a-veces-toca/>
4. Martí Arís, Carles. "Le Corbusier: Bogotá, vista aérea". En Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951: Precisiones en torno al Plan Director, editado por María Cecilia O'Byrne et al., vol. 2, 16. Bogotá: Universidad de los Andes, 2010.
5. Le Corbusier. Le Corbusier en Bogotá 1947-1951: Elaboración del Plan Regulador de Bogotá. Establecimiento del Plan Director por Le Corbusier en París, 1949- 1950 (edición facsimilar), vol. 1. Bogotá: Universidad de los Andes, 2010.
6. Le Corbusier. Precisiones respecto al estado actual de la arquitectura y el urbanismo. Barcelona: Poseidón, 1979.
7. Le Corbusier et son Atelier rue de Sèvres 35. Œuvre complète 1952-57. Zürich: Girsberger, 1957.
8. O'Byrne, María Cecilia. "Bogotá en Chandigarh: El sector y la cuadra española". Cuadernos de Vivienda y Urbanismo 5, n.º 10 (2012): 328-329.
9. Salazar Ferro, José Alfonso. Construir la ciudad moderna; superar el subdesarrollo: Enfoques de la planeación en Bogotá, 1950-2010. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2017.
10. Semana. "La Bogotá que soñó Le Corbusier", 6 de octubre de 2017. <http://www.semana.com/cultura/articulo/la-bogotaque-sono-le-corbusier/543187>
11. Tarchópulos, Doris. "Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener". Tesis de doctorado, Barcelona, ETSAB-UPC, 2010.

Notas

- 1 Martí Arís, "Le Corbusier: Bogotá, vista aérea", *Le Corbusier en Bogotá 1947-1951*, Tomo 2, p. 16.
- 2 Tarchópulos, "Las huellas del plan".
- 3 Salazar Ferro, *Construir la ciudad moderna*.
- 4 Drews, "A veces toca".
- 5 AA.VV., *Le Corbusier en Bogotá 1947-1951*, tomo 2, p. 266.
- 6 O'Byrne, "Bogotá en Chandigarh".
- 7 D'Alessandro, "Plan director de Bogotá".
- 8 Le Corbusier et son Atelier rue de Sèvres 35. *Œuvre complète 1952-57*.
- 9 Semana, "La Bogotá que soñó Le Corbusier".
- 10 Le Corbusier, *Le Corbusier en Bogotá 1947-1951*. Tomo 2, p. 266.
- 11 Daza, "A veces toca... Responderle".
- 12 AA.VV., *Le Corbusier en Bogotá 1947-1951*, tomo 2, p. 271.
- 13 Le Corbusier, *Precisiones respecto al estado actual de la arquitectura*.