

LA CIUDAD COLOMBIANA Y LOS ENSAYOS DE LABORATORIO DE LA CIUDAD FUNCIONAL

Dra. Arq. Doris Tarchópulos

Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá

Mail: dtarcho@me.com

RESUMEN

En este artículo se examinan los planes de Josep Lluís Sert y Paul Lester Wiener, a través de la TPA, en varias ciudades latinoamericanas y, en particular, en las principales capitales colombianas. En este contexto, presenta especial relevancia la experiencia del Plan para Bogotá, elaborado en sociedad con Le Corbusier. En este plan se aplican los últimos principios de los CIAM, y los criterios urbanísticos de Le Corbusier y Sert.

Palabras clave: Sert, Wiener, TPA, planes ciudades colombianas

ABSTRACT

This article examines the proposals of Josep Lluís Sert and Paul Lester Wiener through the TPA, in several Latin American cities and specifically in major Colombian cities. In this context it is particularly relevant the experience of Bogotá Plan, developed in partnership with Le Corbusier, where they apply the latest principles of CIAM and Le Corbusier and Sert's planning criteria.

Key words: Sert, Wiener, TPA, Colombian cities plans

1. INTRODUCCIÓN

A principios de los años 40, el Departamento de Estado de los Estados Unidos de Norte América orienta una serie de estudios para determinar el papel que podría jugar América Latina en el nuevo contexto político de postguerra. Esta época se distingue por las discusiones sobre el paradigma de desarrollo más conveniente para la región. Una de las estrategias factibles, consiste en potenciar el planeamiento urbano y la arquitectura como los medios adecuados a través de los cuales se puede desarrollar la economía y la sociedad local y así garantizar el progreso, al mismo tiempo que se crean oportunidades de negocio para la industria norteamericana y se contrarresta la proliferación del comunismo, según la teoría de Rostow. Las ayudas se focalizan en los países aliados a los Estados Unidos en la II Guerra Mundial, en el marco de procesos democráticos y de modelos económicos de libre comercio. La asistencia técnica y económica, se canalizaría a través del recién creado Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo.

Las estrategias en planeamiento urbano, regional y nacional son guiadas por arquitectos y urbanistas modernos, quienes dictaminan cómo diseñar y construir las ciudades, las viviendas y los equipamientos, bajo la premisa de que la estética moderna garantiza visualmente la llegada del desarrollo de forma rápida y efectiva. Las condiciones están dadas: de un lado, el urbanismo de la época está influenciado por unas pocas figuras dominantes en el escenario de la cultura del desarrollo. De otro lado, los gobiernos locales están interesados en adoptar la estética moderna, en la medida en que ello les facilitaba promocionarse a sí mismos como los constructores del progreso. De una u otra manera, la corriente del nuevo planeamiento es parte de un gran proyecto utópico para la construcción de un nuevo mundo.

Por aquellos días, Cordell Hull, Secretario de Estado entre 1933 y 1944, invita a Paul Lester Wiener¹ a dictar una serie de conferencias en diversas ciudades de América Latina con el propósito de explorar posibilidades en este sentido. En 1941 Sert y Wiener viajan a Brasil donde imparten sus charlas y en 1945 Wiener hace un periplo de 3 meses por Colombia, Perú y Brasil, patrocinado por el Departamento de Estado de los Estados Unidos, con el propósito de contactar a arquitectos locales, conocer el estado de las ciudades y buscar posibilidades profesionales (Mumford 2000).

Es en este contexto en el que Sert y Wiener despliegan sus ideas, enmarcadas en la doctrina CIAM y de la Carta de Atenas, métodos y conceptos que despertaban el interés de los administradores públicos, los técnicos responsables y el público en general. desarrolla su potencial urbanístico en los planes de varias ciudades latinoamericanas mediante los trabajos de la firma Town Planning Associates -TPA-. Esta experiencia significa el ensayo de las fórmulas del urbanismo del CIAM, pero adaptado a las condiciones particulares de las ciudades latinoamericanas de la época. En 1941, dos años antes del encargo del Plan de Cidade Dos Motores, Sert funda con Paul Lester Wiener este estudio de arquitectura y urbanismo al cual también se asocia Paul Schulz.

Producto de sus frecuentes viajes por las principales ciudades latinoamericanas, en los que pudieron observar las condiciones generales y locales, Sert y Wiener definen 9 puntos esenciales adicionales a los de la Carta de Atenas, a tener en cuenta en la formulación de los planes (Sert y Wiener 1951):

1. Delimitar las zonas según las funciones principales como son la vivienda, las actividades profesionales, el descanso y la circulación y de eliminar progresivamente las zonas con funciones mixtas.
2. Desarrollar un módulo que facilite la organización de células de unidad residenciales, considerando las condiciones climáticas y las costumbres sociales locales y las posibilidades de que la ciudad pueda dotar y mantener los servicios públicos necesarios.
3. Implementar un programa de instalación y distribución de servicios médicos y de organización educativa.
4. Implementar un programa de organización social que contemple servicios sociales elementales.
5. Implementar los servicios de interés público como la recogida y tratamiento de basuras domésticas.
6. Prohibir el crecimiento excesivo de la ciudad, mediante la definición de un perímetro urbano que limite la expansión de la red vial y de los servicios públicos, al igual que cualquier tipo de ordenación en la zona de límite.
7. Formular un plan general de rutas y trazado eficiente de vías diferenciadas, que pueda ser realizado por fases de acuerdo con el desarrollo de la ciudad. Estas redes deberían ser concebidas en su conjunto, ya que la construcción de las calles y avenidas –generalmente monumentales- han sido construidas sin estar

¹ Wiener, de padres austriacos, nace en Leipzig, Alemania, en 1896. Estudia arquitectura en la Real Academia de Viena donde recibe el título de arquitecto en 1921. Realiza estudios de postgrado en la Academia Kunstgewerbe de Berlín en 1922 y trabaja con Bruno Paul hasta 1926. En 1931 se traslada a los Estados Unidos

Fuenmayor, A. (1949). El Plan Regulador de Bogotá. *Estampa*, 522., y en 1934 contrae matrimonio con Alma Werthein, hermana de Henry Morgenthau Jr. TIME (1934). Society. *Time Magazine*. New York. Secretario del Tesoro entre 1934 y 1945 durante la presidencia de Franklin D. Roosevelt. En 1937 Wiener diseña y construye el pabellón norteamericano de la Exposición Internacional de París, mientras que Sert el de España. En 1948 se casa por segunda vez con Ingeborg Ten Haeff, pintora, nacida en Alemania y ex-esposa de Lutero Vargas hijo de Getulio Vargas, presidente del Brasil en varios períodos

integradas a un plan general y su financiamiento y mantenimiento sobrepasa las posibilidades económicas de la ciudad.

8. Fomentar la utilización de materiales de construcción y métodos de construcción locales, siempre y cuando se adapten a las exigencias de las construcciones modernas.

9. Reorganizar el centro de la ciudad y crear un centro público moderno destinado a remplazar los de la época colonial. En este caso, se aprovechará una de las características de la ciudad latinoamericana, como es una centralidad claramente definida por la plaza pública principal heredada de la ciudad colonial española, que se busca adaptar a las exigencias relativas a la concepción y la ordenación de los centros cívicos modernos.

Adicionalmente, consideraron necesario fomentar una legislación urbanística en la medida en que no existen códigos de construcción. En las ciudades donde los hay, todavía están fuertemente influenciados por las ordenanzas coloniales.

2. LA TPA EN COLOMBIA

En el contexto de las políticas desarrollistas norteamericanas, entre el 11 de junio y el 15 de noviembre de 1949, el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo IBRD implementa en Colombia su primera misión piloto liderada por Lauchlin Currie², quien se desempeña en ese momento como asesor económico del presidente de los Estados Unidos Franklin D. Roosevelt. Con la llamada Misión Colombia (Currie 1950) se busca analizar de forma integral las condiciones sociales y económicas del país para definir las futuras actividades del Banco en países en desarrollo y al mismo tiempo formular una estrategia integral para potenciar el desarrollo. Entre los resultados de la Misión Colombia, Lauchlin Currie y Enrique Peñalosa Camargo elaboran en 1953 el Plan para Bogotá, enfocado desde la economía pero con fuertes implicaciones de ordenamiento urbano y territorial.

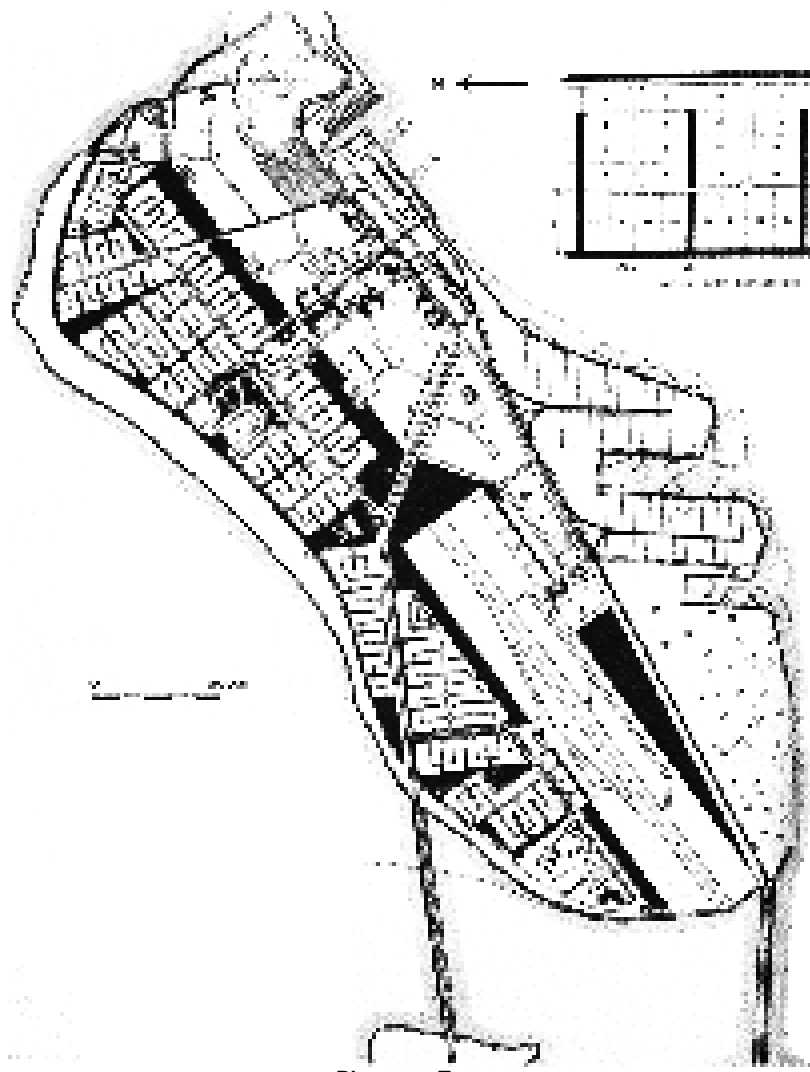
Paralelamente, se canaliza el paquete de ayudas para la Planificación Urbana entre las cuales se enmarca el Plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener. En cumplimiento de los requerimientos de la Ley 88 de 1947, promovida por un grupo de arquitectos colombianos entre los cuales se encuentra Jorge Gaitán Cortés, representante colombiano ante los CIAM, se contrata a la firma Town Planning Associates TPA, con el objeto de que asesore en la formulación de los Planes Reguladores.

Entre 1948 y 1959 proyecta los planes de las principales ciudades colombianas: los dos puertos marítimos más importantes como lo son Barranquilla, ciudad con la que finalmente no se efectuó el encargo pero sí algunas asesorías, sobre el Mar Caribe y Tumaco sobre el Océano Pacífico. También los principales centros productivos de Medellín y Cali; y por supuesto Bogotá, la capital política. Esta situación les permitió conocer y obtener información de primera mano sobre la realidad urbana del país, al igual que lo hicieron en Brasil, Venezuela, Perú y Cuba.

3. EL PLAN PARA TUMACO

En 1948, se le encarga a la TPA el Plan Piloto para la Reconstrucción de la nueva ciudad de Tumaco, ciudad puerto sobre el Pacífico, arrasada por un incendio el 10 de octubre de 1947. Este plan es adelantado con la colaboración de Jorge Gaitán Cortés y Jorge Arango, directores de la Sección de Edificios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas de Colombia, y la comisión para los estudios de planificación de la Reconstrucción de la Ciudad Puerto de Tumaco, formada por los arquitectos Gonzalo Samper, Fernando Martínez Sanabria, Eduardo Mejía, Edgar Burbano, Hernán Vieco y Luz Amorocho (Martínez 1948; PROA 1948; Sert y Wiener 1951). La decisión del traslado del puerto a la isla El Morro, basada en múltiples investigaciones sobre la región y en los estudios de los profesionales colombianos sobre las características socioculturales y climáticas de esta costa de selva tropical húmeda, permitieron lograr una solución diferente a los planteamientos iniciales de Sert y Wiener.

2 El economista canadiense Lauchlin Currie (1902-1993), asesor de cabecera del Secretario del Tesoro de los Estados Unidos Henry Morgenthau, había sido del grupo creador del Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo BIRD y en 1949 lideró el primer estudio para la implementación de un modelo económico promovido por el Banco, que en 1950 el gobierno colombiano lo invita a implementarlo. Con la llamada Misión Colombia (Currie 1950) se buscaba analizar de forma integral las condiciones sociales y económicas del país para definir las futuras actividades del Banco en países en desarrollo y al mismo tiempo formular una estrategia integral para potenciar el desarrollo. Currie, L. (2004). "Lauchlin Currie's memoirs: Chapter II: The Harvard years." *Journal of Economic Studies* 31(3/4): 198 - 2000, Currie, L. (2004). "Lauchlin Currie's memoirs: Chapter I: a biographical sketch." *Journal of Economic Studies* 31(3/4): 195 -198, Currie, L. (2004). "Lauchlin Currie's memoirs: Chapter III: The New Deal." *Journal of Economic Studies* 31(3/4): 201-234.



Plan para Tumaco



Planta, alzados y maqueta del Modelo de Vivienda Tipo A para Tumaco

El Plan, sus elementos constitutivos y zonificación funcional reflejan los lineamientos aplicados por Sert y Wiener en los otros planes suramericanos. El Centro Cívico, aunque modesto, consta de equipamiento educativo, religioso, administrativo, comercial y turístico. La unidad de composición sigue siendo la Unidad Vecinal, pero aparecen variaciones tipológicas debido a la adaptación a las costumbres habitacionales, a los materiales y al sistema constructivo del lugar.

Como resultado se obtienen 5 tipos de vivienda de baja altura y alta densidad, entre los cuales está la vivienda productiva que incluye un taller o tienda. En este caso se permite la mezcla funcional entre el habitar y el trabajar para ayudar a la economía familiar. Pero además, cambia la forma de agrupación de las viviendas para economizar en la extensión de redes eléctricas y sanitarias.

4. EL PLAN PARA MEDELLÍN

En 1948 la TPA inicia el contrato para realizar el plan para esta ciudad enclavada en un valle alargado atravesado longitudinalmente por un gran río y rodeado de montañas por las que discurren pequeños ríos y quebradas, se basa en los estudios analíticos desarrollados por Nel Rodríguez en su calidad de jefe de la Oficina del Plan Regulador. El esquema general desarrollado por Sert y Wiener refuerza el potente eje lineal del río Medellín, que atraviesa la ciudad junto con la línea de ferrocarril.



Plan para Medellín

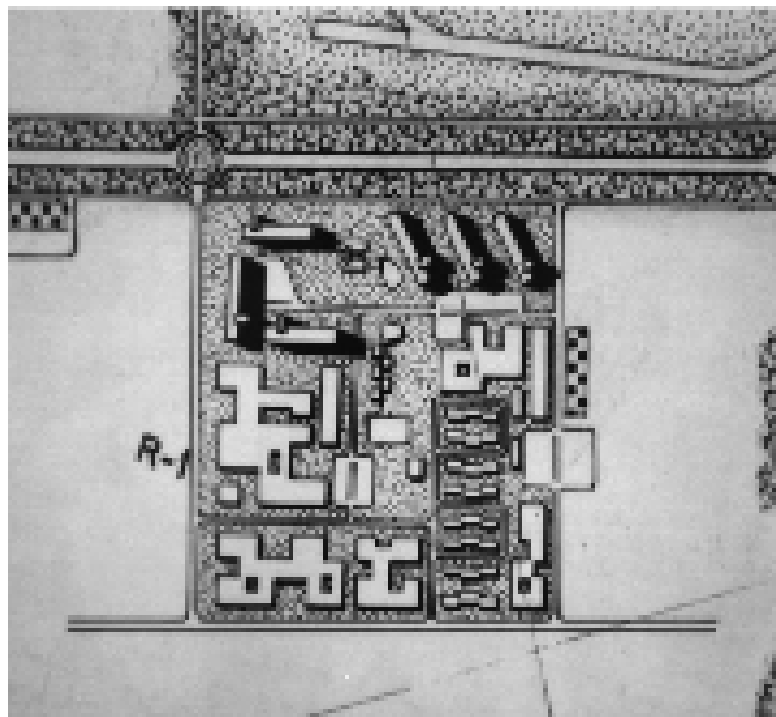
En este corredor lineal, convergen las vías que descienden de los cerros, a través de las cuales se conducen las quebradas que desembocan en el río formando una serie de parques lineales destinados a la función de cultivar el cuerpo y al control de los cursos de agua pluviales. A partir de estas vías secundarias se configura un trazado viario regular cuando la topografía lo permite, e irregular cuando es quebrada.

El plan presenta algunas novedades y variantes frente a los precedentes. En primer lugar está la aparición del Distrito como unidad de composición mayor, cuya escala sirve para agrupar las Unidades Vecinales con el objeto de hacer más eficiente la dotación de servicios y equipamiento deportivo, educacional y cultural de mayores dimensiones destinados a atender a un mayor número de habitantes. En segundo lugar, está la red de equipamientos que forma parte del sistema de parques y espacios verdes.

En tercer lugar, está la localización del Centro Cívico excéntrico y complementario al centro tradicional. El Plan conserva el centro original con su dotación cívica, comercial y de negocios, y sólo se propone una ampliación a través de una nueva pieza triangular contigua y próxima al río Medellín que se relaciona con el centro existente mediante la extensión de sus calles comerciales arborizadas y con zonas verdes. En dicha pieza, se sitúa una dotación de equipamientos públicos: teatros, museos, bibliotecas y un parque municipal en el borde del río. Así la ciudad integra el paisaje a la vida cívica.



Plan para Medellín. Plan del Centro Cívico

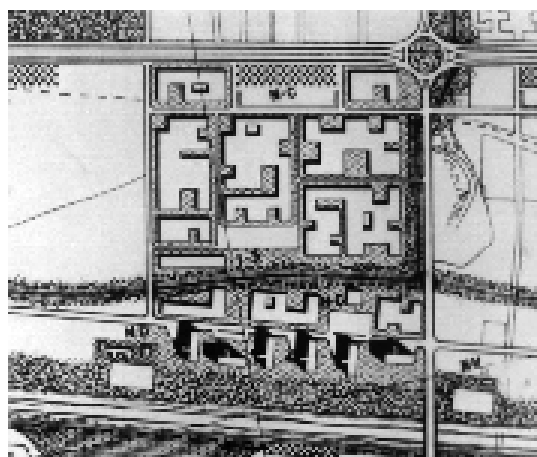


Plan para Medellín. Unidad Vecinal Modelo Tipo 1



Plan para Medellín. Unidad Vecinal Modelo

El plan prevé un sistema de ejes y una zonificación que sirven de referencia al desarrollo futuro de la ciudad, además del Centro Cívico y 3 tipos de Unidades Vecinales, definidos según la topografía y la promoción pública o privada. En este caso, el concepto de Unidad Vecinal está más elaborado ya que las de interés público sirven de mecanismo de mejoramiento urbano por su localización estratégica y por incorporar un sistema de circulación que incluye vías peatonales, áreas de estacionamiento, hasta el emplazamiento de zonas comerciales.



Plan para Medellín. Unidad Vecinal Modelo Tipo 2

Igualmente, incluye los criterios generales para la configuración de la Unidad Vecinal que son aplicables a todos los distritos de la ciudad. Su borde debe ser contiguo a una vía principal que se bifurca para alojar su zona comercial de tal forma que aisle las viviendas de la vía principal. Al interior, un parque con escuelas y demás equipamientos públicos cerca al cual se emplazan los bloques de apartamentos, la dotación de estacionamiento, la vivienda de patio, al igual que pequeñas plazas y espacios de juegos infantiles con los que se logre la amenidad del lugar.

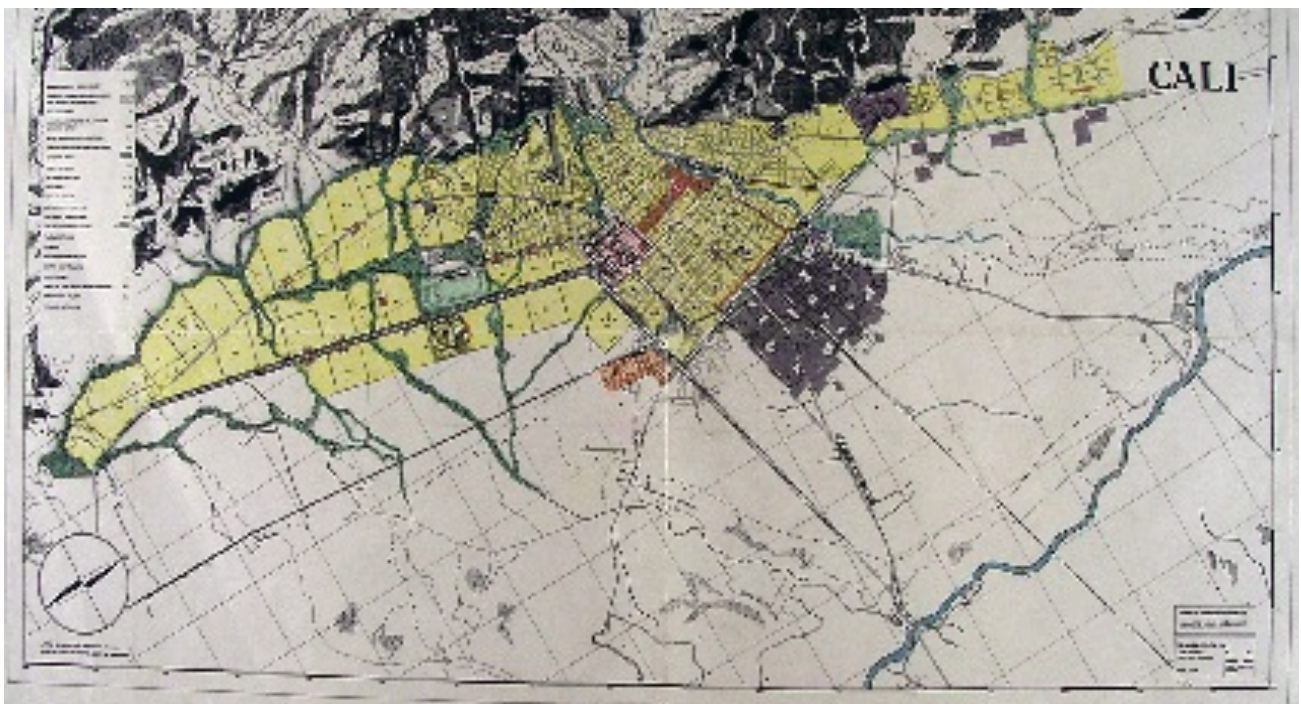
5. EL PLAN PARA CALI

En 1949 el encargo de la TPA en Cali consiste en la formulación del Plan Piloto y la asesoría para la definición del Plan Regulador por parte del grupo técnico de la Oficina que se debía crear para el Plan. A pesar de las dificultades operativas para la realización de los análisis, Sert y Wiener proponen un modelo de ciudad lineal y recomiendan evitar la forma radial por la posible extensión urbana hacia el río Cauca. El modelo, apoyado en el eje del río Cali, está estructurado por un sistema vial jerarquizado a partir del cual se desprende una malla de una geometría diferente a la de la manzana colonial y se distribuyen las zonas funcionales. Se trata del Distrito, también utilizado en el Plan para Medellín.



Plan para Cali. Plan del Centro Cívico

En este caso, la composición de la Unidad Vecinal varía frente a la propuesta para Medellín porque no separa el área destinada al comercio diario, equipamiento y vivienda en altura de las agrupaciones de vivienda, aunque su situación sobre la vía principal se mantiene para aislar la vivienda del tráfico pesado. En cambio, se aplica el mismo principio para la distribución de la red de equipamientos de mayor escala - distrital y urbana- ligada al sistema de parques y zonas verdes.



Plan para Cali

Al igual que en el Plan de Medellín, el Centro Cívico se sitúa adyacente al centro de la ciudad, incluye edificios para las principales instituciones públicas y religiosas además de instalaciones culturales, recreativas y de servicios. Pero incluye la novedad tipológica del centro comercial abierto y de patio central, delimitado por una vialidad principal y dotado de estacionamiento propio.

6. EL PLAN PARA BOGOTÁ

Luego de 16 años de haber colaborado en el Plan Maciá para Barcelona, Le Corbusier y Sert coinciden en el nuevo proyecto urbanístico para Bogotá. La vinculación de Le Corbusier a este encargo es el resultado de un conjunto de circunstancias que actúan a favor de su participación. En 1947, Eduardo Zuleta Ángel se desempeña como ministro colombiano ante la Organización de Naciones Unidas ONU y desde 1946 ejerce como presidente de la comisión para estudiar, aprobar y asignar el encargo del edificio de la sede de la ONU en Nueva York. Le Corbusier es uno de los diez arquitectos invitados a participar en el proceso y en febrero de 1947 se traslada a Nueva York para trabajar durante cuatro meses en el taller (TIME 1947, June). Su proyecto, conocido como la Maqueta 23A, es elegido como la base del definitivo, cuya ejecución y construcción se encarga al arquitecto norteamericano Wallace Harrison, coautor del Lincoln Center y del Rockefeller Center, y amigo personal de Nelson y John D. Rockefeller Jr., donantes del solar para la sede de las Naciones Unidas. Este hecho significa un duro golpe para Le Corbusier, y Zuleta Ángel, quien había brindado apoyo absoluto a su diseño, hace los arreglos pertinentes y lo invita a visitar la capital colombiana con miras a lograr su vinculación a algún proyecto de arquitectura.

Como consecuencia de aceptar la invitación de Zuleta, Le Corbusier llega en viaje de negocios a Bogotá el 16 de junio de 1947, proveniente de Nueva York. Permanece diez días, dicta dos conferencias y se reúne con el alcalde de la ciudad, Fernando Mazuera, ministros del gabinete nacional y académicos de la arquitectura. Como resultado, tanto el Gobierno Nacional como el alcalde Mazuera le ofrecen la elaboración del Plan Piloto de Bogotá, entre otras posibilidades de trabajo.



El Plan Piloto de Le Corbusier

7. EL PLAN REGULADOR

Divide la ciudad en 42 distritos, está calculado para 1 680 000 habitantes y recomienda ampliar el perímetro urbano en 400 m hacia el occidente. El Sector Central incluye el Centro Cívico y Administrativo donde se encuentra un teatro nacional, un museo nacional, una biblioteca nacional y por ello Sert recomienda incluir a la nación en su financiación (El Tiempo 1953, Agosto 24). Asimismo, el Plan advierte sobre su ejecución según las tendencias de crecimiento y los cálculos realizados, lo que posibilita su adecuación a las circunstancias. Igualmente recomienda la formulación de un Plan Regional, la actualización de la legislación a los requerimientos de la ciudad, la programación y coordinación de las obras en función a las opciones financieras y la creación de una entidad encargada del control y ejecución del propio Plan.



El Plan Regulador de Sert y Wiener

El Plano Principal Plan del Regulador³, dibujado a escala 1:5000, se circunscribe en la escala urbana definida por el Plan Piloto, integrando las zonas de vivienda, trabajo y la red de parques, servicios sociales y abastecimiento. Como el Plan Piloto lo indica busca consolidar la forma lineal de la ciudad a partir de la ordenación jerárquica y rítmica de la vialidad, con la que a su vez define la geometría de los Sectores. Cada Sector se divide en tres o cuatro Unidades Vecinales cuya forma urbana complementa el tejido de la ciudad existente y proyecta el nuevo. Cada Unidad está dotada de equipamiento para los servicios comunales, escuelas, guarderías, clínicas, canchas deportivas y espacio público.

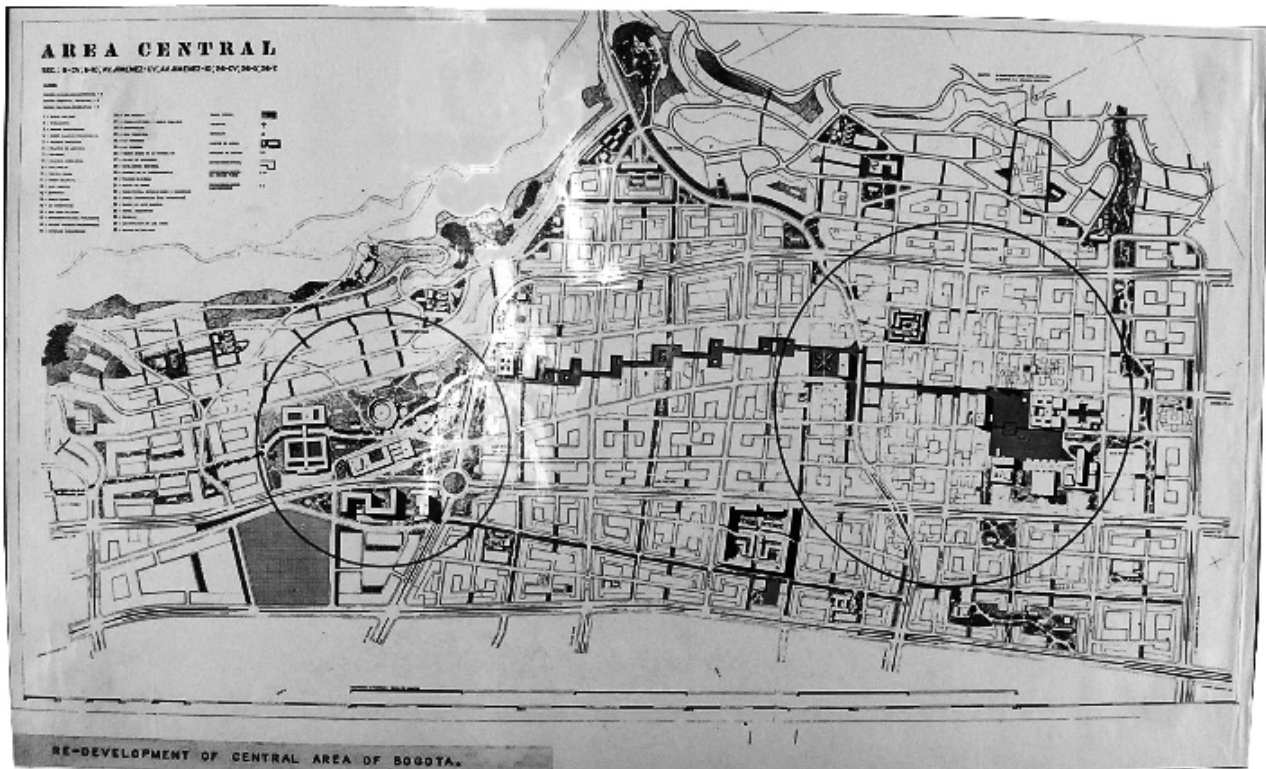
El Plan Regulador se ocupa de definir los estándares mínimos para cada una de las vías calculadas para una capacidad de tránsito a futuro a partir de la relación de 9 habitantes por vehículo, teniendo en cuenta que en ese momento esta relación es de 30 habitantes por vehículo. También contempla un diseño de intersecciones provisionales que en su primera fase pueden ser controladas por semáforos pero en la medida de las necesidades pueden ser resueltas con un paso a nivel inferior o con un puente, evitando la expropiación de terrenos (Carvajal 1953, agosto 26). También se encarga de definir las especificaciones para todas las vías⁴, al igual que los estándares y los detalles para las luminarias de alumbrado público según la clasificación vial, intersecciones, etc. Todo ello, según el Plan Vial del Plan Piloto y basado en el

3 Es posible que el juego de planos revisados esté incompleto en la medida en que no existe una relación exclusiva del listado de dibujos definitivos del Plan Regulador. No obstante, me refiero a los planos encontrados en la Josep Lluís Sert Collection de Frances Loeb Library en Harvard Design School, que coinciden con los enunciados por Sert en su informe rendido a la prensa local: Sert, J. L. y P. L. Wiener (1951-1953). Bogota Master Plan Drawings. Folder: B081a to B081z. New York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

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

estudio y diagrama de tráfico preparado por la firma norteamericana Seelye, Stevenson, Value & Knecht⁵.

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



El Plan Regulador de Sert y Wiener- Plan del Área Central y Centro Cívico

8. CONCLUSIONES

Las principales ciudades colombianas fueron el campo de experimentación donde confluyeron los medios necesarios para ensayar y poner en práctica la teoría y la metodología sobre la ciudad funcional, lideradas por Le Corbusier y Josep Lluís Sert y discutidas en los CIAM. No obstante, la aportación de las ciudades van más allá de servir de lugar de pruebas ya que su realidad urbanística, social y cultural supuso el desarrollo de nuevos instrumentos para la proyectación de la ciudad. Dos ejemplos relevantes son los tipos de vivienda, el distrito de Sert, y la teoría del sector de Le Corbusier.

Las propuestas de Sert para Tumaco, Medellín y Cali son consecuentes con la idea de que la vivienda sea la principal función urbana, adaptada al contexto geográfico y sociocultural y como parte integrante de una unidad de composición urbanística mayor como lo es la Unidad Vecinal. De hecho, Sert resuelve las necesidades de equipamiento, espacios verdes, instalaciones para la recreación y servicios comunitarios de proximidad, en la propia Unidad Vecinal. Así mismo, desarrolla en términos proyectuales su aporte conceptual a la Ciudad Funcional, representado en el Centro Cívico, como el sitio donde se reúne y promueve las actividades políticas, científicas, artísticas y sociales (Sert 1942).

En el caso del Plan para Bogotá, ambos planes sintetizan la teoría y la práctica de Le Corbusier y Sert. Por un lado, la estructura del Plan Piloto coincide con el enfoque de Sert (CIAM V 1937), sobre lo que debe

⁵ La TPA también trabajó con la firma Seelye, Stevenson, Value & Knecht el Plan Vial del Plan Piloto de La Habana. Ver: Seelye, et al. (1956). Report of road development for Havana. Folder: SA308. New York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School.

contener un Plan: un esquema general que actúe como directriz de otro que ejerza como mecanismo en el que se precise la ordenación o modificación de la ciudad actual, todo ello legitimado por una legislación. Este tipo de coincidencias también se ven reflejadas en la solución a los problemas de movilidad en Bogotá mediante una ordenación moderna de la vialidad, según su función, magnitud y tipo de tránsito, garantizando al peatón la continuidad de sus recorridos (Sert 1942; Le Corbusier 1971). Esto se plasma en el Plan Piloto de Le Corbusier mediante la aplicación de la Regla de las 7V, que da origen a la teoría del sector (Le Corbusier 1981). Se refleja así la síntesis de su experiencia compartida de ambos autores en el Plan Maciá como también los análisis llevados a cabo en el CIAM IV que dieron origen a las memorias escritas por ambos La Carta de Atenas (Le Corbusier 1971) y Can our cities survive? (Sert 1942)

BIBLIOGRAFIA

CIAM V (1937). Logis et Loisirs - CIAM V. Logis et Loisirs, París, CIAM Collection, 1928-1970: An Inventory, Francis Loeb Library, Havard Design School,.

COSTA, X. y G. HARTRAY (1997). Sert : arquitecto en Nueva York. Barcelona, Museu d'Art Contemporani de Barcelona, MACBA, ACTAR.

CURRIE, L. (2004). "Lauchlin Currie's memoirs: Chapter I: a biographical sketch." Journal of Economic Studies 31(3/4): 195 -198.

CURRIE, L. (2004). "Lauchlin Currie's memoirs: Chapter II: The Harvard years." Journal of Economic Studies 31(3/4): 198 - 2000.

CURRIE, L. (2004). "Lauchlin Currie's memoirs: Chapter III: The New Deal." Journal of Economic Studies 31(3/4): 201-234.

Currie, L. B. (1950). The basis of a development program for Colombia. Report of a mission, International Bank for Reconstruction and Development (IBRD). Washington, DC, USA.

EL TIEMPO (1953, Agosto 24). El Plan Regulador divide la Ciudad en 42 Distritos. El Tiempo. Bogotá.

FREIXA, J. (1997). Josep Ll. Sert: Obras y Proyectos. Barcelona, Gustavo Gili.

FREIXA, J. y Universidad Politécnica de Cataluña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (2005). Josep Lluís Sert. Barcelona, Santa & Cole ; Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB).

FUENMAYOR, A. (1949). El Plan Regulador de Bogotá. Estampa. 522.

LE CORBUSIER (1971). Principios de urbanismo : (La carta de Atenas). Barcelona, Ariel.

LE CORBUSIER (1981). El urbanismo de los tres establecimientos humanos. Barcelona, Poseidón.

MARTÍNEZ, C. (1948). "Consideraciones generales sobre el Plan de Tumaco elaborado por el Departamento de Edificios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas." PROA Septiembre(15): 11-29.

MUMFORD, E. (2009). Defining Urban Design: CIAM architects and the formation of a discipline 1937-69. New Haven, Yale University Press.

MUMFORD, E. (2010). Josep Lluís Sert, the CIAM "Heart of the City" and the Bogota Plan: Precursor to Urban Design, 1447 - 1953. Le Corbusier in Bogota. 1947-1951. Uniandes. Bogotá, Universidad de los Andes and Universidad Javeriana. 2.

MUMFORD, E. P. (2000). The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960. Cambridge, Mass., MIT Press.

PROA (1948). "Reconstrucción de Tumaco." Revista PROA 15(Septiembre): 11-29.

ROVIRA I GIMENO, J. M. (2003). José Luis Sert : 1901 - 1983. Milano, Electa.

ROVIRA I GIMENO, J. M. (2005). Sert 1928-1979. Medio siglo de arquitectura. Obra Completa. Barcelona, Fundación Joan Miró.

ROVIRA I GIMENO, J. M. (2005). Sert half a century of architecture : 1928-1979, complete work. [Barcelona], Fundació Joan Miró.

ROVIRA, J. M. (2000). José Luis Sert : 1901-1983. Milano, Electa.

ROVIRA, J. M. y J. FREIXA (2006). Sert : de la ciutat funcional al disseny urbà. Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.

RUBERT DE VENTÓS, M. (1985). "Cinco esquemas de ciudad funcionalista. Los planes de Josep Lluís Sert en América Latina." Arquitecturas Bis 5.

RUBERT DE VENTÓS, M. (1998). L'adattamento della città funzionale: Josep Lluís Sert da Can our cities survive? ai progetti in América Latina. En: La Carta d'Atene. Manifesto e frammento dell'urbanistica moderna. Roma, Officina Edizioni.

SCHNITTER, P. (2002). José Luis Sert y Colombia. De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Barcelona, Universidad Politècnica de Catalunya. PhD.: 389 p.

SEELYE, et al. (1956). Report of road development for Havana. Folder: SA308. New York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School,.

SERT, J. L. (1942). Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions. Cambridge, London, Harvard University Press, H. Milford, Oxford University Press,.

SERT, J. L., et al. (2008). Josep Lluís Sert : the architect of urban design, 1953-1969. New Haven ; London. Cambridge, Yale University ; Harvard University Graduate School of Design.

Sert, J. L. y P. L. Wiener (1951). "Urbanisme en Amérique Latine." L'architecture d'aujourd'hui(33).

SERT, J. L. y P. L. WIENER (1951-1953). Bogota Master Plan Drawings. Folder: B081a to B081z. New York, JLS Collection, Francis Loeb Library, Harvard Design School,.

TIME (1934). Society. Time Magazine. New York.

TIME (1947, June). Workshop for the World. New York Time. New York: 1.