

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

Adriana Marcela Sánchez Ospina

**POLÍTICA E PLANEJAMENTO
Bogotá, trinta anos de práticas urbanísticas
1926-1958**

São Carlos
2012

Adriana Marcela Sánchez Ospina

POLÍTICA E PLANEJAMENTO
Bogotá, trinta anos de práticas urbanísticas
1926-1958

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo - IAU da Universidade de São Paulo - São Carlos.

Área de concentração: Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Ferreira Martins.

Versão Corrigida

São Carlos
2012

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELECTRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

083p

Ospina, Adriana Marcela Sánchez
Política e planejamento. Bogotá, trinta anos de
práticas urbanísticas 1926-1958. / Adriana Marcela
Sánchez Ospina; orientador Carlos A. Ferreira Martins.
São Carlos, 2012.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em
Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo --
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo, 2012.

1. Bogotá. 2. administração pública. 3.
planejamento urbano. 4. política. I. Título.

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: Bacharel em Ciências Políticas **Adriana Marcela Sanchez Ospina**

Título da dissertação: "Política e Planejamento: Bogotá, trinta anos de práticas urbanísticas, 1926-1958".


Data da defesa: 17/12/2012.

Comissão Julgadora:


Resultado:


Prof. Titular **Carlos Alberto Ferreira Martins** (orientador)
(Instituto de Arquitetura e Urbanismo IAU/USP)

Aprovado


Profa. Titular **Maria Cristina da Silva Leme**
(Faculdade de Arquitetura e Urbanismo FAU/USP)

Aprovada


Profa. Dra. **Eulália Portela Negrelos**
(Instituto de Arquitetura e Urbanismo IAU/USP)

Aprovada

Presidente e Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura Urbanismo: Professor Titular **Renato Luiz Sobral Anelli**

Dedicatória

À comunidade de estrangeiros de São Carlos

AGRADECIMENTOS

Ao orientador desta pesquisa, o professor Dr. Carlos Alberto Ferreira Martins, por acreditar no projeto inicial e pela sua orientação ao longo desses anos.

À professora Dr^a. Eulalia Portela Negrelos pela sua amizade e sua paciência frente às minhas inquietações.

À professora Dr^a. Sarah Feldman pelas suas orientações durante a qualificação e seus atendimentos chaves para a culminação da pesquisa.

À professora Dr^a. Maria Cristina da Silva Leme pelas sugestões pertinentes e construtivas.

À minha família pelo seu apoio constante, mesmo apesar da distância geográfica; especialmente, ao meu irmão Mauricio pela coleta de dados que fez junto aos órgãos institucionais municipais enquanto eu estava no Brasil.

Ao Jaime Pacheco Díaz pelo apoio no começo deste mestrado.

Ao pessoal da Secretaria da Pós-graduação do IAU, em especial ao Geraldo e ao Marcelinho, pela sua ajuda nos trâmites administrativos quando recém cheguei ao Brasil.

Ao pessoal das instituições públicas urbanas bogotanas: Secretaria Distrital de Planeación, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Archivo Distrital de Bogotá, Fundación Gilberto Alzate Avendaño e, especialmente, ao Museo de Bogotá pela digitalização de algumas das imagens utilizadas nesta dissertação.

Aos brasileiros e brasileiras que conheci durante minha estância em São Carlos: Raquel Bozza e Fabrícia Mitiko pelas nossas conversas e pela sua amizade.

Aos colombianos e colombianas que conheci em São Carlos e que compartilharam comigo (compartilhamos!) a experiência de estudar fora do nosso país.

Ao Julián, por sua motivação. Agradeço a ele fazer minha vida mais prazerosa no Brasil. A ti, por nuestra historia.

Esta pesquisa contou com o financiamento da CAPES/DS entre os meses de março de 2010 e março de 2012.

“Lo más significativo de la transformación de las ciudades fue
como siempre,
la transformación de su sociedad”.

-ROMERO, LUIS – LATINOAMÉRICA: LAS CIUDADES Y LAS IDEAS

RESUMO

OSPINA, Adriana Marcela Sánchez. **Política e Planejamento. Bogotá, trinta anos de práticas urbanísticas 1926-1958**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

Esta dissertação aborda as transformações urbanas em Bogotá - Colômbia. Especificamente, elabora um quadro político, econômico e social que influencia as modificações no aparelho institucional urbano e explica os principais planos urbanos elaborados para Bogotá entre os anos 1926 e 1958. Aponta, além do mais, as principais discussões feitas na Câmara Municipal, principal órgão legislativo do município, no que tem a ver com política urbana durante o período, assim como, a introdução de práticas urbanísticas europeias e estadunidenses em Bogotá através de algumas figuras importantes do cenário nacional. Trata, portanto, da identificação dos agentes envolvidos e seu desdobramento na política municipal e das práticas urbanísticas empreendidas. Por fim, este trabalho pretende fornecer novas ferramentas de discussão acadêmica sobre a circulação de ideias no continente americano.

Palavras-chave: Bogotá, administração pública, planejamento urbano, política.

ABSTRACT

OSPINA, Adriana Marcela Sánchez. **Policy and Planning. Bogotá, thirty years of urban practices 1926-1958.** Dissertation (Master's Degree) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

This dissertation explores the urban transformation in Bogotá - Colombia. Specifically, devises political, economic and social frameworks which influence the changes in the urban institutional apparatus and expose the main urban plans drafted for Bogota between the years 1926 and 1958. It proposes the main discussions made at Camera Hall, main legislative body of the Municipality, in what has to do with urban policy during the period, as well as the introduction of european and american ideas at the urban practices in Bogotá through some important figures at the national scene. It aims to identify agents involved and their unfolding in municipal politics and urban practices undertaken. Lastly, this work intends to provide new tools in academic discussion on the circulation of ideas in the American continent.

Keywords: Bogotá, urban planning, politics

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Localização geográfica de Bogotá _____	29
Figura 2 Panorâmica de Bogotá finalizando o século XIX. _____	54
Figura 3 Equipamento urbano de Bogotá construído durante as duas primeiras décadas do século XX. _____	55
Figura 4 Bogotá, estações da ferrovia _____	56
Figura 5 Bogotá, o bonde em tração animal e eléctrico. _____	57
Figura 6 Cidade universitária e uma aula de arquitetura na escola da UNAL _____	62
Figura 7 Arquitetura em bairros residenciais, Bogotá – 1940 _____	64
Figura 8 Panorâmica do centro de Bogotá na véspera da IX Conferência Pan-Americana – 1948 _____	67
Figura 9 Jorge Eliécer Gaitán, candidato presidencial – 1948 _____	69
Figura 10 Destruição do equipamento urbano: o bonde _____	70
Figura 11 Notícias no Jornal El Tiempo: o comunismo inimigo da América Latina _____	72
Figura 12 A Conferência Pan-Americana e o inimigo comunista _____	73
Figura 13 Esquemas feitos pelo grupo PROA e Aprile sobre a localização de escombros após o Bogotazo–1948 _____	74
Figura 14 Estrutura interna do Ministério de Obras Públicas, 1908 _____	88
Figura 15 Estrutura da Secretaria de Obras Públicas – 1926 _____	88
Figura 16 Estrutura da Secretaria de Obras Públicas – 1936 _____	90
Figura 17 Publicidade das urbanizações Palermo, El Campín e Bosque Izquierdo desenhadas por Brunner e comercializadas pelo escritório Ospinas & Cía S.A _____	102
Figura 18 Localização do projeto do bairro El Centenário _____	104
Figura 19 Projeto de saneamento do Paseo Bolívar _____	106
Figura 20 Avenida Caracas projetada por Karl Bunner _____	108
Figura 21 Projetos de cidades satélites - Colômbia, Inglaterra e Estados Unidos _____	110
Figura 22 Vista aérea Park Way, Bogotá _____	112
Figura 23 Exemplar da revista PROA _____	122
Figura 24 Visita de Le Corbusier em Bogotá – 1947 _____	127
Figura 25 Plano Piloto para Bogotá dirigido por Le Corbusier. _____	134
Figura 26 Sistema das 7V propostas por Le Corbusier para Bogotá. _____	136
Figura 27 Centro Urbano Antonio Nariño – CUAN _____	156
Figura 28 Golpe de Estado, o general Rojas Pinilla assume a presidência. _____	159
Figura 29 Obras públicas durante a ditadura militar. _____	160

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 Crescimento urbano da Colômbia - 1870 e 1918 _____	40
Mapa 2 Renovação e crescimento da rede urbana tendo como referencial a economia cafeeira - 1900 e 1940 _____	41
Mapa 3 Crescimento urbano na zona cundiboyacense - 1895, 1918, 1951 _____	42
Mapa 4 Rede de caminhos antigos e sistema de rios que atravessam Bogotá. _____	51
Mapa 5 Expansão urbana de Bogotá – 1911 _____	53
Mapa 6 Expansão urbana de Bogotá – 1923 _____	60
Mapa 7 Expansão urbana de Bogotá - 1933 _____	61
Mapa 8 Expansão urbana de Bogotá entre 1910 e 1960 _____	65
Mapa 9 Plano Bogotá Futuro – 1923 _____	96
Mapa 10 Projetos e intervenções de Karl Brunner em Bogotá _____	114
Mapa 11 Plano de Zoneamento – 1944 _____	119
Mapa 12 Planos viários de Bogotá - 1936-1957 _____	124
Mapa 13 Ocupação urbana em Bogotá por décadas 1940-1960 _____	155
Mapa 14 Crescimento urbano de Bogotá com os seis municípios incorporados à capital – 1954 _____	166
Mapa 15 Plano Distrital de Zoneamento – 1958 _____	171

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Crescimento populacional de Bogotá com relação às principais cidades no contexto nacional. Período 1905-1964 _____	43
Tabela 2 Percentual de crescimento de quatro cidades colombianas em relação à população total colombiana. _____	44
Tabela 3 Crescimento populacional de Bogotá em relação às principais cidades no contexto latino-americano no período 1900-1964 _____	49
Tabela 4 Transição urbana na Colômbia 1938-1985 _____	50
Tabela 5 Obras previstas e lugares escolhidos para a realização da IX Conferência Pan-Americana em Bogotá. _____	68
Tabela 6 Presidentes da Colômbia 1910-1950 _____	76
Tabela 7 Área urbana desenvolvida por hectares, Bogotá 1900-1964 _____	86
Tabela 8 Projetos realizados por Karl Brunner na Colômbia _____	117
Tabela 9 Presidentes da Sociedad Colombiana de Arquitectos e seus vínculos acadêmicos e profissionais com a administração bogotana 1934-1960 _____	151
Tabela 10 Municípios incorporados a Bogotá em 1954. _____	164

LISTA DE ABREVIATURAS

BCH	Banco Central Hipotecario.
CINVA	Centro Interamericano de Habitação e Planejamento.
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
DOPM	Dirección de Obras Públicas Municipales.
DOP	Dirección de Obras Públicas.
ICT	Instituto de Crédito Territorial.
SCA	Sociedad Colombiana de Arquitectos.
SCP	Sociedad Colombiana de Planeación.
SDP	Secretaría Distrital de Planeación.
SOP	Secretaría de Obras Públicas.
OPRB	Oficina del Plan Regulador de Bogotá.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	23
1. Capítulo Uma versão abreviada de uma longa história.....	33
1.1 Entre dois séculos: a guerra bipartidarista e um modelo econômico	33
1.1.1 O projeto restaurador de Rafael Nuñez	35
1.2 O projeto colombiano do século XX	37
1.2.1 A Guerra dos mil dias e o impulso do projeto nacional	37
1.2.2 Do leste ao oeste: uma migração cafeeira	38
1.2.3 A República Liberal.....	46
1.3 Bogotá, um panorama: 1886-1948	48
1.3.1 Um transporte	55
1.4 Jorge Eliécer Gaitán e o Bogotazo	65
1.4.1 IX Conferência Pan-Americana.....	66
1.4.1.1 O Cenário	67
1.4.1.2 O discurso pró-americano	71
1.4.1.3 A especulação após o <i>Bogotazo</i>	73
1.4.2 A democracia colombiana	76
2 Capítulo Instituições e planos da primeira parte do século XX.....	81
2.1 Quatro momentos institucionais de política urbana	82
2.1.1 Primeiro momento institucional: 1900-1909.....	82
2.1.2 Segundo momento institucional: 1909-1926.....	85
2.1.3 Terceiro momento institucional: 1926-1948	87
2.1.4 Quarto momento institucional: 1948-1972.....	92
2.2 Os planos urbanos de Bogotá: 1919-1952.....	93
2.2.1 Ricardo Olano e a Cidade Futura	94
2.2.2 O Departamento de Urbanismo e a cidade de Karl Brunner	98
2.2.2.1 Do Chile à Colômbia: Uma difusão de ideias	99
2.2.2.2 Karl Brunner e três ideias sobre urbanismo	100
2.2.2.3 As urbanizações de Brunner e o escritório Ospinas & Cía. S.A (1934-1936)	101
2.2.2.4 O desenho do bairro El Centenário (1938).....	103
2.2.2.5 O primeiro Plano Regulador para Bogotá.....	112
2.2.3 O Plano de Zoneamento de Bogotá e o Plano Viário Soto-Bateman – 1944 ...	117
2.2.4 A visita de Le Corbusier e o Plano Piloto	121

2.2.4.1	A revista PROA e a difusão do movimento moderno	121
2.2.4.2	O <i>Bogotazo</i> e a contratação de Le Corbusier	129
2.2.5	O Plano Regulador e o “ <i>fracasso</i> ” na implementação.....	138
3	Capítulo Uma pausa, a política nos projetos urbanísticos.....	149
3.1	Transformações urbanas - 1950.....	152
3.2	A ditadura militar	157
3.2.1	Obras e não planos: a política de Rojas.....	159
3.2.2	A incorporação de 6 municípios e o Distrito Especial	162
3.3	O “planejamento integral” e profissionalização urbanística.....	168
3.3.1	Plano Distrital de Zoneamento	170
4	CONCLUSÕES	173
5	BIBLIOGRAFIA	177

INTRODUÇÃO

Nos últimos vinte anos produziram-se livros, seminários e anais de congressos relacionados a um assunto em especial: a América Latina e a circulação das ideias urbanísticas¹. No Brasil, dois eventos recentes merecem destaque: o XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo - SHCU cujo tema foi “A circulação das ideias na construção da cidade: uma via de mão dupla”, ocorrido em outubro de 2012, e o XIV encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ANPUR, com o tema “Quem planeja o território: atores, arenas e estratégias”, ocorrido em maio de 2011.

Dois objetivos destacam-se dos encontros: o primeiro, identificar atores, estratégias e vínculos existentes entre urbanistas e arquitetos europeus e norte-americanos do século XX e sua difusão de práticas urbanísticas no continente americano; e o segundo, identificar arquitetos e urbanistas latino-americanos, seus vínculos com ditas práticas urbanísticas e sua produção “local”. No século XX, Gorelik (2005) identifica os anos entre 1940 e 1970 como o período de maior produção intelectual e política da “cidade latino-americana” por serem, nesse período, pensadas e estruturadas as instituições com vocação latino-americana. Esta pesquisa, nasce no âmbito desse interesse por repensar e reavaliar esse período e essas questões.

O objetivo do trabalho é expor um conjunto de experiências urbanísticas desenvolvidas em Bogotá - Colômbia entre os anos de 1926 e 1958, que tiveram como base ideários elaborados originalmente em outras latitudes do mundo e foram bastante difundidos em boa parte da América Latina nesse período.

Cabe ressaltar, no entanto, que não é somente nas áreas de arquitetura e do urbanismo que tem sido retomado o interesse pelas discussões em torno do território, das cidades e do planejamento na América Latina. Há ainda diversos congressos e revistas especializadas em outras áreas que também abordam o tema, como é o caso da sociologia, economia e política. Nesta dissertação há presença de tal multidisciplinaridade, de uma “troca de saberes”

1 Dois livros destacam-se nesse referencial: “*Urbanismo no Brasil 1895-1965*”, organizado por Maria Cristina da Silva Leme, em 1999, sobre a circulação das ideias europeias e norte-americanas no Brasil; e “*Urbanismo na América do Sul*”, organizado por Marco Aurélio Filgueiras Gomes, em 2009, que discute a construção de uma cultura urbanística no cenário continental.

(LEPETIT, 2001), tanto do lado do urbanismo quanto da **ciência política**. Ao longo do texto, procuramos explorar essa relação e não afastá-los.

A ideia principal que sustenta este trabalho é que a conjuntura política do período impôs a importação e - em alguns casos a implementação - de ideários e práticas urbanísticas elaboradas no âmbito europeu ou norte-americano. Nesse mesmo período, arquitetos colombianos viram-se profundamente imbricados com as práticas políticas, na medida em que vários dos personagens que se vincularam às ideias urbanísticas e que as difundiram no território colombiano tiveram uma ligação com a administração municipal bogotana; o que não significa que a transformação política, administrativa e urbana de Bogotá durante o período deva-se exclusivamente ao conjunto desses atores.

Uma trajetória

Quando iniciei o mestrado tinha um conjunto de perguntas que eram bem diferentes das hoje formuladas. O universo que eu queria pesquisar era claro - Bogotá -, mas os temas eram outros: habitação social e movimentos sociais. Inquietava-me muito, pois a realidade das cidades colombianas e a disfunção social na questão habitacional merece ser pesquisada e, eventualmente, comparada com outras realidades latino-americanas. À medida que fui aprofundando no tema, percebi que para entender o problema atual era necessário entender, inicialmente, a história do país - história que não se reduzia ao político² (meu campo acadêmico) -, mas também à história urbana.

As disciplinas cursadas no programa de pós-graduação ajudaram-me bastante. Foi através delas que eu descobri outra realidade brasileira e descobri que o Brasil não era tão diferente da Colômbia (claro, deixando de lado o conflito armado colombiano!), principalmente nos temas urbanos, por exemplo, no processo decisório e na implementação de políticas públicas urbanas. Eu descobri ser necessário pensar (e repensar!) a América Latina como uma categoria social e singular, reconhecendo ao mesmo tempo, as suas particularidades.

² Existe uma dificuldade semântica no português para nos referirmos ao termo “política”. Três acepções estão na mesma palavra e o inglês as permite. Primeiro, a *política* como o âmbito do governo das sociedades humanas, *polity* em inglês. Segundo, a *política* como a atividade de organização e luta pelo controle do poder, *politics* em inglês. Por fim, a *política* como designação dos propósitos e programas das autoridades públicas, *policy* em inglês. Para fins desta dissertação, este trabalho aborda as três sem distinção.

Meu orientador sugeriu fazer a disciplina da professora Sarah Feldman para ajudar na busca de temas e para entender um pouco da história brasileira, em especial, com o tópico da cidade. A disciplina, feita durante o segundo semestre de 2010, tinha como referencial as instituições e planejamento urbano do Brasil durante o período entre 1930 e 1964 - período inquietante e instável no âmbito político e muito significativo para a área de planejamento. Então, me vi às voltas com várias perguntas: qual o avanço para Bogotá nesse mesmo período?; quais os atores internacionais que participaram em Bogotá em matéria de urbanismo e planejamento urbano?; quanto havia sido “pensada” Bogotá?. A pesquisa sobre o padre Le Bret e sua participação na Colômbia realizada para a conclusão da disciplina, respondeu alguns desses interrogantes, mas também incorporou outros.

Diversos atores, principalmente europeus, atuaram com especial interesse na América Latina desde o final do século XIX tendo formulado planos, reformas institucionais e, alguns deles, participado na política e em governos municipais do continente americano. No entanto, desde o Segundo Pós-guerra até hoje, as ideias mudaram: os Estados Unidos não só impulsionaram projetos ideológicos e políticos na América Latina, como também introduziram programas urbanísticos, escolas de formação em planejamento e reformas administrativas nos governos latino-americanos; tudo isso no marco da Guerra Fria. Segundo Gorelik (2010), em alguns países tal intervenção foi antes do Segundo Pós-guerra, mas, na maioria, foi a partir desse momento. Portanto, a América Latina foi, durante esse período, objeto de um interessado “olhar estrangeiro” e laboratório de prática de ideias urbanísticas.

Nesta linha, decidimos reler, analisar e descobrir as relações entre tais ideias e práticas urbanísticas e a cidade de Bogotá que, no começo do século XX, crescia sem nenhum tipo real de regulação do território. Quem havia transitado e ficado em Bogotá?; que ideias novas haviam sido trazidas para a cidade?, o que havia sido implementado?, em termos de administração pública, quais instituições foram criadas para ordenar o espaço físico da cidade?. Essas foram as perguntas que motivaram este trabalho.

O período estabelecido para a pesquisa foi transcendental na política colombiana: em 1948 o candidato do partido liberal, Jorge Eliécer Gaitán - o Caudilho do Povo, como citavam os jornais -, foi assassinado e, a partir disso, gerou-se uma manifestação violenta na cidade. Embora hoje já tenha sido pesquisado que em várias outras cidades colombianas a morte do caudilho também teve repercussões, foi em Bogotá, a capital colombiana, que teve maiores

efeitos, principalmente do ponto de vista político. Tal acontecimento ficou conhecido como “Bogotazo”. Tendo como justificativa esse acontecimento, no marco da IX Conferência Pan-Americana que daria como resultado a criação da Comissão Econômica para América Latina - CEPAL, os governos da América declararam abertamente a guerra contra o comunismo. Os Estados Unidos, então vitoriosos, comandaram uma maior intervenção política e econômica na América Latina.

Desde o ponto de vista do processo de trabalho investigativo, entre janeiro e fevereiro de 2011, foram coletadas as informações em Bogotá, dedicando-nos a três temas em especial: história política colombiana, história urbana de Bogotá e instituições, atores e legislação de Bogotá do período 1940-1960. Essa coleta de informação teve várias lacunas, em especial pela falta de informação organizada nas instituições atuais. Assim, foi necessário coletar informação em vários outros meios, principalmente jornais da época e no registro municipal de Bogotá.

Inseridos no objetivo do grupo de pesquisa ArqBras – coordenado institucionalmente por nosso orientador no Instituto de Arquitetura e Urbanismo - de estruturar uma ampla pesquisa sobre o “laboratório latino-americano” e sobre as experiências urbanísticas da América Latina, elaborou-se um estudo de caso: Bogotá, e nele procurou-se abarcar os arquitetos e urbanistas que tiveram presença no cenário nacional durante a década de 1950. Le Corbusier, Paul Wiener e Luis Sert foram alguns desses personagens. O texto de Hernández (2004) já abordava a influência desses três arquitetos em Bogotá em 1950. Decidiu-se, portanto, ampliar o panorama e abordar as instituições que foram criadas e reformadas durante esse período e que estivessem relacionadas com o planejamento bogotano. Aqui se colocou outra questão: procurando ser simples observadores na história³ vimos, num primeiro momento, que os lugares e as instituições haviam se transformado conforme padrões políticos; arquitetos urbanistas locais agiram ativamente na política local e participaram em processos decisórios que transformaram Bogotá após o Bogotazo. A partir deste fato elaborou-se, como hipótese inicial do trabalho, que haveria uma relação direta entre quem governava, quem tomava as decisões (os políticos) e quem as implementava (seus familiares, seus agrupamentos políticos, suas empresas construtoras), adotando a perspectiva teórica que, em termos da teoria de

3 No entanto, tal como menciona Hobsbawn (1994) a história nunca é objetiva, pelo contrário, a história é o reflexo das vontades políticas dos sujeitos que a escrevem.

Estado, denomina-se “elitismo”.

Foram essas questões iniciais que estruturavam o relatório de qualificação, apresentado em fevereiro de 2012.

Após a qualificação, as alterações no trabalho de pesquisa foram múltiplas e importantes. Dado que a dissertação destinava-se a ser lida, ao menos inicialmente, por um público não necessariamente familiarizado com a história colombiana, decidiu-se ampliar o horizonte temporal dos antecedentes. No capítulo 1 apresenta-se um panorama da política colombiana entre 1910 e 1948. Aumentou-se também o período de análise dos instrumentos e práticas urbanísticas de Bogotá para 1926 a 1958 e incluíram-se como referenciais de estudo os planos urbanos, as instituições criadas/reformadas e/ou suprimidas e algumas das vinculações entre política e prática urbanística durante esse período.

Dois livros foram tomados como referência principal para o desenvolvimento da pesquisa: “*Bogotá: Nacimiento de una metrópoli, La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*”, de Vincent Gouëset, e “*Bogotá siglo XX urbanismo, arquitectura y vida moderna*”, de Alberto Saldarriaga. O primeiro estuda Bogotá desde finais do século XIX até sua consolidação como metrópole colombiana. Na trajetória identifica-se o que denomina a *quadricefalia* colombiana, ou seja, o fato de que quatro cidades colombianas - Bogotá, Medellín, Cali e Barranquilla se destacam na primeira parte do século XX sem nenhuma primazia. Já o segundo livro elabora um quadro geral das transformações ocorridas na cultura, nos planos e na paisagem urbana de Bogotá ao longo do século XX.

Especificamente sobre os temas econômicos, tanto da Colômbia quanto de Bogotá, foram trabalhados os artigos e livros de Salomón Kalmanovitz que abordam a escola “neo institucionalista” nas mudanças e nos processos de produção da economia. Foram considerados também ensaios de Jorge Orlando Melo no que se refere à economia política.

Para os temas da análise política foram utilizados os textos de Mills (1975), Michels (1982) e Dahl (1997) sobre a “teoria das elites” e o “pluralismo”. Para o caso colombiano utilizaram-se os trabalhos de Corredor (1992), Medina (1984) e Múnera (2008).

Para compor o quadro da história urbana bogotana, diversos textos foram fundamentais:

Zambrano (1993), Del Castillo (2000), Suárez (2006), Hernández (2004) e Niño (2003), quase todos historiadores e arquitetos que analisam períodos específicos e as relações entre arquitetura e Estado, arquitetura e cidade, política e cidade e planejamento urbano. Destaque para dois textos de especial interesse nesta dissertação: Del Castillo (2000) e Del Castillo e Urrea (2008); o primeiro aborda a transição da cidade entre 1920 e 1950 e o segundo centra-se na década de 1950.

Uma atenção especial foi dada à identificação das instituições criadas, reformadas e/ou suprimidas no processo de desenvolvimento urbano em Bogotá e sua relativa autonomia frente à política nacional no processo de projetar um ordenamento para a cidade. Destaca-se a influência de arquitetos e urbanistas europeus e estadunidenses na prática urbanística em um período em que a política externa influenciava as dinâmicas internas: a Guerra Fria.

A partir da Constituição de 1886 a Colômbia foi uma república unitária dividida em departamentos e municípios.

Essa Constituição estabeleceu a república como um Estado politicamente centralizado e administrativamente descentralizado. O Congresso da República, isto é, o Senado e a Câmara de Representantes, concentrava as decisões, definindo o destino dos departamentos, os quais tinham atribuições e competências que se concretizavam através de atos administrativos, revisados e avaliados por esse organismo nacional. Ao se constituir como uma república unitária estabeleceu-se uma relação vertical na qual os atos das autoridades territoriais deveriam ser referendados pela autoridade imediatamente superior.

Administrativamente, a Colômbia se divide em três poderes: legislativo, executivo e judiciário. Tanto o legislativo quanto o executivo se dividem segundo a representação nos departamentos e municípios. A partir da Constituição de 1886, cada município teve sua Câmara Municipal⁴ permitindo-se a deliberação sobre alguns temas importantes na esfera municipal. Do ponto de vista normativo, o Congresso emite, facultativamente, leis; a prefeitura emite resoluções e decretos; a Câmara Municipal emite *acuerdos*, abordando

4 Para fazer uma efetiva tradução do espanhol para o português, a partir deste momento denominamos Câmara Municipal ao *Consejo Municipal*, que é o órgão legislativo dos municípios colombianos.

assuntos específicos de interesse público ou institucional; *resoluções*, abordando sua organização interna e *ordenanzas*, normas de caráter geral de maior hierarquia na estrutura municipal.

Durante a maior parte do século XX as eleições diretas foram restringidas e os únicos cargos abertos à eleição popular foram a presidência e o órgão legislativo (Congresso e Câmara Municipal). O governador e o prefeito, cargos importantes para os departamentos e municípios, eram nomeados de forma centralizada: o presidente da república nomeava os governadores e eles, por sua vez, os prefeitos. A única exceção era a cidade de Bogotá, cujo prefeito também era designado diretamente pelo presidente⁵.

Localizada na região central do país, sobre a Cordilheira dos Andes, Bogotá foi sempre de difícil acesso (ver Figura 1) Porém, as reformas na Constituição de 1886 consolidaram a sua centralidade política e permitiram a primazia urbana do município que veio a se consolidar como a maior cidade do país na década de 1960.

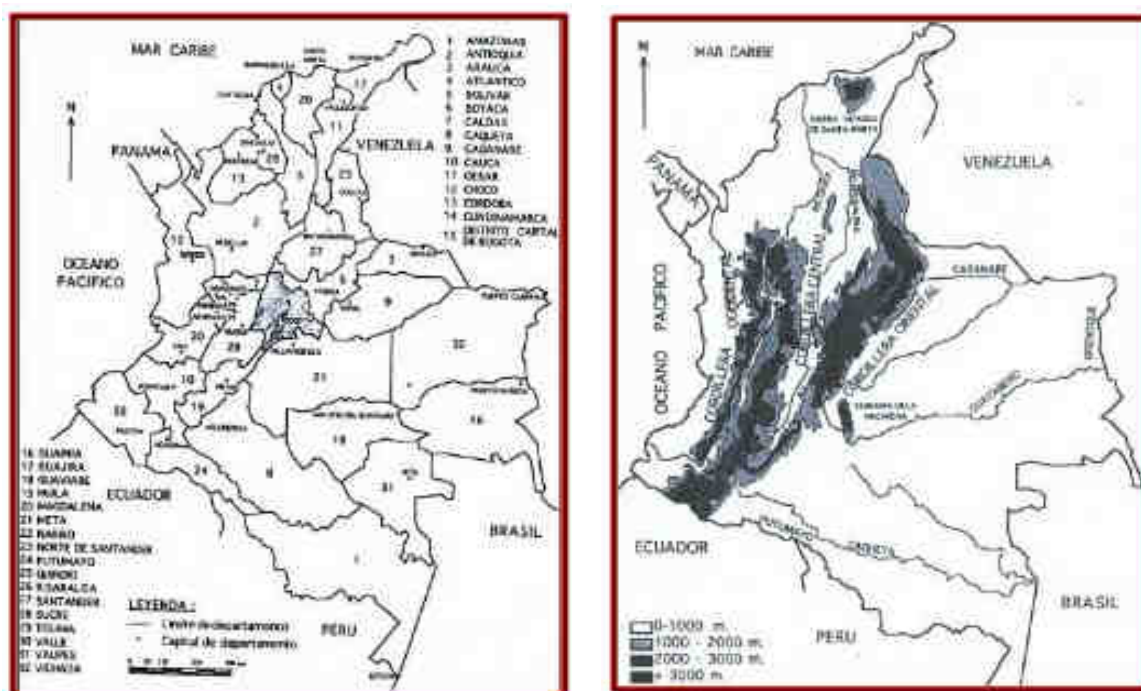


Figura 1 Localização geográfica de Bogotá

Fonte: Gouëset, 1998, p.22-23

Ao longo do século XX, Bogotá foi objeto de intensas transformações culturais, sociais e

⁵ Vários elementos mudaram com as reformas constitucionais desenvolvidas no século XX e finalmente com a promulgação da Constituição de 1991; dentre eles, a democratização nas eleições - incluídas prefeito e governador - e a descentralização política e administrativa.

arquitetônicas. A paisagem urbana alterou-se totalmente e a cidade colonial que sobrevivia no século XIX desapareceu nos anos 1950, com a exceção da área central. A maioria das ruas bogotanas mantém a quadrícula colonial, mas também foram incorporados novos elementos de arruamento. Assim, as *carreras*, denominadas neste trabalho carreiras, vão paralelas aos morros orientais, sentido norte-sul. As *calles*, (ruas para o leitor de língua portuguesa), vão sentido Leste-Oeste e atravessam as carreiras verticalmente. Além dessas, Bogotá têm diagonais – diagonales - e transversais - *transversales*. Nenhum dos dois tipos iniciais respeita a quadricula colonial e formam retas em inclinação: as primeiras vão sentido Leste-Oeste, como as ruas; as segundas, sentido norte -sul.

A cidade divide-se em quatro zonas organizadas segundo um referencial numérico: zona norte que começa com o bairro *Chapinero* - a partir da Avenida 39 e seguintes -; zona central, desde a carreira 1.^a à 14 e da rua 5^a à 34; zona sul, desde a rua 1.^a sul e seguintes; e a zona oeste.

Por Bogotá, ao longo da primeira metade do século XX, transitaram vários arquitetos e urbanistas de formação e prática internacionais, incorporando novos ideários e novas propostas de organização de sua estrutura. Neste trabalho interessa-nos destacar dois deles, Karl Brunner e Le Corbusier. Claro que também aqui é válido o que observa Leme (1999, p.20) para o caso brasileiro: apenas uma pequena parte das propostas passou do campo das ideias para o das realizações. Entretanto, as ideias colocadas por esses personagens tiveram um importante impacto na vida acadêmica e no ideário profissional dos arquitetos formados nas universidades colombianas. Por intermédio desses arquitetos e do seu envolvimento na administração pública, pode-se identificar nos órgãos públicos dedicados ao planejamento e à política urbana modificações decorrentes dos novos ideários presentes em Bogotá.

A dissertação está organizada em três capítulos, além desta introdução e conclusão.

O **Capítulo 1** aborda o contexto histórico, político e econômico da Colômbia e de Bogotá de 1886 até 1948; apontamos aqui as circunstâncias políticas, as transformações urbanas e os processos espaciais que atuaram na consolidação de Bogotá como capital e cidade mais importante, demográfica e economicamente, da Colômbia.

O **Capítulo 2** dedica-se a apresentar um quadro referencial das normas e planos elaborados para Bogotá durante o período de 1920 a 1953, destacando-se a incorporação das ideias urbanísticas de dois arquitetos: Karl Brunner e Le Corbusier.

No **Capítulo 3** elaboramos um quadro político da ditadura colombiana e suas repercussões administrativas e urbanísticas para a cidade de Bogotá, período compreendido entre 1953 e 1957, buscando compreender como, nesse quadro, se estruturam as escolas, as estratégias de formação e incorporação dos novos planejadores às administrações municipais colombianas.

1. Capítulo **Uma versão abreviada de uma longa história**

Como mencionado na Introdução, este capítulo concentra-se na narrativa histórica sobre a Colômbia e, especificamente, Bogotá; começa com a promulgação da Constituição de 1886 - última Constituição do século XIX que se estendeu ao longo do século XX - e termina com a visita de Le Corbusier à Bogotá e o posterior *Bogotazo*⁶ que permitiu que ele, junto com Paul Wiener e Luis Sert, produzisse o que vários arquitetos colombianos denominaram de “*planos modernos*”.

O capítulo aborda, ao mesmo tempo, um panorama geral da economia colombiana, com a finalidade de mostrar a importância do regionalismo colombiano durante a primeira metade do século XX e a posterior primazia de Bogotá como cidade política e econômica do país. Neste ponto, expomos alguns dos detalhes sobre a morfologia e a estrutura urbana de Bogotá a fim de entender suas modificações posteriores.

Por fim, recuperam-se os principais fatos políticos da história de Bogotá, com o intuito de mostrar o leitor que as mudanças ocorridas a partir de 1948 foram geradas pelas práticas na ideologia política no contexto da Guerra Fria e estruturaram tanto as instituições encarregadas do planejamento urbano, quanto os atores que participaram de sua modificação. Nos três capítulos dessa dissertação abordam-se, portanto, essa relação implícita da tomada da decisão e explícita entre política e planejamento urbano de Bogotá.

1.1 Entre dois séculos: a guerra bipartidarista e um modelo econômico

As guerras do século XIX vinculadas ao bipartidarismo colombiano desestabilizaram a estrutura orgânica do país⁷. Logo após a Colômbia tornar-se independente em 1810, as

6 Como *Bogotazo* entende-se o acontecimento de repercussão nacional ocorrido após a morte do candidato presidencial Jorge Eliécer Gaitán em abril 1948, cuja consequência, principalmente em Bogotá, foi a destruição de prédios e locais comerciais a partir do qual a cidade foi reformada. Trabalha-se mais profundamente esse tema no Capítulo 2.

7 A Colômbia teve um sistema bipartidário desde a segunda metade do século XIX e durante grande parte do século XX. Esse sistema, composto pelos partidos liberal e conservador, caracterizou-se por ser um regime fechado e com pouca inclusão de novos partidos e/ou movimentos sociais. Após a promulgação da Constituição de 1991 fez-se uma nova reforma política no país, que permitiu, dentre outras coisas, a incorporação dos grupos armados (União Patriótica - UP e M-19) na vida política nacional, constituindo-se, por sua vez, junto com a criação de novos partidos e movimentos sociais, num sistema multipartidário.

múltiplas guerras civis geraram uma crise institucional⁸, refletida nas Constituições promulgadas desse período⁹.

O caos político colombiano do século XIX refletiu, em termos gerais, sucessivos fracassos de uma única classe dominante - os proprietários de terras - para gerar um projeto político viável. A concorrência política inter-regional entre grupos dirigentes alimentou a instabilidade do país ao mesmo tempo em que permitiu que não o desmembrasse administrativamente. E quando foi proposto um processo de desagregação regional com o federalismo, o bipartidarismo surge como um fator de coesão nacional ideológica, gerando, inclusive, maiores conflitos, como por exemplo, as guerras civis da segunda metade do século. (MÚNERA, 2008, p.17) (Tradução nossa)¹⁰.

Essa instabilidade política do século XIX impediu que a Colômbia participasse ativamente da primeira globalização que começou em 1860¹¹. Segundo Kalmanovitz (2008, p. 210), diferente da Colômbia, o México, por exemplo, iniciou seu desenvolvimento mais rapidamente com o *porfiriato*, período em que estradas de ferro foram construídas com maior intensidade, interligando o país e abrindo-o à inversão estrangeira e ao comércio internacional. Foi por esse mesmo motivo, inclusive, que no começo do século XX o México duplicou o seu Produto Interno Bruto (PIB) por habitante colombiano, quando em 1850 estavam bastante próximos. Já os países situados na fronteira do império espanhol, como a Argentina e o Chile, tiveram menos problemas para estabelecer regimes liberais, levando-os a um rápido desenvolvimento exportador durante a segunda metade do século XIX. Isto talvez possa ser explicado por conta do império espanhol não ter exercido uma colonização tão forte no Chile ou na Argentina como em outros países da América Latina, por exemplo, no Peru e na Colômbia.¹²

Em termos econômicos, após a guerra civil de 1876 - guerra de causas ideológicas bipartidaristas -, a produção e exportação de tabaco, principal produto da economia colombiana da época, diminuíram, embora esse detrimento fosse acompanhado pelo fomento da ainda incipiente manufatura nacional entre 1875 e 1910. O desenvolvimento do setor

8 Depois de tornar-se independente, a Colômbia passou por várias guerras civis ao longo do século XIX; as primeiras, pelo sistema que seria implementado no país, centralismo ou federalismo, e, após acordado, o centralismo, as guerras foram por causa das políticas reivindicativas do bipartidarismo colombiano.

9 Dado que esta pesquisa não tem como objeto de estudo a história constitucional da Colômbia do século XIX, menciona-se somente que entre 1830 e a promulgação da Constituição de 1886, a Colômbia passou por dois regimes políticos - federalismo e centralismo - abrindo passagem às Constituições de 1832, 1858 e 1863, modificando com elas a representatividade e a centralidade do poder.

10 Como a maioria das fontes secundárias foram escritas originalmente em espanhol e reconhecendo que o texto é escrito principalmente para o público brasileiro, fez-se necessário uma tradução dos textos. No entanto, as fontes primárias foram mantidas na sua língua e grafia original.

11 Kalmanovitz, economista colombiano, indica que há duas grandes fases do desenvolvimento da globalização: a primeira, que começa 1860 e termina em 1914, e a segunda, de 1950 em diante (KALMANOVITZ, 2007).

¹² Para aprofundar na cita exposta consultar-se Kalmanovitz, 2008.

exportador chegaria com o café que, segundo cifras dadas por Kalmanovitz e López (2009, p.69), alcançou nove milhões de pesos/ouro nos anos finais do século XIX, permitindo a formação de uma demanda interna que traduzir-se-ia numa posterior industrialização.

Kalmanovitz (2008, p.240) conclui que o maior ganho para a Colômbia do século XIX em termos econômicos foi a redução radical da carga tributária e a construção de regulações modernas que mudaram aquelas herdadas da Espanha. Porém, uma perda de ordem política levou quase um século - desde a independência de 1810 até a promulgação da Constituição de 1886 - para se restaurar: o Estado foi pequeno, incapaz de gerar uma ordem política consensual, e muito fraco economicamente para fornecer serviços públicos indispensáveis para o desenvolvimento do país, como por exemplo, educação, higiene, infraestruturas de vias, energia e comunicações.

1.1.1 O projeto restaurador de Rafael Nuñez

Dentro dessas condições, o movimento da Restauração surge como um projeto político da classe dominante que se fez viável, entre outros fatores, pelo efeito da força nacional que estava adquirindo o bipartidarismo. Um quarto de século de conflito em torno da Restauração permitiu impor à sociedade colombiana um projeto político com implicações nacionais, o que proporcionou estabilidade na organização política sob a égide dos latifundiários como líder da classe dominante. (MÚNERA, 2008, p.17). (Tradução nossa)

Depois de uma coligação entre os conservadores e liberais independentes, em 1884, o político conservador Rafael Nuñez é reeleito como presidente (1880-1882), (1884-1886), (1887-1892), (1892-1894), instaurando seu programa da Restauração¹³, na tentativa de impulsionar políticas econômicas conservadoras baseadas em conceitos religiosos dogmáticos. Segundo Kalmanovitz (2008, p.42), entre as consequências dessas políticas destacam-se a paralisação do crédito colombiano durante os últimos quinze anos do século XIX, a liquidação de muitos bancos e o aumento da inflação¹⁴.

13 Entenda-se Restauração como o projeto político chefiado por Rafael Nuñez conhecido como *Regeneración* em espanhol.

14 Kalmanovitz, no artigo “*Constituciones y desarrollo económico en la Colombia del siglo XIX*”, destaca o impacto causado no desenvolvimento econômico da Colômbia por conta das numerosas Constituições ocorridas no século XIX. Segundo ele (2008, p.3), a economia teve um comportamento muito pobre e só se recuperou parcialmente entre 1850-1885, no período das políticas liberais, com o aumento das exportações agrícolas tais como tabaco, anil, *quina* e algodão; cada um desses ciclos marcado por instabilidades, superados somente com a consolidação cafeeira. A partir da liquidação dos *bienes de manos muertas* em 1864, criou-se em 1870 a legislação bancária, adotando o modelo de maior abertura, o que permitiu que os bancos privados pudessem emitir notas respaldadas por suas reservas de prata e ouro. Desta forma, surgiram numerosos bancos em Bogotá, Medellín e Cartagena, permitindo uma ampliação do crédito e uma acumulação de capital de maior volume. Foi em 1882 que se criou o Banco Nacional dentro do esquema de “banca livre” e, finalmente, em 1885, o governo

Como característica marcante desse projeto, destaca-se a promulgação da Constituição de 1886 que se manteve, com modificações, durante todo o século seguinte. Politicamente, a Constituição permitiu a reeleição imediata, a ocupação do cargo presidencial por seis anos e, em termos de democracia, excluiu o partido liberal que, combinado com a fraude eleitoral, permitiu uma hegemonia do partido conservador no governo nacional até 1930 com a então eleição de Enrique Olaya Herrera.

Em resposta às novas necessidades, essa Constituição [de 1886] levou a um Estado centralizado, que aboliu os estados da federação e os substituiu por unidades administrativas chamadas departamentos à frente dos quais foram designados governadores nomeados pelo Presidente da República. A soberania se fazia unitariamente na nação e no executivo, representante das classes no âmbito nacional e não de oligarquias regionais (TIRADO, 2001, p.126). (Tradução nossa)

A Constituição mudou a divisão geográfica de poderes entre o centro e as regiões¹⁵. O presidente nomeava os governadores e eles, por sua vez, os prefeitos; situação que mudaria só na década de 1980¹⁶. Entretanto, o programa da Restauração e a Constituição de 1886 iniciaram, de forma geral, um projeto político nacional que permitiu estabilidade na classe dirigente colombiana.

Por essas condições talvez seja mais fácil compreender o porquê das cidades colombianas terem vivido isoladamente entre elas. A carência de infraestrutura no país, as guerras bipartidaristas e os projetos políticos regionais impediram um desenvolvimento rápido na Colômbia como Estado-Nação. Apenas, segundo Kalmanovitz (2008), passada a guerra dos mil dias, é que começaria no país uma industrialização moderna, no interior de um processo de modernização.

Nesse panorama, as guerras civis de 1885, 1895 e a guerra de 1899-1902 (Guerra dos mil dias) contribuíram para retardar o desenvolvimento econômico do país.

outorgou ao Banco Nacional o monopólio da criação de notas.

15 Esta situação mostrou que, dependendo das constituições e das políticas econômicas, o país mudaria de nome várias vezes: do período entre 1858 e 1863, chamou-se Confederação Granadina; em 1863, em função da Constituição federal do mesmo ano, a Colômbia chamou-se Estados Unidos da Colômbia; e, em 1886, com a Constituição centralizadora estabeleceu-se o nome do país atual, República da Colômbia.

16 Até 1988, o prefeito de Bogotá era nomeado pelo presidente da república e os demais prefeitos eram nomeados pelos governadores do departamento correspondente. Por sua vez, o governador só foi eleito democraticamente a partir da promulgação da Constituição de 1991.

1.2 O projeto colombiano do século XX

1.2.1 A Guerra dos mil dias e o impulso do projeto nacional

O principal problema político entre os grupos dirigentes colombianos, durante o século XIX, foi o não estabelecimento de um sistema institucional que permitisse a participação dos dois partidos políticos vigentes na escala nacional (MELO, 2001, p.63). Fica claro que a Constituição de 1886 não era participativa e, pelo contrário, restringia as liberdades dos militantes do partido liberal¹⁷. Como resultado, iniciou-se uma nova guerra civil, denominada “*Guerra dos mil dias*” (1898-1902), que encerrou-se com a separação e emancipação política do Panamá¹⁸.

Sem muito que acrescentar ao acontecimento político, este fator reconfigurou um novo mapa nas relações diplomáticas com os Estados Unidos, o que, por sua vez, reformulou a economia local e nacional.

A vitória do partido oficialista - o partido conservador - permitiu a continuidade da Constituição de 1886, mas após a Guerra dos mil dias, o conflito entre os dois partidos continuou. De 1903 a 1910 quatro presidentes tomaram posse. Em 1910, foi impulsionada uma reforma que permitiu reduzir o conflito entre os dois partidos políticos, suprimindo-se assim as causas principais do conflito da Constituição de 1886, uma vez que a reforma reduziu o mandato do presidente para quatro anos, proibiu a reeleição imediata e aboliu a pena de morte (MÚNERA, 2008, p.72). Embora o próprio sistema não permitisse o ingresso de novos partidos políticos, essa reforma permitiu também uma maior participação do partido

17 Descreve Tirado: “A Constituição de 1886 restringiu os direitos e garantias individuais consagrados nas Constituições anteriores, e os governos da Restauração, na prática, nada fizeram. A imprensa da oposição foi punida e houve expulsão e prisão para os adversários e o sufrágio foi permitido para os militantes do partido conservador e para uns poucos do partido liberal. Entre 1886 e 1904, o Partido Liberal só conseguiu eleger dois representantes para a Câmara de Representantes, um em cada sessão parlamentar e zero senadores [o legislativo nacional está conformado pela Câmara de Representantes e Senado]. Nestas condições, os setores liberais belicistas compostos por jovens advogados e intelectuais, impuseram-se sobre a ala pacifista representada por pessoas mais velhas, impulsionando uma nova guerra civil. A guerra dos mil dias durou três anos e foi considerada a mais sangrenta do século XIX.” (TIRADO, 2001, p.129). (Tradução nossa)

18 Aponta Tirado: “A emancipação política do Panamá foi impulsionada por círculos norte-americanos interessados em construir um canal interoceânico. Ante a indiferença da oligarquia colombiana, foi consumada a separação e a América do Norte expropriou do Panamá o canal. A intervenção dos EUA no Panamá marcou um novo rumo nas relações da Colômbia, pois, apesar da intervenção norte-americana flagrante, os laços econômicos foram fortalecidos à medida que se debilitava as relações com a Europa.” (TIRADO, 2001, p.129) (Tradução nossa). Mais adiante ver-se-á que essa não seria a primeira vez que ocorrera uma intervenção estadunidense no território colombiano.

liberal na burocracia estatal.

Por outro lado, a guerra motivou o caráter nacionalista da Constituição de 1886 e, a partir de 1910, promulgada a reforma, as elites regionais impulsionaram a ideia de um projeto nacional que não atentasse contra os seus interesses econômicos. Indica Kalmanovitz:

(...) De fato, não teriam se consolidado a industrialização nem a substituição de importações se, a partir de 1880, não tivesse ocorrido a centralização política, o fortalecimento do Estado e o surgimento de uma banca nacional como apoio ao mesmo processo exportador e à acumulação privada de capital (KALMANOVITZ, 1997, p.294). (Tradução nossa)

1.2.2 Do leste ao oeste: uma migração cafeeira

A economia colombiana no começo do século XX estava pouco desenvolvida e pouco integrada com os círculos internacionais, com exceção do café. Gouëset (1998, p.69) indica que os intercâmbios inter-regionais não estavam tão desenvolvidos como pediam as condições do momento; cada região conformava-se como uma pequena economia de tipo local¹⁹. Da mesma forma, a agricultura não estava muito desenvolvida, era pouco variada e pouco mecanizada, pois o mercado interno era muito limitado e bastante fragmentado para permitir uma especialização regional.

A economia colombiana esteve focalizada, inicialmente, no leste do país (Santander, Cundinamarca e Boyacá). Depois, com a chegada do café, a intensificação da *colonização antioqueña* (1870-1890) se sobrepôs sobre a cordilheira Ocidental, na região de Antioquia, Velho Caldas, Tolima e Cauca. Como consequência, entre 1900 e 1930, o centro da população transferiu-se para o oeste do país e o eixo Cundinamarca-Boyacá-Santander perdeu seu domínio. Isto permite explicar por que Bogotá (localizada no departamento de Cundinamarca), sendo capital do país desde tempos da Nova Granada, nunca foi, até 1950, uma primazia urbana²⁰. Os mapas podem ilustrar melhor essa situação²¹.

19 Corredor confirma a ideia de Gouëset da seguinte forma: "... até as primeiras décadas do século XX, a Colômbia era uma sociedade profundamente tradicional, rural e agrária, baseada em uma organização de classes e hierárquica. As estruturas econômicas e culturais eram heterogêneas, prevalecia a desintegração física nas regiões e a fragmentação do poder político, praticamente indiferenciado entre civis e militares." (CORREDOR, 1992, p.71). (Tradução nossa)

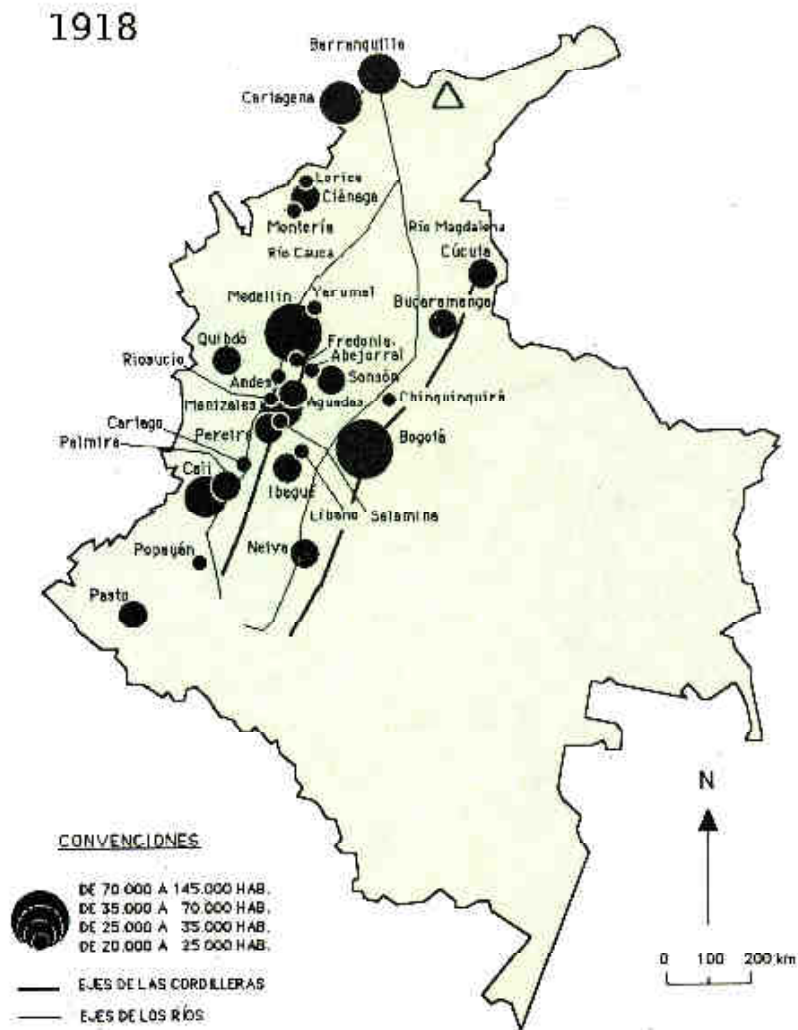
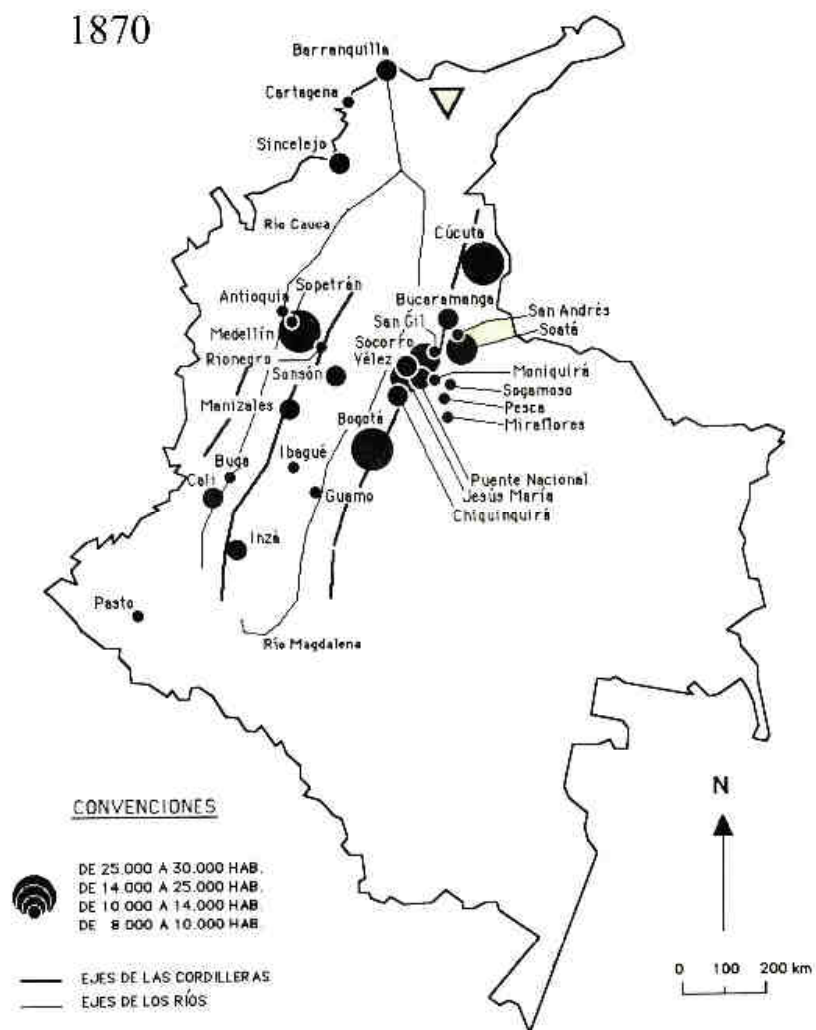
20 Utiliza-se o conceito *primazia urbana* para referir uma cidade que tem uma maior importância sobre o restante da rede urbana. No caso colombiano, observa-se que a concentração urbana não se fez, antes de 1950, ao redor de uma cidade, mas de várias: Bogotá, Medellín, Cali e Barranquilla.

21 Zambrano e Bernard (1993) realizaram um levantamento de mapas que ajudaram a entender o processo de crescimento demográfico colombiano desde a ocupação espanhola até finais do século XX. Analisando as

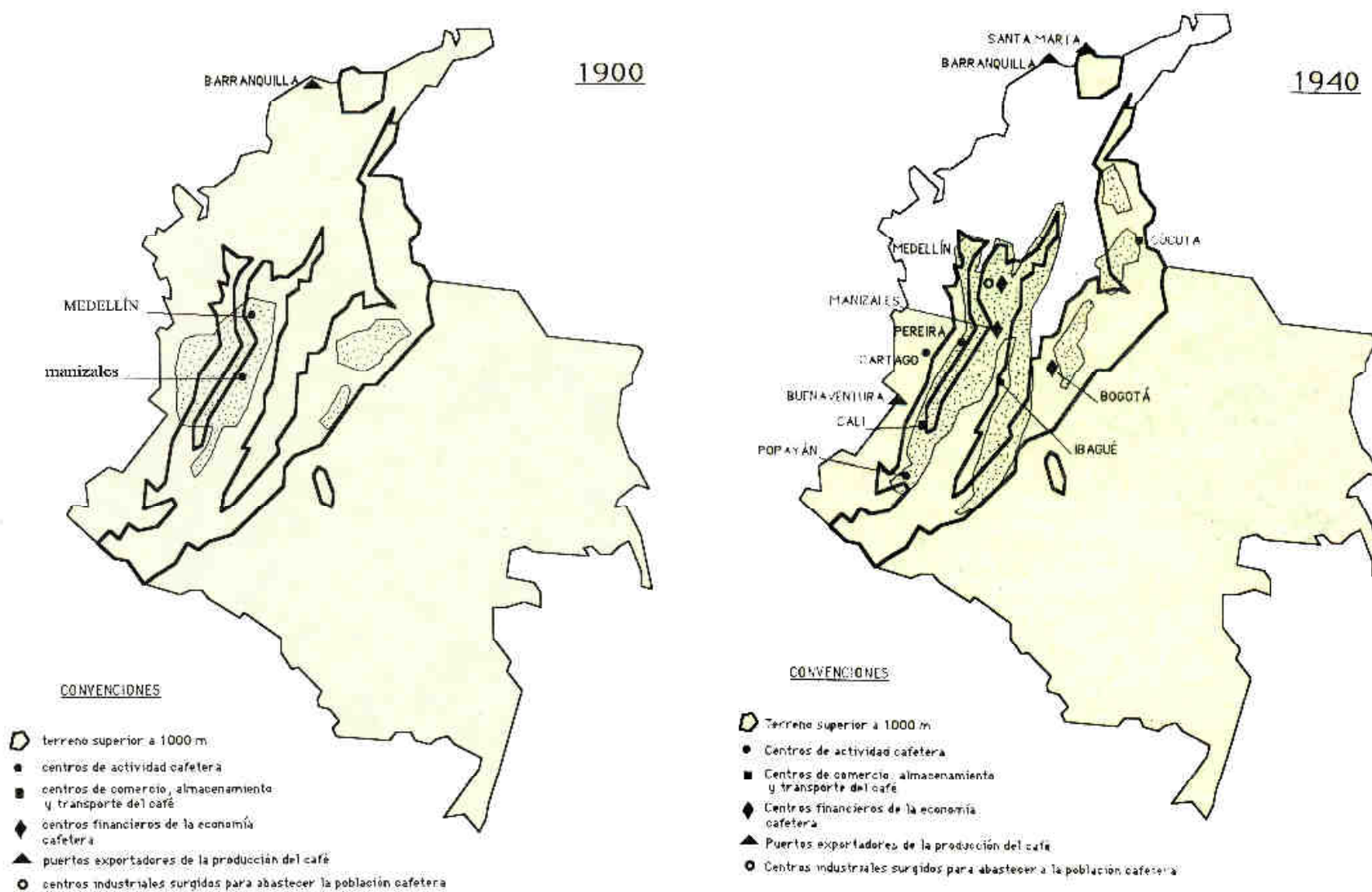
O esquema atual de concentração urbana é um fenômeno recente, posterior aos anos 1950. Como pode ser observado no Mapa 1, para 1870 há várias cidades que suportam a população colombiana, mas, a partir de 1918, quatro delas começam se destacar sobre as demais: Medellín, Cali²², Barranquilla e Bogotá. Somente a partir dos anos 1960 estabeleceu-se uma hierarquização entre essas cidades deixando por trás os outros núcleos urbanos; tal hierarquização foi constituída por Bogotá, Medellín, Cali e Barranquilla.

mudanças na distribuição regional da população, os autores expõem os fenômenos espaciais na distribuição territorial e as especificidades de cada região. É um trabalho inovador na história urbana colombiana, já que permitiu entender processos demográficos e da evolução morfológica das cidades. Estudos anteriores mostram o esforço por entender a cidade atual colombiana. O livro *Apuntes sobre el urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*, publicado pelo arquiteto urbanista Carlos Martínez em 1967, foi um dos trabalhos pioneiros em história urbana colombiana. Encontra-se também, uma bibliografia de demografia regional nos estudos desenvolvidos por Ángela Inés Guzmán em Santander e Tolima (1996).

22 Cali foi produto dessa expansão urbana na região oeste do país. De fato, com a construção do Porto de Buenaventura, próximo a Cali, a cidade de Barranquilla perdeu predomínio como cidade exportadora; tal fato não significa que ela deixou de ser um centro urbano importante para a Colômbia, pelo contrário, graças ao turismo, à imigração árabe e ao comércio regional (na zona caribenha) a cidade continua sendo um eixo articulador colombiano.

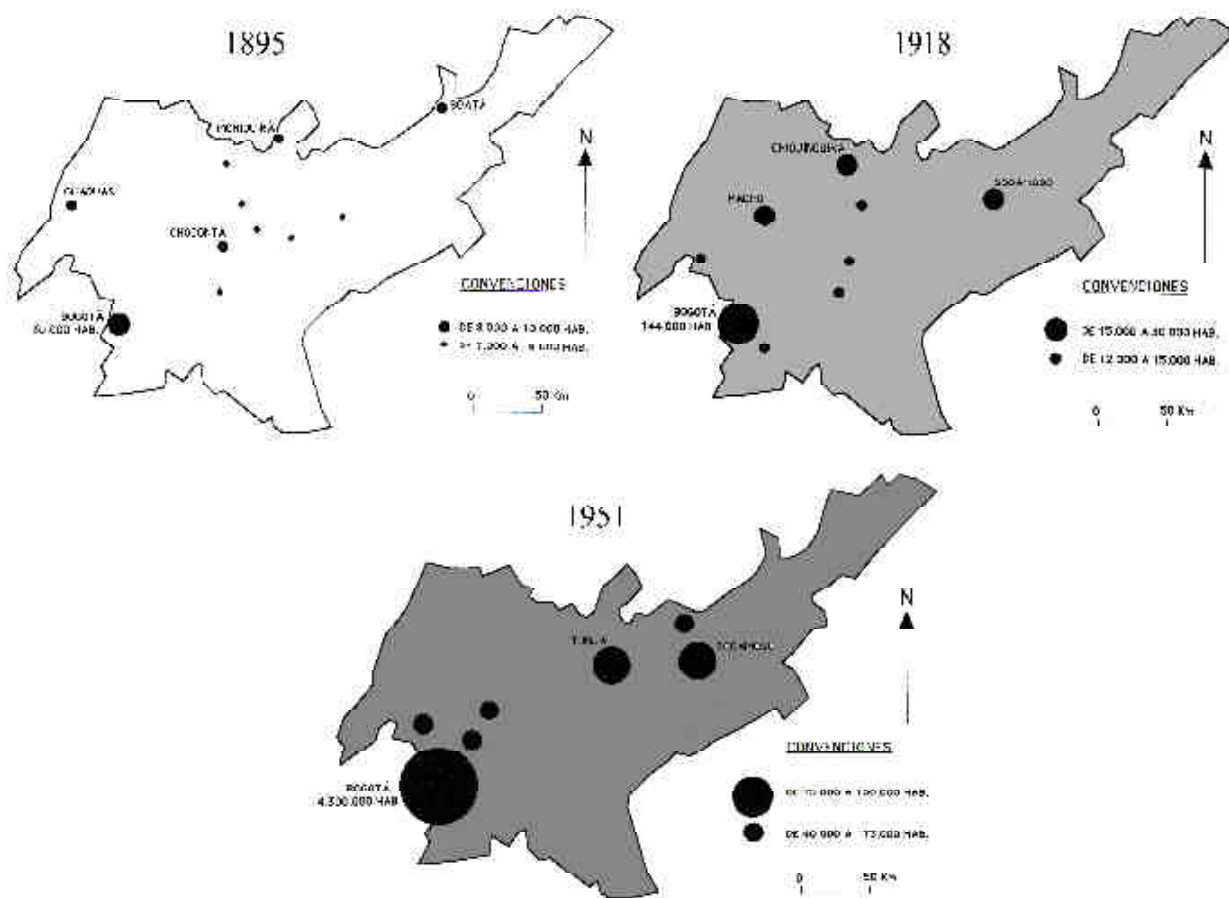


Mapa 1 Crescimento urbano da Colômbia - 1870 e 1918
Fonte: Zambrano, Bernard, 1993, p.93-94



Mapa 2 Renovação e crescimento da rede urbana tendo como referencial a economia cafeeira - 1900 e 1940

Fonte: Zambrano, Bernard, 1993, p. 86-87



Mapa 3 Crescimento urbano na zona cundiboyacense - 1895, 1918, 1951

Fonte: Zambrano, Bernard, 1993, p. 123 (Modificado pela autora)

O Mapa 3 demonstra que, mesmo Bogotá sendo a cidade mais populosa do período, havia outros centros na região cundiboyacense: as cidades Turmequé, Pesca, Ramiriquí, Soatá e Moniquirá, por exemplo. Isto se deve ao fato da região Cundinamarca-Boyacá estar amplamente relacionada com duas variáveis: o povoamento pré-hispânico e as mudanças climáticas (ZAMBRANO, 1993. p.114). Num primeiro momento, a fundação das cidades nesta região esteve concentrada onde existia uma população indígena forte, nas terras frias. Depois, na segunda metade do século XVIII, fundou-se maior número de núcleos urbanos, principalmente nas terras altas, e Bogotá, mesmo com uma população bastante numerosa, foi edificada numa região que compartilhou, até 1930, populações intermediárias de distribuição geográfica, conforme pode ser verificado na Tabela 1.

	1905	1918	1938	1951	1964
Bogotá	100 000	143 994	330 312	648 324	
Bogotá D.C (1)			355 506	715 250	1 697 311
Medellín	53 936	79 146	168 266	358 189	772 887
Medellín A.M (2)			246 025	499 757	1 084 660
Cali	30 740	45 525	101 883	284 186	637 929
Cali A.M (3)			108 254	292 694	659 648
Barranquilla	40 115	64 543	152 348	279 627	498 301
Barranquilla A.M (4)			164 403	300 541	536 757
Cartagena	24 520	51 382	84 937	128 877	242 085
Bucaramanga	20 314	24 919	51 283	112 252	229 748
Bucaramanga A.M (5)			68 909	149 896	284 336
Cucuta		29 460	57 248	95 150	175 336
Pereira	19036	31 790	60 492	115 342	188 365
Manizales	24 700	43 203	86 027	126 201	221 916
Manizales A.M (6)			97 814	141 425	238 995
Total população colombiana	4 355 477	5 855 077	8 701 816	11 548 172	17 484 508

Tabela 1 Crescimento populacional de Bogotá com relação às principais cidades no contexto nacional. Período 1905-1964

Fonte: Gouëset, 1998, p. 8 *(1) Em 1954 seis municípios foram anexados a Bogotá formando o distrito especial.

(2) Medellín + Barbosa + Bello + Caldas + Copacabana + Envigado + Girardota + Itagüí + La estrella + Sabaneta.

(3) Cali + Jumbo. (4) Barranquilla + Yumbo. (5) Bucaramanga + Floridablanca + Girón. (6) Manizales + Villamaría

Gouëset (1998, p. 7), corroborando as ideias de Zambrano (1993), relata que, da mesma forma que nos países vizinhos, a intensificação urbana começou nos anos 1930, mas no caso colombiano não foi simplesmente ao redor de uma cidade, e sim de algumas, na chamada *quadricefalia colombiana*²³: Bogotá, Medellín, Barranquilla e Cali.

Bogotá cresceu aos mesmos níveis que as outras três cidades, sendo que, a partir de 1951, seu crescimento foi um pouco mais acelerado:

A Colômbia dobrou sua população e experimentou um desenvolvimento econômico e social profundo. Um novo produto de exportação, o café, tornou-se o principal motor de desenvolvimento; de forma paralela os cafeeiros tornaram-se o grupo com maior peso dentro

23 O termo neologista “quadricefalia” caracteriza a rede urbana colombiana, formada por quatro cidades. O termo, explica Gouëset, é utilizado de forma descritiva e designa uma situação objetiva percebida através de indicadores estatísticos (GOUËSET, 1998, p.15).

do conjunto de proprietários rurais no país. O auge da economia cafeeira gerou um significativo acúmulo de capital entre grupos de comerciantes, financiadores ou produtores, aumentou o ingresso rural de certas zonas do país, impulsionado a especialização econômica regional. Enquanto ajudou a aumentar a população assalariada urbana e rural, foi também a principal causa da formação de um amplo mercado interno (MELO, 2001, p.99). (Tradução nossa)

Del Castillo (2000, p.43) complementa afirmando que o crescimento da cidade de Bogotá foi devido à produção econômica interna. Diferentemente do estado de São Paulo, em que a burguesia cafeeira concentrou-se na cidade, a burguesia agroexportadora da Colômbia tem origem regional, isto é, em uma região ao invés de em uma cidade e mantém essa estabilidade até o início do século XX. Cidades como Bucaramanga, Medellín, Manizales e Bogotá compartilham essa produção nacional, atuando no mercado internacional autônoma e independentemente do governo central²⁴.

É por essa razão que se compara as estatísticas nacionais de crescimento populacional entre o total da população colombiana e a população por cidade, havendo uma pequena diferença entre a porcentagem de população nas cidades colombianas, sendo produto da situação econômica regional (Tabela 2). Observe-se, também, na mesma tabela que a primazia dessas quatro cidades chega a concentrar para 1964 o 25% do total da população colombiana.

	1905	1918	1938	1951	1964
Bogotá	2,29%	2,45 %	4,08%	6,19%	9,70%
Medellín	1,23%	1,35%	2,79%	4,32%	6,20%
Cali	0,70%	0,77%	1,24%	2,53%	3,77%
Barranquilla	0,92%	1,10%	1,88%	2,60%	3,06%
Total percentual de concentração nessas cidades	6,16%	6,96%	11,75%	18,04%	25,73%
Total percentual população colombiana	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela 2 Percentual de crescimento de quatro cidades colombianas em relação à população total colombiana.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados de Saldarriaga (2000) e Gouëset (1998)

Antes dos anos 1950 serem o auge de Bogotá como uma cidade internacional, a década de

²⁴ Mencionou-se anteriormente que a Constituição de 1886 deu origem ao sistema centralista que a Colômbia possuía. O fato de atuar autonomamente frente ao mercado internacional não permitiu a coesão nacional que o país precisava. Por esta razão o Estado-Nação, durante a segunda metade do século XX, viu-se fracionado e, como mencionado por Roll (2000) e Melo (2001), foi ao redor dos partidos políticos que a Colômbia foi vista como um sistema unitário. Com o início da Frente Nacional, tal fato daria conta dos grupos armados que surgiram no país durante esse período.

1920 foi a decolagem econômica do país: o café experimentou um pico surpreendente, beneficiando três regiões: Medellín, Caldas e Cali (Zona Oeste do país). Simultaneamente, a agricultura colombiana viveu um processo de modernização e de especialização regional²⁵. Desta forma, a industrialização da Colômbia se produz, inicialmente, sobre uma base territorial fragmentada; primeiro em três cidades, depois numa quarta: Medellín, o mais antigo núcleo industrial do país; Bogotá, a capital e principal mercado interno, e Barranquilla, primeiro porto do país; depois em Cali, cuja industrialização começou mais tarde, no final dos anos 1940, graças às atividades de cana de açúcar e ao porto de Buenaventura.

Durante os anos da administração de Pedro Nel Ospina (1922-1926) é executada a primeira missão econômica norte-americana - missão Kemmerer (1923) - gerando a fundação do Banco da República (primeiro banco central que dotou o governo de um instrumento de controle monetário), a criação da Controlaria Geral em 1924, a reorganização dos Ministérios de Finanças e de Indústria, a criação dos “*Almacenes Generales de Café*” para a estabilização de taxas de câmbio e a criação do Banco Agrícola Hipotecário, primeiro banco público de ajuda aos agricultores (GOUËSET, 1998, p.107-108).

Contudo, a crise internacional de 1929²⁶, produz uma segunda queda dos preços do café (a primeira tinha acontecido durante a Primeira Guerra Mundial), contraindo a economia colombiana. A partir disso, e somando-se ao cenário político nacional²⁷, o partido liberal ganhou as eleições com o candidato Enrique Olaya Herrera, entrando o país em um período conhecido como *República Liberal*.

25 Reproduzo o trecho que caracteriza essa formulação: “O mercado interno levou a uma especialização de Cundinamarca (ainda representando 34% das terras cultivadas do país em 1925, percentual que logo diminuiria) com o cultivo de trigo e batatas; de Valle com cana-de-açúcar, da costa Caribe com algodão, e as planícies de Tolima com arroz. Em paralelo, o mercado externo gerou uma especialização de Magdalena na produção de banana e Antioquia e Caldas Velho na produção de café.” (GOUËSET, 1998, p.71) (Tradução nossa).

26 Carlos Niño, no texto *Arquitectura y Estado*, sintetiza as consequências da crise de 1929 para a Colômbia: “o fechamento das exportações que gerou a crise global foi um fenômeno de variadas e contraditórias consequências na economia local. A indústria que emergiu nos anos anteriores, se encontrava mais dependente de insumos externos ou daquelas que exigiam a importação de bens de capital. Mas, como o crescimento da década anterior tinha sido grande, a capacidade instalada superou a produção e conseguiu-se gerar certo desenvolvimento produtivo, como é o caso dos têxteis, cimento e açúcar. Desde então, iniciou-se o que é conhecido como fase de substituição de importações e a produção de bens de consumo dentro do país (NIÑO, 2003, p.101) (Tradução nossa).

27 Para as eleições de 1930, o partido liberal, finalmente, conseguiu alcançar o cargo presidencial com o candidato Enrique Olaya Herrera, que estava exercendo como Delegado colombiano em Washington. Mesmo não obtendo a maioria absoluta, ele chegou ao poder pela divisão interna do partido conservador, ajustando-se às condições políticas do momento, pois tinha sido funcionário público dos governos conservadores e era um político favorável para os interesses econômicos dos Estados Unidos. Ver-se-á mais adiante que o projeto ideológico político norte americano é, ao mesmo tempo, um projeto de ideologia urbanística impulsionado na Colômbia numa primeira medida pelo Governo Nacional, através da presidência de Enrique Olaya.

1.2.3 A República Liberal

Entre 1930 e 1946 o governo nacional, decidido a aumentar a participação do Estado na economia, desenvolveu uma política de estabilização monetária. Criou inúmeras instituições de regulação macroeconômica, tais como o Banco Central Hipotecário, a Caixa Agrária, a Corporação Colombiana de Crédito, o Instituto de Crédito territorial, o Instituto de Fomento Municipal e o Instituto de Fomento Industrial (GOUËSET, 1998, p. 108).

Algumas das políticas dos governos liberais colombianos encaixavam-se no Estado de Bem-estar; por exemplo, os operários, representados em sindicatos, foram apoiados fomentando-se políticas de proteção social a partir do governo. Enquadra-se nesse período, inclusive, a função social da propriedade, a liberdade de cultos, o direito à greve e a criação da Cidade Universitária em Bogotá. O ideário programático do partido liberal era claro: maior intervenção do Estado, secularização, função social da propriedade e medidas de proteção social (ROLL, 2002, p.150). Por sua vez, no mandato de Alfonso López Pumarejo (1934-1938 e 1942-1945)²⁸, o Estado estimulou uma política de estabilização monetária fazendo uma reforma do fisco, aumentando os impostos e recursos permitindo, assim, liberar-se da dependência do café.

Gouëset (1998, p.108) explica que, graças à reforma fiscal de 1935, os ingressos provenientes das aduanas (principalmente do café), que representavam 75% dos recursos fiscais percebidos pelo governo nacional em 1925-1929, não ocuparam nem 25% durante a Segunda Guerra Mundial; desta forma, os ingressos do Estado não só se limitaram à economia cafeeira, mas também aos impostos dos cidadãos.

Sobre o governo de López, aponta Niño:

Segundo López, a Colômbia ainda não havia testado a democracia e, portanto, baseava sua política em dar expressão à população, oferecendo educação, garantias trabalhistas e possibilidades econômicas. Ele atacou o monopólio da terra, sua estrutura fechada e estática e fortalecia o Estado, já que não era um partidário impassivo do *laissez-faire*, mas considerava-o um elemento capaz de intervir para regular a economia e evitar desequilíbrios e privilégios. A relação entre Estado e sociedade foi recolocada, fortalecendo o primeiro para facilitar a intervenção, modernizando sua concepção, buscando ampliar a base política e modernizando a

28 Niño descreve da seguinte forma a López Pumarejo: “diferentemente de toda revolução marxista ou classe, López propunha sintonizar gradualmente o país com as instituições políticas vigentes no mundo; não como uma revolução social, mas como uma adaptação às exigências da modernização.” (NIÑO, 2003 p.102) (Tradução nossa).

burocracia (NIÑO, 2003, p.102) (Tradução nossa).

Porém, o governo de López não era bem visto pelas elites colombianas, inclusive e, principalmente, dentro do mesmo partido liberal, pois as elites se opunham à promoção da sindicalização que questionava o *status quo* imperante:

Em maio de 1937, ante o bloqueio parlamentar e a oposição crescente, López demitiu-se do Parlamento, mas esta decisão não foi aceita. Faltava muito pouco para o término do governo e com a intenção de evitar uma crise pela renúncia, como manifestação do liberalismo, lançou-se um slogan de “apoio a López e adesão a Santos”, reconhecendo que agora o interesse estava na escolha de seu sucessor. Nas seguintes eleições, o Partido Conservador se recusou a participar, a esquerda liberal propôs a candidatura de Echandía, mas após as eleições internas de abril, o único candidato foi Eduardo Santos. O slogan do governo Santos (1938-1942) foi “sem pressa, mas sem interrupção das aceleradas conquistas do governo anterior”. O governo de Santos adotou uma atitude de maior prudência burguesa e se procurou a divisão do movimento operário favorecendo o setor liberal. As relações internacionais se adaptaram ainda mais aos interesses norte-americanos, até o ponto de se considerar a Colômbia como “o país modelo de cooperação” com os Estados Unidos (NIÑO, 2003, p.111) (Tradução nossa).

Um segundo governo de López iniciou em 1942 e, contrário ao primeiro, não conciliou com os interesses populares. Nessa medida, López buscou uma aliança mais forte com o setor privado, permitindo uma consolidação da hegemonia da burguesia cafeeira.

A Segunda Guerra Mundial, entretanto, freou os avanços do governo, pressionando o presidente López a apresentar sua demissão, que foi negada.

O comércio interno foi reduzido, os bens importados eram escassos e houve sérios desequilíbrios com o superávit da balança de pagamentos e de acumulação de divisas: grande carência de bens intermediários, matérias-primas, equipamentos e transporte; a gasolina foi racionada, além de pneus, ferro, aço e outros produtos químicos. Com a indústria afetada, o desemprego aumentou consideravelmente. A ameaça da inflação e a necessidade de poupar divisas para os tempos de paz fizeram com que os gastos públicos fossem restringidos, aumentando-se as reservas bancárias e a retenção cafeeira. Medidas de austeridade tiveram impacto sobre as obras públicas e iniciativas do governo. (NIÑO, 2003, p.111) (Tradução nossa).

Em 1944 o governo sofreu um golpe de Estado, que foi rapidamente rechaçado pela pressão popular. Um ano depois López renuncia e assume o poder o liberal Alberto Lleras Camargo. Porém, para as eleições de 1946, no interior do partido liberal havia uma divisão ideológica que terminou sendo aproveitada pelo partido conservador.

No campo político, esta crise alimentou o desejo do partido conservador em voltar ao poder e, nesta medida, a divisão interna entre Jorge Eliécer Gaitán²⁹ - a esquerda do partido -, o

29 Embora Gaitán estivesse por um tempo fora do partido, no qual criou um movimento dissidente - União Nacional de Esquerda Revolucionaria UNIR -, terminou voltando como chefe único e candidato presidencial do

conservadorismo do *santismo*³⁰ e os Lopistas no centro viabilizou ao partido conservador ganhar as eleições em 1946. Foi o fim da *república liberal* instaurando-se no poder o conservador Mariano Ospina, político e engenheiro muito ativo em Bogotá durante os anos 1950.

Procurou-se mostrar até aqui a história econômica e política geral da Colômbia até o ano de 1946. O leitor pode perceber desde já que o desenvolvimento econômico guiou o povoamento das cidades. Viu-se que, inicialmente, as cidades mais populosas do século XIX estavam localizadas na região leste e com o auge do café, incentivadas pela *colonização antioquenha*, as cidades do oeste começam a ser bem mais povoadas. Bogotá, nesse cenário, aparece como uma das várias cidades importantes para a economia colombiana e não a única que se destaca. A respeito, Gouëset no livro “*Bogotá, nacimiento de una metropoli*”, refere-se a este cenário como *quadricefalia* colombiana. O autor defende que a ausência de um transporte eficiente que conectasse as cidades e comunicasse o mercado interno impediu às economias regionais vincular-se com o mercado mundial e com a mediação de um poder central efetivo. Ver-se-á, a seguir, o motivo do pouco predomínio bogotano durante a primeira parte do século XX e procurar-se-á mostrar no Capítulo 2, qual o avanço para que Bogotá se destaque.

1.3 Bogotá, um panorama: 1886-1948

Embora Bogotá seja a capital colombiana, seu crescimento foi muito mais lento no início do século XX do que o das demais capitais latino-americanas, conforme pode ser apreciado na Tabela 3. Dada a condição geográfica do território, era difícil transitar e chegar à capital no século XIX.³¹ Isso permitiu que outras cidades nacionais como Bucaramanga, Tunja e

Partido Liberal, até seu assassinato em 1948. Vale ressaltar que o movimento de Gaitán não era o único de esquerda, pois em 1926 o Partido Comunista tinha sido fundado.

30 O movimento santista no interior do partido liberal era chefiado pelo ex-presidente Eduardo Santos (1938-1942) e considerado a estrutura mais conservadora do partido liberal.

31 Del Castillo descreve melhor esta afirmação ao citar a viagem de um ex-embaixador do Peru indo de Honda a Bogotá em 1862 [Rota que era obrigatória para chegar a Bogotá]: “Es difícil cruzar el río [Gualí], lo que se hace en pequeñas canoas por el punto más peligroso... a muy poca distancia del salto. Justa es la repugnancia y el temor con que el hombre de más fuerte espíritu mira aquel funesto paso, que tantas víctimas recuerdan, de las que una fue inmolada tres días después de haberlo salvado nosotros. (...). En Honda no se encuentran bestias para continuar el viaje; es preciso pedir a Aguadas con anticipación (...). En Pescaderías empieza el camino real para

Barranquilla se desenvolvessem, junto a Bogotá durante esse século. Contudo, observa-se que mesmo a intensificação urbana sendo lenta, não impediu uma rápida transformação de paisagem urbana: nos primeiros quarenta anos do século XX, a cidade mudou de colonial para moderna, incorporando novos materiais para a época, como é o caso do concreto armado, por exemplo. Isto não quer dizer que o país tornou-se urbano na metade do século XX; a Tabela 4 mostra que foi apenas na década de 1970 que o país começou a intensificar sua população nas cidades colombianas.

Cidade	Censo	População
Buenos Aires	1914	2 066 948
	1947	4.273.874
	1960	6.766.108
São Paulo	1900	239 620
	1920	579 033
	1940	1 326 261
	1950	2 198 096
Rio de Janeiro	1960	2 781 446
	1900	811 443
	1920	1 157 873
	1940	1 764 141
	1950	2 377 451
Bogotá	1960	3 281 908
	1905	100 000
	1918	143 994
	1938	330 312
	1951	648 324
	1964	1 697 311

Tabela 3 Crescimento populacional de Bogotá em relação às principais cidades no contexto latino-americano no período 1900-1964

Fonte: Brasil, Estatísticas do século XX (www.ibge.com.br); Colombia, Departamento Nacional de Estadística -DANE (www.dane.gov.co); Argentina, Instituto Nacional de Estadística

As instituições encarregadas de modelar o espaço físico foram modernizando-se e nos anos de 1930 surge o primeiro órgão com finalidade de planejar a cidade, o Departamento de

la capital de la República, y aunque es muy triste decirlo, es necesario confesar que sólo por sarcasmo puede habersele dado ese nombre. Es tal su condición, que llegó a merecer *vox populi*, que un representante de la Gran Bretaña, que venía a esta ciudad, se volviese a su patria antes de vencer la primera jornada e hiciese dimisión de su empleo, fundándose en que no había encontrado caminos en este país, pues lo que así se llamaban no eran para caballeros, y aun los pájaros encontrarían dificultades para recorrerlo. (DEL CASTILLO, 2000, p.44)

Urbanismo.

Gouëset e Del Castillo dão às migrações internas o eixo principal para o aumento da população bogotana³²; migrações estas intensificadas a partir dos anos de 1930 por vários motivos: intensificação da industrialização na capital, maior cobertura em serviços básicos e guerras entre o bipartidarismo colombiano nas regiões rurais da região cundiboyancense. Como consequência, gerou-se uma expansão da cidade, inicialmente, em formação linear³³.

	1938	1951	1964	1973	1985
População Total	8.701.816	11.548.172	17.484.508	22.915.229	30.062.200
População Urbana	2.692.117	4.468.437	9.093.094	13.548.183	19.628.428
%	30,9	38,7	52,0	59,1	65,3
População Rural	6.6009.699	7.709.735	8.391.414	9.367.046	10.433.722
%	69,1	61,3	48,0	40,9	33,5

Tabela 4 Transição urbana na Colômbia 1938-1985

Fonte: Gouëset, 1998, p.10

Nessa linha, três elementos incidem na definição morfológica da cidade de Bogotá, segundo Del Castillo (2000 p.36):

1. Os caminhos tradicionais que uniram o território com as principais regiões do país; vias primárias de conexão como o caminho até Tunja e o caminho do Ocidente conectaram Bogotá com Facatativá e Honda, conforme o Mapa 4.
2. Os rios e ravinas que desciam desde o topo dos morros orientais até o Rio Bogotá, eixo natural de drenagem “sabanera”. O primeiro núcleo da cidade foi demarcado pelos rios San Agustín e San Francisco, sobre os quais foram implantadas a rua Sétima e a Avenida Jiménez, no centro de Bogotá. Posteriormente, com a expansão da cidade, se incorporam à estrutura urbana,

32 A Colômbia nunca desenvolveu uma política de imigração e, diferente de alguns países sul-americanos como Brasil e Argentina, nos anos de 1930 aplicou uma política de limitação às imigrações ao instaurar uma “cota por nacionalidade” (GOUËSET, 1998, p.194). Durante as três primeiras décadas do século XX estabeleceram-se três grupos imigratórios no país, quase sempre localizados no litoral caribenho colombiano: venezuelanos, sírio-libaneses e europeus do centro e dos países bálticos; mas nunca chegando a superar o 1% da população nacional.

33 Del Castillo (2000, p.35) indica que Bogotá ingressou no século XX herdando a estrutura e a forma urbana da cidade colonial, em que sua transformação em cidade moderna foi mais um processo espontâneo do que deliberado; as primeiras expansões urbanas são resultantes mais por fatores conjunturais do que pelo planejamento.

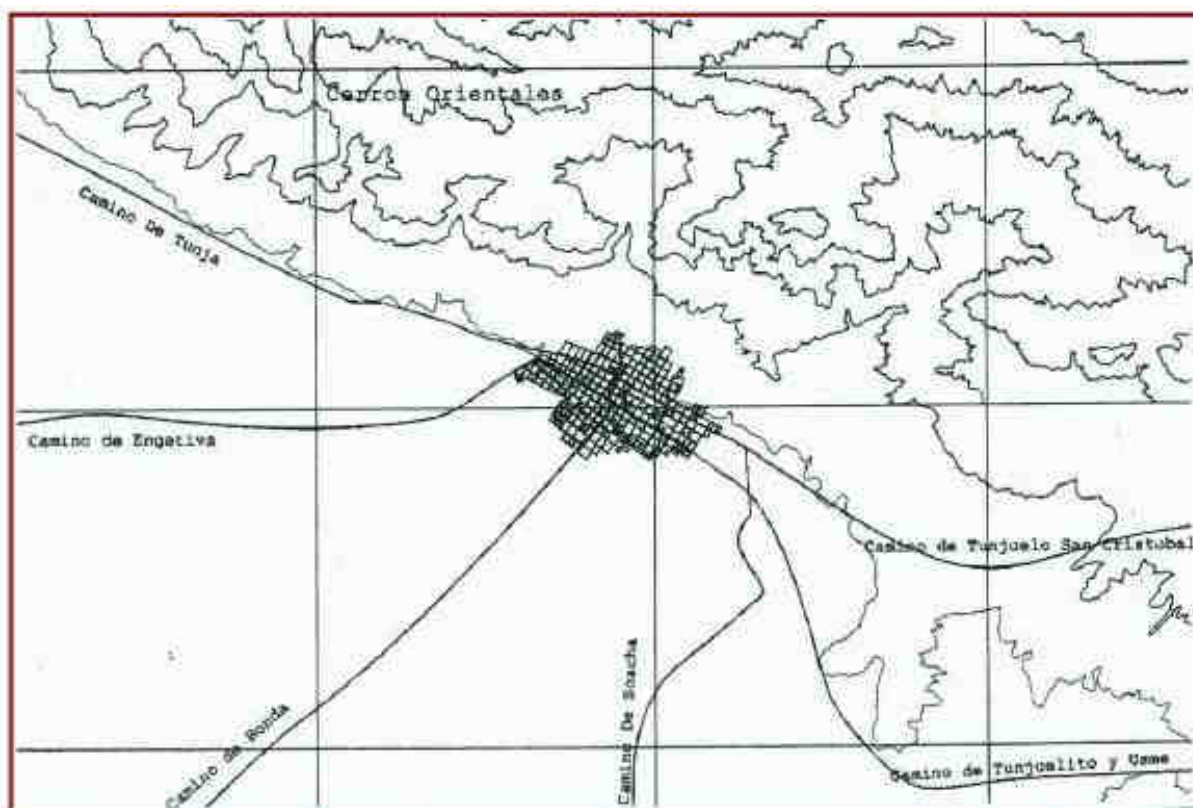
no sul, o *arroyo* de San Juanito (Calle 3.^a) e o Rio San Cristóbal; na zona norte, a ravina de San Diego e o Rio Arcebispo; na zona de Chapinero, a ravina das Delicias e o vale De La Vieja, conforme Mapa 4

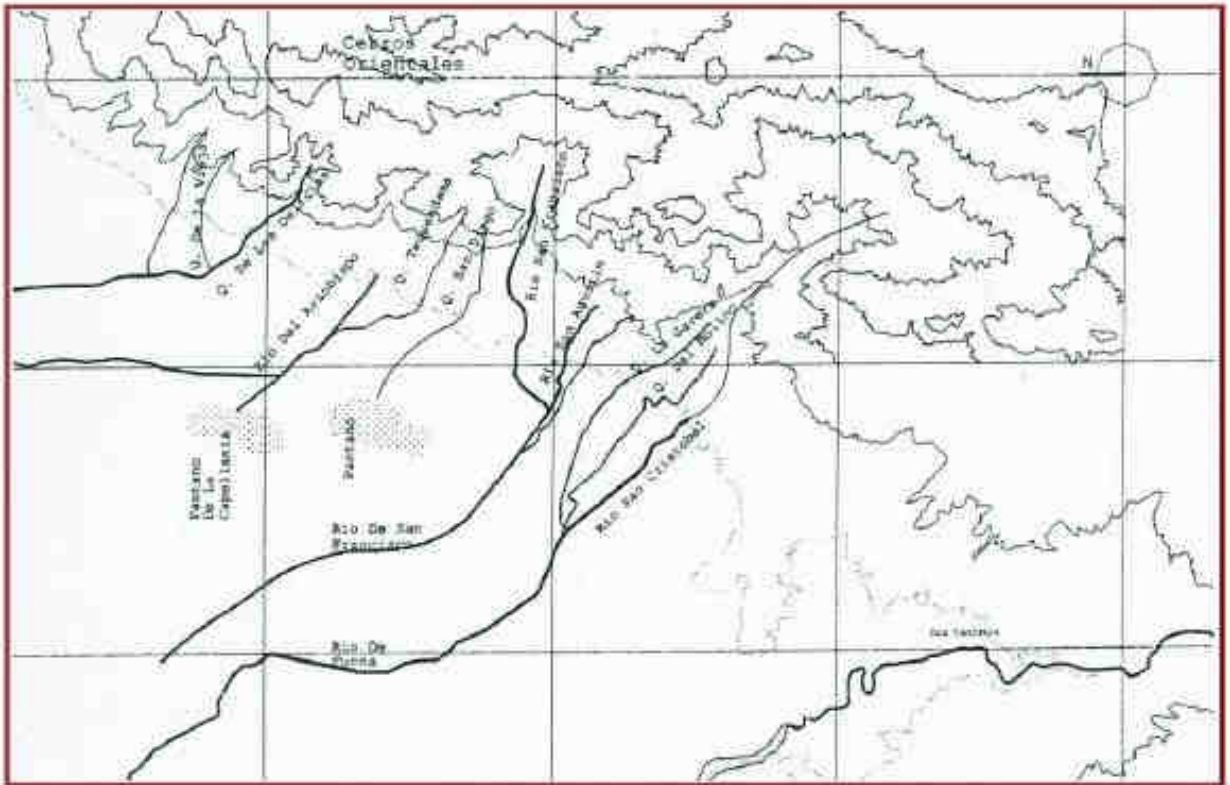
3. O traçado urbano, a partir do qual foi organizada urbanisticamente a cidade. Tal traçado é caracterizado por três aspectos: a quadrícula como unidade básica de parcelamento do território urbano como retícula ortogonal, e as praças como os espaços públicos maiores.

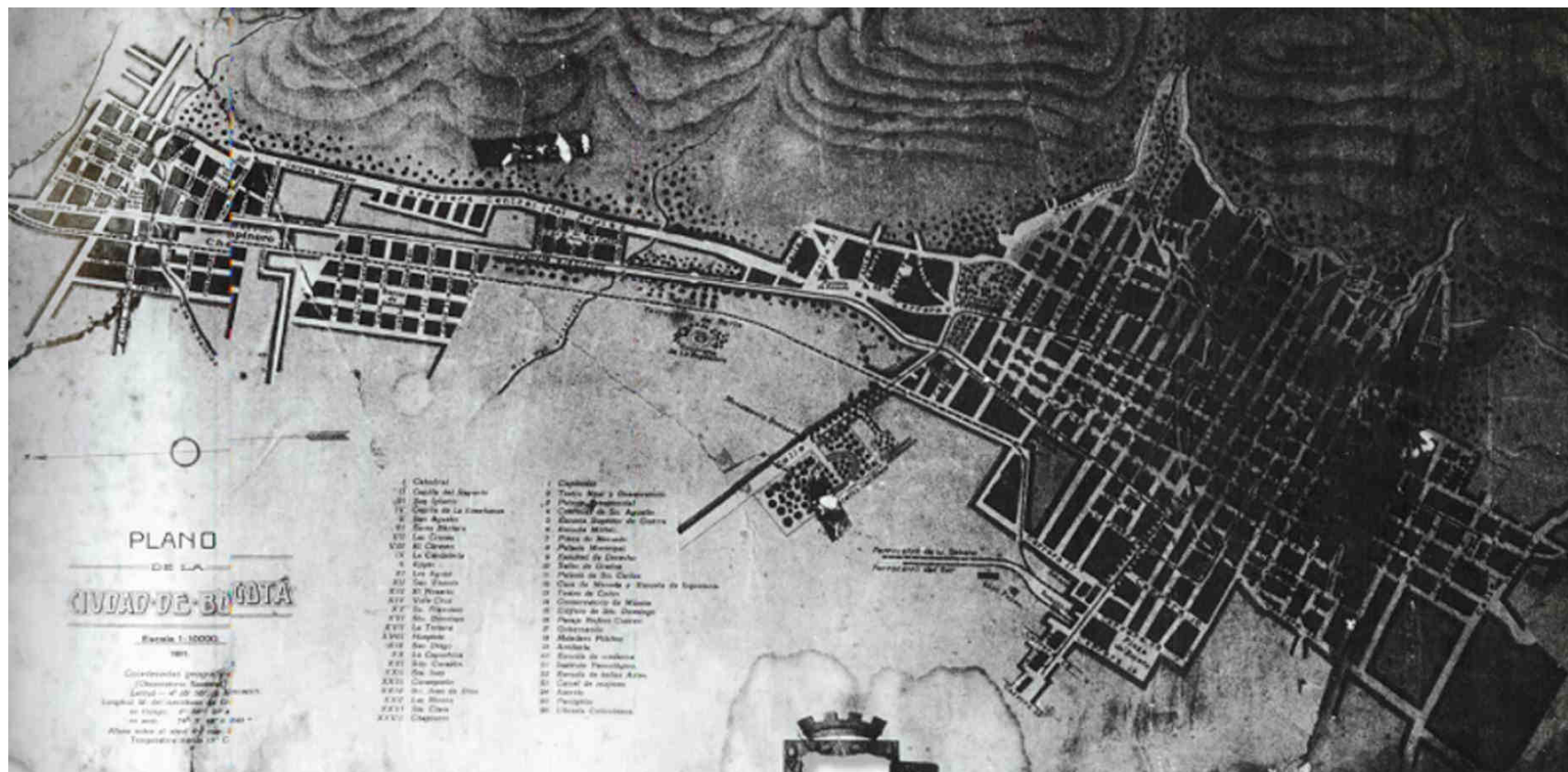
Como pode ser observado no Mapa 4, o desenvolvimento da cidade para o norte esteve condicionado não por processos de planejamento urbano, mas pela estrutura natural do ambiente. Tal estrutura ajudou no desenvolvimento de uma cidade linear - norte-sul - paralela aos morros orientais.

Mapa 4 Rede de caminhos antigos e sistema de rios que atravessam Bogotá.

Fonte: Del Castillo, 2000, p.38







Mapa 5 Expansão urbana de Bogotá – 1911

Fonte: Cuéllar, Mejía, 2007, p. 66

Observa-se no Mapa 5 que já no final do século XIX ocorre uma primeira expansão para o norte quando, mediante o artigo 7 do *Acuerdo 12 de 1885*³⁴, Chapinero se transforma em bairro de Bogotá. Observando-se o mapa, ainda é possível identificar que, mesmo com a expansão do bonde elétrico para Chapinero, há um vazio urbano (Bairro Sucre) entre o centro da cidade e Chapinero que é atravessado pelo rio Arcebispo. É justamente esse vazio que começa a representar uma diferença entre o velho e o novo.



Figura 2 Panorâmica de Bogotá finalizando o século XIX.

(fig: esq) Calle Real – 1869; (fig dir) 1895 Fonte: www.skyscrapercity.com

Sobre os limites dessa cidade colonial e sua posterior transformação, Del Castillo explica:

Entre os sinais, têm inegável importância a localização das propriedades da igreja e as comunidades religiosas, não só dentro da área urbana, como conhecido, mas em áreas rurais que cercam propriedades que eram notavelmente acrescentadas, - apesar do confisco - pela doação privada. Na origem de bairros bogotanos é comum descobrir que um dos fatores que influenciavam, com alguma ênfase para incentivar processos de povoamento, é a localização de uma capela ou uma igreja, em torno do qual as atividades são iniciadas como peregrinação e culto. Este elemento é verificado no desenvolvimento de Chapinero ou em bairros como Las Nieves, Santa Barbara, Las Cruces e Egito [centro da cidade]. Um pouco mais adiante no século XX, as propriedades religiosas vieram a desempenhar um papel importante na formação de alguns bairros, especialmente no sul da cidade. (DEL CASTILLO. 2000. p.58) (Tradução nossa).

Neste sentido, a construção de moradia nas zonas periféricas limdeiras à cidade, em cuja experiência começa a realizar-se com empresários privados e depois é arcada pela administração municipal, fez-se acompanhada da construção no centro de infraestrutura urbana (transporte e serviços públicos) e pela elaboração da regulamentação, como o Código Urbano - norma que começou a regular as intervenções urbanísticas do agente privado. É importante frisar que o crescimento físico da cidade não alterou a situação do centro o ponto a

³⁴ Segundo Del Castillo (2000, p.65), Chapinero inicia seu desenvolvimento e modernização ao redor dos serviços públicos, desenvolvendo-se como uma extensão do setor residencial do centro tradicional de Bogotá.

partir do qual foram criados novos bairros, mas só depois de 1950 iniciou-se o declínio do centro e o aparecimento de novas áreas com centralidade. Assim, os principais edifícios de serviços públicos foram construídos no centro, como praças de mercado, hospitais, bancos e casas comerciais.

Em colaboração com várias iniciativas privadas, a prefeitura municipal construiu os primeiros prédios de serviços coletivos com o intuito de promover infraestrutura na cidade, principalmente através da construção dos primeiros bancos.³⁵ A administração municipal concedeu a prestação dos serviços às empresas particulares, principalmente estrangeiras, enquanto o município ficou encarregado de expedir as primeiras regulações urbanísticas para a cidade. Desta forma, a responsabilidade do município na provisão, gestão e execução de serviços públicos domiciliares (água, luz, telefone e gás), infraestrutura (bonde, vias, espaço público) e dotação de serviços sociais (saúde, educação e bem-estar) ficou delimitada pela lei e pela Constituição somente a partir de 1930 (ARAZO, 2006, p. 43).

Entre 1880 e 1890 o município elaborou contratos com empresas privadas da cidade para prestar o serviço de telefonia privada e inaugurou o primeiro sistema de transporte coletivo ferroviário movido por mulas. (...) Em 1886, estipulou-se o contrato do município com Ramón Jimeno para a construção da rede de abastecimento de água com canalização em ferro para residências, proveniente dos rios São Francisco e Arcebispo. (DEL CASTILLO, 2000, p.47) (Tradução nossa).

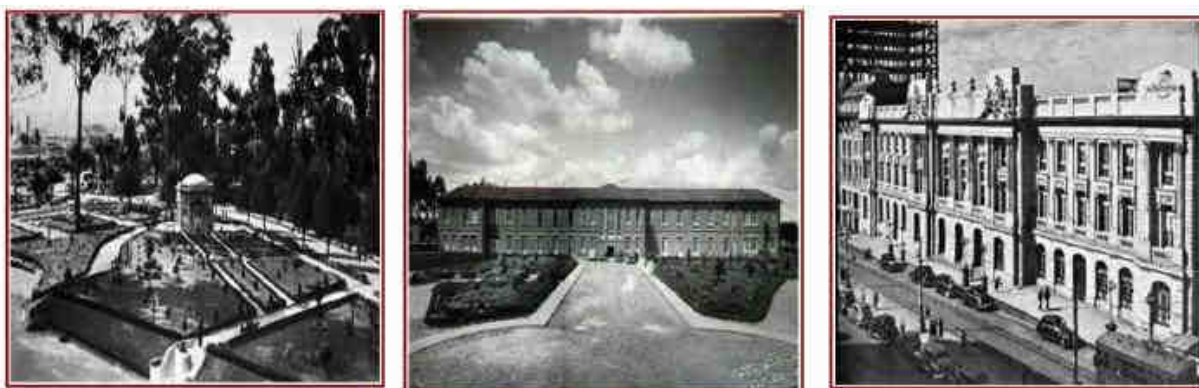


Figura 3 Equipamento urbano de Bogotá construído durante as duas primeiras décadas do século XX.

(fig esq) Parque da Independência, 1910; (fig meio) Hospital de la Hortúa, 1914-1926; (fig dir) Gobernación de Cundinamarca, 1918. Fonte: José Vicente Ortega Ricaurte, Sociedad de Mejoras y Ornato. Álbum Fotográfico.

1.3.1 Um transporte

A ferrovia constituía-se como um importante meio de transporte e de conexão, diminuindo o

³⁵ Na zona comercial mais importante da cidade localizavam-se o Banco de Bogotá (1871), La Compañía Colombiana de Seguros (1874), o Banco Central (1905), o Banco da Colômbia (1875) e o The Royal Bank of Canada (1869). (DEL CASTILLO, 2000 p.47).

isolamento bogotano e auxiliando na comercialização dos produtos, conforme é apontado por Del Castillo:

O isolamento de Bogotá foi superado muito lentamente; apenas com a extensão da rede ferroviária até Girardot é que foi obtida uma ligação mais rápida com a artéria fluvial e com o transporte em hidroavião, estabelecida por Scadta através de uma rota semanal entre Barranquilla-Girardot e Neiva-Girardot a partir de 1921 (DEL CASTILLO, 2000, p.44). (Tradução nossa)



Figura 4 Bogotá, estações da ferrovia

(fig dir) estação chapinero; (fig esq) estação sul.

Fonte: [www. Skyscrapercity.com](http://www.Skyscrapercity.com)

O primeiro projeto para conectar Bogotá com o porto do país - porto de Barranquilla – realizou-se através da ferrovia do sul, conectando Bogotá com o rio Magdalena através de Girardot. A construção da estrada de ferro Bogotá-Girardot foi iniciada em 1881 e finalizada em 1908; enquanto isso, as comunicações eram realizadas através de Honda, Tolima. A segunda rota projetada foi a ferrovia do norte, pretendendo-se unir Bogotá com a Venezuela. Entretanto, construiu-se somente até Zipaquirá (Boyacá) fazendo tal ferrovia unir Chapinero com Bogotá e Bogotá com o departamento de Cundinamarca.

Até 1921 os voos de Girardot a Barranquilla eram em hidroaviões; Bogotá tinha apenas um contato regular e permanente com a região através das ferrovias. No final do século XIX a rede ferroviária tinha 100 milhas, permitindo a ligação da cidade com outras num raio de 40 km. As comunicações continuaram sendo realizadas nos lombos dos burros e a nova situação melhorou o papel de Bogotá como o centro da região cundiboyancense até o rio Magdalena. (DEL CASTILLO, 2000, p.55-56) (Tradução nossa).

O primeiro transporte de Bogotá foi uma linha de carros a tração animal. Um grupo de norte-americanos fundou a Bogotá City Railway Co., obteve licença e começou a operar em dezembro de 1884 tendo como rotas do parque Santander até a rua 26 e da carreira 13 até a rua 67 no bairro Chapinero. Em seguida, incorporou-se o bonde até a Praça de Bolívar.

Em 1907 foi aberto o sistema de bondes elétricos em Caracas - Venezuela – e, para o município colombiano, a Bogotá City Railway começou a eletrificar a linha de Chapinero até Bogotá. Os primeiros bondes começaram a rodar em 1908; entretanto, dois anos mais tarde, em 1910, ainda existia em Bogotá o transporte sobre tração animal. A partir de um protesto urbano, foi então municipalizado o serviço³⁶.

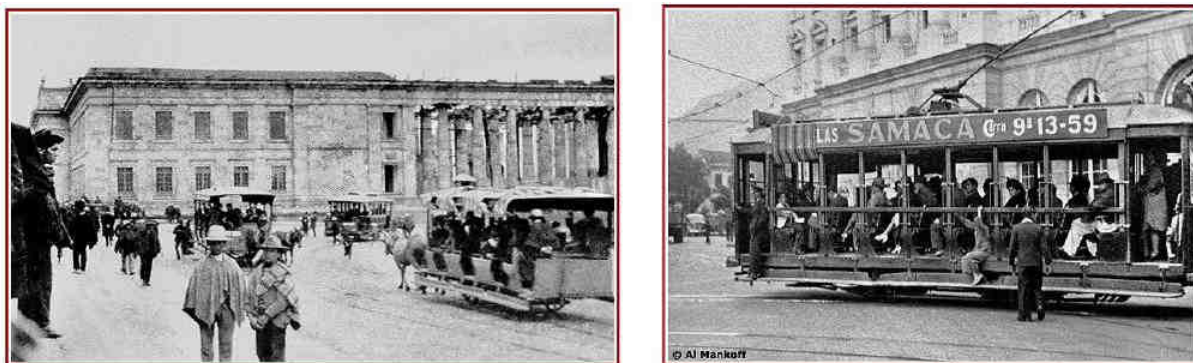


Figura 5 Bogotá, o bonde em tração animal e eléctrico.

(fig esq) bonde tração animal, 188?; (fig dir) bonde eléctrico, 1947

Fonte: www.tramz.com

Tal como indica Del Castillo (2000, p.54), em 1918 três pontos estratégicos uniram o bonde ao centro tradicional e constituíram os pontos de início para a primeira expansão da cidade. O transporte adquiriu significado especial na produção da cidade moderna sendo responsável por modelar a cidade: Chapinero no norte, o bairro as Cruces no sul e a estação da Sabana no oeste. Percebe-se que o traçado lineal inicial da cidade manteve-se, em parte, graças à construção das linhas férreas³⁷.

Por outro lado, durante as duas primeiras décadas do século XX as intervenções urbanas concentraram-se em energia e telefones:

³⁶ Duas exceções merecem destaque dentro da municipalização de serviços públicos: 1. A Companhia do Aqueduto que pertencia a Ramón Jimeno e Francisco Montaña foi municipalizada mediante o *Acuerdo 1o de 1912*, resolvendo-se o conflito de interesse entre a empresa particular e o município; esta foi a primeira vez na cidade que o município assumiu a administração e desenvolvimento de um serviço público. 2. Embora a municipalização do bonde estivesse prevista para ocorrer em 1912, dois anos antes, em 1910, o serviço foi municipalizado a partir da manifestação popular contra o proprietário desse momento; como consequência, foram criadas as primeiras empresas privadas de ônibus.

³⁷ A incorporação do sistema de bondes influenciou não só na expansão e priorização das estradas, que receberam rotas e novas atividades, como também auxiliou em dois outros sentidos: no crescimento da cidade do sul para o norte em direção a San Cristobal e Chapinero e na atividade imobiliária, visto que alguns terrenos adquiridos pela própria empresa de bondes não eram incorporados ao desenvolvimento da cidade, criando vazios urbanos entre a velha e a nova cidade (DEL CASTILLO, 2000, p.51) ({Tradução nossa}).

Em 1900, através de contratos com empresas privadas, iniciou-se os trabalhos da primeira central elétrica, sendo instalada a primeira rede pública de iluminação com cerca de 50 postes. Após dois anos, o município assinou contrato com a companhia “*Bogotá Telephone Co. Ltd*” para a restauração do serviço que tinha sido suspenso. A instalação da central elétrica e a relativa tecnicidade do serviço de energia permitiram introduzir, anos mais tarde, uma inovação importante em matéria de transporte público inaugurando-se o bonde elétrico, na ocasião das celebrações do primeiro centenário da independência. (DEL CASTILLO, 2000, p.48) (Tradução nossa).

Dessa forma, essa provisão de serviços foi realizada através de algumas empresas privadas:

1. O aqueduto domiciliário foi dirigido pela empresa de Ramón Jimeno até 1912, ano de sua municipalização.
2. A energia elétrica iniciou-se pelos irmãos Samper Bush.
3. A rede de esgoto teve seu primeiro desenho elaborado pela casa Pearson and Sons, como plano integrado, a partir de 1908.
4. O transporte urbano, constituído pelo sistema de transporte sobre tração animal, começou a ser projetado em 1882, com o *Acuerdo 22*, através do qual foi outorgada uma concessão a Willian Randall por 30 anos (DEL CASTILLO, 2000, p.50).

Durante os anos 1920, o projeto político do partido conservador consolidou sua base eleitoral mantendo como programa a modernização da infraestrutura de transportes. A verba ficou disponível pela soma proveniente da indenização do Panamá, assim como dos empréstimos e inversões estrangeiras³⁸, conforme indica Melo (2001, p.92):

O arranjo da questão do Panamá não só permitiu ao governo contar com 25 milhões de dólares para gastos em obras públicas, como também abriu o país para um acelerado influxo de investimento estrangeiro, permitindo que autoridades e bancos colombianos se lançassem sobre o mercado de capitais dos Estados Unidos na tentativa de obter créditos. Os empréstimos tornaram-se mais frequentes quando o presidente Ospina conseguiu a reorganização do sistema bancário e fiscal do país, com base nas recomendações da missão dos EUA liderada por E. Kemmerer. Tal reorganização incluiu a criação do Banco da República e a reforma do sistema fiscal e contábil do Estado. (MELO, 2001. p.92) (Tradução nossa).

Nesses anos também foi possível melhorar a infraestrutura urbana no país. Várias obras foram viabilizadas, a ideia de planejar as cidades³⁹ surgiu numa escala nacional e os planos viários

38 Em meados dos anos 1920, o governo percebeu a necessidade de melhorar a rede inter-regional e fez esforços orçamentários para tal. O Estado foi capaz de investir consideravelmente, permitindo multiplicar 2,2 vezes os quilômetros construídos da rede ferroviária entre o período de 1922 (1.481 km) e 1934 (3.262 km). Tal política refletiu numa mudança irreversível na unificação do mercado doméstico, mesmo sendo bastante lenta sua modernização. (GOUËSET, 1998, p.41) (Tradução nossa).

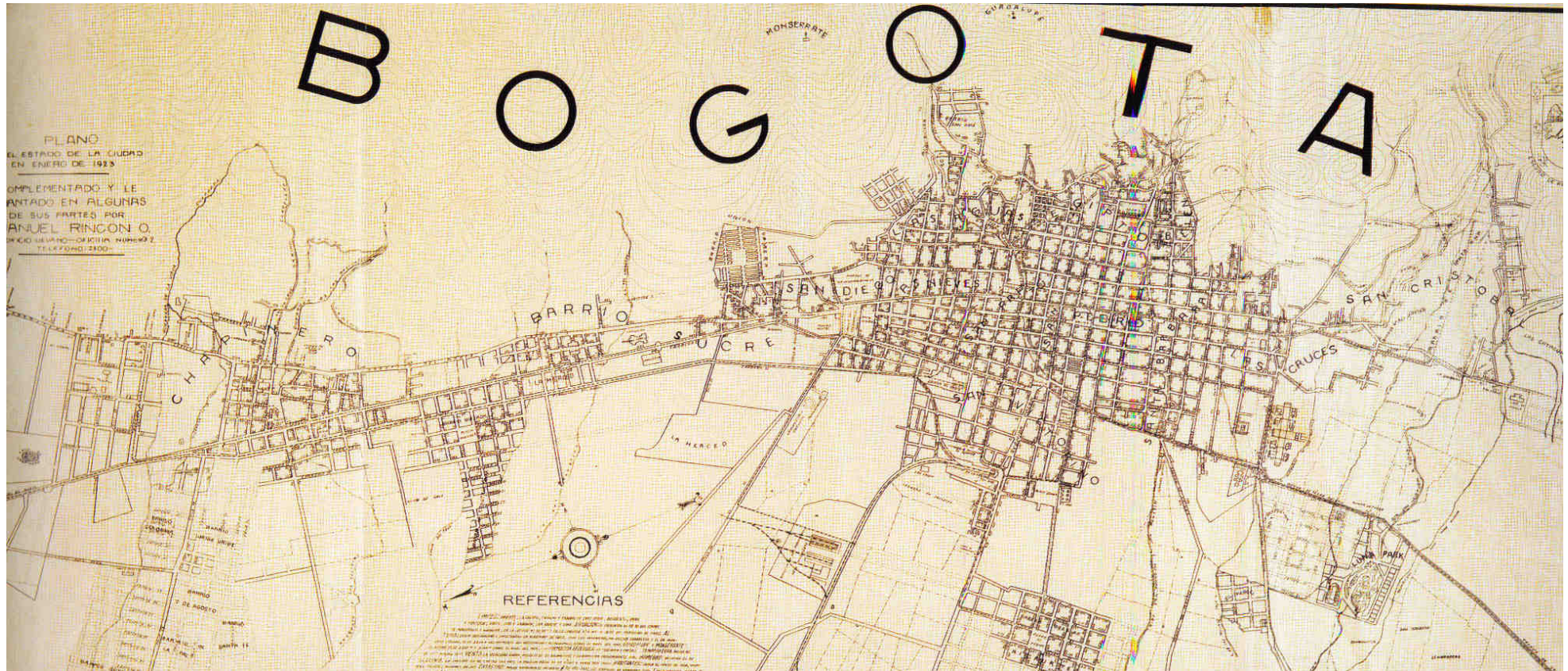
39 Para o caso bogotano, a Avenida Chile, inaugurada em 28 de setembro de 1920, é a primeira via moderna que é projetada e executada na cidade.

começaram a conectar as regiões⁴⁰.

Pelo

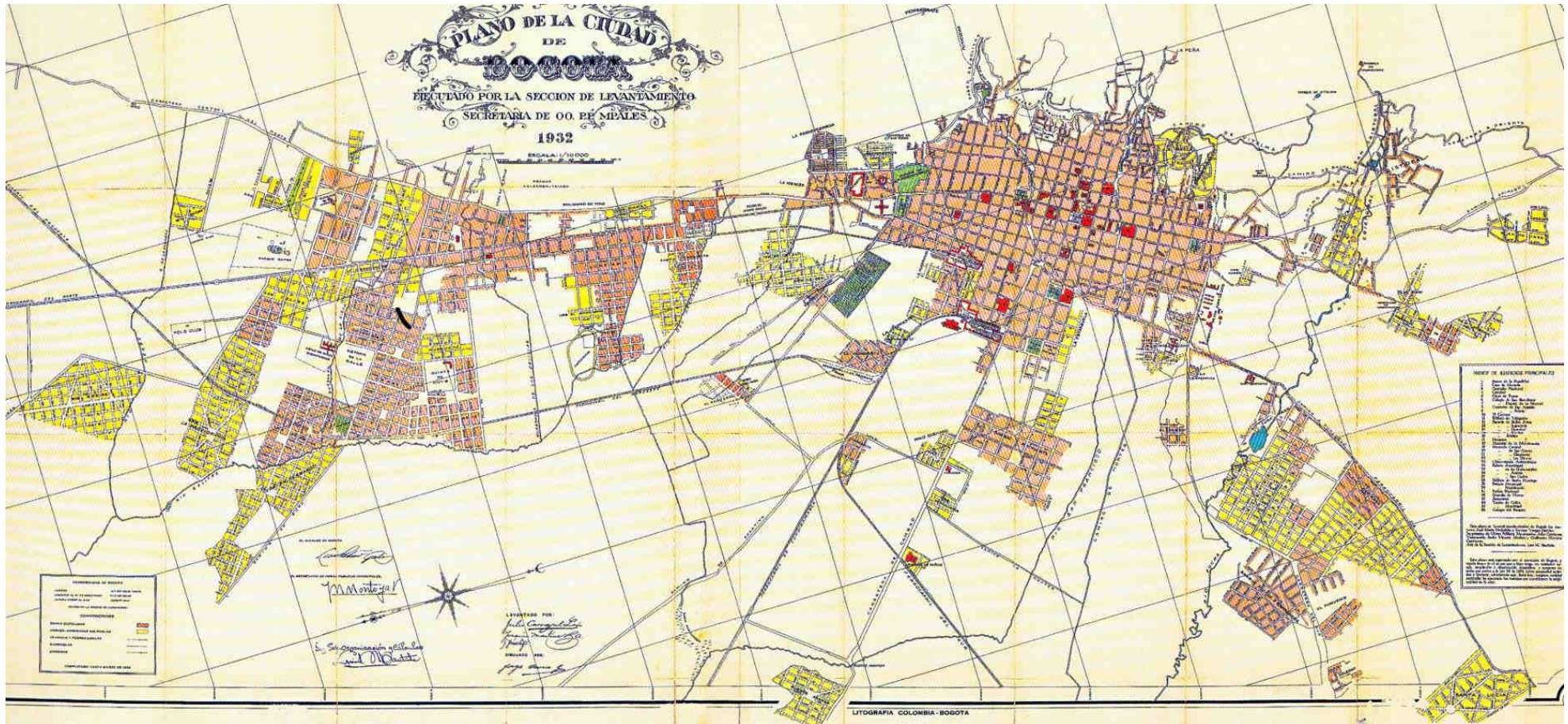
Mapa 6 podem ser visualizadas, em 1923, zonas urbanas consolidadas e o aparecimento de novos bairros no sul, no norte e oeste. É a marca do fim da era de um crescimento desordenado, uma vez que com o plano futuro e a regulação urbanística a cidade começou a ser pensada, mesmo que alguns dos planos futuros não tenham tido a repercussão que necessitavam.

40 No decorrer dos anos 1920, o Estado decidiu desenvolver o mercado interno e melhorar a intercomunicação. As estradas apresentavam inúmeras vantagens sobre a via férrea: custo inferior, facilidade de construção, melhor penetração do espaço colombiano, além de acelerada velocidade do transporte. Em seguida, começaram os programas de construção de estradas e, em 1931, adotou-se o Plano Rodoviário. No entanto, em 1938 as regiões mais populosas e ativas do país ainda não estavam interligadas, salvo raras exceções. Dez anos mais tarde, em 1948, o país tinha 12.000 km de estradas nacionais oficialmente (e 8.000 km de estradas nos departamentos), mas apenas 748 foram pavimentadas e maioria delas era dificilmente transitável. Em 1949, com a chegada da missão Currie (Banco Mundial), foi aprovado um ambicioso programa de construção de estradas seguido por um segundo Plano Rodoviário (1951), o “Plano de Melhoria de Transporte Nacional” (1961) e criação do Fundo Vial (1967), um fundo público especial para a construção de estradas nacionais. (GOUËSET, 1998, p.43) (Tradução nossa).



Mapa 6 Expansão urbana de Bogotá – 1923
 Fonte: Cuellar, Mejía, 2007, p.74

Mapa 7 Expansão urbana de Bogotá - 1933
Fonte: Cuéllar, Mejía, 2007, p. 84



Já nos finais da década de 1920 a empresa *J.G White Engineering Corporation* foi contratada para realizar um estudo para a implantação do sistema de esgoto. Antes de fazer qualquer tipo de intervenção, a empresa sugeriu criar uma estrutura orgânica encarregada de regulamentar a evolução da cidade. Em resposta, a Secretaria de Obras Públicas Municipais criou o Departamento de Urbanismo por meio do *Acuerdo 28 de 1933*, com a função de examinar o desenvolvimento urbano da capital; Karl Brunner foi contratado e marcou um novo ciclo no planejamento das cidades colombianas.

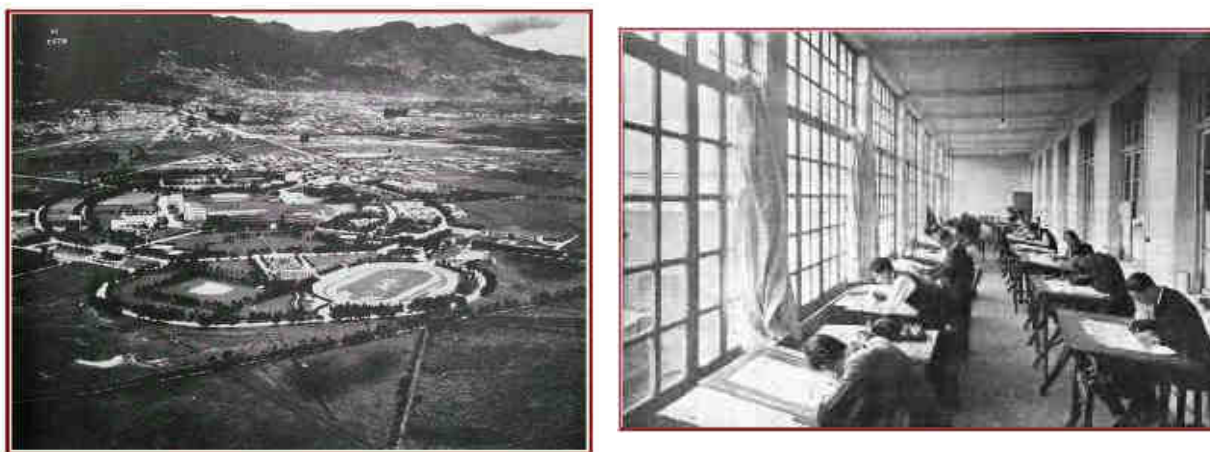


Figura 6 Cidade universitária e uma aula de arquitetura na escola da UNAL

Fonte: (fig dir) [www. skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com); (fig dir) arquivo da escola de arquitetura da Universidad Nacional de Colombia.

Em 1936 foi inaugurada a Faculdade de Arquitetura na Universidade Nacional da Colômbia, instituição que abriu campo às ideias liberais e à arquitetura moderna de vanguarda europeia. A Sociedade Colombiana de Arquitetos já havia sido criada dois anos antes, em 1934, reafirmando assim a necessidade de assumir a direção sobre os alcances da profissão no país.

Durante toda essa década a moradia constituiu-se o principal equipamento urbano no processo de expansão da cidade, como política de governo do partido liberal. A Sociedade de Salomon Gutt & Cia., segundo Del Castillo (2000, p.62), foi uma das primeiras empresas a introduzir na cidade a venda e o financiamento de terrenos no esquema de capital imobiliário. Mais tarde, com a criação do Instituto de Crédito Territorial (ICT), em 1936, o Estado assumiu a responsabilidade da habitação popular encarregando-se do planejamento, desenho, construção, supervisão, designação e financiamento do sistema habitacional.

Como o leitor pode perceber, embora entre os anos de 1930 e 1940 o Estado criara

instituições e legislação para regulamentar a cidade, foi a iniciativa privada que estruturou o desenvolvimento físico durante a primeira parte do século XX, seja através dos serviços públicos ou pela construção de moradia. Isto, nos anos 1950, em função do *Bogotazo*, foi um processo muito mais intenso e apoiado pelo Estado por conta da ideologia do governo daquele momento.

Destaca-se que as primeiras discussões e políticas empreendidas pelo município atingiram o melhoramento das condições sanitárias da população, política exercida com maior empenho depois da epidemia de gripe de 1918, conforme a notícia do jornal *El Espectador*, no dia 26 de outubro de 1918, que ressalta:

De esta epidemia debemos aprovechar una lección: es preciso mejorar las pésimas condiciones en que viven nuestros obreros construyendo habitaciones especiales de acuerdo con la higiene. Cuando la alimentación insuficiente, las privaciones, la falta de abrigo, el hacinamiento en habitaciones insalubres, la miseria, en fin, se han apoderado de una parte de la población, se formará un foco productor de enfermedades infecciosas... En este sentido debe estimularse la acción de nuestros capitalistas. La gran mortalidad de la ciudad en las zonas ocupadas por esas pésimas habitaciones, y la alarmante mortalidad de los niños, están demostrando que es necesario reformar material y moralmente el estado de las clases trabajadoras. (El Espectador, 1918, *apud* ZAMBRANO, 1988, p.173)

O saneamento constituiu-se tema da primeira política urbana empreendida pela administração municipal de Bogotá, uma vez que nas primeiras décadas do século XX a Câmara Municipal e a prefeitura de Bogotá não se envolveram tanto no problema da salubridade.

Por outro lado, Niño (2003, p.107) indica que a década de 1930 foi bem significativa, tanto na arquitetura quanto na paisagem urbana:

Os arquitetos dos anos 1930 não se propuseram a pensar sobre o problema do nacionalismo, mas sim da modernização, ainda que nesta época isto significasse emprego de novas técnicas e materiais. Houve alguns casos de arquitetura racionalista muito isolados que se apresentaram, talvez, como aplicação de um estilo mais dentro do repertório eclético disponível, sem chegar a constituir uma corrente cultural. O número de arquitetos cresceu, tanto estrangeiros como nacionais que estudaram no exterior e todos concordavam em impulsionar e consolidar a profissão no país (...). Foi um período de edifícios tradicionais feitos com estrutura de concreto, de construções comuns com novo mobiliário e equipamentos modernos, de inserção dos técnicos sem pensar ainda nas renovações linguísticas. O paralelo entre manifestações artísticas e arquitetônicas foi mais fácil na década seguinte, quando a arte abstrata coincidiu com a adoção da arquitetura racionalista, purista e internacional; linguagem que ademais foi expressamente anticadêmica, anti-historicista e universal. (NIÑO, 2003, p.107) (Tradução nossa).

Os bairros suburbanos são exemplos do ecletismo estilístico que caracterizou o período entre 1930 e 1945:

As moradias suburbanas e as novas residências rejeitaram a tipologia colonial com varanda, solar posterior, jardim da frente e outros detalhes conhecidos; aprovou-se a tipologia moderna, de casa compacta com um jardim frontal, espaço para o carro e recuos laterais, além de closets, vestíbulos, chaminés e outros artefatos modernos que permitiram e proclamaram o novo estilo de vida. No exterior, as casas se particularizavam mediante isolamentos e uma grande complexidade volumétrica, bem como através de diferenças formais e estilísticas. A paisagem incluiu elementos naturais no jardim da frente, mais a arborização neste e nos separadores centrais das novas avenidas, tal como tinham as urbanizações inglesas que seguiam os alinhamentos de Ebenezer Howard para a cidade jardim. (NIÑO, 2003, p.108) (Tradução nossa).

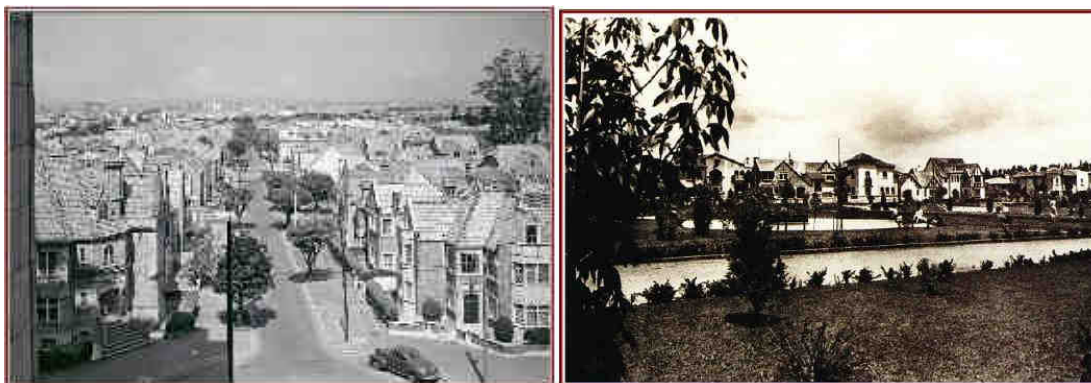


Figura 7 Arquitetura em bairros residenciais, Bogotá – 1940

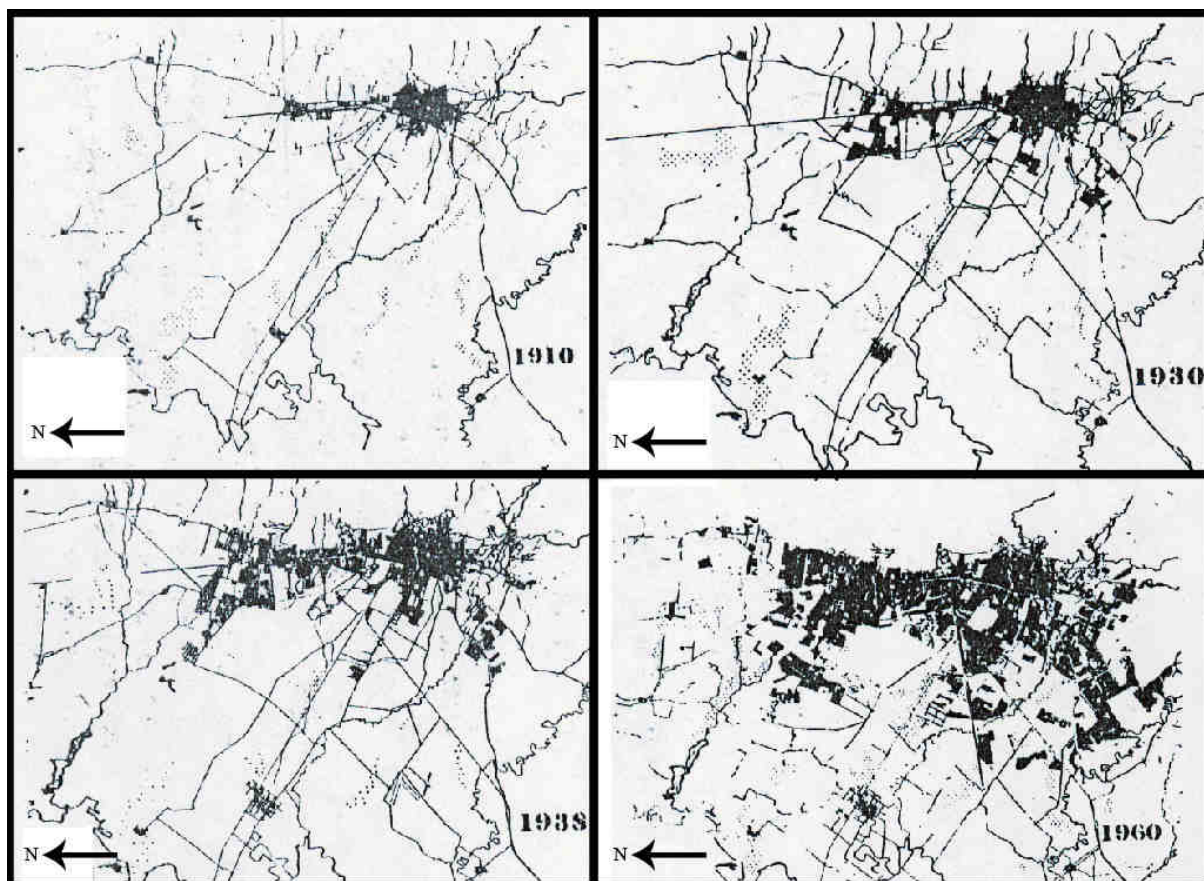
(fig esq) bairro La Magdalena; (fig dir) bairro Teusaquillo.

Fonte: www.skyscrapercity.com

Os bairros projetados por Karl Brunner para Bogotá são um exemplo do urbanismo que rompe com a tradicional retícula colonial, introduzindo ruas diagonais que reforçaram a imagem de modernidade.

Dessa maneira, até a década de 1940, três processos foram desenvolvendo-se na urbanização do município podendo ser identificados da seguinte maneira: 1. Criação de bairros, motor de crescimento da cidade e promoção de empresas privadas com pouca regulação estatal; 2. Início da regulação urbana por parte da administração, exemplificado através da criação do Departamento de Urbanismo; 3. Intervenção direta do Estado na construção dos bairros, através da Caixa de Moradia Popular e do Instituto de Crédito Territorial. Aqui, os planos viários tornaram-se referência na expansão urbana.

O Mapa 8 pode resumir esta seção. Ao longo da primeira metade do século XX, os três processos desenvolvidos na cidade produziram três expansões: uma expansão linear norte-sul; uma expansão sentido sul-oeste, produto da criação de vários bairros operários e uma última expansão no sentido noroeste.



Mapa 8 Expansão urbana de Bogotá entre 1910 e 1960

Fonte: Aprile, 1983, p.83

1.4 Jorge Eliécer Gaitán e o Bogotazo

Jorge Eliécer Gaitán foi o personagem político mais importante da primeira metade do século XX para a Colômbia. Há muita literatura sobre ele produzida após sua morte, presente nas áreas de história, ciência política, arquitetura e economia. Através de livros, memórias e discursos, procura-se reproduzir sua ação e inclusive, analisar as causas e consequências da sua morte.⁴¹

Durante toda a sua vida e principalmente depois da sua morte, o país viveu uma profunda transformação social, econômica e política: Jorge Eliécer Gaitán transformou o ativismo dos movimentos camponeses e urbanos. Imediatamente após sua morte, Bogotá, lugar do óbito, transformou-se num caos. Foram queimados vários prédios públicos, bondes incendiados e

⁴¹ Destaca-se o livro de Aprile “*El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá*” que faz parte de uma série de publicações que foram elaboradas no 35º aniversário do 9 de abril.

várias lojas comerciais do centro foram assaltadas. Os políticos que rodeavam a casa presidencial do Palácio de Nariño ficaram refugiados no Palácio San Carlos, local que funcionava como Ministério de Relações Exteriores. Em alguns momentos, pensou-se que haveria revolução, mas antes disso o governo decretou o estado de sítio e, numa tentativa de acalmar a população, indicou o comunismo como culpado. Esse discurso permitiu aos Estados Unidos intervir mais abertamente na política nacional com um discurso anticomunista. Arquitetos e políticos também aproveitaram a oportunidade para transformar a cidade, segundo os pressupostos do movimento moderno do CIAM.⁴²

1.4.1 IX Conferência Pan-Americana

Em 1948 ocorreu uma forte migração rural para a capital por conta do aumento da demanda por moradia. Existia superlotação nas habitações, causando forte especulação e aumento contínuo dos preços dos aluguéis em terrenos, casas e lojas.

Tal aumento populacional gerou, por um lado, a criação de novos bairros residenciais tanto no centro como em Chapinero e, na zona oeste, nos bairros Soledad, Recuerdo, Palermo, Campín e Alfonso López; por outro lado, traduziu-se em um adensamento da zona central e da periferia, recriando uma superlotação através da partição das casas unifamiliares, da divisão dos apartamentos ou o aluguel de quartos. Essa situação de migração radicalizou-se após a morte de Gaitán e a posterior organização de guerrilhas rurais.

42 Os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAM – definiam os propósitos e pressupostos do movimento moderno. Fundados em 1928, após uma reunião de um grupo de arquitetos modernos no castelo de Mme. Hélène de Mandrot, na Suíça, suas primeiras funções foram consignadas na Carta de Atenas do urbanismo moderno - habitação, trabalho, circulação e lazer (HERNÁNDEZ, 2004, p.30). Uma história do movimento dos CIAM e alguns dos projetos de Le Corbusier podem ser encontrados em Colquhoun (2005).



Figura 8 Panorâmica do centro de Bogotá na véspera da IX Conferência Pan-Americana – 1948

Fonte: www.skyscrapercity.com

1.4.1.1 O Cenário

Desde a presidência de Enrique Olaya Herrera, a Colômbia teve um vínculo muito mais forte com os Estados Unidos do que com a Europa. Isto permitiu que o presidente estadunidense Truman reafirmasse a eleição de Bogotá para sediar a IX Conferência Pan-Americana. O objetivo dessa conferência era explícito: convocar todos os governos do hemisfério ocidental para conformar um bloqueio continental e convencê-los de assinar um pacto militar contra a União Soviética e o comunismo.

(...) Salta, pues, a la vista, que la conferencia de Bogotá, si quiere estar a la altura del momento histórico americano, no ha de ser guiada por el falso criterio de que en su seno se han de negociar pactos entre Estados, personas jurídicas independientes unas de otras, que celebran contratos en ejercicio de su soberanía. La realidad presente nos está diciendo con toda claridad, que por la obra de los hechos, cuyo lenguaje es más fuerte que el de las palabras, la conferencia de Bogotá tiene en su poder el ejercicio de la función legislativa de un nuevo tipo de sociedad: la sociedad del hemisferio occidental. (REGISTRO MUNICIPAL, 1948, p.47)

A VIII Conferência Internacional Americana aconteceu em Lima, Peru em dezembro de 1938 e aprovou-se que a sede da IX Conferência seria Bogotá. Essa reunião deveria ocorrer em 1942, mas, devido à Segunda Guerra Mundial, foi adiada primeiramente para dezembro de 1947, e posteriormente para março/abril de 1948. Essa decisão de Bogotá como sede da Conferência Pan-Americana obrigou o governo nacional a modernizar prédios antigos, restaurar outros e criar uma infraestrutura adequada para a recepção das delegações. Foi designado o arquiteto Manuel de Vengoechea (co-fundador da Revista PROA) para dirigir e implementar tais obras. Para a realização do encontro, Bogotá passou por várias obras de arquitetura e urbanismo. A seguir, apresentam-se algumas delas.

Obra	Setor	Valor
Desenho da avenida das Américas	Oeste	3 Milhões de Pesos
Remodelação do Capitólio	Centro	2 Milhões de Pesos
Restauração do Palácio São Carlos	Centro	500,000 pesos
Modernização do Teatro Colón	Centro	300,000 pesos
Criação do Museu Nacional	Norte	800,000 pesos
Hostaria del Venado de Oro	Centro	300,000 pesos
Restauração casa Quinta de Bolívar	Centro	150,000 pesos
Modernização Radio Nacional	Centro	30,000 pesos
Restauração casa Quinta de Bolívar	Centro	150,000 pesos

Tabela 5 Obras previstas e lugares escolhidos para a realização da IX Conferência Pan-Americana em Bogotá.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados de Aprile (p. 20-21)

Seis prédios transformaram-se em hotéis para receber os convidados participantes da IX Conferência. Como pode ser verificado na Mapa 5, a maioria das remodelações foi realizada no centro, reforçando a ideia de que este era o lugar mais importante da cidade e o mais idôneo para a hospedagem. Todas as obras de infraestrutura foram supervisionadas por uma série de funcionários da União Pan-Americana, principalmente funcionários de Washington.

Ao término das obras e como recompensa pelo trabalho, Vengoechea foi designado prefeito da cidade em 5 de abril de 1948. No dia 30 de março de 1948 a IX Conferência Pan-Americana começou em Bogotá.

Em meio a todos os preparativos, a Colômbia organizava-se para as próximas eleições presidenciais que ocorreriam em 1950. Jorge Eliécer Gaitán era o candidato que tinha mais chances de vencer. Não era um personagem novo na política nacional, pois já havia participado de vários cargos públicos representando o partido liberal, mas os partidos tradicionais estavam ameaçados pela figura que ele representava no imaginário do povo.⁴³ As ideias socialistas por ele encarnadas não encaixam com o modelo capitalista que pretendia imperar no hemisfério ocidental. Nesse sentido, Gaitán expôs então seu programa de governo em quatro ideias: 1. O povo é superior aos dirigentes de turno. 2. Necessidade de dar ao Estado o caráter de popular. 3. Eliminação da oligarquia, utilizando discurso nacionalista. 4. Necessidade de restauração moral e democrática da República.



Figura 9 Jorge Eliécer Gaitán, candidato presidencial – 1948

Fonte: Jornal El Espectador, 1948

Pode-se dizer que com Gaitán o pensamento político mudou já que começou a surgir no país a chamada democracia governada, na qual o cidadão desaparece depois de que deposita seu voto e carece, portanto, da intervenção na tomada de decisões, para avançar em sentido da Democracia Governante, que é a que registra o avanço das massas e suas demandas de participação. (CORREDOR, 1992. p.127) (Tradução nossa).

Em 9 de abril de 1948 Gaitán saiu para almoçar perto de seu escritório, no centro da cidade e uma pessoa imediatamente o atacou e o assassinou na rua. A multidão procurou enfurecidamente pelo assassino, a notícia de sua morte espalhou-se rapidamente e iniciaram-se as manifestações no centro da cidade. Os eventos que aconteceram imediatamente após sua

43 Embora Gaitán fosse militante do partido Liberal, vários políticos do mesmo partido, sobretudo da parte mais conservadora, não acreditavam no programa político de Gaitán. Quando finalmente ele foi apoiado pela maioria, perfilava-se como o candidato que podia vencer aos conservadores.

morte são conhecidos como o *Bogotazo*.

Através de notícias dos jornais, Aprile reconstrói o discurso da mídia com a morte de Gaitán. Apresentam-se aqui os principais resultados dessa pesquisa, que servirão como base para demonstrar o discurso que mobilizava a transformação da cidade.

Linchado o assassino de Gaitán, formou-se uma primeira manifestação espontânea arrastando o corpo pela rua sétima em sentido do Palácio Presidencial. Simultaneamente, nas primeiras horas da tarde, avisados pelas emissoras, a multidão oriunda de vários bairros dirigiu-se para o centro entrando nas lojas de ferragens em busca de armas e facões. Atacando edifícios governamentais, incendiando-os com gasolina, eles saquearam e queimaram todo o mobiliário nas calçadas. (APRILE, 1986, p.31) (Tradução nossa).

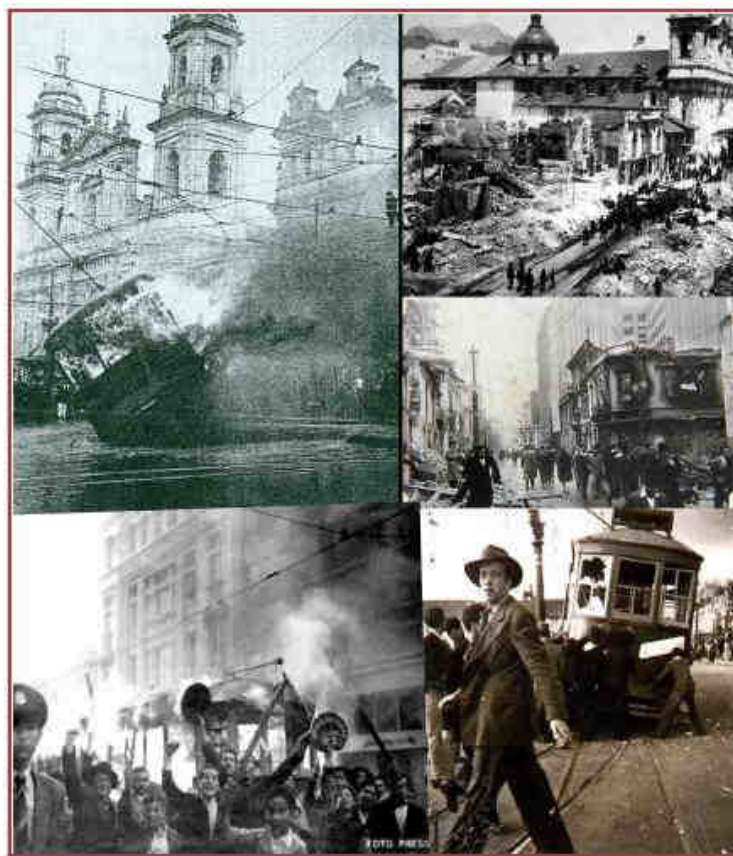


Figura 10 Destruição do equipamento urbano: o bonde

Fonte: www.skyscrapercity.com

A Figura 10 mostra o principal equipamento urbano queimado na cidade: o bonde. Na edição da revista PROA n.º 13, os arquitetos Jorge Arango, Herbert Ritter e Gabriel Serrano, todos amigos de Carlos Martínez - chefe editor da revista -, indicam que o resultado do *Bogotazo* foi a oportunidade para modernização do centro:

Los incendios de abril asolaron sectores donde el comercio, desde épocas remotas, se había establecido en construcciones de inmodificable aspecto. Los propietarios de estos viejos

inmuebles y los comerciantes que allí tenían sus negocios sufrieron un fastidioso y lamentable revés. **En cambio el problema urbanístico de Bogotá, estudiado años atrás, quedó francamente despejado y parcialmente resuelto.** Los planos de la ciudad exigían, justamente en las zonas que resultaron afectadas, todo una tarea de ensanche y embellecimiento. (PROA N.º 13, 1948) [Grifo nosso]

Dois dias após o ocorrido em 9 de abril, os jornais indicavam 600 mortos, mais de 450 pessoas feridas e todo o centro destruído. Entretanto, a pesquisa realizada por Aprile (1983, p.32) diz que os dados da mídia são exagerados: segundo ele, os edifícios incendiados não superavam 136, dos quais 7 eram prédios públicos, 12 prédios institucionais laicos ou católicos e, o restante, prédios privados.

(...) La estadística evalúa las destrucciones en 37 millones de pesos, con base a un cálculo que se parece mucho a un engaño. En efecto, se discriminan dos rublos, las construcciones destruidas y el suelo. Resulta que las construcciones afectadas, completa o parcialmente, suman un valor de 6.465.429 pesos con 52 centavos. Admirable precisión....Y a esta cifra, se agrega falaciosamente el avalúo de los terrenos, totalizando unos 30 millones de pesos. Como si el soporte hubiera desaparecido, como si la tierra también se hubiera quemado. Como si se dijera que el suelo se destruyó, que ya no sirve. Y es todo lo contrario. **Adquiere más valor una vez desaparecidas las edificaciones que obstaculizaban la especulación territorial. Es decir que el suelo, ya libre, va a servir, y más que nunca.** (APRILE, 1983, p.33) (Grifo nosso)

Ainda, segundo Aprile, os políticos e a mídia aproveitaram o evento para justificar as políticas do governo, introduzindo uma radicalização no discurso contra o comunismo e, ao mesmo tempo, realizando as reformas que eles tanto queriam. A explicação da informação errônea esteve nos interesses econômicos e políticos que poderiam gerar esta situação. Primeiro, aumentou a especulação no centro, beneficiando diversos políticos e figuras importantes da cidade; em segundo lugar, deu-se mais legitimidade à contratação de Le Corbusier; e, finalmente, foi o ponto de inflexão do discurso pró-americano pela defesa do território sem o comunismo. No próximo tópico tratam-se de forma separada estes eixos.

1.4.1.2 O discurso pró-americano

Na Figura 11 observa-se que dias antes e também imediatamente após a morte de Jorge Gaitán, o jornal EL TIEMPO - principal jornal da cidade - culpou o comunismo e os personagens que faziam parte dessa vertente ideológica das consequências geradas após o *Bogotazo*, argumentando que esses acontecimentos não permitiam a “verdadeira” democracia na América Latina.



Figura 11 Notícias no Jornal El Tiempo: o comunismo inimigo da América Latina

Fonte: Jornal El Tiempo, período 30/03/48 a 23/04/48

Aprile (1983, p.45) realiza o mesmo exercício com todos os diários nacionais. Destacam-se dentre as principais manchetes, as seguintes:

- “Marshall acusa o comunismo dos eventos em Bogotá”
- “Aplastada a revolução comunista”
- “O assassinato do Dr. Gaitan, parte da conspiração comunista”

Enrique Santos Montejo, Calibán, irmão do ex-presidente Eduardo Santos (1938-1942) e proprietário do jornal EL TIEMPO, escreveu no editorial do dia 16 de abril:

Fue un ciclón. El ciclón de la bestia, vergüenza de la humanidad, que se arrojó sobre Bogotá. Y lo arrastró en mejor que tenía: pero un ciclón aprovechado y canalizado por los modernos directores del hampa. Este es un paraíso decíamos. Aquí no pasa nada. Y leíamos en los periódicos y veíamos en la pantalla los horrores de otras tierras menos afortunadas. Asesinatos, ruinas, atrocidades. Sufríamos un escalofrío de horror. Mirábamos a nuestro alrededor para convencernos de que estábamos en nuestra vieja ciudad andina a salvo del peligro. De pronto el estallido horrible. Que sí sorprendió a muchos ingenuos y desprevenidos, no estando menos anunciado y previsto. Quédame la triste satisfacción de haber tenido la razón. Hasta el cansancio denuncié el peligro comunista. (EL TIEMPO, 16 abril de 1948)

Mesmo assim a conferência não foi cancelada. Inspirados nos acontecimentos de Bogotá, os

países latino-americanos emitiram uma resolução condenando todo tipo de totalitarismos, em especial à atividade do comunismo na América Latina (EL TIEMPO, 1948). Por sua vez, o governo nacional encerrou as relações diplomáticas com a União Soviética dando passo à consolidação das relações com os Estados Unidos.



Figura 12 A Conferência Pan-Americana e o inimigo comunista

Fonte: Jornal El Tiempo, 23/04/48

Como resultado da IX Conferência Pan-Americana, a Comissão Econômica para América Latina (CEPAL) foi criada.

1.4.1.3 A especulação após o Bogotazo

A Figura 13 demonstra dois esquemas elaborados em diferentes períodos, porém indicando a mesma situação: os danos causados depois do *Bogotazo*. A primeira faz parte do projeto de reconstrução proposto pelo grupo PROA publicado nessa revista em julho de 1948. Já a segunda imagem é um esquema elaborado por Aprile em 1983 sobre a localização dos incêndios e roubos no centro de Bogotá.

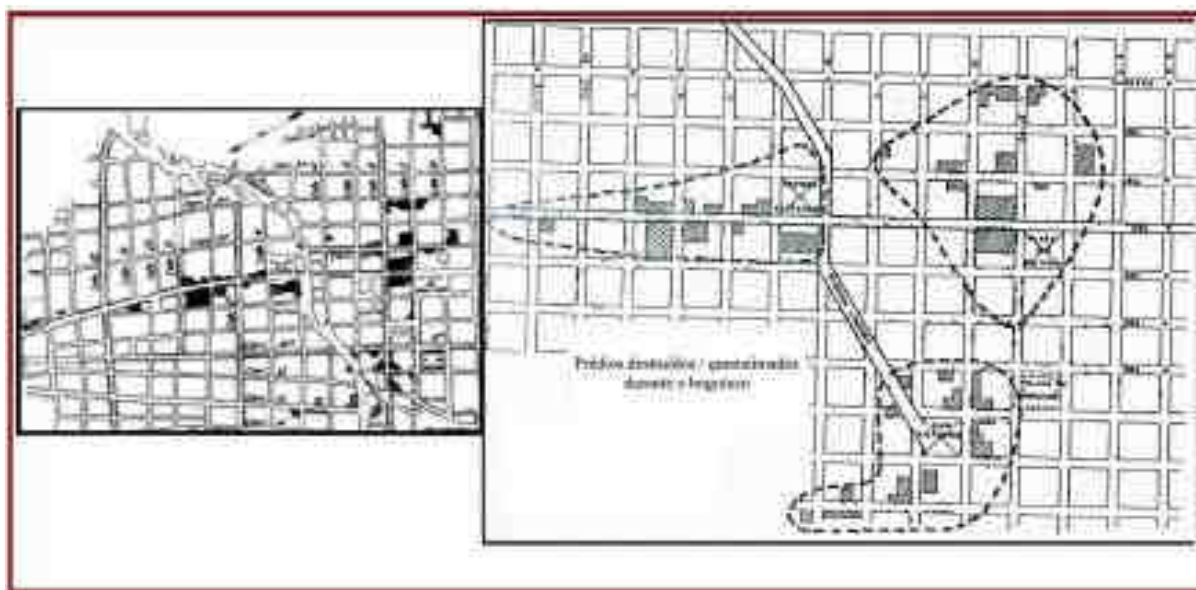


Figura 13 Esquemas feitos pelo grupo PROA e Aprile sobre a localização de escombros após o Bogotazo-1948

Fonte: (fig dir) revista PROA N.13; (fig esq) Aprile, 1983, p. 37

Como observado na figura, três áreas foram afetadas pelo *Bogotazo*: rua sétima em direção ao norte (7 quadras afetadas), setor da praça de Bolívar (10 quadras afetadas) e zona de San Victorino (menos de 10 quadras afetadas). Para Aprile (1983, p. 36), isto demonstra que as destruições por incêndios afetaram principalmente um total inferior a 10 quadras, sendo que em muitos casos não há mais de um prédio destruído na mesma quadra.

Aprile aponta ainda as intenções da revista PROA ao publicar o esquema da destruição do centro: meses antes de abril de 1948, um artigo de J. V. Garcés, publicado na revista PROA, analisou em um artigo a “*crise da moradia na Colômbia*” e propôs estimular a construção de casas para alugar, utilizando sistemas financeiros como acontecia nos Estados Unidos e/ou na Inglaterra; ou seja, criar a “*mística da casa própria*” (Aprile, 1983, p.56) estimulando a produção de materiais de construção e importando os que não se produzissem no país. Foi necessário, portanto, reformar o centro, destruir os prédios velhos e fomentar a construção civil. A partir de 1950 programas de casa própria foram estimulados por parte do Estado.

A revista também indicou quais os fatores foram necessários para a modernização da cidade:

Sucede que en el centro de ciudad están sus más desaseados y sórdidos barrios, pero su existencia es una gran riqueza, una estupenda mina que puede y debe ser aprovechada por la colectividad; se llama VALORIZACIÓN. (...) Urbanizar significa la solución a un intrincado de problemas pero en lenguaje llano de negocios quiere decir: Valorizar. En algunos sectores

del centro de la ciudad (como Las Aguas, La Perseverancia, San Agustín, Belén, Las Cruces), el valor del terreno a pesar de sus condiciones ventajosas, es inferior al de la Magdalena o Pensilvania. Es notorio que esos barrios no están valorizados es decir que deben ser urbanizados. (...) PROA con el deseo de colaborar en la empresa propone: Reurbanizar oficialmente el sector más deseado, el llamado Plaza de Mercado, comprendido entre las calles 11 y 7a y entre las carreras 9a y 12b. **El conjunto de 16 manzanas que claman por demolición, incendio o terremoto** (PROA. 1948) (Grifo nosso)

Como pode ser observado, o texto publicado na revista aponta grande interesse por investimentos no centro da cidade com o intuito de transformá-lo e valorizá-lo. Poucos dias após essa publicação ocorreu o *Bogotazo*.

La labor de reconstrucción no es solamente abrir grandes avenidas - dijo anoche a uno de nuestros redactores un vocero de la sección de edificios nacionales, dependiente del ministerio de obras públicas -. Es reurbanizar todos los sectores afectados y realizar una planificación completa de la ciudad. El proyecto - agregó el vocero del departamento de edificios nacionales - es destruir manzanas completas para construir allí grandes bloques de edificios, labor que se facilitará enormemente con la ley de propiedad horizontal, a la que se ha referido la prensa. El municipio empleará los dineros de los empréstitos externos e internos para expropiar, demoler y luego construir edificios y vender inmediatamente, de acuerdo con la ley de propiedad horizontal, pisos a particulares. El costo de la construcción será relativamente barato, pues los materiales destinados a la reconstrucción entrarán al país sin pagar impuestos nacionales, departamentales o municipales. Tendrán además otra clase de descuentos. Respecto a las avenidas - dijo finalmente el vocero-, claro que es necesaria para el futuro desarrollo de Bogotá la apertura de vías arterias de capacidad suficiente para el movimiento urbano de la ciudad. (EL ESPECTADOR, 24 de abril de 1948)

O artigo anterior publicado no jornal EL ESPECTADOR é um resumo do acontecimento em Bogotá após o dia 9 de abril. Acrescenta-se somente que a prefeitura de Bogotá, agora nas mãos de Fernando Mazuera, recebeu um empréstimo por parte do Banco Interamericano de Fomento para a reconstrução da cidade, verba que foi usada para aumentar a especulação imobiliária, principalmente no centro da cidade. As instituições públicas também foram modificadas dando passo à *Oficina de Reconstrucción y Fomento* e, anos depois, à criação do *Departamento Nacional de Planeación* e à formação de novos funcionários públicos especializados em planejamento. Sem dúvida, o *Bogotazo* rompeu o esquema e transformou a cidade.

Para terminar a seção, a Tabela 6 apresenta os nomes dos presidentes colombianos desde o mandato do presidente Carlos Restrepo (1910) até o primeiro presidente conservador, após o término da República Liberal (1945). A tabela inclui também a origem do presidente eleito e a última coluna demonstra o lugar de sua carreira política.

Ao observar os 11 presidentes da Colômbia (excluindo o governo do reeleito Alfonso López, 1942-1945) da primeira metade do século XX, observa-se que três nasceram em Bogotá, três

próximo à cidade, um fora dela (embora ele tenha feito toda sua vida em Bogotá), e três são provincianos. Isto significa que o principal cargo político não ligado a um sistema de circunscrições regionais, a Presidência da República, esteve sempre ocupado por um bogotano. A tabela mostra também um predomínio dos antioqueños na política nacional, provavelmente pela concentração da produção cafeeira na zona antioqueña e seu alto poder eleitoral e econômico.

	Período	Partido Político	Origem	Lugar de Carreira Política
Carlos Eugenio Restrepo	1910-1914	Conservador	Medellín	Medellín
José Vicente Concha	1914-1918	Conservador	Bogotá	Bogotá
Marco Fidel Suárez	1918-1922	Conservador	Bolívar	Bogotá
Pedro Nel Ospina	1922-1926	Conservador	Bogotá	Medellín
Miguel Abadía Méndez	1926-1930	Conservador	Tolima	Próximo a Bogotá
Enrique Olaya Herrera	1930-1934	Liberal	Boyacá	Próximo a Bogotá
Alfonso López Pumarejo	1934-1938	Liberal	Tolima	Próximo a Bogotá
Eduardo Santos	1938-1942	Liberal	Boyacá	Bogotá
Alfonso López Pumarejo	1942-1945	Liberal	Boyacá	Próximo a Bogotá
Alberto Lleras Camargo*	1945-1946	Liberal	Bogotá	Bogotá
Mariano Ospina Pérez	1946-1950	Conservador	Medellín	Medellín

Tabela 6 Presidentes da Colômbia 1910-1950

Fonte: Elaboração da autora. * Camargo ocupou a presidência por um ano, mas não foi eleito democraticamente.

1.4.2 A democracia colombiana

O projeto político que começou ser elaborado com a Constituição de 1886 permitiu a Bogotá consolidar-se como capital política do país, reduzindo o regionalismo em termos econômicos. É importante frisar que as elites metropolitanas colombianas do século XX não eram de origem latifundiária, ou seja, poucas vezes fizeram fortuna sob a base de grandes propriedades rurais, plantações ou produção pecuária, mas sim sobre uma produção cafeeira (GOUËSET, 1998, p.118).

Ao mesmo tempo, os grupos políticos impulsionaram o regionalismo colombiano controlando com bastante proximidade a população local através do emprego, dos meios de comunicação (imprensa regional), de escolas e universidades privadas.⁴⁴ Gouëset menciona:

Promovendo habilmente os valores culturais regionais, é como se as elites de nossas metrópoles (sobretudo Medellín e Cali) soubessem convocar a união à sua volta e assegurar a coesão do “pueblo antioqueño” ou do “pueblo valluno” contra o centralismo bogotano. (GOUËSET, 1998, p.120) (Tradução nossa).

E continua:

(...) Era fácil já que os meios econômicos e políticos estiveram durante muito tempo estreitamente entrelaçados. Os homens de negócios, os vencedores na área econômica foram durante muito tempo os “notáveis” das grandes cidades e seus representantes privilegiados. Não se privaram de fazer política (utilizando em particular a tribuna da imprensa, que lhes pertencia) e com frequência ocuparam os cargos públicos, alguns eletivos (corpo legislativo nacional, departamental e municipal) ou indicados (prefeito, governador ou de ministro). Existia, além do mais, no Governo colombiano pelo menos desde o princípio da Frente Nacional, um sistema informal de “cotas regionais” para os ministérios, que se inseriu nas “cotas bipartidárias” (...) A colisão entre as elites políticas e elites econômicas nas grandes cidades colombianas, fortalecida pelo vínculo da unidade regional, foi descrita com frequência e seguiu sendo importante pelo menos até os finais dos anos 50. Surgiu depois uma classe de “políticos profissionais” de origem geralmente modesta e sem laços estreitos com o mundo dos negócios. (GOUËSET, 1998, p.120-121) (Tradução nossa).

A brecha aberta entre as elites políticas econômicas a partir da década de 1960 contribuiu para debilitar o peso das grandes metrópoles regionais frente à capital colombiana. Já no final da década de 1940 a *Asociación Nacional de Empresarios de Colombia* (ANDI) foi criada em Medellín com origem na Indústria Nacional Colombiana - sindicato local do empresariado oposto à *Fundación Nacional de Industriales de Bogotá*. Já a Federação Nacional de Cafeeiros foi criada por antioquenhos que a dominaram por muito tempo e que teve como repercussão uma incursão direta nas políticas do governo central (GOUËSET, 1998, p.123). Por exemplo: Mariano Ospina, então presidente da Federação Nacional de Cafeeiros no período entre 1930 e 1934, foi senador e conselheiro dos cafeeiros e, anos mais tarde, presidente do país. Percebe-se, portanto, uma mesma elite política e econômica governando o país por períodos.

Resgatando a ideia de Gouëset sobre a *quadricefalia*, o desenvolvimento da produção econômica na capital iniciou-se na década de 1940 e o censo industrial de 1945 demonstra

44 Gouëset (1998, p.120) indica que as várias universidades privadas foram criadas para manter o regionalismo, por exemplo: a *Escuela Nacional de Minas* de Medellín, a *Universidad del Norte* em Barranquilla, criada por Karl Parrish, a *Universidad Eafit* em Medellín, criada por empresários antioquenhos e de sistemas caritativos financiados pelo empresariado.

que entre 14% e 21% do potencial industrial nacional estavam localizados em Bogotá, frente aos 4,7% da população colombiana. Isto quer dizer que a primazia urbana, delimitada em termos demográficos, deve ser matizada, pois **havia** tempo que a concentração econômica em Bogotá superara o total da população colombiana (GOUËSET, 1998, p.157). Tal fato permite que, a partir do censo de 1964, Bogotá consolidara-se como a capital política e econômica do país tendo ajuda da frente nacional.⁴⁵

Pode-se dizer que foi a promulgação da Constituição de 1886 que permitiu a primazia de Bogotá nos anos de 1960, uma vez que a Constituição centralizou os poderes de governo e deu mais privilégios à capital, sobretudo a partir da primeira década do século XX⁴⁶.

Poulantzas (1969) argumenta que uma das funções do Estado é ser organizador político da classe capitalista e mediador entre esta e o proletariado. Porém, o Estado colombiano, historicamente foi débil e, especialmente no assunto econômico, não mediador entre os níveis nacional e regional. Nesse sentido, Corredor (1992) e Kalmanovitz (2001) abordam o Estado como um aparato privativo por parte de grupos políticos denominados elites. Para ambos os autores, as instituições estatais e a ação estatal eram subordinadas a interesses particulares e, de tal forma, configurou-se um cenário onde vários atores comandavam a vida política e econômica do país. (CORREDOR, 1992, p.72).

Na Colômbia, o projeto de modernização “desde cima” foi de pouco alcance, dadas as restrições derivadas do contexto internacional, pela persistência de fatores estruturais que inibiram a dinâmica econômica, assim como pelo caráter conservador das elites na pretensão de manter uma ordem sociopolítica tradicional. Dessa forma, na Colômbia, existiu um modelo de desenvolvimento liberal⁴⁷, mas que foi conservador. Processo gerado, em parte, pela precária integração nacional, física e social, pelo conservadorismo institucional e pela

45 A Frente Nacional é conhecida como um período de estabilidade política entre o bipartidarismo colombiano. Durante os anos entre 1958 e 1974, a presidência da República foi se alternando entre os dois partidos políticos tradicionais -liberal e conservador - com a finalidade de acabar com a ditadura militar e limitar a participação de novos partidos no cenário nacional; mesmo sendo o período democrático, vários cientistas políticos o denominam como um sistema partidário *sui generis*.

46 Embora a Constituição de 1886 tivesse caráter conservador e centralista, tal centralismo afirmou-se tardiamente, através das reformas constitucionais de 1936, 1945, da ditadura militar (1953-1957) e, sobretudo da Frente Nacional (1958-1974).

47 O termo *modelo liberal de desenvolvimento* refere-se a um sistema capitalista baseado fundamentalmente, ainda que não exclusivamente, nos princípios autorregulados do mercado; nesta medida, a intervenção estatal não estava orientada a transformar as estruturas que originaram a crise do sistema, se não a diminuir os efeitos mais traumáticos. (DEL CASTILLO, 2000, p.31).

privatização do poder político.

Abordando o Estado como um campo de conflito⁴⁸, Robert Dahl, no entanto, aponta que vários atores jogam nesse sistema e que nesta medida, os partidos políticos transformam-se nos atores centrais. Diferentemente do grupo denominado elite que detém o poder, haveria vários grupos (políticos, econômicos e sociais) que, embora às vezes compartilhassem interesses, eram grupos cujos atores políticos tomam decisões, antecipam as consequências de seus atos e escolhem instituições políticas; em suma, grupos que agem politicamente. E essa maneira como atuam, desempenha um papel decisivo na obtenção e manutenção da democracia (LIMONGI, 1997, p.22).

O regime político depende, portanto, da intervenção dos atores e das escolhas institucionais que estes fazem. Nas palavras de Limongi (1997, p.19), o pluralismo societário era um dos principais determinantes para a democracia:

Em sociedades plurais, nenhum grupo social teria acesso exclusivo a qualquer dos recursos de poder, isto é, nenhum grupo social poderia garantir sua preponderância sobre os demais. Pelo contrário. O resultado seria a neutralização recíproca dos grupos em conflito. Em outras palavras, Dahl e a escola pluralista a que ele se filia creditam a preservação da liberdade política à sobrevivência e à contraposição de inúmeros poderes sociais independentes. (LIMONGI, 1997, p.19)

Ao ser a democracia contemporânea um sistema político que tem, como uma de suas características, a qualidade de ser inteiramente, ou quase inteiramente, responsivo a todos seus cidadãos (Dahl, 1997, p.26), as democracias existentes são, em palavras de Limongi, pobres aproximações do ideal democrático, portanto, Dahl denomina as democracias existentes de *poliarquias*. O sufrágio adquire um papel secundário, pois para garantir poliarquias com maior ideal democrático, são necessárias duas variáveis mais importantes: inclusividade, isto é, participação e, liberalização, ou seja, contestação pública. Nesta medida, o Estado e seu papel de organizador e mediador com a sociedade cumpre um papel fundamental na consolidação da democracia.

48 “A democracia é fruto de um cálculo de custos e benefícios dos atores políticos conflitantes. O ponto de partida dessa formulação é a premissa de que todo e qualquer grupo político prefere reprimir a tolerar adversários. A oposição será tolerada pela situação quando para esta última for menos custoso fazê-lo do que aceitar o risco de perder o poder para a primeira em eleições livres. Dessa forma, a oposição aceita participar da competição eleitoral quando esta opção lhe for menos custosa do que a conquista do poder por meios revolucionários. Nesses termos, a democracia sustenta-se a partir de um equilíbrio de forças, isto é, quando nenhum grupo social está em condições de eliminar os demais. Sobretudo, é fruto de um cálculo de atores políticos inseridos em uma relação estratégica.” (LIMONGI, 1997, p.21).

As ideias de Dahl podem confirmar a hipótese trabalhada por Gorelik em seu artigo *Produção da cidade latino-americana* (2005). Gorelik sugere que o período de maior produção de literatura acadêmica latino-americana, pensada como categoria social e cultural, ocorreu durante os anos entre 1940 e 1970. Nesse período, as instituições de planejamento urbano foram pensadas e estruturadas com latino-americana, produzindo-se um conjunto de saberes que tornaram as cidades latino-americanas experiências reformistas, sempre com o Estado como ator central. Gorelik indica que os processos democráticos desse período permitiram tal construção cultural e assinala que terminou em 1970, quando foram iniciados os regimes ditatoriais em grande parte dos países latino-americanos⁴⁹, quando a instabilidade do regime democrático impediu a prolongação dessa construção cultural.

Para o caso colombiano, no início do século XX, a Colômbia vivia numa guerra civil que terminou com a reforma constitucional de 1910; a partir desse momento iniciou-se certa estabilidade mediada por partidos tradicionais, mas em abril de 1948 ocorreu nova guerra ideológica contra o comunismo, que foi intensificada com o regime militar de Gustavo Rojas Pinilla e encerrou-se com a imposição da Frente Nacional. Seguindo a linha argumentativa de Dahl, politicamente, o sistema não ofereceu as condições básicas para uma efetiva democratização. Porém, isto não quer dizer que não foram pensadas, estruturadas e implementadas as instituições e os planos modernos para as cidades, visto que foi nesse período que se registrou altíssima produção para o planejamento das cidades colombianas. Uma possível resposta, trabalhada no Capítulo 2, refere-se a que os arquitetos colombianos e estrangeiros que impulsionaram o novo ideário urbanístico, difundido através da revista PROA e da criação de cursos de arquitetura no país, tinham vinculações com a política nacional e municipal, seja através de cargos públicos, seja através de redes familiares e/ou empresariais.

Explicam-se, a seguir, as transformações na administração pública e como foram desenvolvidos os primeiros planos para Bogotá.

49 Uma das exceções, segundo Gorelik, foi o caso mexicano que, em meados dos anos de 1970, o país viveu momento de esplendor. “Articulou-se uma série de inovações institucionais (em particular, a Lei Geral de Assentamentos Humanos, em 1976, em relação direta com a Conferência sobre Assentamentos em Vancouver e a criação do Sistema Nacional de Planejamento, durante os governos de Luis Echevarría e José López Portillo) que generalizaram a necessidade da prática de planificação no Estado e criou-se enorme mercado de trabalho para os adeptos” (GORELIK, 2005, p.129).

2 Capítulo Instituições e planos da primeira parte do século XX

No capítulo anterior elaboramos um quadro político e econômico em nível nacional e municipal da Colômbia. Politicamente, o país viveu dois momentos diferentes na primeira metade do século XX: uma instabilidade política desde a segunda metade do século XIX até a reforma constitucional de 1910, e um segundo momento que culminou com o *Bogotazo* em 1948. Nesse segundo período houve alternância de poder, o que permitiu maior democratização no país.⁵⁰

Ao mesmo tempo, nessa primeira metade do século XX, intensificou-se a urbanização colombiana e Bogotá foi uma das cidades de maior migração interna. A população da Colômbia triplicou entre 1905 e 1951 com a maior parte concentrada em Bogotá, Medellín, Cali e Barranquilla. Essas quatro cidades foram denominadas por Gouëset como “*quadricefalia colombiana*”, pois durante esse período não existiu primazia urbana de uma única cidade, mas sim de várias. Ao mesmo tempo em que as cidades cresciam, era necessário criar mecanismos institucionais que adequassem o território ao crescimento populacional. Nesta linha, Bogotá destacou-se sobre as demais, pois participaram dela, ativamente, vários arquitetos e urbanistas internacionais que, junto com os “locais”, incorporaram um novo ideário no planejamento urbano e, ao mesmo tempo, criaram instituições encarregadas de regular o espaço físico da cidade.

Partindo da ideia elaborada por Dahl e abordada brevemente na última seção do Capítulo 1, tanto os atores políticos como as instituições possuíam um papel importante na democratização do Estado. Portanto, este capítulo traz um quadro que permite entender a importância dos órgãos e dos instrumentos criados pelo Estado para o desenvolvimento do planejamento urbano do município.

A cidade do século XIX não possuía ferramentas técnicas nem legais para normatizar as novas urbanizações. Quem urbanizava não era obrigado a fazê-lo, pois o modelo empregado era a venda de prédios por parte do empreendedor e quem tinha a finalidade de urbanizar era o

50 O grau de democratização é viabilizado através de dois componentes: contestação pública e participação; quanto mais visíveis e implementáveis forem estas duas características, maior será a democracia. Para aprofundar o tema, recomenda-se a leitura de Dahl (1997).

proprietário do novo lote. Assim, tanto as ruas quanto a infraestrutura foram-se criando, muitas vezes, depois das construções das casas.

Nesta linha, explicamos os elementos que caracterizam o período com base na legislação urbana. Conforme Feldman (2005), a legislação urbanística não recebeu atenção suficiente para constituir o urbanismo e até recentemente, da mesma forma que ocorre no caso brasileiro, a legislação é tratada como fato histórico. Ainda que a legislação esteja inserida nas pesquisas sobre o urbanismo colombiano, trata-se de forma “naturalizada” e, com raras exceções, ultrapassa o caráter de identificação das leis por meio da listagem e descrição de conteúdos (FELDMAN, 2005, p.23)

Para o caso bogotano, a maior parte da legislação urbana relacionada com o institucionalismo público é abordada no texto de Suárez (2000), “*Bogotá, obra pública*”, livro que resenha a história da antiga Secretaria de Obras Públicas, hoje conhecida como *Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial*.

2.1 Quatro momentos institucionais de política urbana

No livro “*Bogotá, obra pública*”, Suárez (2000) destaca seis momentos institucionais da Secretaria de Obras Públicas - SOP de Bogotá, diferenciando-os por alguns eventos importantes na constituição do planejamento urbano. O primeiro, entre 1900 a 1909; o segundo, de 1909 até 1926; o terceiro, de 1926 até 1948; o quarto, de 1948-1972; o quinto, entre 1972 e 1993; e o último, de 1993 até 1999. Nesta dissertação, abordam-se os quatro primeiros períodos.

2.1.1 Primeiro momento institucional: 1900-1909

Colômbia inicia o século XX compreendendo e implementando o conceito de “obra pública” através da criação do Ministério de Obras Públicas em 1905.

A cidade de Bogotá era capital do Departamento de Cundinamarca, mas foi declarada Gobernación del Distrito Capital de Bogotá mediante a lei *17 de 1905* e, com ela, adquiriu

autonomia frente à Gobernación de Cundinamarca. Isto permitiu que fosse criada quatro anos mais tarde, através do *Acuerdo 6 de 1909*, a Direção de Obras Públicas da *Gobernación del Distrito Capital* de Bogotá:

Ley 17 de 1905

ARTICULO 11. Erígese en Distrito capital que será administrado por el Gobierno Nacional, el Municipio de Bogotá, por los límites que le señala la Ley 26 de 1883 del Estado de Cundinamarca.

ARTICULO 13. Autorízase al Poder Ejecutivo para reglamentar por medio de decretos ejecutivos que tendrán fuerza legal, todo lo concerniente a rentas, contribuciones, policía, alumbrado, servicio de aguas, locomoción, aseo y ornato, y en general todo lo que correspondía a la ciudad de Bogotá como Municipio y como capital del Departamento de Cundinamarca; para construir los parques, paseos públicos y demás obras de interés general.

Decreto 509 de 1905

ARTICULO 1. El Municipio de Bogotá, por los linderos que señala la Ley 26 de 1883 del extinguido Estado de Cundinamarca y con los barrios en que actualmente está dividido, formará el Distrito Capital, que será regido por un Gobernador, de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República.

Acuerdo 6 de 1909:

Desde el momento de sanción del presente acuerdo las obras públicas de todo el Municipio de Bogotá serán dirigidas por el Consejo Municipal y la Dirección de Obras Públicas Municipales que será la encargada directa de las obras públicas que se emprendan.

Essa *Gobernación del Distrito Capital*, autônoma e decisória, teve como responsabilidade principal ordenar as obras públicas da cidade. Suárez (1999, p.41) indica que o problema urbano central era a prestação dos serviços básicos, especialmente água e saneamento; e, nesse sentido, os projetos mais importantes do período estiveram vinculados a esses serviços: canalização dos Rios San Agustín e San Francisco e solução dos problemas das vias públicas. Ainda durante a primeira década, como comemoração do aniversário da cidade, foram construídos o Parque do Centenário e o Parque da Independência.

Ao mesmo tempo, durante esse período, as principais discussões na Câmara Municipal tiveram como tópico a municipalização dos serviços públicos, compreendendo-os como um direito do cidadão ao invés de um privilégio e, nessa linha, o período ficou conhecido pelas obras sanitárias empreendidas.

Em 1909, a seção dedicada à construção de obras e pagamentos de gastos ocasionados pelas obras públicas na cidade de Bogotá no Ministério de Obras Públicas - MOP transferiu-se para

a Direção de Obras Públicas Municipais (DOPM), pertencente primeiramente ao Distrito Capital e depois ao Município de Bogotá (SUÁREZ, 1999, p.37).

A DOPM foi estruturada como resposta aos problemas concretos da cidade: bonde, higiene e aqueduto; mas só na década de 1930, com a chegada de Brunner, foi que se começou realmente a pensar na cidade, criando-se então um órgão com fins de planejamento.

Ainda nesses anos, expediu-se o primeiro Código Urbano, mediante o *Acuerdo 10 de 1902*.

Dentre outras coisas, o *Acuerdo 10* ordenava que a Câmara Municipal de Bogotá realizasse levantamentos topográficos, a fim de apontar os elementos urbanos que o município possuía, como igrejas, pontes, praças e edifícios públicos. Da mesma forma, a Câmara Municipal tinha a obrigatoriedade de realizar um inventário de casas conforme altura e idade de construção; e mesmo esse código não abordou a delimitação de perímetros urbanizáveis ou dotação de novo equipamento urbano, foi um referencial da cidade colonial bogotana. A norma também não abordou o crescimento da cidade como tema principal, mas foi uma rigorosa regulamentação para a conformidade das vias públicas, suas classificações, dimensões, parâmetros, redes e pavimentos. Não se contemplou também a possibilidade de ceder ao município a área das vias e sim somente aos proprietários, que eram considerados os “proprietários das ruas”. A cessão das ruas ao município ocorreu, nesse momento, por “espontânea vontade” do proprietário do lote (CASTILLO, 2000, p.65).

Anos depois, através da *Lei 65 de 1909* reincorporou-se Bogotá ao Departamento de Cundinamarca, mantendo a condição de Distrito Capital. A administração dependia, como em qualquer outro município, de uma Câmara Municipal e um prefeito. Referindo-se a essa questão, Gouëset aponta:

Em 1905, a administração do general Reyes, presidente autoritário, elegeu Bogotá como “Distrito Especial”, administrado diretamente pelo governo nacional; a partir desta data Bogotá deixou de ser um município como os outros. Em 1909, logo após a saída de Reyes, o Congresso aprovou uma lei pela qual a capital colombiana voltou para as leis ordinárias de municípios e o nome do Distrito Capital, mantido oficialmente, caiu em desuso. Bogotá continuou a ser objeto de acompanhamento rigoroso por parte do governo nacional, pois a identidade política do município tinha muito a ver com o principal foco de agitação liberal no país, enquanto o governo foi conservador sem interrupção até 1930. (GOUËSET, 1998, p.185) (Tradução nossa).

2.1.2 Segundo momento institucional: 1909-1926

Dois normas são referenciais nesse período. O *Acuerdo 6 de 1909* e o *Acuerdo 27 de 1926*. O primeiro ordenava que as obras públicas do município de Bogotá fossem dirigidas pela Câmara Municipal e a Direção de Obras Públicas Municipais - DOPM seria encarregada de executá-las.

Acuerdo 6 de 1909

Artículo 1.- Desde la sanción del presente Acuerdo las obras públicas de todo el Municipio de Bogotá serán dirigidas por el concejo Municipal.

Parágrafo.- La Dirección de Obras Públicas municipales, será la encargada de la administración directa de las obras públicas que se emprendan, teniendo en cuenta las prescripciones del presente Acuerdo.

Artículo 2.- Serán atribuciones y deberes de la Dirección de Obras Públicas Municipales, las siguientes:

Disponer la manera como deba emprenderse la reparación de las calles y las vías públicas, alcantarillas, puentes, murallas, calzadas y en general todas las edificaciones del Distrito;
Proveer lo conveniente al arreglo y cuidado de todos los parques y jardines públicos de la ciudad;

Establecer la vigilancia del servicio de agua de Bogotá y sus alrededores;

Fijar la demarcación de la calles y expedir los permisos para edificaciones particulares;

Inspeccionar todas las obras públicas que el Concejo ordene llevar a cabo;

Someter a la aprobación del Concejo los contratos que celebre y cuyo valor exceda de diez pesos oro;

Verificar la compra de materiales de construcción en la forma que más adelante se determinará;

Señalar los jornales de los obreros, vigilarlos, determinarles los diversos oficios en que hayan de ocuparse y atender al pago de los salarios respectivos;

Verificar los avalúos que se le encomienden y dar su dictamen en las consultas periciales que se la hagan por la Gobernación del Distrito Capital o por el Concejo Municipal;

Hacer las reparaciones de las zonas excavadas por las compañías del Acueducto, Luz Eléctrica y Teléfonos, previo acuerdo con dichas Empresas; y

En general, llevar a cabo o fomentar todas aquellas obras que sean necesarias para beneficio de la salubridad, higiene y comodidad de los habitantes del Distrito.

Parágrafo.- La Dirección de Obras Públicas Municipales, informará mensualmente al Concejo sobre la marcha de las obras públicas que vaya ejecutando, y sobre los gastos que ellas ocasionen.

Neste contexto, a DOPM herdou do Ministério de Obras Públicas o direcionamento dos primeiros contratos de pavimentos e canalizações da cidade e, desde a criação da Câmara Municipal, em 1886, a instituição tornou-se direcionadora e fundamental para a administração da cidade, iniciando os debates sobre o futuro urbano da capital. A DOPM em sua estrutura interna mediante os *Acuerdos* 9 de 1911, 12 de 1912, 5 de 1916, 82 de 1919 e 40 de 1922, esta última muda o nome do órgão, passa a se chamar Departamento de Obras Públicas – DOP.

A segunda norma, o *Acuerdo 27 de 1926*, definiu a Junta de Obras Públicas Municipais dando sequência à criação da Secretaria de Obras Públicas mediante a *Lei 72 de 1926*.

Foi nesse período que houve transição da prestação dos serviços públicos; o governo municipal deixou de dirigir a prestação dos serviços básicos urbanos por meio das concessões e passou a executá-los.

(...) Este processo ficou conhecido como municipalização dos serviços públicos. Originou-se pelo “incumprimento”, conforme relato de Ramón Jimeno no contrato com a empresa de aqueduto de Bogotá; ou pela rejeição cidadã à má qualidade da empresa norte-americana, especialmente depois da separação do Panamá no caso do bonde elétrico; em outros casos, como na energia, pela disparidade das regras que levou à concorrência ineficaz entre o município e deslealdade entre as empresas; no caso dos telefones, ocorrido em 1940, pela baixa capacidade de investimento para atualização tecnológica e para superar “*el sistema manual con permanente pito de ocupado y la demora en el tono por insuficiencia de las plantas y a veces por el justificado mal humor de las señoritas telefonistas...*” (SUÁREZ, 1999, p.46-48) (Tradução nossa).

Ano	População	Área Urbana
1900		326
1912	121.257	530
1928	235.702	1.160
1938	355.506	2.514
1958		8.084
1964	1.697.311	14.615

Tabela 7 Área urbana desenvolvida por hectares, Bogotá 1900-1964

Fonte: Saldarriaga, 2000, p.87; Suárez, 1999, p. 49

Como pode ser observado na Tabela 7, em praticamente trinta anos (1900-1928), Bogotá triplicou sua área urbana e na metade do tempo (1912-1928), a população duplicou. O governo municipal trabalhou em duas frentes para municipalizar os serviços públicos: na gestão e na implementação. Na primeira, ocupava-se em organizar o sistema de financiamento e o desenvolvimento de instrumentos de gestão das obras públicas; já na segunda frente, as prioridades eram o aqueduto, o esgoto, o bonde urbano e as ferrovias regionais (SUÁREZ, 1999, p.50). Conforme visto no Capítulo 1, como indenização pela emancipação política do Panamá, a Colômbia recebeu verba dos Estados Unidos e uma parte deles foi destinada a obras públicas bogotanas, tais como o transporte urbano e o aqueduto.

Novas construções

O *Acuerdo 7 de 1913* foi uma modificação do *Acuerdo 10 de 1902*, primeiro Código Urbano da cidade. Como o *Acuerdo 10* tinha fixado somente a largura das ruas existentes (12 metros)

e não normatizou sobre as calçadas públicas, a nova norma modifica a largura mínima para as vias: 15 metros para as ruas e 20 metros para as carreiras.

Um ano depois, com o *Acuerdo 6 de 1914*, a Câmara Municipal introduziu o conceito de perímetro urbano e definiu as possibilidades de extensão das redes de serviços; diferentemente do *Acuerdo 10 de 1902*, a abertura de novas vias ficou condicionada para que o proprietário cedesse gratuitamente o espaço ao município, modificando os artigos que permitiam as vias privadas (CASTILLO, 2000, p.68).

Mais tarde, na década de 1920, a regulamentação intensificou-se. Por meio de missões estrangeiras, foram introduzidas reformas administrativas e fiscais permitindo trânsito à cidade moderna; alguns exemplos: reforma econômica e fiscal na missão Kemmerer, reforma educativa na missão alemã, reforma penal na missão italiana e reforma militar na missão suíça. Como resultado, foram criados o Banco da República, a *Contraloría General* e os Ministérios de Saúde, Justiça e Trabalho.

2.1.3 Terceiro momento institucional: 1926-1948

A partir dos anos de 1920 as instituições mudaram e tornaram-se cada vez mais congruentes com o desenvolvimento econômico do país. O caráter institucional da DOPM mudou sua estrutura interna, descentralizou a função do Estado na configuração espacial do território e distribuiu competências entre as entidades públicas.

Como pode-se observar na Figura 14, quando as obras públicas eram administradas a partir do aparato central, as funções relativas à cidade de Bogotá não ficavam delimitadas e claramente estabelecidas; a entidade encarregava-se tanto das obras para a cidade de Bogotá como das demais cidades colombianas. Com o *Acuerdo 9 de 1911*, criou-se o Escritório de Obras Públicas Municipais e a administração dividiu suas funções em duas seções: técnica e administrativa.



Figura 14 Estrutura interna do Ministério de Obras Públicas, 1908

(fig esq) organograma do Ministério de Obras Públicas, (fig dir) estrutura interna da segunda seção do Ministério de Obras Públicas. Fonte: Decreto 1038, 1908

Posteriormente, com o *Acuerdo 40 de 1922*, que estabeleceu a Direção de Obras Públicas - DOP (Figura 15), criou-se cargo para um engenheiro civil como diretor da instituição, com as seguintes faculdades: realização de planos e orçamentos de obras municipais, aprovação de planos e obras do bonde, inspeção de obras, demarcação e estudos de expansão e desenvolvimento da cidade. Tal descentralização permitiu maior autonomia e melhor administração na prestação dos serviços públicos.



Figura 15 Estrutura da Secretaria de Obras Públicas – 1926

Fonte: Suárez, 2000, p.70

De 1909 até 1926 a DOP foi o principal executor das obras públicas em matéria de espaço público, de equipamentos coletivos, de assistência técnica à municipalização dos serviços públicos e, simultaneamente, do manejo do plano municipal. Mediante a *Lei 72 de 1926*, a DOP muda de nome, criando-se a Secretaria de Obras Públicas (SOP), conforme pode ser apreciado na Figura 16.

A DOP de 1909 e a DOP de 1922 compartilharam, principalmente, organização interna, funções, fontes de recursos e a responsabilidade de dar continuidade aos projetos urbanos e eventos iniciados mais cedo; já a SOP de 1926 finaliza e entrega-os à cidade. A única real mudança foi o nome da entidade. A organização interna continuou sendo a mesma: os três departamentos da Secretaria de Obras - esgoto, arquitetura e plano - corresponderam em número e ordem, com as três seções - Esgoto e Pavimentação, Assuntos Gerais e Urbanizações - que formaram a Direção de Obras Públicas Municipais em 1922 (SUÁREZ, 2000, p.26). (Tradução nossa)

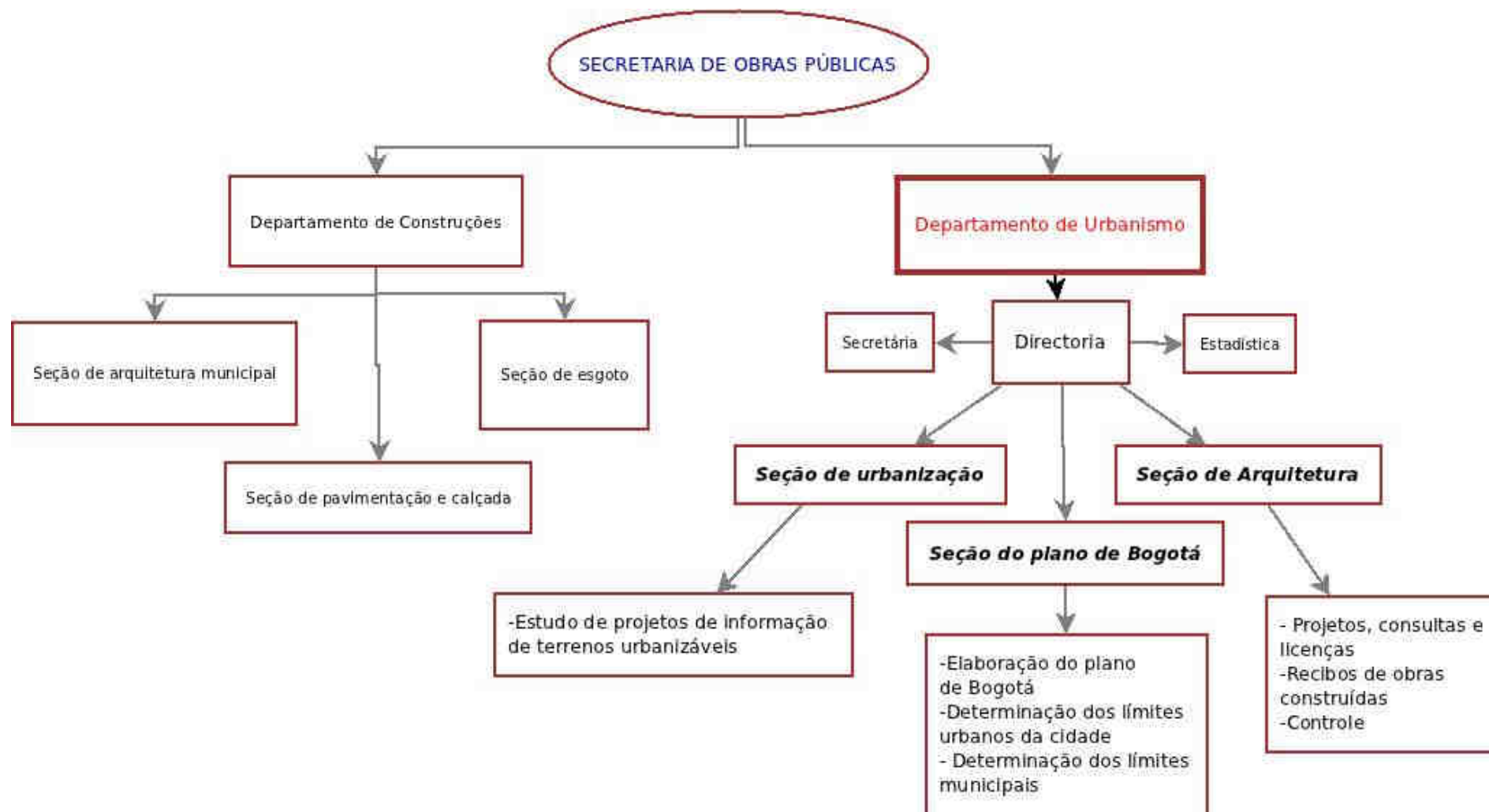


Figura 16 Estructura da Secretaria de Obras Públicas – 1936

Fonte: Acuerdo 100 de 1936

Com a chegada do governo liberal à política nacional, nos anos 1930, o presidente eleito, Enrique Olaya Herrera, convidou o urbanista Harland Bartholomew ao país, com a finalidade de que ele elaborasse um novo plano urbanístico para Bogotá. A proposta de intervenção, elaborada por Bartholomew, sobre a Avenida Jiménez, entre as ruas 4a e 6a foi executada imediatamente. Além disso, o urbanista realizou um novo levantamento das áreas de expansão da cidade com ênfase na delimitação dos limites do município com o intuito de saber o lugar onde poderiam ser feitas novas urbanizações.

Enrique Vargas, prefeito de Bogotá nesses anos, descreve da seguinte forma:

La forma absurda y desordenada como se ha desarrollado la ciudad en los últimos años, sin sujeción a plan de conjunto alguno y sin tener en cuenta normas científicas y provisionales, fue motivo de preocupación del actual ejecutivo municipal cuando entró a servir los destinos de la Capital. Se carece de disposiciones que regulen eficazmente esta materia, pues como es sabido las nuevas urbanizaciones, con contadas excepciones, se traducen en una simple división geométrica de calles, ampliando inconvenientemente el radio de la ciudad, lo cual implica un grave perjuicio, pues exige prestación de servicios que se hacen muy costosos y que será imposible que en tiempo razonable el Municipio pueda prestar de manera eficaz. Para tratar de corregir las principales irregularidades que se observaban, se elaboró, después de detenido estudio, el Decreto 223, que puso algunas cortapisas y fijó normas para las edificaciones que deben ajustarse a la técnica usada en otras partes del mundo. Mas como se trata de un problema de fondo y de mayores proporciones, se quiso aprovechar la valiosa oportunidad de la iniciativa del señor Presidente de la República, quien en su última visita a los Estados Unidos tuvo ocasión de tratar con el señor Harland Bartholomew, quien le fue recomendado como una de las más altas autoridades mundiales en el ramo del planeamiento de las ciudades y en general en todo lo relacionado con el urbanismo moderno. (DEL CASTILLO, 2000, p.93)

Não foi a última vez que o governo convidara arquitetos urbanistas estrangeiros ao país para intervir nas cidades colombianas.

Mediante o *Acuerdo 26 de 1933*, foi criado o Departamento de Urbanismo dependente à Secretaria de Obras Públicas - SOP (ver Figura 16). Esta foi a instituição mais emblemática dos anos 1930, no que refere ao planejamento da primeira metade do século XX. Já a segunda parte da década focalizou-se na comemoração do IV centenário da fundação de Bogotá.

A celebração do IV centenário juntou-se aos esforços da nação, do departamento e do município em termos de projetos urbanos e também foi usado para um intenso debate sobre o futuro da cidade, intervenções prioritárias e projetos específicos a serem implementados. Além disso, estimulou a introdução de algumas reformas administrativas e de novos mecanismos fiscais e financeiros que, em algum grau, levantaram a necessidade de modernizar os sistemas de financiamento para o desenvolvimento urbano (DEL CASTILLO, 2000, p.97) (Tradução nossa).

Este período institucional terminou com o *Acto Legislativo n.1 de 1945*, por meio do qual Bogotá organizou-se como Distrito Especial retornando a sua condição especial estabelecida

em 1905. Esta norma figurou nominalmente, pois a renúncia irrevogável do presidente López e a derrota do partido liberal nas eleições de 1946, não permitiram legislar sobre a organização administrativa do distrito. O estatuto de Bogotá permaneceu ambíguo durante uma década.⁵¹

2.1.4 Quarto momento institucional: 1948-1972

Imediatamente após o *Bogotazo* criou-se a Seção de Reconstrução de Bogotá, mediante o *C Decreto Ley 1260 de 1948*. Um ano depois foi criado também o Escritório do Plano Regulador em que Le Corbusier, Wiener e Sert atuaram; dita dependência foi separada da SOP. A partir desse momento, a seção passou a estar vinculada diretamente do prefeito.

A normativa seguinte que repercutiu em Bogotá gerou-se em meio à ditadura militar do General Gustavo Rojas. Bogotá foi declarada Distrito Especial e através do *Decreto 3640 de 1954* e foram anexados os seguintes municípios: Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén e Engativá. Criaram-se prefeituras menores e reorganizaram-se as empresas descentralizadas do município, como a administração do aqueduto e da energia, por exemplo.

Entre 1953-1957, período de duração da ditadura, o Ministério de Obras Públicas ficou encarregado de implementar várias obras para a capital; além disso, instituições e seções criadas previamente para Bogotá desapareceram, dentre elas, o Escritório do Plano Regulador. A descentralização que ocorreu nos anos 1920 foi descontinuada e o Estado assumiu um papel mais centralista.

Um ano antes da ditadura militar terminar, em 1956, o Escritório de Planejamento Distrital - órgão dependente da prefeitura da cidade - foi criado. Nota-se que foi a segunda vez, depois do Departamento de Urbanismo, que houve a criação de uma entidade dedicada exclusivamente ao ordenamento territorial. A partir desse momento destaca-se o desaparecimento da palavra urbanismo nas entidades públicas, substituída por planejamento. Como menciona Gorelik (2005), foram os quadros institucionais norte-americanos que influenciaram o pensamento urbanístico latino-americano e a Colômbia não foi exceção.

51 Para contextualização da década dos 1940 na política colombiana, ler a última seção do Capítulo 1.

Este momento institucional culminou em 1972 quando, por meio do *Acuerdo 19 de 1972*, foi criado o Instituto de Desenvolvimento Urbano (IDU) para atender à execução das obras públicas no desenvolvimento urbanístico, ordenado pelo *Plan General de Desarrollo* e pelos planos e programas setoriais.

Os quatro momentos institucionais listados por Suárez revelam a centralidade e posterior descentralização das funções relacionadas com o ordenamento e planejamento urbanístico em Bogotá. Nota-se que, inicialmente, foi a Secretaria de Obras Públicas Municipais (SOPM) quem descentralizou o planejamento da cidade. Depois, já com o Departamento de Urbanismo, ela adquiriu maior independência e conseguiu uma instituição encarregada de ordenamento territorial, exclusivamente. Portanto, até a existência desse departamento, Bogotá coexistiu com uma relação confusa e contraditória entre as competências e os campos de intervenção entre o Governo Nacional, a Gobernación de Cundinamarca e a administração local.

2.2 Os planos urbanos de Bogotá: 1919-1952

Durante a primeira metade do século XX, a maioria dos planos para Bogotá foram elaborados por lojas comerciais para distribuição e comercialização de produtos. Dessa forma, o primeiro plano com vistos ordenadores foi o Plano Bogotá Futuro, nos anos de 1920.⁵² Já na década de 1930, o pensamento urbanístico de Brunner incorporou na cidade a ideia planificadora com maior intensidade; a partir desse período, juntamente com a SOP e o Departamento de Urbanismo, foi elaborada a maior produção conhecida de planejamento de Bogotá até esse momento. Após o *Bogotazo*, tal como abordamos no Capítulo 1, se fez necessário transformar a cidade, especialmente o centro. Para tanto, Le Corbusier foi convidado, juntamente com Paul Wiener e Luis Sert, para a elaboração do plano urbanizador do município. Após a sua não implementação, instaurou-se um momento de pouca produção técnica neste campo. De fato, uma vez instaurada a ditadura militar, as reformas feitas para a cidade foram implementadas mesmo sem planejamento. Abordar-se-á com mais detalhes todo o processo, a seguir.

⁵² Os planos criados nas duas primeiras décadas do século XX e utilizados nesta pesquisa (Mapa 5, Mapa 6, Mapa 7) são planos sobre a cidade existente, que procuraram localizar lojas e edifícios comerciais da época.

2.2.1 Ricardo Olano e a Cidade Futura

Ricardo Olano, industrial antioquenho (nasceu em Yolombó -Antioquia e, ainda jovem, mudou-se com sua família para Medellín); foi membro da Câmara Municipal de Medellín em três períodos (1904–1905; 1914–1915; 1918–1919); deputado por Medellín na Assembleia Departamental em 1913–1914; representante suplente no Congresso Nacional e membro do diretório do partido liberal, foi um ativo revolucionário das ideias urbanísticas europeias e americanas e seu grande propagador.

Em setembro de 1919 escreveu no jornal *La ciudad futura*:

Los tiempos van cambiando. De la mugre moral y material que nos legó la Colonia va surgiendo para el individuo un concepto nuevo de limpieza absoluta, de alegría noble, de confort, de amplitud de ideas. Paralela a esta corriente va la corriente urbanizadora que quiere ciudades limpias, luminosas y alegres, sanas, agradables. El Congreso de mejoras nacionales reunido en 1917 inició el movimiento nacional de urbanización, circunscrito hasta entonces parcialmente a determinados lugares. Noble idea es la de la revista Tolima de asociarse a este movimiento, y yo le presto mi colaboración con entusiasmo. (DEL CASTILLO, 2000, p.75)

A ideia de discutir o futuro da cidade esteve presente em Ricardo Olano em vários artigos e intervenções feitas na Câmara Municipal de Medellín. Ele sempre insistiu na necessidade de modificação da cultura “anti-urbana”, expressa na indiferença, no egoísmo e na ignorância dos cidadãos com relação à cidade. Para Olano, a modernização requeria como condição básica a existência de “um núcleo de homens que tivessem espírito público” e “cidades que tivessem cidadãos ao invés de simples moradores” (DEL CASTILLO, 2000, p.76). Tal ideia defendida por Olano foi colocada também por Simmel sobre o cidadão moderno e sua individualidade nas grandes cidades⁵³.

Como empresário, Olano viajou pela Europa, os Estados Unidos e a América Latina, conhecendo a experiência de *city planning*, das cidades satélites e do *American Planning*.⁵⁴ Por essa razão promoveu, através do jornal *A cidade futura* e da revista *Progreso*, a ideia de fazer planos reguladores para as cidades colombianas. A proposta de Olano era elaborar um plano que indicaria as melhorias que poderiam ser feitas na cidade existente e que mostrasse os novos pressupostos para que as cidades se modernizassem. Em 1919 aponta ele:

53 A intensificação da vida emocional das pessoas na cidade grande é o que, para Simmel, resulta numa atitude “blasé”, ou seja, fruto da indiferença em relação às distinções entre os outros e as coisas da vida. Daí a reserva, entendida como a atitude mental das pessoas em relação às outras e a indiferença serem os dois perigos da cidade grande (SIMMEL, 1971c, p.331). Indiferença essa que também foi abordada pelo Michels (1982) em relação à massa e sua participação política.

54 Olano, na revista *Progreso*, detalha as propostas de L'Enfant para Washington e do planejamento das cidades italianas.

Lo primero que debe hacerse es el plano futuro de la población, es decir, la norma y el reglamento del progreso municipal futuro. Ese plano indicará las mejoras que puedan hacerse en la urbanización existente y en las líneas a que ha de acomodarse la ciudad en su desarrollo futuro, si lo hubiere. Como se ve, nada hay más sencillo. Es obra de ingenieros y los tenemos magníficos. Hecho el plano, ¿qué sucede? Nada particular. Si la ciudad progresa se va ajustando a él naturalmente, sin esfuerzo. Si la ciudad se estanca y se muere, de nada le perjudicará al plano. He dicho que el levantamiento del plano futuro de una ciudad es labor sencilla y es necesario explicar esa afirmación. Los tratados del city planning exigen para el levantamiento del plano una infinidad de condiciones; cotas de nivel, estudios de alcantarillado y de la tubería de hierro para el agua, perfiles, trazo de tranvías, etc. Muy bien exigir eso; pero por el momento yo creo suficiente, para nuestras ciudades de Colombia, la sencilla indicación de ensanche de las vías existentes y de las nuevas que se proyecten. Un ingeniero inteligente, con visión del porvenir, podrá, sobre el terreno, trazar las calles y plazas, previendo las futuras necesidades, y más tarde vendrán los estudios complementarios. Así se ha hecho en Medellín, y una práctica de varios años nos demuestra la eficacia del sistema. Por supuesto sería mejor el estudio completo; pero para no complicar las cosas, para no asustar a las municipalidades, para comenzar, contentémonos, por ahora, con el plano sencillo. (DEL CASTILLO, 2000. p.76)

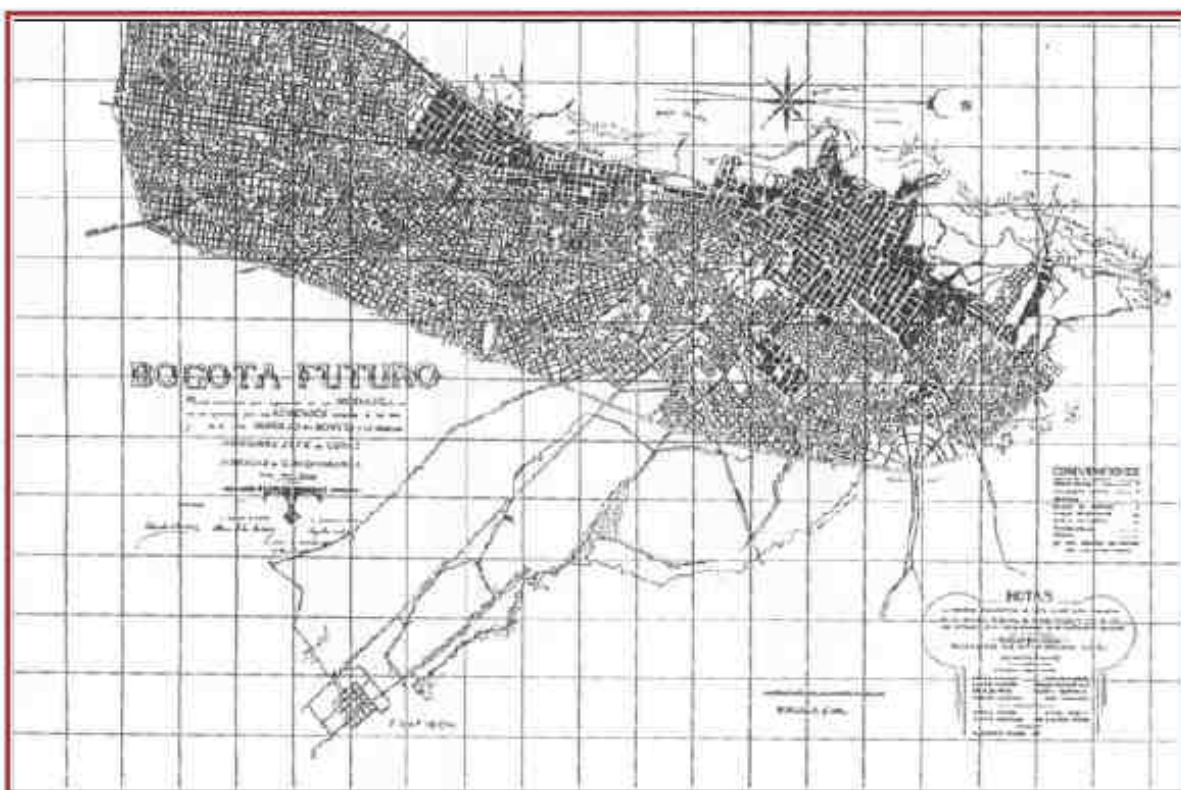
Olano estabelece a ideia da elaboração de um plano mais como iniciativa privada do que do Estado e indica dois pontos importantes para a elaboração de futuros planos para a cidade: deve ser adotado com caráter obrigatório pelas municipalidades e, dado que as obras e melhorias públicas são executadas pelos municípios e valorizam os lotes privados, os particulares devem contribuir para seu financiamento. Em abril de 1920, ele aponta:

(...) Quisiera que todas las poblaciones de Colombia hicieran levantar su plano futuro. Como las Asambleas Departamentales se reúnen en marzo próximo, sería de desear que dictaran ordenanzas como las expedidas por Boyacá y Antioquia que son un modelo de sencillez y de sentido práctico. (DEL CASTILLO, 2000, p.77)

Embora não exista um vínculo particular entre Olano e a administração de Bogotá, à exceção da amizade pessoal entre ele e Enrique Olaya (futuro presidente da Colômbia para o mandato 1930-1934 e membro da Câmara Municipal de Bogotá entre 1915 e 1917) e de Eduardo Santos (futuro presidente da Colômbia para o mandato 1938-1942 e membro da Câmara Municipal nos períodos 1915-1917; 1921-1923), entende-se que, mediante as *ordenanzas n.53 de 1919 e n.92 de 1920*, estabeleceu-se que Bogotá deveria fazer um plano com as características indicadas por Olano no seu jornal. O primeiro contrato celebrado em 1919 não foi realizado, razão pela qual foi aberto um segundo concurso e Olano ofereceu seu financiamento. No entanto, como é assinalado por Del Castillo (2000, p.79), não foi possível estabelecer se o plano “Bogotá Futuro” foi produto desse segundo concurso. Por fim, o plano foi acolhido pela cidade em novembro de 1925, mediante o *Acuerdo 74*.

Este plano divide em dois o entendimento da cidade e é o início da concepção da cidade como um conjunto regulado e controlado por um planejamento. “Futuro Bogotá” será instrumento para a realização do primeiro plano urbano de Bogotá através de padrões de elementos que estabelecem os parâmetros para o seu crescimento e organização. A este respeito, o plano era a cidade (CUÉLLAR e MEJÍA, 2007, p.76) (Tradução nossa).

Para a elaboração do plano foram levantados os bairros existentes, os que começavam a formar-se e os bairros projetados. Em 1923 desenhou-se a cidade imaginada, multiplicando sua área construída por quatro. O plano fixou a tendência de crescimento para o norte e traçou vias de comunicação de acordo com hierarquias, fato proposto à cidade pela primeira vez (CUÉLLAR; MEJÍA, 2007, p.76).



Mapa 9 Plano Bogotá Futuro – 1923

Fonte: Saldarriaga, 2000, p.53

Como pode ser observado no Mapa 9, o plano previa uma prolongação da retícula ortogonal com a quadrícula composta por quadras de 100m x 100m em direção à sudoeste e, da mesma forma, na zona norte e nordeste a partir da área central existente.

Sobre esse plano, Alfredo Ortega Díaz, escreveu:

Recientemente, gracias a la labor del ingeniero señor Enrique Uribe Ramírez [Ingeniero Jefe de Obras Públicas], y con el concurso de algunos otros profesionales, se ha elaborado un plano de la futura ciudad, en el cual se aprovecharon los estudios anteriores hechos por los alumnos de la Escuela de Ingeniera, que había sido compilados y ampliados por los ingenieros de la Casa

Pearson, y se agregaron otros documentos, que sirvieron para completar la obra. A fin de adaptarla a las disposiciones existentes sobre la materia, el señor Joaquín E. Cardozo, director de obras públicas que fue del Municipio, elaboró un extenso acuerdo que reforma los anteriores y permite adoptar el nuevo plan. (CUÉLLAR e MEJÍA, 2007, p.76)

Posteriormente, em 1927, foi aprovada uma modificação para o plano “Bogotá Futuro”:

Facúltase al alcalde de la ciudad para que, previo concepto de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, pueda hacer modificaciones al plano de Bogotá Futuro, adoptado por el Acuerdo de 1925. Los actos que el alcalde expida en uso de esa facultad, serán publicados en el Registro Municipal y anotados luego al margen del plano de Bogotá futuro que existe en la citada Secretaría. También se publicarán y anotarán en esta forma las modificaciones ya aprobadas por el Consejo. (CUÉLLAR e MEJÍA, 2007, p.78)

Cortés (2007) e Castillo (2000) fizeram uma análise do Plano Bogotá Futuro de 1925 e concluíram não ser possível identificar a repercussão dele na transformação urbana do município, pois não existe uma medição exata entre a cidade real de 1920 e a cidade modificada durante a aplicação do plano. Segundo esses autores, o plano feito para a cidade não escapou de ser um plano viário propondo modificações à cidade existente. Por exemplo, nesse ano, o *Acuerdo 74 de 1925*, estabeleceu uma classificação das vias da seguinte forma: (1) ruas especiais como *park-ways* com largura de 36 metros; (2) ruas arteriais de circulação com largura de 22 metros; (3) ruas arteriais secundárias e com largura de 18 metros; (4) ruas com moradia estabelecidas com largura de 15 metros.

Destaca-se a debilidade do projeto dado o não desenvolvimento de um programa estratégico para a construção básica da ampliação da cidade. Aliás, a confusa relação entre os órgãos de urbanismo no país - por um lado a prefeitura e a Câmara Municipal e, por outro, o governo nacional e o Ministério de Obras Públicas - impediu conhecer a real repercussão e desenho do plano “Bogotá Futuro”. Del Castillo afirma:

A iniciativa privada centrou-se em terrenos para oferecer; o governo nacional, através do Ministério das Obras, concentrou-se principalmente na renovação de elementos da cidade velha, construindo equipamentos e fazendo algumas intervenções e, o governo municipal estava preocupado com a questão dos serviços e de lutas com os particulares, criando legislação para os novos bairros e incentivando-os a incorporar obras urbanas mínimas, relativas às estradas locais e serviços de redes domésticas. As elites intelectuais, que puderam ter voz mais consistente, estiveram refugiadas na Sociedade de Embelezamento de Bogotá e na Sociedade Colombiana de Engenheiros. (DEL CASTILLO, 2000, p.80) (Tradução nossa).

Embora com debilidade na implementação, as ideias de Ricardo Olano e a criação da SOP foram dois elementos que incorporaram elementos modernos na cidade; através de Olano, por exemplo, as cidades colombianas conheceram obras públicas e regulamentação urbanística de outros países latino-americanos, fato que permitiu incorporar ideias no planejamento

colombiano.

He citado como modelo de urbanización lo hecho en la Habana. En La Habana, el propietario que quiere urbanizar un terreno traza las calles, las pavimenta, construye alcantarillados y aceras, pone agua y luz, arboriza, y después vende solares. Ese es el negocio. D. Antonio José Álvarez adoptó a medias este plan en su barrio Manrique, en Medellín, con magníficos resultados. Ahora una compañía norteamericana lo ha conseguido de manera completa en Barranquilla, también con resultados admirables. Trazó en el extenso barrio que se llama El Prado, un boulevard de 6 metros de ancho y calles de 20 metros. Las vías están perfectamente niveladas con andenes de cemento de 2 metros de ancho, pequeños prados de 3 metros de ancho a cada lado, en los cuales hay plantados árboles y palmeras. (DEL CASTILLO, 2000, p.79)

As ideias urbanísticas europeias e americanas no país começaram a circular.

2.2.2 O Departamento de Urbanismo e a cidade de Karl Brunner

Como mencionado, o Departamento de Urbanismo foi a primeira entidade encarregada, explicitamente, do ordenamento territorial; sua repercussão em Bogotá foi marcante no desenvolvimento da cidade e na organização do território. O antecedente para a criação do Departamento de Urbanismo foi o *Acuerdo 31/1930* que obrigou a SOP a realizar planos de esgoto para toda a cidade, bem como ampliar o plano “Bogotá Futuro” para a execução das projeções no desenvolvimento futuro da cidade. Como consequência, mediante o *Acuerdo 28/1933*, foi criado o Departamento de Urbanismo, encarregado do planejamento da cidade, das legislações de urbanização, da abertura e da ampliação das vias urbanas (Figura 16). Inicialmente, o Departamento ficou encarregado da organização da comemoração do IV centenário da cidade segundo o *Acuerdo 12 de 1935*, e da reforma para o plano “Bogotá Futuro”:

ARTICULO SEGUNDO. El Departamento de Urbanismo estará encargado del planeamiento de la ciudad futura, del estudio de la legislación que reglamente las urbanizaciones y facilite la apertura y ensanche de las vías urbanas y, en general, de todos los problemas de urbanismos relacionados con el desarrollo de Bogotá. (Acuerdo 28 de 1933)

O primeiro diretor do Departamento de Urbanismo foi o arquiteto e urbanista austríaco Karl Brunner, convidado pelo presidente Enrique Olaya, já que a Câmara Municipal bogotana tinha conhecimento de sua ativa participação no Chile. Brunner esteve no país entre 1933 e 1947, com breves interrupções de estada no Chile em 1934 e no Panamá em 1940 e 1941. Outras cidades que tiveram intervenções de Brunner foram Medellín e Barranquilla.

ARTICULO TERCERO. Facúltase al señor Alcalde para contratar los servicios de un técnico urbanista europeo que haya proyectado el plano de algunas ciudades suramericanas de más de trescientos mil habitantes.

ARTICULO CUARTO. En el contrato que se celebre en virtud de la autorización conferida en este artículo, deberá estipularse que el técnico urbanista organizará y dirigirá con carácter de Jefe del Departamento de Urbanismo, cuyo personal será íntegramente de nacionalidad colombiana, con excepción del técnico mencionado, y que éste permanecerá al frente del Departamento por el término de tres años que será prorrogable a voluntad del Municipio. La remuneración mensual del Jefe del Departamento será fijada en el contrato en una cantidad no mayor de quinientos (500) dólares americanos o su equivalente en moneda legal, que comenzará a pagarse desde el día en que salga del lugar de su residencia con rumbo a Bogotá a prestar sus servicios; se le fijará, además, la suma de trescientos cincuenta (350) dólares para gastos de viaje hasta esta ciudad y la misma suma para gastos de regreso. Una vez firmado el contrato se le podrá hacer un anticipo hasta por el valor del sueldo de dos mensualidades. (Acuerdo 28 de 1933)

Pode-se observar duas questões: em primeiro lugar, o conhecimento que tinha a Câmara Municipal dos avanços em urbanismo nas demais cidades sul-americanas e, em segundo, todos os participantes que colaboraram com Brunner deveriam ser colombianos, permitindo especialização e aprendizagem para eles.

2.2.2.1 Do Chile à Colômbia: Uma difusão de ideias

No começo do século XX, o Chile enfrentou os mesmos problemas das cidades dos demais países latino-americanos: problemas de salubridade, higiene e escassez de habitação barata. Santiago de Chile, a capital, crescia sem planejamento e sem regras, mas, ao tempo, ocorriam as primeiras discussões acerca da necessidade de organização, o que permitiu incluir, tempo depois, as primeiras regras urbanísticas. Segundo revistas chilenas, foi com a chegada do arquiteto Brunner que se iniciou uma preocupação real no urbanismo chileno.⁵⁵

Convidado por seu ex-aluno de Viena - o arquiteto Rodolfo Oyarzún Philippi –, o arquiteto urbanista Karl Brunner chegou ao Chile em 1929 sendo contratado pelo governo nacional para assessorar a Seção de Urbanismo do Departamento de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas, dirigido pelo arquiteto José Luis Mosquera.⁵⁶ Simultaneamente, Brunner foi também contratado como professor da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Chile (1930-1932), vinculando-se tanto na academia quanto na administração pública com arquitetos e engenheiros chilenos.

Enrique Olaya Herrera, presidente colombiano no período entre 1930 e 1934, conhecendo a experiência chilena, convidou Brunner para ser diretor do recém-criado Departamento de Urbanismo. A partir de 1935, Brunner tornou-se Conselheiro Urbanista do Governo

⁵⁵ Para aprofundamento no tema, recomenda-se consultar Aguirre e Castillo (2004).

⁵⁶ A Seção de Urbanismo do Departamento de Arquitetura do Ministério de Obras Públicas foi criada em 15 de outubro de 1929 a partir da primeira Lei Geral de Construções e Urbanização n. 4.563 de 1929.

Colombiano e, em 1938, começou a lecionar como professor de urbanismo na Universidade Nacional da Colômbia, vinculando-se também, na Colômbia, nos dois campos: academia e administração pública.

2.2.2.2 Karl Brunner e três ideias sobre urbanismo

Através do Manual de Urbanismo, obra publicada pela Câmara Municipal bogotana em 1939 e 1940, todo o conhecimento técnico e intelectual do arquiteto Karl Brunner foi difundido. Ele abordou o tema da cidade, seu ordenamento e implementação, principalmente após a Primeira Guerra Mundial e a recessão econômica de 1929 dos municípios europeus em temas como moradia, saneamento e edificação urbana. Projetado inicialmente para três volumes, o último, que trata sobre planejamento urbano e *zoning*, e que seria de especial interesse para esta pesquisa, não foi publicado.

Brunner parte da ideia de que são os arquitetos os encarregados de ordenar o espaço urbano:

(...) El urbanista es esencialmente un arquitecto; es el arquitecto de la colectividad humana, como el proyectista y constructor de casas de habitación es el arquitecto de personas individuales, de la familia. (BRUNNER, 1939, p.28)

Segundo o próprio Brunner, era necessário criar uma escola prática de urbanismo, anexa à Faculdade de Arquitetura, uma vez que a preparação de urbanistas deveria basear-se num plano de estudos elaborados por arquitetos. Foi com base nessa premissa que ele tornou-se professor na Universidad Nacional no recém-criado Curso de Arquitetura.

A segunda ideia de Brunner que merece destaque trata sobre o conceito de urbanismo:

Algunos entienden bajo este título los aspectos geográficos históricos (de evolución), sociales, económicos y jurídico-administrativos del organismo ciudad, mientras otros usan la denominación y así se entiende <urbanisme>, <urbanismo>, <city planning>, <staedtebau> en la gran mayoría de los países para el arte y la técnica de proyectar reformas, ensanches y embellecimientos de ciudades, de construir sus vías y bloques, edificios públicos, parques y demás establecimientos, para regularizar su tránsito y para proveer todas las obras de higienización y saneamiento urbano. (BRUNNER, 1939, p.29).

A terceira e última ideia de Brunner relaciona-se com o urbanismo moderno, que não implicaria somente a edificação, mas também a construção de todo o município, ou seja, pensa numa articulação entre arquitetura e urbanismo:

En el urbanismo moderno ya no son de actualidad exclusiva los problemas aislados referentes a

la calle recta o curva, a la dominante central o a una simetría divisoria, las fachadas para un determinado lugar etc.; las directivas de la conformación urbana ya no parten únicamente de los espacios visibles: calles, plazas o fachadas, sino del cuerpo de los edificios, manzanas o sectores enteros, es decir, de la totalidad corpórea y orgánica que es la urbe. (BRUNNER, 1939 p.19-20)

2.2.2.3 As urbanizações de Brunner e o escritório Ospinas & Cía. S.A (1934-1936)

Durante a estada de Brunner em Bogotá foram realizadas várias urbanizações, principalmente, fora da área de influência do centro tradicional. Diversos escritórios de engenharia participaram da venda dos lotes e da construção dos apartamentos e casas. Destaca-se o escritório do engenheiro Mariano Ospina, presidente colombiano durante o período 1946-1950.

Importando maquinaria, a sociedade *Tulio Ospina e Cía.* foi criada em Medellín em 1932; dois anos mais tarde instalou-se em Bogotá, mudando a razão social para *Ospinas & Cía. S.A.*, e ajustando-se às regulamentações. A partir desse momento, o escritório vinculou-se ao processo de urbanização bogotano e até os dias de hoje exerce grande atividade na cidade. O primeiro trabalho foi em 1934, no bairro Palermo, localizado entre as ruas 45 e 49 e as carreiras 15 e 22. O objetivo era urbanizar o território ocupado por fazendas - nos limites do casco urbano bogotano na época – conectando-o com a infraestrutura urbana existente; para tanto, criavam-se sociedades entre os proprietários das fazendas e o escritório, assegurando benefício na valorização da urbanização para ambas as partes.

A principal característica destes novos desenvolvimentos foi o planejamento e o desenho "científico", caracterizado pela realização de estudos topográficos e de solos, primeiro, carregava-se o conceito de "urbanizações sanitárias" mudando-se em seguida para "urbanizações modernas". Reconheceu-se a atividade do urbanizador como uma tarefa muito mais responsável e profissional, além do papel de comerciante de terras. (ESCOVAR, CÁRDENAS 2008, p.59) (Tradução nossa)

Em todas as urbanizações, o centro da atividade comercial era a venda de lotes; o posterior desenvolvimento de habitações, edifícios e indústrias formou parte de uma negociação independente, embora em alguns casos os mesmos escritórios desenhassem e criassem tais imóveis (ESCOVAR, CÁRDENAS 2008, p.59).

As urbanizações Palermo, El Campín e Bosque Izquierdo foram desenhadas por Brunner seguindo os parâmetros urbanísticos internacionais que ele conhecia.



Figura 17 Publicidade das urbanizações Palermo, El Campín e Bosque Izquierdo desenhadas por Brunner e comercializadas pelo escritório Ospinas & Cía S.A

Fonte: (fig dir) Escovar, Cárdenas, 2008, p.66; (fig meio) Escovar, Cárdenas, 2008, p.68; (fig esq) Escovar, Cárdenas, 2008, p.70

Especificamente na urbanização de Palermo, o traçado teve como pressuposto outorgar-lhe uma estrutura própria e independente dos setores circundantes. Prolongou-se a avenida diagonal e as quadrículas residenciais assumiram a forma radial. Ainda neste bairro, Brunner introduziu uma estrutura social mínima, com um colégio e um parque, permitindo assim autonomia do centro tradicional.

Já na proposta para o bairro El Campín, levou-se como referência o desenho do estádio El Campín; a partir deste equipamento propôs-se uma via veicular que conduzisse à Avenida Caracas e implantaram-se diagonais a partir do estádio, rompendo com a regularidade do traçado existente. As vendas dos lotes começaram em 1936 e culminaram em 1948.

Na urbanização Bosque Izquierdo, Brunner levou em consideração a topografia do terreno, uma vez que a fazenda a parcelar - propriedade de Antonio Izquierdo - localizava-se no sopé dos morros orientais. Foi desenhada essa urbanização em forma de serpente, organizando-se o bairro com dois parques - um público e outro semi-público – implementando-se trilhas de uso exclusivo para os pedestres, independentes das vias veiculares, além das vias sem saída ou *cul-de-sac* (BRUNNER, 1940).

2.2.2.4O desenho do bairro El Centenário (1938)

Karl Brunner adentrou à administração municipal na época em que Bogotá iria comemorar o seu IV centenário de fundação. Por tal motivo, em 1933 implementou-se o Plano de Melhoramentos e Obras Públicas com o objetivo de construir uma série de obras que fossem sinais de modernização. Dentre vários projetos, o Plano abrangia a construção de urbanizações operárias, a canalização dos rios San Agustín e San Francisco, a construção de novas vias, construção de novos equipamentos, especialmente educativos e recreativos, e o saneamento do Paseo Bolívar; todos eram projetos que deveriam desenvolver-se nos quatro anos seguintes. O Departamento de Urbanismo foi participante ativo da comemoração e, coordenado por Brunner, iniciou o planejamento de um bairro para a cidade, pensando-se nos habitantes que seriam despejados do Paseo Bolívar, segundo o programado pelo projeto de reabilitação.

Merece especial atención la intervención y el control que la autoridad pública debe ejercer respecto a la ejecución de las obras urbanas en las urbanizaciones obreras, como son: el alcantarillado, la pavimentación, la arborización, etc., siempre que estas obras queden a cargo del urbanizador particular o de cooperativas de los pobladores.

Al prescribir los perfiles transversales, la categoría de pavimentos y el acabado en general de las calles, hay que prestar mayor atención a las verdaderas necesidades, sin copiar simplemente los detalles de las vías residenciales cuyo carácter es muy distinto. La parte carretable de las calles será suficiente con un ancho de 4,20 m y aún podrá reducirse el pavimento sólido de una faja central de sólo 2,50 m o 3 m, dejando el resto a ambos lados en macadam. Los andenes se dispondrán con un ancho de un 1 m y se dejarán entre ellos y la calzada fajas del prado eventualmente con filas de árboles o con arbustos. (BRUNNER, 1940, p.131)

O planejamento de Brunner focou-se na geração de um esquema quadricular em que se projetavam conjuntos de casas em diferentes blocos: quatro casas na mesma quadra para um total de 240; 2 casas na mesma quadra para um total de 62; 3 casas na mesma quadra para um total de 9; e três casas isoladas. Construíram-se zonas de serviço coletivas nas áreas resultantes da interseção de áreas livres, com um conjunto integrado por oito casas. Também foram reservadas zonas de horta para o auto abastecimento dos habitantes, uma escola e áreas de lazer para o bairro. Brunner criou pequenas novas centralidades na cidade e reafirmou, desta maneira, a autonomia nos novos bairros.

Para a construção desse bairro, e sobre a construção de bairros operários, Brunner destacou a importância da municipalidade na construção e na implantação da infraestrutura, pois sendo lotes de preço baixo, dificulta-se o interesse de empresas urbanizadoras para investimento no

local⁵⁷.

Brunner, podemos dizer, implementou uma obra que extrapolou sua própria linguagem urbanística e o projeto do Bairro El Centenário foi, talvez, a primeira iniciativa de habitação social que o Estado realizara na cidade bogotana.

Figura 18 Localización do projeto do bairro El Centenário

Fonte: Brunner, 1940, p.133



57 Contextualizo a ideia com a seguinte citação: “No ofreciendo la urbanización de barrios un negocio, las empresas particulares se alejan de estas actividades y en tal caso, el único procedimiento eficiente consiste en que la autoridad pública o alguna entidad adecuada adquiere los terrenos y acomete las obras de urbanización por su propia cuenta, estableciendo para la construcción de casas mismas uno de los múltiples sistemas del fomento de vivienda popular.” (BRUNNER, 1940, p.133).



Projetos Específicos

O saneamento do Passeio Bolívar também foi assunto abordado por Brunner.⁵⁸ Mencionou-se anteriormente que o bairro El Centenário foi planejado para habitantes que moravam no Passeio Bolívar, uma vez que em 1935, o projeto de reabilitação determinou a aquisição e demolição de várias casas precárias que foram construídas no sopé dos morros orientais localizadas, especificamente, entre a Praça Egípcia e o Parque da Independência.

Segundo Colón (2007, p.106), os informes gerados na Câmara Municipal no início do século XX mencionavam o setor do passeio Bolívar como uma zona de grande número de pessoas infectadas por epidemias de todo tipo, especialmente associadas à infecções intestinais e doenças respiratórias.⁵⁹ A solução proposta foi a eliminação desses bairros; entretanto, à medida que a cidade crescia, a legislação urbana e as políticas empreendidas pela municipalidade eram reduzidas a discurso. No caso particular do Passeio Bolívar, descrevia-se a situação em 1919 da seguinte forma:

Es tan infecta y desaseada hoy esa región, que difícilmente se puede transitar por ella, sin llevar en el vestido los despojos de toda esa gente. Para entrar a algunas de sus habitaciones, hay

⁵⁸ Para mais detalhes sobre o projeto de Brunner, recomenda-se consultar Colón (2007).

⁵⁹ Cabe lembrar ao leitor que da mesma forma que outros países latino-americanos, no começo do século XX, as cidades colombianas enfrentaram grandes epidemias. Por exemplo: em 1918 a epidemia de gripe afetou quase 40.000 pessoas, sendo que aproximadamente 800 faleceram. Por esta razão, as políticas municipais e os debates centraram-se em soluções sanitárias, como oferta de habitação operária para melhorar as condições.

necesidad de hacerlo por callejones demasiado angostos que separan dos o más ranchos de paja y no se puede caminar de frente porque con los hombros se lleva enredado el empajado de estas rancherías demasiado bajas, sino que hay necesidad de entrar caminando de lado, o doblando completamente el cuerpo, y con la circunstancia de que el piso que los separa y les sirve de gotera, es el estercolero de 6, 8 o más personas que viven en cada rancho. (BOGOTÁ, 1919 *apud* COLÓN, 2007, p.108)

No programa de saneamento elaborado por Brunner, três medidas destacaram-se: parcelamento de alguns hectares do terreno destinados à população de classe média, construção de uma escola pública e construção de um jardim botânico público na parte inferior dos morros (COLÓN, 2007, p.112). O próprio Brunner descreve o seguinte:

En ciertos sectores cuya topografía lo permite se podrán disponer lotes para amplias quintas, excluyendo construcciones cerradas que tapan la vista y menoscaban el carácter paisajista de la región. Estos sectores se comunicarán con la ciudad por medio de varios caminos, <Parkways> y promanadas. En los puntos más caracterizados de su hermosa vista sobre la ciudad y la Sabana se proyectaron dos establecimientos de recreo: uno como restaurante popular en el parque de los anteriores propietarios de terreno, otro en el plataforma de la <Media Torta> en forma de casino social, generalmente para el público que suba en automóviles, con amplias terrazas y miradores. (BRUNNER, 1939, p.264)

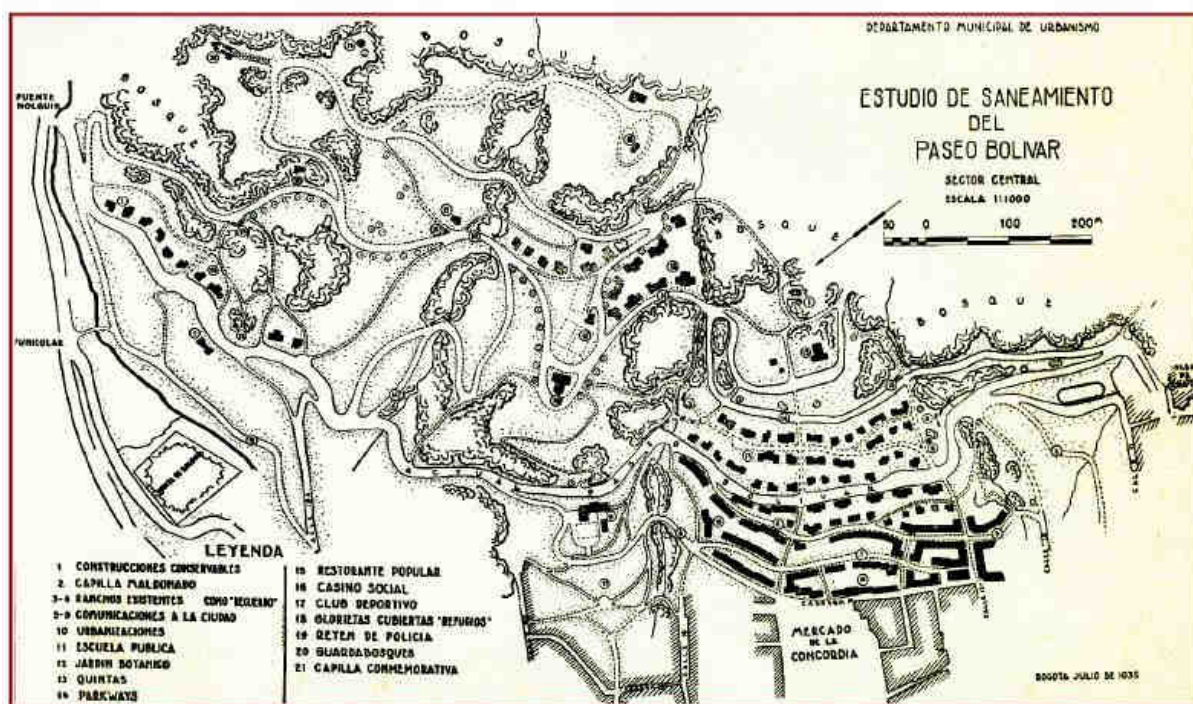


Figura 19 Projeto de saneamento do Paseo Bolívar

Fonte: Brunner, 1939, p.265

Também se planejou a construção de um clube esportivo com várias quadras de tênis e basquete, rodeadas por jardins, além de um parque campestre para o popular “pic-nic”, com a finalidade de aproveitar as obras para toda a cidadania (BRUNNER, 1939, p.264).

O projeto foi executado parcialmente: foram desalojadas as famílias e construído um sendeiro, ao mesmo tempo da execução de várias obras isoladas.

No final, Brunner incorporou à Bogotá experiências urbanísticas de vários países: a do Barão Haussmann com a abertura das vias em forma diagonal sob as áreas centrais; o plano e projeto de ampliação trabalhados por Ildefonso Cerdá em Barcelona desde 1859; e, por fim, as primeiras ideias do *zoning* implementadas na Alemanha desde o final do século XIX.

Por outro lado, numa viagem pelos Estados Unidos em 1932, o arquiteto urbanista conheceu a experiência norte-americana de planejamento, especialmente: *New Towns*, *Greenbrook* e *Greenbelts*.

Brunner procurou incorporar todos estes elementos em Bogotá.

Como diretor do Departamento de Urbanismo, um dos principais projetos de Brunner foi desenhar a Avenida Caracas, uma inovação relacionada com a expansão da cidade e sua consolidação no sentido norte-sul.



Figura 20 Avenida Caracas projetada por Karl Brunner

Fonte: www.skyscrapercity.com

Duas características merecem destaque no projeto desta avenida: grandes espaços arborizados e amplas calçadas para pedestres.

Sobre o desenho da Avenida Caracas, Brunner aponta:

El trazado de esta avenida se formó por calles contiguas a una línea ferroviaria y por esta línea misma, después de su suspensión; como esta línea arrancaba de la antigua Estación del Norte, la vía carecía de una prolongación al sur, hacia el centro de la ciudad. La avenida atraviesa hoy, en una longitud de 5 kilómetros, los más extensos barrios residenciales y su función primordial es y será la comunicación del tránsito automovilístico entre estos sectores residenciales y su centro cívico, evitando en lo posible que este tránsito tenga que cruzar núcleos y vías ya congestionadas. (BRUNNER, 1940, p.291)

Brunner trabalhou sobre planos viários, prevendo, dentre outras obras, a prolongação da rua décima sobre a igreja de San Diego – no centro da cidade – e o alongamento da carreira sétima no sentido norte. No seu ponto de vista, a função do urbanismo é livrar a cidade de um sistema de transporte caótico (BRUNNER, 1940).

Conforme pode ser verificado no Mapa 12, em 1936 o plano viário rompeu com a quadrícula

colonial e propôs vias diagonais e arteriais para a circulação.

Tales trazados de unión o de prolongación pueden parecer como las más naturales, considerándolos solo la base del plano lineal de la ciudad. Empero, su organismo vital, la categoría de sus barrios, las tendencias y necesidades de circulación, la formación deseable de cruces de vías y de bifurcaciones, y especialmente la capacidad económica de la ciudad (enfocando todas sus necesidades de reformas urbanas a la vez), imponen casi siempre otras soluciones distintas a la de la simple prolongación en línea recta. En realidad, en tales proyectos de regulación urbana, lo difícil no consiste en la prolongación recta de una vía, sino precisamente en saber rematar su curso rectilíneo y desviarlo satisfactoriamente en las direcciones verdaderamente solicitadas por la circulación. (BRUNNER, 1940, p.290-291).

A construção de uma cidade satélite também foi esboçada por Brunner.

Inspirado nas ideias urbanísticas do modelo da cidade-jardim⁶⁰, Brunner retratou as cidades satélites como espaços descentralizados com populações independentes de vida doméstica, educacional e social, diferentemente dos *bedroom suburbs*:

La población establecida en los nuevos núcleos descentralizados guarda una cierta relación cultural y económica con la ciudad matriz y la nueva población se denomina por esta circunstancia “ciudad satélite”. (BRUNNER, 1940, p.139).

Uma das características destas cidades foi o planejamento delimitado. Brunner (1940, p.139) dizia não serem necessárias reformas posteriores, ampliações, abertura de novas vias ou reconstrução de edifícios de acordo com a valorização do terreno, pois defendia que todos esses fatores deveriam ser delimitados por um plano inicial.

Além do mais, um cinturão verde (“*greenbelt*”) limitaria o crescimento da comunidade. Bosques e fazendas agrícolas ofereciam, segundo Brunner, múltiplas vantagens econômicas e evitavam a intrusão de urbanizadores de populações vizinhas que pudessem estender suas atividades nos arredores da nova fundação.

60 Hernández (2004, p.26) aponta que somente a partir da Primeira Guerra Mundial deu-se a transição às abordagens modernas - e com ele a moradia norte-americana- pela ideologia progressista. A cidade jardim inglesa se transformou em modelo de planejamento para os planos urbanos dos Estados Unidos. Reproduz-se aqui o trecho da afirmação: “É a cidade jardim - proveniente da Inglaterra - que acontece na América do Norte através de projetos federais captados com a visão das comunidades da classe operária, a fim de atender o déficit habitacional nas cidades industriais que devem acomodar a massa de trabalhadores necessários para o estabelecimento da guerra, à qual entra os Estados Unidos em 1917. As “cidades de guerra” favoreceram a formação de comunidades e a estabilidade da força de trabalho, e os primórdios da ideologia descentralizadora”. (Tradução nossa)



Projeto de cidade satélite
para Bogotá, 1942



Projeto de cidade satélite
de Welwyn, Inglaterra, 1922

Primeiro setor
do projeto da
cidade
satélite
Greenbrook,
New Jersey.



Figura 21 Projetos de cidades satélites - Colômbia, Inglaterra e Estados Unidos

Fonte: (fig dir) Molina, et. Al, 2008, p.56; (fig esq) Triviño, 2010, p.35; (fig emb) Brunner, 1940, p.143

Da seguinte maneira Brunner reconhecia em Ebenezer Howard o responsável pela “verdadeira ideia” da cidade satélite:

Tan perfecta fue su previsión [refiriéndose a Howard] que ya en su primer proyecto propagó la formación de estos núcleos con dos condiciones económicas cuya importancia sólo se manifestó en estos últimos años:

- 1) Que el territorio en que se proyectó el satélite, incluyendo su cinturón verde, esté bajo dominio absoluto de la autoridad o de la entidad que realizará el proyecto, y
- 2) Que los productos de la valorización llevada a cabo por la urbanización de los terrenos antes agrícolas, puedan y deban facilitar el financiamiento del proyecto y más tarde el constante perfeccionamiento de sus obras urbanas y servicios colectivos. (BRUNNER, 1940, p.140).

Em 1942, no projeto para Bogotá, Brunner levou em consideração a possível localização de uma “cidade-jardim”, as vias que a comunicariam com o centro e os equipamentos que deveriam compô-la, tomando como referenciais projetos anteriores desenvolvidos nos Estados Unidos e na Europa:

(...) En cambio en la ciudad-jardín prevalecen precisamente estos recorridos, relacionados con la vida familiar, la educación y el recreo, mientras los recorridos impuestos por la ocupación profesional se reducen casi todos a la comunicación entre la casa y el paradero del ferrocarril urbano, del tranvía o del bus, o a la ida y vuelta en el automóvil particular. En cuanto a esta comunicación por buses y automóviles particulares con la gran ciudad, este movimiento dentro del satélite no es preferentemente radial; sigue por las calles colectoras que atraviesan la población con largas vueltas o “lazos” comunicados con el acceso a la metrópoli (BRUNNER, 1940, p.142).

Projetando uma cidade para 50.000 habitantes, Brunner localizou-a ao lado da cidade universitária, no sentido noroeste. Como em todos os planos anteriores, Brunner projetou equipamentos e serviços descentralizados em relação ao setor central da cidade; no entanto, o núcleo não foi executado conforme por ele determinado. Três anos depois foi criado um bairro residencial para a classe alta, projetando-se um *park way*.⁶¹ Incorporando-se a ideia de avenidas e ruas diagonais e aproveitando-se do leito do Rio Arcebispo, fez-se conexão diagonal entre o bairro *Soledad* e o centro da cidade. Agregou-se também um passeio urbano arborizado e a zona localizada na Avenida 24, ficou conhecida como *park way*.

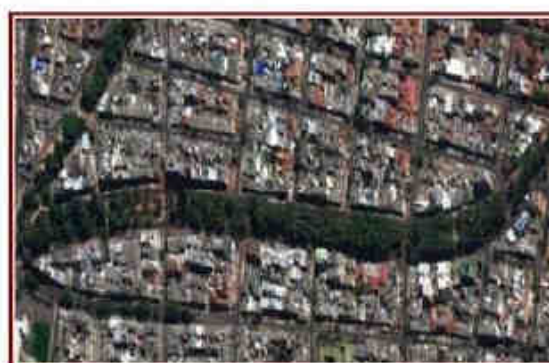
O termo *park way* já havia sido introduzido por Ricardo Olano em suas discussões acerca da cidade-jardim e, logo depois, foi incorporado no projeto de Bogotá Futuro.⁶² Conforme já discutido, nem o plano nem o *park way* foram executados; no entanto, com a chegada de Brunner a ideia retornou dentro do projeto de cidade satélite. Inicialmente, a via foi proposta em sentido leste-oeste, perpendicular com a Avenida Cundinamarca ou carreira trinta, mas foi desenvolvida anos mais tarde no sentido norte-sul.

O traçado do *park way* foi aprovado no zoneamento bogotano de 1944 e o bairro começou a ser construído pela urbanizadora *Ospinas & Cía. S.A.* em 1945.

61 Brunner definiu *park way* como “vías automoviliarias trazadas en una franja amplia arborizada (de una anchura de 70 hasta 150m aproximadamente), sin construcciones en sus dos costados, sin acceso directo a las propiedades adyacentes ni a todas las vías secundarias, y cuya destinación excluye el tránsito comercial” (BRUNNER, 1940, p.328).

62 Segundo Escovar e Cárdenas (2008, p.56-57) a influência do modelo cidade-jardim nas cidades latino-americanas não teve muito sucesso, mas experiências podem ser encontradas em São Paulo durante as duas primeiras décadas do século XX através da *City São Paulo Improvements and Freehold Land Company*.

O eixo em questão tem um caráter urbano substancial e significativo no que diz respeito ao nível metropolitano; é um parque linear densamente arborizado, em cujos lados estão duas faixas-estradas, sendo suficientes para o tráfego de veículos até hoje. As calçadas nas laterais são amplas, com zonas verdes e as casas originais seguiram a tipologia dos anos quarenta com quintal frontal. A tipologia dos edifícios originais é resultado da introdução dos postulados do movimento moderno na arquitetura nacional, de eventos arquitetônicos de valor estético grande, alguns desses edifícios reconhecidos com alto nível normativo e com declaração abrangente de proteção do patrimônio e proteção do ambiente urbano. (TRIVIÑO, 2010, p.35-36) (Tradução nossa)



Vista área do Park Way, Bogotá

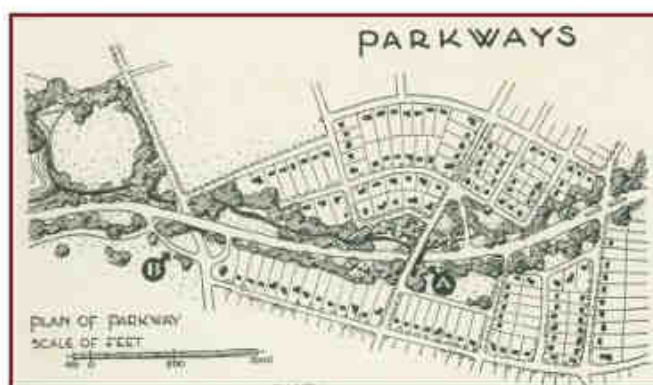


Ilustração da obra "the design of Residential Areas" de Thomas Adams

Figura 22 Vista aérea Park Way, Bogotá

Fonte: (fig dir) Escovar; Cardénas, 2008, p.175; (fig esq) Triviño, 2010, p.36; (fig emb) Brunner, 1940, p.329

2.2.2.5 O primeiro Plano Regulador para Bogotá

O *Acuerdo 2 de 1934* ordenou o que segue:

ARTÍCULO 1- Los propietarios de terrenos o sus apoderados, o las empresas urbanizadoras que actualmente están desarrollando una urbanización o vendiendo lotes en urbanizaciones residenciales o en barrios obreros, presentarán, en el curso de un mes después de aprobado el presente acuerdo, un plano completo del terreno total de su urbanización en escala 1:1000 o de mayor tamaño con indicación de las vías, áreas públicas, dimensiones y áreas de los lotes:

- a. Vendidos y edificados;

- b. Vendidos y con construcciones en ejecución, con indicación del propietario y su dirección;
- c. Vendidos sin edificación, y
- d. Restantes.

Tal artigo, pioneiro em regulamentações deste tipo, ordenou um inventario das sucessivas construções que vinham ocorrendo em Bogotá. Cabe lembrar ao leitor que as migrações estavam aumentando à capital (ver Tabela 1) e, portanto, desde os órgãos da administração pública como prefeitura e Câmara Municipal, era necessário controlar a expansão territorial. Os órgãos de controle tinham a função de regulamentar o crescimento:

ARTÍCULO 2- El Departamento de Urbanismo deberá presentar a consideración del honorable Consejo, antes del 28 de febrero de 1934, el establecimiento del límite urbano, que fijará especialmente las siguientes áreas o zonas:

- a. La zona urbana actual dotada de servicios de acueducto y alcantarillado;
- b. Zonas y urbanizaciones hechas que no cuentan con los servicios de acueducto y alcantarillado;
- c. Zonas de urbanizaciones modernas en proyecto o en ejecución;
- d. Zonas insalubres o amenazadas de derrumbes o inundaciones, para su saneamiento o evacuación, con prohibición de nuevas edificaciones o reconstrucciones, ya sea hasta la formación de la zona para su futura destinación, o definitivamente;
- e. Zonas de extensión de la ciudad, que incluye todos los terrenos cuya urbanización, en un futuro próximo, sería deseable para completar el radio urbano dentro de los límites topográficos favorables y que consulte al mismo tiempo reservas para las exigencias complementarias de la futura ciudad.

O artigo 2 do *Acuerdo 2 de 1934* foi antecedente da norma do zoneamento de Bogotá em 1944. O Departamento de Urbanismo, então dirigido por Karl Brunner, tinha a obrigatoriedade de montar um plano de projeções modernas das zonas urbanizadas, pois estas estavam ameaçadas pelas condições topológicas. A finalidade era construir um plano de desenvolvimento para cidade em expansão.

Na Colômbia, a revista PROA, que era difusora das ideias corbusianas, escreveu anos depois: *“Según el Acuerdo 2 de 1934, ante el crecimiento de la ciudad, se le ‘ordeno’ al Departamento de Urbanismo, ‘el establecimiento del límite urbano de la ciudad’. El urbanista K. Brunner, entonces funcionario municipal, esquivó precisar el mandato y en su lugar creó zonas urbanizables en predio suburbanos”* (PROA, 1976, p.7). Segundo apontamentos de Cortés S. (1995a) e Cortés R. (2006), o Departamento de Urbanismo planejou somente alguns bairros, elaborando, em 1936, um plano viário. Tal ocorrência permaneceu no marco jurídico e sua aplicação se deu de maneira segmentada com as obras de Brunner, conforme o Mapa 10..



Mapa 10 Projetos e intervenções de Karl Brunner em Bogotá

Em cinza os projetos desenvolvidos por Brunner. Fonte: Cortés Solano, 2007, p.172

As críticas

Brunner aproveitou o Departamento de Urbanismo para implementar o seu modelo de cidade em Bogotá.

Catedráticos colombianos apontam o plano corbusiano como sendo o primeiro plano de ruptura do tradicional para o moderno; entretanto, vários arquitetos contemporâneos defenderam a ideia da transição urbana bogotana com a implementação das ideias de Brunner⁶³. Dentre todos os órgãos públicos que visaram ordenar o território, o Departamento de Urbanismo apresentou-se como a primeira instituição concreta da municipalidade com visão moderna, já que o fato de criar normatização e regular as novas e já as existentes urbanizações permitiram controlar o espaço físico. Trabalhou-se em doze temas diferentes: (i) finalidades da regularização e projetos de expansão urbano, (ii) preparativos e procedimentos

63 “Es sorprendente – aunque muy revelador – que esta aproximación [refiriéndose a Brunner] no construya un plan, o siquiera un plano general de la ciudad a la que se aspira, que marque las directrices para guiar el accionar cotidiano del Departamento. Revelador, en cuanto que el accionar fragmentario que caracteriza este período de la planificación está, diríamos, representado gráficamente en el tipo de instrumento utilizado recurrentemente por el profesor Brunner: el plano de un fragmento específico de ciudad que se añade, en su particularidad, a la sumatoria de particularidades en las que se va constituyendo la realidad urbana de Bogotá” (CORTÉS, 1995, p.171).

de planejamento, (iii) modernização da cidade, (iv) tendências do desenvolvimento urbano, (v) os cinco problemas urbanísticos fundamentais de Bogotá, (vi) necessidades de circulação, (vii) as futuras vias principais, (viii) a distribuição das zonas comerciais, residências e industriais, (ix) regulamentação para os edifícios, (x) o código de desenvolvimento urbano, (xi) a cooperação das seções do plano, de urbanizações ou de arquitetura (edificação particular) e (xii) tramitação referente à aprovação do plano regulador. Dessa forma, durante a permanência de Brunner como chefe do Departamento de Urbanismo e em conjunto com sua equipe constituíram o primeiro plano regulador para Bogotá.

Foi ao longo de quase dez anos que a equipe de Brunner trabalhou nesses temas. A regulamentação traçada pela Câmara Municipal e a prefeitura de Bogotá permitiu mapear as transformações suscitadas para implementação do plano:

1. **Ordenanza 31 de 1935:** organizou as relações da cidade com seus municípios circundantes (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa e Usme), definindo, ao mesmo tempo, os limites territoriais daqueles.
2. **Acuerdo 15 de 1940:** definiu o limite do perímetro urbanizável de Bogotá.
3. **Acuerdo 21 de 1944:** dividiu a área urbana do perímetro em várias zonas e as regulamentou.

Nesta medida, no Departamento de Urbanismo, Brunner priorizou dois elementos: descentralizar o centro tradicional e criar regulamentação para o desenho e abertura de novos bairros e urbanizações. O intuito era que a cidade mudasse sua forma organizacional e rompesse seu traçado colonial.

Diversos defensores do movimento moderno liderados pela revista PROA criticaram o Departamento de Urbanismo durante a direção de Brunner, afirmando que um único plano viário não articularia a cidade e sua expansão. Diziam ainda que as obras realizadas por Brunner eram isoladas e não constituiriam um plano regulador como o proposto por Le Corbusier.

A respeito, logo após a ocorrência do *Bogotazo*, a revista PROA publica em 1948 um projeto de reconstrução do setor central da cidade. O projeto chefiado por Jorge Arango, diretor de edifícios nacionais, Herbert Ritter, chefe do departamento Municipal de Urbanismo, e Gabriel

Serrano, arquiteto reconhecido no âmbito profissional, indica claramente sua postura a favor do movimento moderno e condena o urbanismo de Brunner. Numa parte do artigo, escreve Martínez:

Las gentes imaginativas de Bogotá, las que siempre tienen **'ideas mejores'** tendrán muchas oportunidades para hablar. A propósito de hablar: ¿Qué hicieron los famosos urbanistas? ¿Dónde los de las **calles elípticas y parabólicas**? ¿Por qué no han publicado sus iniciativas los autores del **"urbanismo feudal"**? Este un momento de gran interés para el público y la afectada ciudad reclama el aporte técnico de sus vecinos. Quien tenga algo que beneficie a la colectividad debe expresarse. ¿Será que esos profesionales son urbanistas de pacotilla, útiles en modestos quehaceres topográficos? ¿O que PROA ya los tiene derrotados? Si así es nuestra labor de saneamiento profesional ha dado sus primeros frutos. (PROA n. 13, 1948)

E, mais adiante, em 1949, num artigo publicado em PROA sobre Le Corbusier e o Plano Regulador para Bogotá, encontramos:

El plano para regular el desarrollo de Bogotá será indudablemente un muy interesante y apreciado proyecto. Bogotá lo necesita. Bogotá ha venido creciendo torpemente. Las personas que han intervenido en su desarrollo fomentaron el desorden y lo arbitrario. La ciudad había tenido un crecimiento racional pero los falsos urbanistas con sus trazados enrevesados y sus funestas intervenciones, la desviaron hacia un nefando caos.

Es esta una ciudad que urbanísticamente sufre de las mismas dolencias que hoy afectan a las grandes metrópolis y participa de las taras de una retardada aldea. Corregir sus defectos, estudiar su circulación, situar sus principales edificios, asignarle zonas verdes, ubicar los núcleos humanos que la integran, curar sus llagas de presentación arquitectónica, hermosearla y señalarle el camino que ha de facilitarle un desarrollo menos penoso, será la tarea de estos arquitectos que adquirieron el encargo. Al alcalde, don Fernando Mazuera, conocedor de las miserias urbanas de esta ciudad se debe tan importante iniciativa. El, en lo venidero, a usanza del ciudadano romano, tendrá la satisfacción de presentarse "civitas sum bogotano". (PROA n. 21, 1949)

Em todo caso, o Departamento de Urbanismo e as obras realizadas por Brunner em Bogotá introduziram várias das ideias das vanguardas estadunidenses e europeias de urbanismo na cidade.

Cargo	Ano	Atividade
Diretor do Departamento de Urbanismo	1934	- Projeto de expansão para as áreas sul e oeste da cidade.
		- Desenho urbanização palermo
	1935	- Desenho saneamento do Paseo Bolivar
		- Desenho para avenida caracas
	1936	- Desenho para Bairro Bosque Izquierdo, Bairro San Luis, Bairro El Campín.
		- Projeto para o Estadio el Campín, Teatro Media Torta no Paseo Bolívar
	1937	- Parque da urbanização Rosales, Regulamentação da Avenida Jiménez entre as carreiras sétima e doze
1938	- Bairro El Centenário. Desenhos imobiliários para o Paseo Bolívar.	
Professor Universitário	1938-1939	-Universidade Nacional da Colômbia.
Consultor	1941-1944	Consultor em Medellín, Popayán e Bogotá, Cali, Pasto, Manizales, Santa Marta, Girardot e Buenaventura.
Volta para Austria	1947	

Tabela 8 Projetos realizados por Karl Brunner na Colômbia

Fonte: Maya, 2004, p.71

2.2.3 O Plano de Zoneamento de Bogotá e o Plano Viário Soto-Bateman – 1944

Os anos de 1940 foram de muitas manifestações e lutas populares na Colômbia. Especialmente em 1944, o liberal Alfonso López - presidente do momento - vivia uma crítica situação política já que as múltiplas notícias de corrupção, de políticas anti-operárias que seu governo propunha e o estancamento da economia nacional, impediam-no de governar com maior legitimidade.⁶⁴ Nessa conjuntura, López apresentou renúncia e a Confederação de

⁶⁴ Como verificado no Capítulo 1, a Segunda Guerra Mundial paralisou o crescimento da economia nacional. “O desenvolvimento econômico durante o período de 1941-1945 foi caracterizado por um crescimento muito lento. (...) De 1940 a 1943 reduziu-se o volume de exportações, diminuindo simultaneamente o preço do grão de alguns legumes. A capacidade de importação foi restringida, obviamente, se compararmos os 795,2 milhões de

Trabalhadores da Colômbia (CTC) convocou uma parada cívica a fim de evitar que o Congresso aceitasse tal renúncia. Segundo Medina (1984, p.53), a CTC tinha uma ideologia de esquerda comunista e convocou a greve para evitar o vácuo de poder que seria ocupado pelo partido conservador.

A greve cívica foi respaldada pelas câmaras municipais de Bogotá e Medellín e aconteceu em 15 de maio de 1944, mesma data na qual se haviam convocado o Congresso a seções extraordinárias para tratar da renúncia de López. O Congresso não aceitou a renúncia e o movimento nacional, por um momento, ganhou reconhecimento político saindo vitorioso perante a crise institucional do partido liberal. Em julho desse mesmo ano tentou-se um golpe de Estado, mas foi frustrado rapidamente e, já no dia seguinte, em Bogotá, ocorreram diversas marchas permanentemente. Em contrapartida, o governo aprovou, mediante o decreto 2350 de 1944, uma reforma trabalhista cujas leis, em sua maioria, eram favoráveis à classe operária. No entanto, a CTC não conseguiu diminuir a crise política entre o bipartidarismo colombiano e, um ano mais tarde, em julho de 1945, López apresentou sua renúncia irrevogável, nomeando a Alberto Lleras Camargo como presidente interino.

Em meio a essa conjuntura, em maio, a Câmara Municipal decretou o *Acuerdo 21 de 1944* dividindo a área urbanizável de Bogotá em várias zonas e regulamentado cada uma delas.

O Plano de Zoneamento foi uma proposta concreta das linhas urbanísticas de Brunner, sendo aprovada durante a presidência municipal de Enrique Santos Castillo (sobrinho de Eduardo Santos, ex-membro da Câmara Municipal e ex-presidente durante o período 1938-1942).

pesos em 1939 aos 624,4 milhões em 1942. Em conexão com a guerra, o fornecimento de capital para a indústria do país foi praticamente suspensa. Em 1942, o valor total das importações foi de apenas 42,2% em comparação com as importações de 1939. Havia portanto, uma diminuição da produtividade na fabricação industrial. A produção de petróleo caiu entre 1939 e 1943, de 23 a 13 milhões de barris. Somente em 1942, segundo estudo de Rafael Baquero, foram fechadas 155 fábricas por falta de matérias-primas e outros motivos” (MEDINA, 1984, p.53) (Tradução nossa).



Mapa 11 Plano de Zoneamento – 1944
Fonte: Registro Municipal, 1944 (Modificado pela autora)

Bogotá elaborou, pela primeira vez, normas para os usos do solo. As sete zonas são as seguintes: (a) zonas cívico comerciais, b) zonas residenciais técnicas, c) zonas estritamente residenciais, d) zona industrial, e) zonas mistas, f) zonas de bairros operários e g) zonas de reserva. Segundo Cortés (2006, p.73), o zoneamento permitia a combinação de zonas de uso misto com zonas de uso único, não separando as funções. Tal zoneamento, com exceção das zonas mistas que não existiam nos postulados da Carta de Atenas, coincidiu com a proposta do Plano Piloto de 1950 representando, em Bogotá, a introdução de conceitos mais técnicos que os planejados pela *Lei 88 de 1947* sobre “fomento de desarrollo urbano del municipio”.

Desta forma, a norma reconhecia o crescimento de Bogotá durante os anos anteriores.

Em 1945, um ano após o Plano de Zoneamento, foi introduzido na Constituição o conceito de *planejamento*, estabelecendo-se como uma função fundamental para o fomento da economia nacional e das obras públicas. Isto serviu de base para desenvolver a primeira Lei de Fomento das Áreas Urbanas, *Lei 88 de 1947*, que fortaleceu as entidades de planejamento, a Secretaria de Obras Públicas - SOP, a educação e a saúde pública em cada município do país.

Foi também nesse ano que o prefeito da cidade, Jorge Soto del Corral, e o diretor da Secretaria de Obras Públicas - SOP – Alfredo Bateman, propuseram um plano viário. Seguindo o direcionamento de Brunner, o plano visava descongestionar o centro e criar novas centralidades nos setores próximos. Nesse momento, o plano foi considerado inadequado e incompleto (CARREIRA, 2007, p.101) não sendo aprovado como norma.

Numa entrevista concedida em 2002, Hernando Vargas, reconhecido arquiteto da época, apontou:

Me acuerdo cuando nombraron a Jorge Soto del Corral, cuyo secretario de obras públicas fue Alfredo Bateman, sacaron de la noche a la mañana una cosa que se llamó el Plan Soto-Bateman, que fue hecho sobre el plano de Bogotá, y entraron a proponer una serie de avenidas, inclusive unas diagonales que llegaban a la Plaza de Bolívar. Eso fue publicado a grandes titulares en la primera página de El Tiempo.

(...) El Plan Soto-Bateman fue en el año 44. Yo estaba trabajando en Cali en esa época y me acuerdo del bombazo del Plan. Luego se creó conciencia de que toda ciudad requería para su desarrollo un Plan Director. Eso lo aprendimos los estudiantes de urbanismo en la Facultad, y poco a poco se fue creando conciencia a través de las campañas que hacían los políticos, de que las cosas había que estudiarlas antes de proponerlas. Estudiarlas en conjunto. Por ejemplo, ese Plan Soto-Bateman que fue en el 44, inmediatamente la SCA reaccionó y se puso en contra señalando la urgencia del estudio de un Plan Director. (ACEBEDO E MORENO, 2003, p.73)

Através da Sociedade Colombiana de Arquitetos e da revista PROA levantou-se então a ideia de projetar um plano regulador para a cidade.

2.2.4 A visita de Le Corbusier e o Plano Piloto

2.2.4.1 A revista PROA e a difusão do movimento moderno

Conforme mencionado anteriormente, vários arquitetos estavam incomodados com as obras realizadas durante a administração de Brunner no Departamento de Urbanismo. Inspirados nas ideias do movimento moderno, Carlos Martínez, Manuel de Vengoechea e Jorge Arango criaram, em agosto de 1946, a revista PROA.⁶⁵ A revista era o meio de criticar o que contrariava as ideias do movimento moderno, difundindo planos sobre como a cidade devia ser construída, promovendo escritórios de arquitetura e relatando a arquitetura moderna de outros países latino-americanos. Enfim, a PROA foi um meio ideológico de opinião e apresentou-se como um referencial das vanguardas modernas. O arquiteto Hugo Mondragón a define:

La revista Proa fue una de varias expresiones que adoptó un grupo de arquitectos con enormes pretensiones de cambiar el mundo. Repartidas en las páginas de los primeros números y en el libro *Arquitectura en Colombia* que la editorial publicara en 1951 con una selección de las principales obras aparecidas en la revista entre 1946 y 1951, se resume toda la ideología del Movimiento Moderno, potenciada por el énfasis, el entusiasmo y la confianza con que fue vivida a finales de los años cuarenta y comienzos de los cincuenta. (MONDRAGÓN, 2005)

Desde as primeiras edições, o discurso ideológico pôde ser observado, focalizando preferencialmente a arquitetura colonial colombiana.⁶⁶ Para Martínez, uma noção de unidade nacional no período colonial não poderia existir dada a cartografia da época (MONDRAGÓN, 2011, p.57)⁶⁷, pois a construção de “modernidade” e “nação” dependiam de um conjunto de ações que, embora não modificassem fisicamente a geografia, modificavam a forma como se

65 Sobre a trajetória acadêmica e profissional dos três arquitetos, consulte-se a Tabela 9.

66 A seguir estão o nome dos artigos de arquitetura colonial e o número da revista onde foram publicados: 1. “La Casa Colonial”, Proa 01. 2. “Evolución de los estilos en Colombia”, Proa 01. 3. “Estudio de la evolución de las calles de Bogotá”, Proa 05. 4. “Cartagena: su arquitectura”, Proa 05. 5. “La arquitectura religiosa en Colombia”, Proa 18. 6. “Las vías fluviales”, Proa 20. 7. “Los caminos de Colombia”, Proa 22. 8. “Los caminos de la antigua Santa Fe”, Proa 22. 9. “Grandeza y miseria de Yucatán”, Proa 37. 10. “Arquitectura Colonial”, Proa 45.

67 Carlos Martínez escreveu: “La estatua del general Santander: [...] tomó menos tiempo para llegar de París a Cartagena de Indias, que el que empleó para llegar a Honda y este fue menor que el necesario para el traslado de allí a Bogotá” (Proa 22, abril de 1949).

experimentava a cultura colombiana.

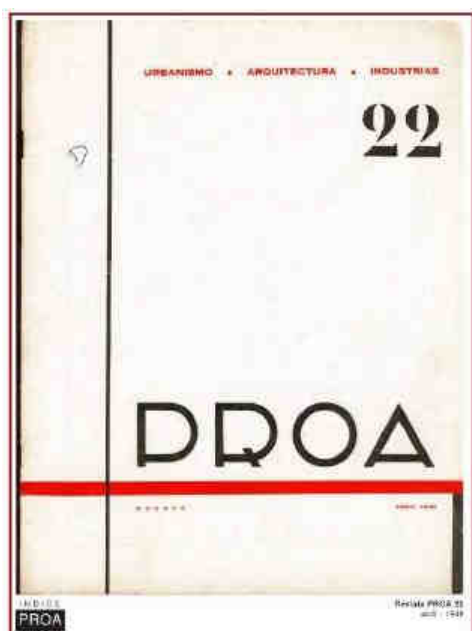


Figura 23 Exemplar da revista PROA

Fonte: PROA No.22

Nesta linha, a revista PROA promoveu a ideia de que a produção arquitetônica produzida depois de 1945 era a única que poderia ser considerada colombiana, que criava nação (MONDRAGÓN, 2011, p.63).

[Apesar de ter] uma rica variedade de influências, a contribuição na Colômbia antes de 1945 poderia ser considerada como inexistente. (...) O período da colônia até anos mais recentes [foi vivido] sem arquitetos [e] quando raramente era necessário construir um prédio tão importante como o Capitólio Nacional em Bogotá, os arquitetos foram importados e em alguns casos, os planos completos estudados na França e na Itália. (MONDRAGÓN, 2011, p.63)

Dedicando-se a descrever como era e como deveria ser a cidade, Martínez frisou que o principal problema estava relacionado com a falta de planejamento.

Bogotá no fue planificada. Bogotá resultó. Su crecimiento y su desarrollo han sido anormales. Cuando un organismo viviente es anormal se le llama fenómeno o monstruo y generalmente se le exhibe en frascos. Bogotá debe ser planificada con el fin de corregir defectos palpables. Hay ciudades que se están planificando: Caracas, Rio de Janeiro, Lima y otras. Esta ciudad tiene demasiadas calles, pero los vehículos no caben en ellas; tiene muchos vehículos pero no son suficientes para el número de pasajeros; abunda en casas pero gran número de familias no pueden alojarse o están mal instaladas. Las iglesias, los teatros y los bancos se encuentran por doquier pero los feligreses, los amantes del cine y la clientela de los bancos sobrepasan en mucho lo hasta ahora previsto. Aspiración de la ciudad ha de ser la de no figurar como fenómeno o monstruo y para ello debe iniciarse su planificación. (PROA No.1, 1946)

Planejar era o que faltava para continuar a modernização do país. Tudo indicava que Martínez desconhecia a legislação existente e os projetos empreendidos por Brunner. No entanto, sobre este último, Martínez aponta o seguinte, após a primeira viagem de Le Corbusier a Bogotá:

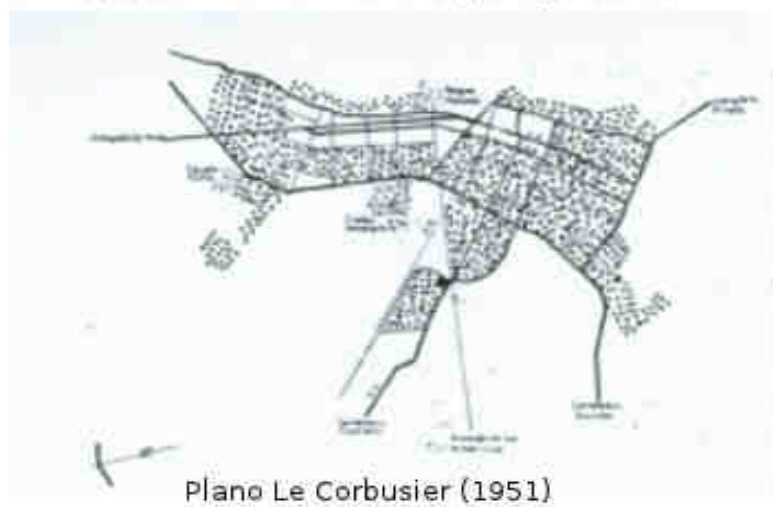
El señor Le Corbusier señaló como PLANOS CRIMINALES aquellos estudios o proyectos por ejecutar o ejecutados y que han motivado el desorden y el crecimiento monstruoso de Bogotá. Para las personas que no entendieron exactamente el alcance de las observaciones del profesor francés, nos permitimos en presentar en forma gráfica y discriminada el resultado obtenido por el aglutinamiento de los nuevos barrios; de barrios retazos que al unirse entre sí, han provocado un enorme caos de nomenclatura y de redes de servicios públicos, ocasionando también la onerosa tarea de la ejecución y la conservación de los mismos. (PROA No. 9, 1947)

Até 1948 quando ocorreu o *Bogotazo*, a revista PROA dedicou-se a propor outras opções para

um planejamento alternativo, a fim de edificar a cidade moderna, já que, segundo seus editores, do ponto de vista urbanístico, a cidade estava sendo mal administrada. Dentre as propostas encontrava-se a criação de um Departamento Municipal de Planejamento autônomo, fora da Secretaria de Obras Públicas; funcionários públicos capacitados e a incorporação das pesquisas dos estudantes de arquitetura no desenvolvimento urbano. Sobre este último ponto, em 1946 a revista publicou um estudo sobre o plano viário para a cidade.

O plano proposto pela revista PROA era diferente do proposto um ano antes pela Sociedade Colombiana de Arquitetura - SCA.⁶⁸ O plano viário da SCA baseava-se na construção de uma ferrovia ao redor de uma elipse que circundaria a área urbana do município de Bogotá. Tal ferrovia periférica permitiria a circulação tanto de cargas quanto de passageiros e teria conexão com uma estação ferroviária nas proximidades do município de Fontibón. Conforme pode ser verificado no Mapa 12, o bonde iria se unir com as linhas tradicionais da ferrovia e conectar-se com as regiões sul e oeste do país (CORTÉS, 2006, p. 77). Para a equipe da PROA seria necessário incluir dois tipos de rede viária. A primeira, com um traçado de ruas amplas distanciadas a cada duzentos ou trezentos metros e sobreposta à retícula existente do setor central. Já na periferia da cidade, com áreas menos consolidadas, a proposta foi criar duas vias importantes: a Avenida Cundinamarca e a Avenida San Francisco. Esta última substituindo a linha férrea exposta pelo plano da SCA. No Mapa 12 é possível verificar um esboço de Martínez, na intenção de criar-se um perímetro semicircular para Bogotá (SALDARRIAGA, 2000, p.105).

68 Isto não quer dizer que a SCA e a revista PROA não coincidiram nos planos urbanísticos. Em resposta à pergunta feita por Acebedo e Moreno sobre se essa relação era íntima, Hernando Vargas indica: "Si, pero mucho. Justamente Carlos Martínez, que fue un gran profesional y un gran urbanista, era muy motivado. Carlos vivió directamente conectado con su ideal profesional y urbanístico y su revista. Él no pensaba ni decía otra cosa que trabajar por ella, y entonces, nosotros éramos unos discípulos de Carlos porque fue Decano nuestro en la Facultad de Arquitectura, y fue profesor de Urbanismo también. Igual que Brunner. Fue Decano por ahí en el año 38 y 39" (ACEBEDO E MORENO, 2003, p.73).



Mapa 12 Planos viários de Bogotá - 1936-1957

Fonte: Del Castillo, 2000, p.51; Guzmán; Burbano, 1975, p.10-12

O plano da SCA tinha uma natureza de engenharia. Projetado principalmente em termos funcionais e econômicos, foi a base para extensões viárias executadas a partir de 1947, como por exemplo, a carreira 10a. Permitia uso residencial no norte, revalorizando os conjuntos residenciais existentes através da construção de vias que os comunicavam com o setor central, vias para uso de carros, principalmente (CARREIRA, 2007, p.103) (Tradução nossa).

O plano da PROA não foi executado, mas foi incluído em planos futuros para a cidade. Por fim, o segundo sucessor do prefeito Soto, Juan Pablo Llinás, retomou a proposta da SCA sobre a carreira 10a e foi executada em 1945, segundo os pressupostos da SCA.

Nesse período de discussão sobre o futuro da cidade Bogotá preparava-se para ser sede da IX Conferência Pan-Americana prevista inicialmente em 1943 e adiada para 1948. Em meio a toda tensão para deixar a cidade pronta, em setembro de 1946 a crise municipal levou à renúncia do prefeito Ramón Muñoz Toledo e do pessoal técnico da Secretaria de Obras Públicas. Sucedido por Juan Salgar Martín por pouco tempo, em fevereiro de 1947, Fernando Mazuera Villegas tomou posse, executando a maioria das obras programadas para a Conferência.⁶⁹ Tal descontinuidade habitual no cargo de prefeito marcou o ritmo das obras que aconteciam em Bogotá; os projetos nunca terminavam ou então ficavam à deriva, dependendo da administração.

Alguns setores criticavam dizendo que as obras encaminhadas durante o tempo de preparação da Conferência eram voltadas para a elite. A falta de vias de comunicação para servir os setores pobres acentuavam a fragmentação existente e o artigo publicado por Luis Jiménez Romero, na revista Cromos, aponta a situação:

(...) En el centro se realiza la urbe; hacia el norte, los barrios residenciales, cuadrículados por la geometría del urbanismo con calles rectas y asfaltadas, o expresamente curvas para no hacer monótonas las perspectivas. Por las aceras de estos barrios sonrían los más atrevidos y suntuosos estilos arquitectónicos de última moda. Una magna noción de progreso se estiliza y estira por estas avenidas. Otras zonas adelantan con menos boato, son los barrios para las clases medias. En éstos es notoria la igualdad del tipo de casa que se enfila por las aceras como un ejército de modestos cocuyos. Las necesidades colectivas han hecho viable este tipo de

69 Sobre o mandato e a gestão de Mazuera, o artigo publicado na revista Semana em julho de 1947 retrata: “Actividad Febril. Las gentes de Bogotá están entusiasmadas con su alcalde, Fernando Mazuera Villegas. ‘Ahora sí la cosa se está moviendo’, dicen. Y como sí se está moviendo! Palas gigantescas andan por todas las partes tumbando casa como castillos de naípe. Pasa el ciudadano de su casa al centro, y cuando regresa por la tarde se han llevado media manzana que dejó en pié después del desayuno. ‘Es un demoledor, como Laureano Gómez’, agregan los ciudadanos. Y por ello la gente está contenta. Una cierta desilusión va a causar a los bogotanos saber que el alcalde Mazuera también construye y crea. Pero, en homenaje a la santísima trinidad, habrá que contarle todo. En los cinco meses que lleva de ejercicio de la alcaldía Mazuera Villegas ha atendido a todos los frentes del problema de Bogotá, en todos ha actuado, muchos ha llevado a su resolución. Todos ellos tienen un camino de finiquito. Abrir una calle hasta cierto punto - hasta donde alcancen los recursos y los días de la actual administración - es poner a las próximas administraciones contra la pared. El público les exigirá, como deuda exigible, que sigan adelante”.

“standard” de domicilio, de fachadas iguales, que sólo se diferencian por la cara de los moradores (...) frente a la dinámica urbana quedan otras zonas, tal vez, las más antiguas, que poco o nada viven de este ritmo uniformemente acelerado con que se transforma la Capital. Nos referimos a los barrios del oriente: Egipto, Las Laches, La Peña, El Chorro (...) las calles del barrio, que en otra época fueron de las mejores de la ciudad. (Revista CROMOS, 23 nov de 1946)

Sobre os bairros menos privilegiados, Jiménez aponta:

Más arriba vive gente más pobre aún, que construye sus viviendas con restos de cajones y hojas de lata. Las condiciones higiénicas en que vive esa gente son, desde luego, más lamentables. Basta decir que no tienen ningún servicio público. Sin tranvías, sin buses, sin teléfonos, sólo les alcanza un poco de luz y un perenne racionamiento de agua (una hora diaria para 3000 habitantes). (Revista CROMOS, 23 nov de 1946)

Nessa conjuntura, em 1947, a visita de Le Corbusier foi vista como uma possível solução aos problemas que os *proistas* viam, tais como a falta de urbanismo e ineficiência pública, pois o arquiteto suíço representava os pressupostos do CIAM.

Chegou Le Corbusier

A primeira viagem de Le Corbusier a Bogotá aconteceu entre os dias 16 e 24 de junho de 1947. A revista PROA foi um dos meios locais que divulgou tal acontecimento:

Para Bogotá y particularmente para el gremio de arquitectos, esta visita es motivo de justo orgullo, de imponderable valía y prenda de prestigio ante el mundo internacional de arquitectos, urbanistas y planificadores (PROA No 7)

Le Corbusier foi convidado pelo ministro da Educação, Eduardo Zuleta Angel, que o conheceu quando trabalhava como delegado da Colômbia na ONU.⁷⁰ A ideia da visita era que Le Corbusier conhecesse Bogotá para ficar e participar do planejamento da cidade. A edição número oito da revista PROA dedicou vários artigos a Le Corbusier, comparando-o com

70 Hernando Vargas, presidente nesse momento da Sociedad Colombiana de Arquitectos, narra o convite feito a Le Corbusier: “A través de revistas comenzamos a conocer a Le Corbusier y sus propuestas. Desde que estábamos estudiando iniciamos un contacto espiritual con él. Posteriormente, en el año 47 fui elegido presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, sorpresivamente, pero me propuse hacer algo trascendental y fue traer a Le Corbusier, y lo logré por una circunstancia muy curiosa: Le Corbusier había estado en Nueva York en ese año, encargándose de estudiar el edificio para Naciones Unidas. Eduardo Zuleta Angel, gran colombiano, era en ese momento presidente de la subcomisión preparatoria de Naciones Unidas, y le correspondió participar en la escogencia del predio del lote para ese edificio. Voló con Le Corbusier en helicóptero sobre Nueva York para escoger el mejor lote, año 47, era una cosa verdaderamente inaudita en esa época. Y así fue seleccionado. Zuleta, en un reportaje que le hicieron, narró esa experiencia, y la amistad que había hecho con el eminente urbanista francés, Le Corbusier. Yo leí ese reportaje, y entonces nos fuimos donde Zuleta que era ministro de Educación Pública en ese momento, y le propusimos que se hiciera el esfuerzo por invitarlo y traerlo, y así se hizo. Él se interesó mucho en nuestra propuesta, llamó a Mazuera que estaba recién nombrado como Alcalde, para ver cómo el municipio pudiera contribuir con los costos de ese viaje. Mazuera justamente encontró muy importante la propuesta y financió la tráfida de Le Corbusier. Costos de pasaje y hotel únicamente, porque él no cobró nada, por la amistad con Zuleta” (ACEBEDO E MORENO, 2003, p.71).

personagens como Marx, Freud, Einstein e Picasso. Era evidente, assim, a exaltação dos arquitetos da PROA por terem visto Le Corbusier em Bogotá.

**Bogotá es una Ciudad Sin Modelar,
Opina el Gran Urbanista Corbussier**

Diez días permanecerá en Colombia. — Sus opiniones sobre la capital. — Varias anécdotas de Nueva York. — Tratará con el alcalde los graves problemas de la ciudad.

UN REPORTAJE DE HERNANDO SANTOS C.

Los estudiantes de arquitectura de Bogotá y con ellos todos los arquitectos, ingenieros y urbanistas de la ciudad tuvieron ayer su día magno. En un avión de la Avianca hizo, en las horas de la mañana, el famoso arquitecto, urbanista, pintor y excelente escritor Charles Edouard Jeanneret, más mundialmente conocido por el nombre de Le Corbusier.

Invitado por el ministro de educación nacional, doctor Zuleta Angüel, Le Corbusier permanecerá en la capital 10 días. Su visita es un acontecimiento fundamental. Viene de recorrer parte de América. Regresará su día por las calles del sur, regresará después a Francia y continuará revolucionando la técnica de la arquitectura y urbanización modernas.

LA LLEGADA

La noticia de su llegada a Bogotá fue bien pronto conocida por todos los estudiantes de arquitectura de la Facultad Nacional. Se trasladaron a Techo e invadieron con gritos de "¡Viva Le Corbusier!", "¡Viva Le Corbusier!", el aeropuerto en donde debía aterrizar tan distinguido visitante. Una frenética ovación estalló al descender éste del avión, y acompañándolo con los pitos y las sirenas de sus automóviles, Le Corbusier hizo una entrada triunfal a Bogotá.

SU VIDA

Nacido en Suiza, vivió desde temprana edad a París, considerándosele como ciudadano francés. Pronto comenzó a revolucionar el ambiente urbanista de la capital francesa con sus teorías



LE CORBUSIER
ayudará a hacer la ciudad, menos fra...

(Continúa en la última página)

Figura 24 Visita de Le Corbusier em Bogotá – 1947

Fonte: Jornal El Espectador, 14/06/47

Durante a visita, Le Corbusier, por sugestão da Sociedade Colombiana de Arquitetos – SCA - e a convite do prefeito de Bogotá, Fernando Mazuera, deu duas palestras: “O urbanismo como supremo ordenador social” e “Características mundiais e regionais da arquitetura moderna”. Nessa mesma visita, ofereceu-se a ele a elaboração de um plano para a cidade e, em 7 de dezembro, o Congresso da República emitiu a *Lei 88*, ordenando os municípios com orçamento maior que 200.000 pesos que elaborassem um plano regulador de urbanismo⁷¹.

71 Artículo 7o.- Los municipios que tengan un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (200.000.00) están en la obligación de levantar el plano regulador que indique la manera como debe continuarse la urbanización futura de la ciudad. Este plano no solo comprenderá las enmiendas y mejoras que deban hacerse a la parte ya construida, atendiendo al posible desarrollo, sino los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los sitios donde deban ubicarse los edificios públicos, sitios de recreo y deporte, templos, plazas y áreas verdes, escuelas y demás edificios necesarios a la población. (LEI 88 de 1947)

A lei foi resultado das gestões realizadas pela Sociedade Colombiana de Arquitetos - SCA - e de um de seus membros de maior destaque, Jorge Gaitán Cortés (prefeito de Bogotá durante os anos 1960). A norma serviu para que o Congresso da República adotasse uma legislação específica sobre planejamento urbano, como instrumento básico para regulamentar o crescimento das cidades (CORTÉS, 1995a, p.21).⁷²

Segundo Mondragón (2010, p.104), a ideia de contratar Le Corbusier não foi muito bem aceita entre alguns dos arquitetos da PROA, visto que a equipe gostaria de participar dessa remodelação da cidade e olhava a intervenção de estrangeiros com receio. Tal argumento pode ser considerado até contraditório, uma vez que o arquiteto que faria o plano para a cidade era o mesmo que a revista PROA admirava, o “pai” do CIAM. Entretanto, os *proistas* queriam intervir na cidade para garantir a incorporação de uma linguagem nacional no urbanismo bogotano.⁷³ Outra razão pode ser que aquilo que eles criticavam na revista – “intervencões estrangeiras na cidade” - aconteceria com a intervenção de Le Corbusier. No entanto, em 1950, a posição de Arbeláez, diretor do Escritório do Plano Regulador – OPRB (Oficina del Plan Regulador de Bogotá) -, explica o motivo do não direcionamento do Plano Diretor por parte de colombianos:

Les pregunto a los arquitectos colombianos si fuera de cuatro o cinco excepciones, existía dentro de nuestro gremio en 1948, personal con experiencia y conocimientos suficientes en estudios de regulación urbana y aplicación de ellos a la realidad y organización administrativa. El estudio del urbanismo que se realiza en la facultad, nos proporciona un barniz general para charlas en mesa redonda, pero no nos capacita para entrar a resolver problemas tan complejos. Creo conveniente aterrizar y ver las cosas como son. Estamos en el mismo caso de un médico general, quien al tratar a un enfermo, sin sentirse deshonrado por ningún motivo, lo envía a un especialista, debido a que no posee la habilidad o el conocimiento necesario para curarlo u operarlo, según el caso. Lo mismo sucede entre nosotros, y nadie tiene por qué sentirse subestimado sino más bien orgulloso de que un grupo de profesionales colombianos haya trabajado en combinación con arquitectos de la categoría de Le Corbusier, y haya aprendido lo que en la facultad no fue posible. ¿Quién más en el país se beneficia de esto? (ARBELÁEZ, 1951 *apud* HERNÁNDEZ, 2004, p.100)

Por outro lado, como deixa explicado Martínez no artigo *Reconstrucción de Bogotá*, publicado

72 Joge Gaitán Cortés, arquiteto, ex-membro da Câmara Municipal e prefeito de Bogotá durante os anos 1960, teve a oportunidade de realizar estudos nos Estados Unidos, como a maioria dos arquitetos *proistas*. Ele também criticava as ideias implementadas por Brunner na Colômbia e, sobre isso, Cortés escreve no jornal El Bogotano: “El profesor Karl Brunner ciertamente hizo algo durante su permanencia en el país. En Bogotá dictó un cursillo en el cual hacía que sus alumnos - ignorantes profundos del más elemental principio urbanístico - comenzaran a proyectar una urbanización en terreno plano y luego la misma pero en terreno inclinado. El curso se terminaba con la indicación de los anchos recomendables para las calles y andenes, y un último proyecto que debían hacer los alumnos, para una ciudad satélite en Bogotá, en la cual se ensayaban toda clase de formas que se asemejaran a un sapo o a un cucarrón” (EL Bogotano, s/d, *apud* HERNÁNDEZ, 2004, p.71).

73 Entre 1946 e 1948 a revista PROA publicou várias propostas que deveriam ser feitas na cidade: 1. Ampliação da carreira 10a. 2. O plano viário. 3. A reurbanização da praça central do mercado municipal. 4. A cidade dos trabalhadores e 5. a reconstrução de Bogotá (MONDRAGÓN, 2010, p.104).

em 1948, o urbanista Maurice Rotival, que de uma missão na Venezuela voltava por Bogotá a New York, apontou:

Ustedes los arquitectos de Bogotá, han llegado a una insospechada madurez profesional. Ustedes no necesitan de técnicos extranjeros sino a manera críticos por 10 ó 15 días cada 6 meses. (PROA No.13, 1948)

Em qualquer caso, o *Bogotazo* foi a oportunidade para a participação e contratação de Le Corbusier.

2.2.4.2 O *Bogotazo* e a contratação de Le Corbusier

Fernando Mazuera⁷⁴ foi uma figura decisiva na década de 1940, pois transitou nos anos que Bogotá experimentou a transformação. Foi, como exposto anteriormente, o prefeito que conseguiu executar as obras programadas para a IX Conferência e quem renunciou dias antes da inauguração das mesmas, quando o chefe do partido, Jorge Eliécer Gaitán, decidiu retirar de seu governo ministros, governadores e altos funcionários liberais vinculados ao governo conservador. Ele foi substituído pelo arquiteto Manuel de Vengoechea, quem assumiu a prefeitura o dia 7 de abril. No entanto, depois do assassinato de Gaitán, Mazuera foi convocado pelo presidente Mariano Ospina e por Darío Echandía (quem ocupou a direção do Partido Liberal após a morte de Gaitán), para lhe oferecer a prefeitura novamente. Mazuera aceitou e começou a trabalhar em 11 de abril de 1948. Ao mesmo tempo, foi criada a Seção de Reconstrução de Bogotá (*Decreto Lei 1260*), coordenada pelo arquiteto Vengoechea e financiada através de um empréstimo e do imposto predial.

Esta situação de entrada e saída dos mesmos personagens refletia o ambiente político que operava no momento. O Partido Liberal negociava com o governo conservador uma nova e repetida fórmula política e ratificava o retorno de um governo de Unidade Nacional. O povo nas ruas estava informado apenas sobre as conversações ocorriam dentro da casa presidencial e limitou-se a esperar por um desenlace (CARREIRA, 2007, p.145). No ano seguinte houve uma segunda interrupção na colaboração do Partido Liberal com o governo de Mariano Ospina, em maio de 1949, Mazuera deixou de ser o prefeito.

As obras feitas para a reconstrução da cidade foram pensadas e estruturadas na revista PROA

⁷⁴ Mazuera foi político colombiano, sobrinho do ex-presidente Eduardo Santos, proprietário do jornal EL TIEMPO, que ocupou a prefeitura diversas vezes durante os anos 1940. Nos anos 1960 criou a firma Construtora *Fernando Mazuera y Compañía Ltda.*

com seus dois personagens representativos, Vengoechea e Martínez. O *Acuerdo 88 de 1948* autorizou o prefeito a organizar uma dependência encarregada de elaborar o Plano Regulador da cidade e por em vigência os planos que aí se formulavam. Alguns meses antes havia entrado em vigência a Lei 88 de 1947. A partir do decreto 94, em 1949, organizou-se o Escritório do Plano Regulador de Bogotá da Secretaria de Obras Públicas, sendo Helbert Ritter nomeando como diretor.⁷⁵ O Escritório foi estruturado em cinco seções: reconhecimento topográfico, serviços públicos, zoneamento, investigações estatísticas, regulamentação e recursos.⁷⁶

Foi o *Acuerdo 88* que permitiu contratar Le Corbusier, José Luís Sert e Paul Wiener para dirigir o Plano Regulador de Bogotá, sendo os dois últimos membros da firma consultora *Town Planning Associates*. Os dois principais sócios já haviam participado da elaboração de outros planos urbanos para as cidades da América Latina (havia realizado os de Chimbote no Peru e da Cidade dos Motores no Brasil), e também já haviam assessorado a realização do plano de Tumaco, Colômbia após o incêndio de 1947.⁷⁷ Essa equipe trabalhou no Plano de Bogotá durante cinco anos.

Le Corbusier, em sua primeira visita, atribuiu a desordem da cidade ao traçado dos novos bairros e ficou alarmado frente o ruído das buzinas dos automóveis. Referente à organização urbanística expressou: “*se me parece a una de esas señoritas que a los 17 años decidieron abandonar el hogar para entrar en la aventura sin control.*” (PROA, 1947)

Na segunda visita de Le Corbusier foi assinado o contrato para a elaboração do Plano Regulador de Bogotá. No que diz respeito a essa contratação, Mazuera indica:

...vinieron en esa época y encauzaron bastante a la ciudad sacándola de la desorientación en que la había dejado el arquitecto austriaco que quiso de hacer de Bogotá, tan fácil de trazar, una ciudad de estrellas y la llenó de diagonales y calles transversales innecesarias, que hoy confunden al transeúnte.. (MAZUERA, 1972, p.214-215)

O testemunho de Germán Samper, colaborador colombiano na elaboração do Plano Piloto

75 Ritter era colaborador da revista PROA, participou da equipe que projetou a Avenida Las Américas e, antes de ocupar a chefia do Escritório do Plano Regulador de Bogotá, foi chefe do Departamento de Urbanismo.

76 A divisão estabelecida no Decreto 94 de 1949 incluiu também a seção do plano, antecedente administrativo do *Departamento de Catastro Distrital* hoje *Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital*.

77 Em 1949, atuando como consultores para o projeto de reconstrução de Tumaco - Nariño (sul do país), Paul Wiener e Luis Sert aproveitam sua estada para negociar os estudos urbanísticos das cidades de Cali, Medellín e Bogotá. Uma abordagem do projeto para Tumaco pode ser encontrada em Schnitter, 2007..

contratado por Le Corbusier, indica, no entanto, que Mazuera hesitou sobre a contratação de Le Corbusier por considerá-lo “muito moderno”:

Desde la primera visita, en 1947, Le Corbusier abrigaba la esperanza de que le fuera contratado el plano de Bogotá. Ese parece que fue el gancho para lograr su visita a nuestra ciudad. Sin embargo, la correspondencia que hoy conocemos nos hace pensar que el alcalde Fernando Mazuera tenía algunas dudas, ya que el arquitecto le parecía «demasiado moderno». Nos queda difícil saber hoy qué pasaba por la cabeza de un hombre de negocios cuando usaba la expresión ‘muy moderno’. Quizás no fuera un concepto estético porque un semimoderno teóricamente no existe. Quizás Mazuera, que era un hombre que viajaba a París con frecuencia, hubiera visto proyectos de Le Corbusier como la Ville Radieuse o sus propuestas de renovación de la capital francesa, ciertamente osadas desde el punto de vista de nuevos usos del suelo, cambios en los conceptos de propiedad de la tierra, etc., que le preocuparon como burgomaestre, en un país donde apenas se comenzaba a hablar de la propiedad horizontal. (O'BYRNE e DAZA, 2010, p.147)

A revista PROA resenhou o contrato, explicando-o da seguinte forma:

Análise da cidade: Este trabalho iniciaria em março de 1949, para ser executado em um ano, a cargo do Escritório do Plano Regulador em Bogotá. Com remuneração de 9.000 dólares, atuariam como consultores, Sert e Wiener e haveria reuniões conjuntas em Bogotá e Paris.

Esquema básico preliminar: Responsabilidade de Le Corbusier, Wiener e Sert e do Escritório do Plano Regulador. Seria executado em Paris em agosto de 1949, com remunerações de 2 mil dólares para cada um.

Plano Diretor: Tomaria um ano (entre o mês de agosto de 1949 e 1950) para execução em Paris, por Le Corbusier, com remuneração de 54.000 dólares; atuariam como consultores Wiener e Sert e o Escritório do Plano Regulador. Sert e Wiener receberiam 29.000 dólares.

Plano Regulador: Iniciaria em agosto de 1950 para ser executado em dois anos. Estaria a cargo do Escritório do Plano Regulador e por Wiener e Sert com uma remuneração de 110.000 dólares. Atuaria como consultor, com uma remuneração de 17.000 dólares, o senhor Le Corbusier. Esse trabalho seria executado em New York, ali tendo lugar duas reuniões conjuntas no mês de fevereiro de 1951 e de 1952.

Desenvolvimento e execução do plano: Esta última etapa estaria a cargo do Escritório do Plano Regulador, mas opcionalmente atuariam como consultores Wiener e Sert, com uma remuneração de 25.000 dólares anuais.

O ambiente para a elaboração do Plano foi sempre favorável, até a sua entrega. Rafael Serrano, arquiteto *proista*, descreve da seguinte forma:

Así estaban las cosas, formando cada día un embrollo mayor y un nudo de problemas para los continuadores de la obra del urbanista vienés, cuando las llamas vengadoras del 9 de abril de 1948, impusieron violentamente un cambio de frente, que desde tiempo atrás venía exigiendo en todos los tonos el grupo joven de la Sociedad Colombiana de Arquitectos.

La visita de Le Corbusier, fue por entonces el punto de partida de una serie de conversaciones que culminaron con el acuerdo 88 de 1948, por el cual se autorizó al alcalde a contratar los servicios de un urbanista foráneo, que tratara de poner al derecho lo que tan torcido iba. Y el filósofo de la nueva arquitectura, padre del CIAM y jefe reconocido de una revolución, cuyo ideario está basado en el funcionalismo arquitectónico-urbanístico, aceptó la poderosa tarea de

dotar a Bogotá de un “plan regulador” capaz de solucionarle sus más urgentes necesidades, de acuerdo con la índole de sus gentes, sus características dominantes, sus actividades esenciales, sus medios de cultura, su topografía y su clima.

Con Le Corbusier fueron contratados también Wiener e Sert - sus mejores discípulos - para que, realizando una labor conjunta con un grupo de arquitectos nacionales, se tuviera en el término de tres años un derrotero seguro y lógico, para encauzar el desarrollo previsible de Bogotá. (PROA, 1949)

Metodologia e plano

A estada mais prolongada de Le Corbusier em Bogotá durou 30 dias, no mês de setembro de 1950 quando ocorreu a entrega oficial do plano.⁷⁸ A primeira fase foi técnica e consistiu no levantamento da informação e elaboração do diagnóstico, a cargo do Escritório do Plano Regulador. Já a segunda fase, o Plano Piloto, foi dirigida por Le Corbusier na qual foram planejadas as diretrizes gerais. O Plano Piloto constituiu-se no referencial do Plano Regulador, que foi a fase de desenvolvimento técnico e em profundidade de ajuste à realidade física concreta da cidade de Bogotá; essa fase dirigida por Sert e Wiener nos Estados Unidos.⁷⁹

A primeira parte do relatório final do plano piloto concentrou-se nos preâmbulos: introdução que apresentava os elementos teóricos e metodológicos com os quais o plano foi abordado. Nessa parte destacam-se quatro funções urbanas abordadas pelo CIAM: habitação, trabalho, recreação e circulação. Le Corbusier apontou que em Bogotá se colocou em prática, pela primeira vez, a metodologia de desenvolvimento sintético que resume os elementos principais de uma política urbana. Assim o apresenta:

La ciudad de Bogotá tiene un Plan Piloto, aquello que ninguna otra ciudad del mundo posee aún. De tal hecho pueden sobrevenir bondades materiales inmensas, una potencia espiritual que es propia del civismo, un impulso para la población que la hará capaz de pasar a través de todas las dificultades - provisionarias o accidentales - y de realizar en armonía la ciudad como expresión de nuestra civilización maquinista. (LE CORBUSIER, 1950, *apud* CORTÉS, 1995a, p.23).

Segundo Cortés (1995a, p.24-25), foram quatro os objetivos atingidos pela elaboração do Plano Piloto:

78 O Plano Piloto foi elaborado no escritório de Le Corbusier localizado na Rue Sèvres em Paris e contou com três colaboradores colombianos: Germán Samper, Rogelio Salmona e Reinaldo Valencia.

79 A proximidade do CIAM com os Estados Unidos da América foi conduzida pelo arquiteto Luis Sert, quem chegou a Nova York em 1939, exilado do governo Franco na Espanha. Foi através do livro *Should our cities survive?*, recopilação das conclusões dos CIAM IV e V, que o urbanismo do CIAM foi introduzido de forma clara e oficial nos Estados Unidos.

- “Articulação” da cidade dentro de um sistema regional de autoabastecimento dentro das precárias possibilidades oferecidas pela delimitação municipal. O plano reafirmou a necessidade de criação de uma entidade e criação de um plano de nível e escala regionais com o objetivo de cooperar em política urbana com os outros municípios.
- Formulação de uma estrutura urbana básica que norteasse as decisões relacionadas com a forma da cidade e suas possibilidades de crescimento.
- Contenção da expansão indiscriminada da cidade para o oeste, ordenando-a para o norte e sul com zonas de uso exclusivo para moradia e densidades menores das que havia na periferia. Os usos de trabalho se repartiriam entre o centro tradicional e uma ramificação - também linear - de usos industriais e de comércio de porte para o oeste.
- Introdução de elementos técnicos de planejamento elaborados pelas experiências dos CIAM e seus impulsionadores; urbanismo de três dimensões: zoneamento por altura, por funções e por densidades; e o sistema viário hierarquizado de acordo com o zoneamento.

Foi apresentado o Plano Piloto com quatro escalas diferentes para um horizonte temporal de 50 anos, prevendo uma cidade capaz de comportar 1.500.000 habitantes⁸⁰: escalas regional, metropolitana, urbana e centro cívico.

80 Observar a Tabela 1. O leitor verá que já em 1964 a população bogotana superava o milhão de habitantes.



Plano Piloto (1950). Plano regional



Plano Piloto (1950). Plano metropolitano



Plano Piloto (1950). Plano urbano



Plano Piloto (1950). Centro Cívico

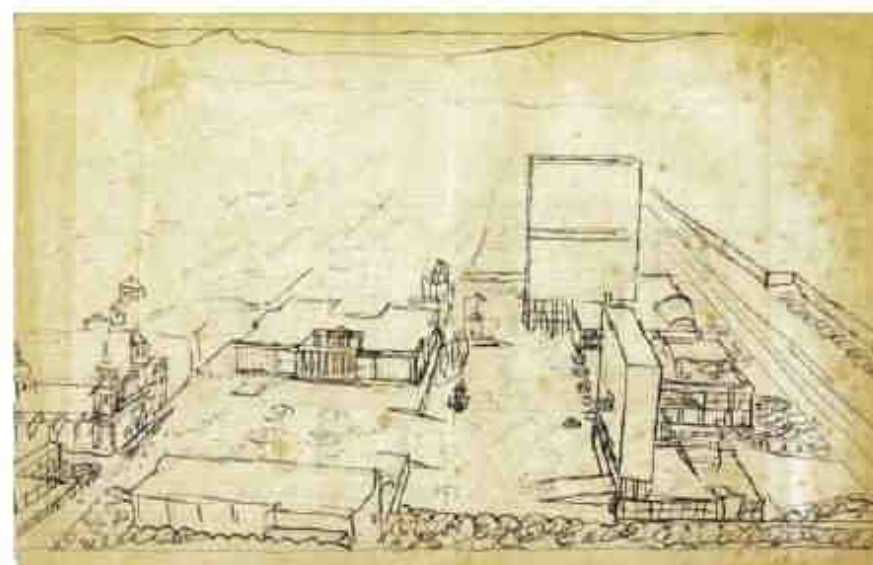


Figura 25 Plano Piloto para Bogotá dirigido por Le Corbusier.
 Fonte: O'Byrne e Daza, 2010, p.148

Em nível regional advertia-se que Bogotá poderia não ser uma cidade moderna, pois lhe faltava uma das principais bases econômicas: a indústria; além disso, sua localização criava muitas dificuldades para consegui-lo (CARREIRA, 2007, p.166).⁸¹ Conforme apontado por Del Castillo (2008, p.53), a cidade tinha mais o perfil de um centro de prestação de serviços do que um centro industrial.

No esquema da cidade linear contemplaram-se duas áreas de crescimento em nível metropolitano: uma no eixo sul-norte e outra próximo aos morros, dirigindo o crescimento para o oeste.

Del Castillo (2008, p.54) explica que o Plano Urbano expunha claramente as quatro funções do CIAM. Estas funções começaram a ser organizadas através de um esquema de circulação, classificando as vias da cidade em diversas hierarquias num sistema denominado “7 V”: partia-se da estrutura viária existente e sistematizava-se com o planejamento corbusiano, iniciando com as vias principais ou V-1 até as vias para pedestres ou V-7, que serviam exclusivamente para parques e rotas setoriais. (Ver Figura 26).

81 Hernández (2004, p.78) refere-se à escala regional abordada por Le Corbusier da seguinte forma: “O estudo regional, implicitamente, demonstrou a incapacidade que a cidade de Bogotá tinha para ser uma cidade verdadeiramente moderna. Não possuía uma das principais bases econômicas, a indústria, e sua localização criava imensas dificuldades para desenvolvê-la”. (Tradução nossa)

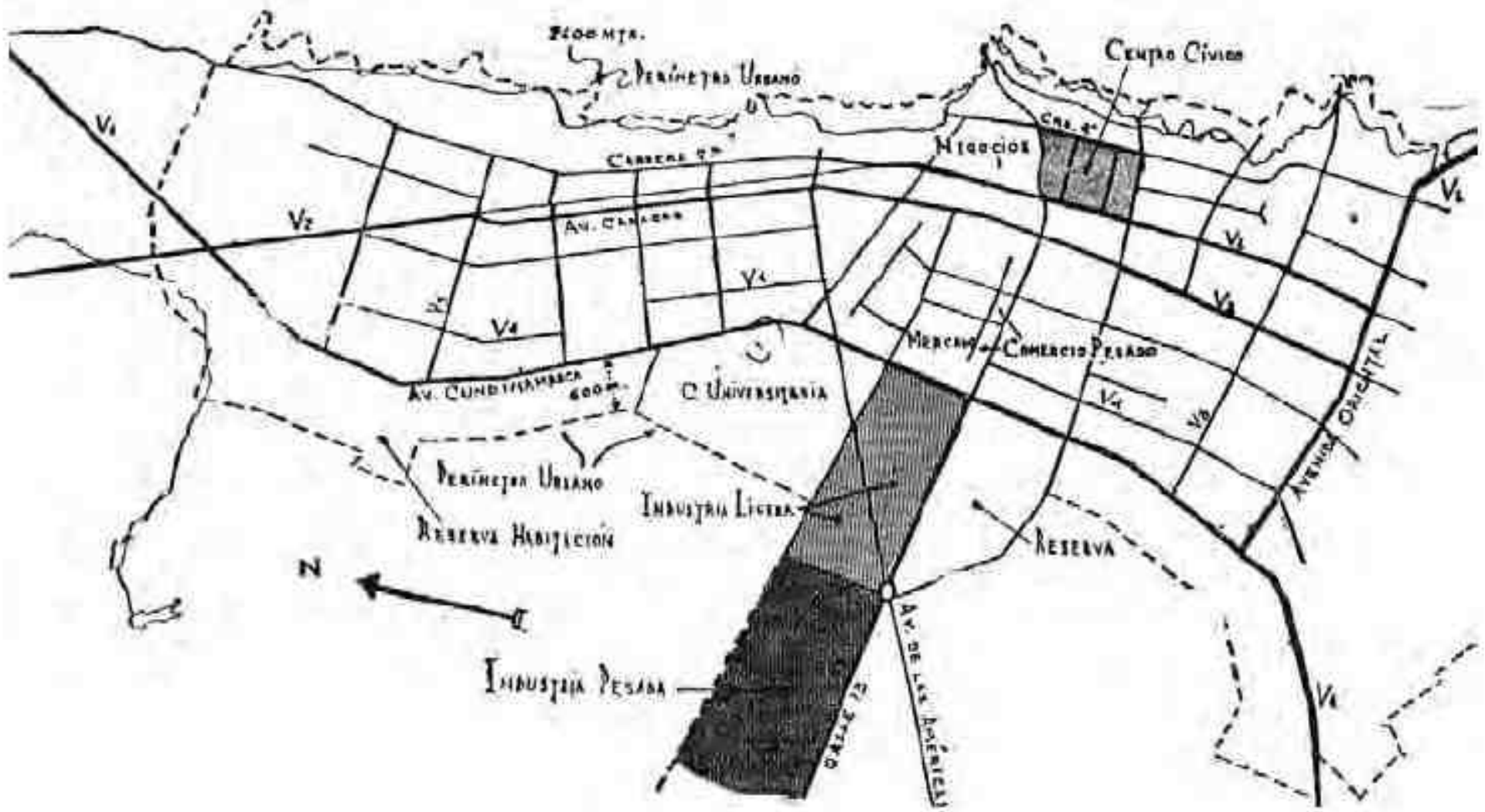


Figura 26 Sistema das 7V propostas por Le Corbusier para Bogotá.

Sobre o centro cívico, aponta o Plano Piloto:

El espacio así considerado ocupa un largo de 200 metros y una profundidad de este a oeste de 600 metros. Esta superficie ocupa un plano inclinado descendiendo de la montaña. La Plaza de Bolívar ocupa su centro, el palacio presidencial el alto, el palacio de los ministerios, el palacio municipal y el de los sindicatos el bajo. Ligadas íntimamente a estas nuevas obras y un cierto número de calles y edificios históricos españoles. Sobre todo se reunirá aquí el espíritu de la ciudad, la escala humana, la diversidad y la unidad. Una verdadera sinfonía arquitectónica y paisajística se desarrollará. La montaña servirá de fondo a la composición. (BAÑEN, 1991, p.82)

No centro cívico apareceriam edifícios “históricos” e blocos lineares sobre amplos espaços verdes; itinerários verdes atravessariam a cidade, dando um caráter monumental pelos elementos arquitetônicos e urbanos, em especial as grandes dimensões dos espaços abertos e os volumes isolados, próprios de Le Corbusier. Este propôs, em primeiro lugar, o edifício dos ministérios - um bloco de quinze andares – e, em segundo, o edifício municipal.

El palacio presidencial, retirado de la plaza, en el alto dominando la ciudad y apoyado en el gran parque de la montaña.

Inmediato a él, el conjunto de edificios de las embajadas (no las casas de los embajadores). Lo completa un programa ordenado de construcción de edificios en altura para oficinas inmediatas al centro mismo.

La calle Real planteada como un espacio lineal cívico, retoma el valor cívico que siempre ha tenido la carrera séptima durante toda la historia de la ciudad: [...] el ágora se prolonga con la calle del comercio, reconocido sobre su trazado y sus edificios actuales, apoyado por núcleos nuevos que complementan con programas propios a la calle y al centro de negocios propuestos.

Todo apoyado por áreas habitacionales inmediatas y de alta densidad, que garanten la vida activa del centro. Estas áreas serán construidas en dos formas edificatorias ya tradicionales en Le Corbusier: La unidad de habitación y el edificio continuo. (BAÑEN, 1991, p.98)

No que diz respeito ao espaço público, apresentaram-se dois componentes relevantes: o esquema circulatório e o Centro Cívico. Sobre o primeiro, o tema circulatório diferenciou-se em dois tipos de vias: as de enlace regional comunicando as cidades à região; e as vias rígidas, estrutura que consistiu em classificar e ajustar a trama existente numa hierarquia que chegava até o pedestre e que impedia as zonas de mobilidade do pedestre daquelas de circulação veicular, as V7.

Pode ser visto que o plano serviu para refinar duas ferramentas (a regra das 7 vias e teoria de setor), rapidamente transformadas em princípios de intervenção urbana. Ferramentas que, no caso de Bogotá, foram simplesmente deduzidas a partir da estrutura da cidade existente. As suas características mais importantes foram: o sistema viário hierárquico e a divisão da cidade em setores homogêneos que assumiu a existência de um todo heterogêneo. (CORTÉS, 1995a, p.28) (Tradução nossa).

Sobre os objetivos atingidos pelo Plano Piloto, aponta Carreira:

O objetivo do plano era crescer verticalmente liberando solo e ventilar a “a sufocante cidade tentáculo” nas palavras de Le Corbusier, e alocar o espaço restante para grandes áreas verdes e rodovias. No Plano Piloto dispunha-se do espaço autoritariamente, concebendo-o de forma abstrata, pois o tratamento dado a certos elementos “históricos” são uma dentro da nova paisagem urbana, favorecendo o novo, tendo em conta o pré-existente. O Plano Piloto é liberado da escala humana, o homem não é a medida dos espaços públicos, pois eles vão ser monumentais. (CARREIRA, 2007, p.169-170) (Tradução nossa)

E sobre a ideia de uma cidade moderna, conclui Hernández:

O esquema desenvolvido por Le Corbusier resume como a modernidade vê e entende a cidade: tratam-se de estabelecer os pré-requisitos para o funcionamento da máquina e para reconhecer as quatro funções vitais na Carta de Atenas: habitação, trabalho, recreação e circulação. Além disso, o centro cívico é o reconhecimento, pelo menos em teoria, da necessidade de um complemento a essas funções vitais para abrigar o espírito do homem e sua necessidade de socializar e participar ativamente na sociedade onde vive. (HERNÁNDEZ, 2004, p.91) (Tradução nossa)

Em maio de 1951, com a presença de Le Corbusier, o Plano Piloto foi lançado publicamente com uma exposição de suas peças. Em agosto, em meio a um grande interesse, se fez a entrega oficial do Plano e passou-se a uma nova etapa de estudo.

O Plano Piloto foi aprovado e em abril de 1951 expediu-se o *Decreto 185 de 1951* que o colocou em vigência, com caráter de norma urbanística provisória. Como corolário a esta fase do Plano se pode dizer que refletiu os ideais da cidade do movimento moderno em quanto a reestruturar o funcionamento da cidade, gerando, no entanto, incômodo entre alguns agentes imobiliários que pediam uma rápida definição de normatividade para construir.

2.2.5 O Plano Regulador e o “fracasso” na implementação

A quarta etapa esteve a cargo de Wiener e Sert que, trabalhando desde seu escritório em Nova York, elaboraram o Plano Regulador de Bogotá, tendo como referencial o Plano Piloto. No Plano foram definidas edificações, sistemas estruturantes e ferramentas de gestão.

O Plano Regulador entregue à prefeitura estava conformado da seguinte documentação: três planos escala 1:50000: viário, zoneamento e parques e serviços sociais; aproximadamente 44 planos em escala 1:2000 dos setores em que se dividia a cidade, padrões gráficos, memória descritiva geral, memória descritiva dos valores e três volumes de material informativo e bibliográfico (CARREIRA, 2007, p.175). O plano foi entregue em 1953 ao prefeito, Coronel Julio Cervantes, designado prefeito pelo então presidente General Gustavo Rojas Pinilla.

O plano concordou com algumas abordagens feitas por Le Corbusier. Em primeiro lugar, Sert

e Wiener com a necessidade de estabelecer um Plano Regional que fosse além do perímetro urbano vigente, e que dito plano incluísse as áreas que compartilham as condições geográficas de Bogotá, assinalaram a necessidade de projetar vias de enlace regional com a função de comunicação entre a cidade e seus lindeiros, partindo da carta de urbanismo do CIAM que considera a cidade como uma parte de um conjunto econômico social e político que constitui a região (HERNÁNDEZ, 2004, p.113). Portanto, eles sugerem um plano que estabeleça os usos principais do território, a rede viária principal, a proteção contra inundações, a canalização de rios e o controle de urbanizações marginais que tinham começado a aparecer no perímetro urbano (DEL CASTILLO, 2008, p.58).

Em segundo lugar, o Plano Regulador conservava as vias principais, propunha a criação de uma via periférica que fosse um enlace regional; a Avenida Caracas (carreira 14) e a carreira décima seriam artérias principais no sentido norte-sul; e as avenidas das Américas, Los Comuneros e Colón seriam as ruas principais sentido leste-oeste. Assim, mantendo a hierarquização feita por Le Corbusier sobre as 7V, o Plano Regulador reafirma a vontade de separar o pedestre do veículo.

Em terceiro lugar, e seguindo os postulados do CIAM, o Plano Regulador estabelecia um zoneamento com as quatro funções básicas - habitar, serviços sociais, trabalho, circulação - e a eliminação das zonas mistas, em especial as zonas de indústria com habitação⁸²; nesta medida, o zoneamento se expressa como o instrumento de planejamento moderno⁸³ - zonas que tinham sido abordadas no Plano de Zoneamento de 1944.

Desta forma, são propostos dois tipos de zoneamento: aquele que indica os usos da terra segundo a função urbana à qual se dedicará, dividindo o território nas quatro funções básicas do CIAM; e o zoneamento de alturas e volumes que determinará os coeficientes de ocupação e aproveitamento do terreno.

82 A seguir, a citação que comporta esta ideia: “Al establecer el plano de ‘zoneamiento general para Bogotá’, el Plan Regulador conservar la clasificación del Plan Piloto en su casi totalidad. El Plan Piloto a su vez tomó cuidadosamente lo existente. La decisión más importante es la eliminación de zonas mixtas de industria y habitación, inadmisibles a nuestro juicio. (Anais de Engenharia, 1953)

83 O termo *zoneamento* é abordado pelo Plano Regulador da seguinte forma: “El zoneamiento es un marco general que sirve de guía para hacer mejor uso de la tierra. La necesidad y ventajas del zoneamiento urbano se reconocen hoy en la mayoría de los países. Son base del urbanismo moderno, ya que no hay manera de poner coto al desorden de nuestras ciudades, si no se clasifica el territorio urbano según su uso y función. (Anais de Engenharia, 1953)

Especificamente sobre habitação, o plano propunha a divisão da cidade em setores com áreas variáveis e com uma população dentre 30.000 ou 70.000 habitantes. Tais setores habitacionais poderiam ser classificados em zonas de moradia *de primeira* (localizados no norte), *meia* (localizada no norte e centro da cidade) e *classe operária* (localizada no sul), enfatizando, segundo Sert e Wiener, o não caráter discriminatório da classificação.⁸⁴ O traçado para habitação era o mesmo da quadrícula colonial, 100m x 100m, e, em alguns casos, foi planejada uma quadrícula maior com “superquadras”. Sobre o tema “trabalho”, o plano tratou da mesma forma do que a habitação, dividindo a função em várias zonas: zonas de indústria leve e pesada (localizada no oeste), zona de abastecimento (localizada na Avenida Cundinamarca (carreira 30)), zonas comerciais (concentradas nas vias principais V-4), núcleos comerciais com o padrão *shopping center* (localizados em Chapinero e San Cristóbal), zona de comércio pesado (localizado entre as carreiras 15 e 30 e as ruas 13 e 17), área de comércio central e zona de escritórios (DEL CASTILLO, 2008, p.60).

Sobre o sistema de circulação foram apresentadas certas regras para a mobilidade veicular e de pedestre na área central: restrição do acesso aos automóveis promovendo estacionamentos periféricos e um sistema de transporte massivo de ônibus; valorizar a carreira sétima como via principal, destinada a uso comercial elegante, ao passeio cotidiano e com edificações de pouca altura; a carreira décima foi concebida como grande artéria de circulação veicular; e se propôs para a carreira nona, uma combinação de uso pedestre e veicular (CARREIRA, 2007, p.171-172).

Uma das mudanças que fez o Plano Regulador, à diferença do Plano Piloto, diz respeito ao perímetro da cidade. No Plano Piloto, a borda da zona oeste estava delimitada pela Avenida Cundinamarca (carreira 30); mas o desenvolvimento de bairros fora dessa borda levou à decisão de ampliar a borda urbana em 500 metros. No entanto, o Escritório do Plano Regulador de Bogotá – OPRB - resolveu converter a Avenida Cundinamarca numa via principal complementar à carreira décima, solução que foi questionada por Sert e Wiener, já que, segundo o modelo da cidade proposto, as zonas habitacionais não deviam crescer para o oeste. Outro desacordo com a OPRB assentou-se sobre o traçado dos limites fixos, pois para o

84 A seguir, o contexto desta formulação: “No deberá el Plan Regulador establecer la segregación de ningún género. Lo único que parece lógico es que los sectores mejor comunicados por la industria se utilicen para viviendas de los trabajadores del sector industrial, y lo más próximos a los sectores del gobierno y administración, bancario, de oficinas, hoteleros, etc., se planeen para vivienda de empleados de dichos centros. (Anais de Engenharia, 1953)

Escritório do Plano Regulador eles deveriam ser flexíveis pela dinâmica própria de uma cidade que recebia constantemente uma população deslocada pela violência e a pobreza.

Hernández (2004) ilustra e documenta as diferenças entre o Plano Piloto e Plano Regulador de Bogotá, diferenças que mostravam o processo de crise que vivia o urbanismo moderno. A mudança evidente esteve na redução da monumentalidade corbusiana, na consequente subordinação da arquitetura ao espaço coletivo e na definição de estruturas urbanas que se integravam à existente, numa cidade que estava em pleno desenvolvimento (CARREIRA, 2007, p.172).

Dessa perspectiva, o Plano Regulador incorporou o conceito de *standard* - ou padrão - que expressava a intenção de fazer um planejamento para dez anos e, em consequência, flexível nos detalhes.⁸⁵ O *standard* se baseou na determinação de uns padrões de densidade de ocupação para os diferentes setores. Uma das vantagens foi permitir a compatibilidade e interação com as novas propostas do Plano e os bairros existentes, ou seja, reconhecer e manter os núcleos do setor como centros cívicos, enfatizando a quinta função.

Em relação ao Centro Cívico da Praça de Bolívar, fizeram-se alguns ajustes ao denominado “coração da cidade”, conceito construído nos últimos CIAM (1947 e 1951) que, somado à experiência de trabalho na América Latina, provocou um novo olhar sobre Bogotá e, em particular, sobre o Centro Cívico. No Plano Regulador não só foi reduzida a monumentalidade, mas também foram enfatizados elementos constitutivos do traçado espanhol; a praça em suas diferentes escalas, a rua de pedestre e a casa com quintal, mostrando a necessidade de que a função de centralidade estivesse devidamente formalizada. Portanto, houve uma reivindicação da centralidade como função múltipla, acumulação de atividades e interação social (CARREIRA, 2007, p.173).

Aquelas zonas localizadas por fora do perímetro urbano, mas que formavam parte de sua área de influência, foram comparadas pelo Plano Regulador com as “cidades-dormitórios” com a

85 O termo *standard* é abordado por Hernández da seguinte forma: (...) concebida como metodologia explicativa destinada a preservar as propostas apresentadas nos setores, como a densidade do setor e os esquemas de ocupação entre as áreas particulares e áreas públicas. O “padrão” é o exemplo e reflete a tentativa de desligar o caráter temporário da proposta arquitetônica, substituindo-o com um ar atemporal que destaca as virtudes de um planejamento, baseada no estabelecimento de uma realidade técnica em que as densidades, uso da terra e distribuição de áreas livres atendem um sistema ideal que alcança um equilíbrio na cidade.(HERNÁNDEZ, 2004, p.115) (Tradução nossa)

orientação de limitar sua população e área, para tal fim foram circundadas com um cinturão verde indicando a dotação dos serviços públicos necessários (DEL CASTILLO, 2008, p.61). Sugeriu-se que estudos sobre possíveis cidades-satélites deveriam ser feitos no momento de implementar o Plano Metropolitano.

Assim, em 28 de agosto de 1953, ano do golpe militar de Gustavo Rojas Pinilla, e ante o prefeito Julio Cervantes, e atuando como diretor do Escritório do Plano Regulador - OPRB -, o arquiteto Carlos Martínez, foram entregues oficialmente os resultados do Plano Regulador. O Plano é abordado em várias revistas e jornais, com a presença de Sert na apresentação do Plano, reforçando suas abordagens. Imediatamente inicia-se uma série de palestras explicativas na Câmara Municipal. Sert fez uma única exposição, destacando o plano como o instrumento de planejamento da futura Bogotá:

Creo que para transformar una ciudad se necesita: 1) un Plan Regulador que ordena y da directivas; 2) una legislación y una financiación que hagan ese plan posible; 3) coraje por parte de las autoridades, visión y decisión para llevar a cabo grandes trabajos. Todas las ciudades han hecho algo en su vida pasada. Roma o París han tenido un papa Sixto, un Luis IV o un Haussmann que llevado a cabo esas obras. Factor importantísimo es el orgullo cívico. Al tratar Bogotá, la tratamos como una ciudad capital que tiene más derechos y más deberes que otra del país: como un exponente de la nación que lo que debe ser. (EL TIEMPO, 30 de agos de 1953)

Apesar dos ajustes, o módulo flexível (*standard*) e, sobretudo, da revisão conceitual e prática do Centro Cívico, o Plano Regulador não foi bem recebido, foi considerado um “fracasso” pelos mesmos que o haviam gerido, e isto foi expresso em vários editoriais e artigos da revista PROA. Por exemplo, meses antes da entrega oficial do Plano Regulador, PROA intitulou o editorial do número 52, em 1952, *Puro Tamo el plan Regulador de Bogotá?*, que mostrava a incerteza pela qual Bogotá estava passando antes da entrega oficial do Plano. O artigo questionava as quantidades de dinheiro que foram pagas a Luis Sert e Paul Wiener pela elaboração do plano, a elaboração de um plano urbano no estrangeiro e não na própria cidade, e os “pobres” resultados que tinham se conseguido até esse momento.

PURO TAMO EL PLAN REGULADOR DE BOGOTÁ?

Cali, Medellín y Bogotá, las tres más importantes ciudades de Colombia, y Tumaco, pequeño puerto del Pacífico, contrataron en años pasados con los señores Sert y Wiener, arquitectos extranjeros, el estudio y proyecto de sus respectivos planos reguladores.

La negociación con el municipio de Bogotá alcanzó un monto de 223.000 dólares. Fue acordado que en este proyecto colaborara el señor Le Corbusier y se fijó en el mes de agosto de 1952 para la entrega total del trabajo a ellos encargado.

El convenio entusiasmó a los jóvenes arquitectos y fue causa de alegres esperanzas para

negociantes, comerciantes e inversionistas. El Plan Regulador de Bogotá constituiría un inaplazable instrumento, necesario para la lógica y estética modelación de la ciudad.

(...) Lo que hasta ahora se conoce públicamente como ejecutado por los señores Sert y Wiener en Nueva York y en desarrollo del convenio firmado con el municipio de Bogotá, no tiene nada que en ésta, con profesionales residentes aquí, no hubiera podido ejecutarse mejor y a costos infinitamente menores. Los planos reguladores para Tumaco, para Medellín y para Cali, contratados por los mismos señores Sert y Wiener no funcionaron. Honradamente no podríamos señalar las causas de estos fracasos. En cuanto al Plan Regulador de Bogotá, habrá que esperar medio año más; quizá, esa es nuestra última esperanza, la entrega final de los urbanistas sea tan valiosa técnicamente, que justifique los 203.000 dólares que cuestan sus honorarios a la par que pueda restañarles con ventaja el prestigio que en Colombia están perdiendo. Ver y creer. (PROA No. 52, 1952)

Em agosto de 1954, numa palestra, o engenheiro Julio Carvajal, membro da Sociedade Colombiana de Engenheiros – SCI -, sem desconhecer nem criticar o plano de Le Corbusier e o plano apresentado por Wiener e Sert, apontava como “uma imperiosa necessidade ter um plano que regule o crescimento da cidade de Bogotá” (Anais SCI, 1954). Expôs, ao mesmo tempo, alguns problemas surgidos pela falta de planejamento como a existência de bairros ilegais, as edificações custosas que se deixaram construir, a falta de estacionamentos anexos a grandes edifícios, as zonas verdes que não haviam sido adquiridas, as fabricas construídas em bairros residenciais, escolas localizadas em lugares de tráfego. Ante os fatos, o engenheiro pedia ajuda à Nação para planejar e organizar o território.

Um ano mais tarde, em 1955, o editorial do número 92 de PROA abordou o que para eles foi o “fracasso” do Plano Regulador:

EL FRACASO DEL PLAN REGULADOR DE BOGOTÁ

La municipalidad de Bogotá, contrató en años pasados con los señores Sert y Wiener el estudio urbanístico de esta ciudad. Los contratistas recibieron la suma de 203.000 dólares a cambio de: a) unos vacuos dibujos de esmerado grafismo pero sin el respaldo de las respectivas informaciones geológicas y topográficas de la ciudad; b) una memoria descriptiva o manual del perfecto urbanista sin las debidas estadísticas demográficas y de otra índole imprescindibles en este caso concreto; c) una insólita exposición verbal explicativa de esos trabajos en las que no se aceptaron preguntas ni interpelaciones.

A estos instrumentos mal investigados, mal planteados y peor resueltos, Bogotá debía acomodar su desarrollo y crecimiento. El proyecto de Sert y Wiener era un plan mezquino y sin ambiciones regionales. Bogotá para el ritmo de su crecimiento necesitaba holgura, desahogo, amplitud. De esos documentos hoy no queda sino el desencanto y la desconfianza del público por temas urbanísticos.

(...) Si la extensión de Bogotá resulta ser hoy mayor, si el Centro Cívico se desplazó, si las zonas industriales buscan acomodación más racional y económica y si las avenidas se localizan con otros criterios, entonces, qué queda del torpe estudio de Bogotá entregado a los negociadores extranjeros?

Pero Bogotá necesita que se atienda y vigile su crecimiento y para tal fin es necesario la integración de una entidad que se encare seria y concienzudamente con ese problema.

El fracaso del Plan Regulador se había anunciado en esta revista y los hechos lo están demostrando. (PROA No. 92, 1955) (Grifo nosso)

Desde a mesma tribuna que anos antes se havia pedido a intervenção de “expertos” estrangeiros, onde o próprio presidente da Sociedade Colombiana de Arquitetos tinha explicado que não havia colombianos com as suficientes ferramentas técnicas para a elaboração de um Plano Piloto, agora se promovia o fiasco dos planos feitos por Wiener e Sert.

O plano continuou a ser abordado pela revista PROA e, um ano depois, em 1956, numa visita de Paul Wiener ao país não como contratado, mas como assessor de uma missão estadunidense no país, Carlos Martínez deu a conhecer alguns detalhes da elaboração do plano nesses anos: dentre outras coisas, expunha que embora a cifra inicial a ser paga a eles, uma vez finalizado o plano, seria de 223.000 dólares, teve de ser diminuída a 203.000 dólares, pois eles *“habían olvidado incluir en el proyecto las encuestas censales, las de circulación, las económicas y nada sabían de la topografía y la geología de la ciudad”*, e nesta linha, *“los contratistas aceptaron entonces una rebaja de 20.000 dólares por las fallas de su inadvertencia y a su favor quedaron con 203.000 dólares, o sea el valor de los dibujos - simple tarea escolar - presentados después.”* (PROA No. 97, 1956).

Nesse mesmo editorial, Martínez resenha como, apesar dos esforços do presidente da Sociedade Colombiana de Arquitetos, Wiener teve que cancelar sua palestra que discutiria questões urbanas da capital, na ausência dos arquitetos bogotanos. De acordo com Martínez, esta ausência era um sinal de protesto contra a má preparação do Plano Regulador. Martínez conclui:

Pero lo más lamentable de la fracasada intervención de los señores Sert y Wiener es que del conjunto de dibujos, tan primorosamente ejecutados, apenas ha quedado para los arquitectos y para el público en general una sensación de desconfianza, de engaño, de embauque.

Así pues la frialdad manifestada al Sr. Wiener constituye una merecida sanción. (PROA No.97, 1956)

Embora Martínez apontou que o *“fracasso”* da implementação do plano esteve não propriamente na elaboração do plano, apontamos, a seguir, algumas outras considerações que impediram sua implantação.

Um dos fatores que influenciaram na não implementação do plano foi quando, em 1948, iniciou-se um processo institucional que mudou a condição da Secretaria de Obras Públicas - SOP - de entidade de planejamento para executora de obras públicas. Segundo Carreira (2007, p.178), a entidade passou a ser manejada por dirigentes gremiais de atividade construtora pelo qual o negócio de urbanizar, (valorizando o solo) converteu-se em atividade econômica promovida a partir mesmo do Estado. Como resenha Aprile (1983, p.164-168), organizaram-se novas construtoras e aumentou-se a especulação imobiliária durante o período. Assim, a cidade continuou crescendo para sudoeste, com a implantação de vários bairros clandestinos e aumentando a segregação econômica entre o norte e sul. Tais fatores somados impediram que o Plano Regulador - que indicava a construção habitacional em alguns setores da cidade - não fosse atendido pela municipalidade.

Outro fator que contribuiu para a escassa operacionalidade do plano foi consequência do intenso crescimento urbano dos anos posteriores e a incapacidade da gestão das distintas administrações de abordar programas no contexto político, social e econômico (ver Tabela 1). Um dos aspectos mais criticados do plano foi justamente carecer de instrumentos e estratégias de gestão para frear o crescimento e solucionar os problemas das urbanizações ilegais. Note-se, por exemplo, que segundo o Plano Regulador, a cidade projetada concentraria uma população de 1.500.000 para o ano 2000, no entanto, resultado das migrações, para 1964 a população bogotana já superava o 1.000.000 de habitantes e, para 1973, quase vinte e cinco anos após ser proposto o Plano, a população era de 2.861.913 habitantes.

Desde o ponto de vista político, o Plano Regulador foi entregue por Wiener e Sert no dia 28 de agosto de 1953, dois meses após o golpe militar de Gustavo Rojas Pinilla. Nesse momento, foram apresentados uns requisitos para sua implementação, dentre eles, a atualização da legislação. No entanto, à diferença do Plano Piloto, o Plano Regulador nunca teve norma oficial, e a partir da entrega do documento, o Escritório do Plano Regulador de Bogotá - OPRB continuou sozinho sua gestão, com a responsabilidade de conectar e atuar em consequência sobre os processos que estavam sendo geridos nesse momento (HERNÁNDEZ, 2004, p.148). Desta forma, o Decreto 185 do Plano Piloto de Le Corbusier continuou tendo vigência até o *Acuerdo 51 de 1963*, por meio do qual se facultou ao prefeito por em vigência um novo Plano de Zoneamento.

Os círculos intelectuais, principalmente o grupo da revista PROA, viam o Plano Regulador

como um manual de obras a serem feitas e não como ferramenta de trabalho para a cidade, o que finalmente debilitou sua ação, favorecendo, maioritariamente, interesses particulares.

Germán Samper, colombiano que trabalhou com Le Corbusier na elaboração do Plano Piloto em Paris, explica essa situação:

“Años difíciles”: así llama Sert el periodo en que él realiza el Plan Regulador (dos años) y en el que la ciudad está en un estado de interinidad en cuanto a expedición de licencias. Hay 40 proyectos urbanos fuera del perímetro, en espera de aprobación. El Plan Piloto es un secreto. Hay cambios en los dirigentes: se suceden al menos cuatro alcaldes. El presidente y el alcalde son militares y las prioridades para los gobiernos cambian. Los mismos profesionales que alabaron al inicio los proyectos urbanos ahora los critican. Especialmente los urbanizadores se sienten afectados. La credibilidad del proyecto decae, surgen proyectos de iniciativa presidencial fuera de lo previsto: la autopista norte, el aeropuerto El Dorado, el Centro Administrativo Nacional (CAN), la ciudad crece de manera improvisada. (O'BYRNE e DAZA, 2010, p.149)

Samper aponta que o Plano Piloto chegou numa difícil situação política, impedindo sua implementação:

Quiero sentar de una vez mi tesis al afirmar que el Plan Piloto fue un documento válido realizable y que reflejaba el pensamiento de la época. Con la perspectiva que dan sesenta años de desarrollo de la ciudad, la sensación que se percibe es que el plan cayó en un momento histórico difícil y en una ciudad adolescente que apenas iba a comenzar su crecimiento. Es por lo tanto posible decir que el Plan Piloto fue entregado en mal momento para Bogotá. (O'BYRNE e DAZA, 2010, p.149-150)

Referindo-se ao “fracasso do Plano Piloto e Regulador” que tem corolário com os dirigentes políticos do momento, conclui:

En la década del 50 apenas está expedida la ley de propiedad horizontal, pero no reglamentada; por tanto no hay experiencia en el diseño y uso de varias propiedades en un edificio y un terreno. Aún menos existía el concepto de renovación urbana. Solo en años recientes se han expedido las leyes 9 de 1989 y la 388 de 1997, que dan piso jurídico a proyectos urbanísticos de conjunto. (...) El fenómeno del proceso de crecimiento de población de las ciudades a una tasa desorbitante hizo que todas las decisiones urbanas se improvisaran de acuerdo con el afán político de cada gobernante. La construcción en serie no existía. Las primeras urbanizaciones de este tipo las realizaron el ICT y el BCH, cuando la serie se limitaba a treinta o cincuenta unidades; por tanto, la tecnología de construcción era todavía artesanal. El principio de gestión del desarrollo era inexistente, pero, sobre todo, la ausencia de voluntad política. Los planos piloto y regulador fueron contratados por gobernantes entusiastas y recibidos para ponerlas en marcha por gobernantes indiferentes. Fue un periodo bastante cambiante, donde los dirigentes duraban poco tiempo y los programas políticos nada tenían que ver con el desarrollo ordenado de las ciudades. (O'BYRNE e DAZA, 2010, p.154-155)

A política neste caso influenciou a implementação do Plano Regulador. Isto somado às debilidades técnicas do Plano Regulador, enunciadas anteriormente, e à pouca faculdade que teve o grupo da revista PROA em participar diretamente no Plano e fazer as modificações que seus integrantes consideravam necessárias durante a fase de elaboração, difundiu a ideia do

“fracasso”. No entanto, a ideia de esboçar e projetar Bogotá como uma cidade com os componentes considerados modernos pelo CIAM abriu o debate sobre a cidade que teria de ser construída e, ao mesmo, ofereceu a ampliação nos círculos acadêmicos de difusão e educação sobre arquitetura e urbanismo. Nesta linha, foram criados o programa de Arquitetura na Universidade de los Andes (1949), na Universidade del Valle (1947) e na Universidade del Atlântico (1951).

As ideias que começaram a ser colocadas nos debates da administração pública agora começam a ser difundidas através dos círculos acadêmicos.

3 Capítulo Uma pausa, a política nos projetos urbanísticos

No capítulo anterior foram apresentados planos e legislação urbanística dos anos entre 1900 e 1950. Na maioria das vezes, os planos nunca se tornaram realidade, permanecendo somente no plano das ideias; já alguns projetos se tornariam realidade anos mais tarde (como no caso da expansão da carreira sétima e décima e abertura das ruas treze, sexta e da Avenida das Américas projetadas no plano viário da Sociedade Colombiana de Arquitetos, esta última executada como preâmbulo à Conferência Pan-Americana). No entanto, não se pode dizer o mesmo sobre a legislação urbanística, pois esta, pelo contrário, apresentou-se como a ferramenta mais importante para regulamentar o espaço físico da cidade.

Os debates na Câmara Municipal e as propostas da Sociedade Colombiana de Arquitetos permitiram realizar uma revolução na cidade: arquitetura, urbanismo e política criaram uma aliança que se mantém até os dias atuais.

A tabela a seguir detalha essa vinculação.

Nome	Ano de Presidência	Estúdios Acadêmicos	Carreira na Administração Pública	Escritório
Arq. Carlos Martinez	1934	Europa	Secretário de Obras Públicas (1936)	
			Decano programa de arquitetura da Universidade Nacional (1939)	
			Diretor do Departamento Administrativo de Planejamento Distrital (1959-1961)	

Nome	Ano de Presidência	Estúdios Acadêmicos	Carreira na Administração Pública	Escritório
Arq. Roberto Ancízar Sordo	1935		Decano programa de arquitetura da Universidade Nacional (1938)	
			Membro do partido liberal (1943)	
			Diretor da Secretaria de Educação de Cundinamarca	
Arq. José Ignacio Gnecco Fallón	1943-1945 1949-1950		Secretário Obras Públicas (1949)	
Arq. Manuel de Ven- goechea	1945-1946	Europa	Prefeito de Bogotá (1948)	Manuel de Ven- goechea & Cía. Ltda
			Diretor da implementação das obras para a IX Conferência Pan-Americana (1947)	
			Diretor da seção de reconstrução de Bogotá (1948)	
Arq. Jorge Arango Sa- nín	1946-1947 1951-1953	Chile	Diretor Departamento de Arquitetura do Ministério Obras Públicas	Arango design store
			Professor universitário na Universidade Nacional e na Universidade de Califórnia (EUA)	
Arq. Hernando Vargas Rubiano	1947-1948 1955-1957	Colômbia	Membro da Junta Diretiva do Instituto de Crédito Territorial -ICT	Hernando Vargas Rubiano E Hijos Ltda
			professor do programa de arquitetura da Universidade Nacional (1945-1947)	
Arq. Jorge Gaitán Cortés	1948-1949	Colômbia e Estados Unidos	Prefeito de Bogotá	

Nome	Ano de Presidência	Estúdios Acadêmicos	Carreira na Administração Pública	Escritório
			Professor do programa de arquitetura da Universidade Nacional	
			Membro da Câmara Municipal (1958-1961)	
			Prefeito de Bogotá (1961-1966)	
Arq. Gabriel Serrano Camargo	1950-1951 1957-1958	Colômbia		Cuellar & Serrano & Gómez
Arq. Rafael Obregón	1953-1954	Estados Unidos	professor do programa de arquitetura da Universidade Nacional	Obregón & Valenzuela

Tabela 9 Presidentes da Sociedad Colombiana de Arquitectos e seus vínculos acadêmicos e profissionais com a administração bogotana 1934-1960

Fonte: Elaboração da autora

Dois aspectos destacam-se sobre tais presidentes: seus vínculos com a academia internacional - e arquitetura internacional- e suas vinculações com a administração pública. Como se pode observar, a relação entre Europa, Estados Unidos e América Latina é muito forte entre eles permitindo que fossem incorporadas ideias arquitetônicas e urbanísticas europeias e estadunidenses na academia e na administração pública colombiana. Além disso, a existência de uma relação permanente entre academia e administração pública ou academia com escritórios de arquitetura, isto gerou uma difusão das práticas urbanísticas.

Tal relação político/empreendedor (no caso dos personagens que participaram da política e que, ao mesmo tempo, tinham escritórios de arquitetura) provocou debates na administração pública e gerou modificações na cidade.

3.1 Transformações urbanas - 1950

Se oyen a veces conceptos aislados sobre las deficiencias en nuestros transportes, como, por ejemplo, que nos faltan vehículos y deben pedirse para unas y otras empresas; que debe suprimirse el tranvía y reemplazarlo por buses; que conviene un cambio de horas en el despacho del comercio con respecto al de las oficinas públicas, para distribuir mejor los pasajeros durante el día, y otras ideas que merecen examen. La solución de suprimir el tranvía es al parecer contradictoria y no conozco las razones de fondo en que se apoya.

Paréceme que deben existir permanentemente varios sistemas de transporte en la ciudad, entre ellos los llamados de carga pesada o de gran número de pasajeros, como el tranvía, y los que se denominan de carga liviana, que comprenden los buses y taxis, por múltiples razones técnicas, económicas, de conveniencia y previsión, que sería largo contemplar ahora de modo que no estimo prudente suprimir el sistema, sino modificarlo, si es necesario, como, por ejemplo, instalando buses de trolley. Lo acertado es, como anoté, del exterior y más adelante volveré sobre el mismo punto, que haya coordinación de sistemas.

Si bien es cierto que la falta de vehículos de uso público es una de las principales deficiencias y que la misma escasez conduce al más rápido deterioro de los pocos que están en servicio porque se someten a un trabajo mayor de aquel para que fueron calculados, hay otros problemas y deficiencias. (REGISTRO MUNICIPAL, 1947)

Silvano Uribe, consultor da Câmara Municipal, relatou o informe anterior em 1947 focando-se especialmente no transporte público: a eliminação do bonde e sua troca pelo ônibus.

A crise do bonde elétrico teve seu corolário com o *Bogotazo*, pois, como mencionado no Capítulo 1, um dos sistemas que mais sofreu perdas econômicas foi o bonde. A eliminação do bonde foi sugerida pelos empreendedores, que insistiam na necessidade de abrir novas rotas de transporte público na cidade, dada a expansão que estava ocorrendo; pediam, ao mesmo tempo, maior incorporação de sistemas privados na administração do transporte, já que desde 1910, o serviço do bonde era administrado pela municipalidade. A incorporação desses agentes privados com os políticos fica clara na fala de Francisco Triana, gerente do bonde municipal na época:

Quemaron 34 tranvías los muchachos ayudantes de los buses, regaron la gasolina, así lo vieron los mismos conductores. Eso se comprobó pero no se castigó. Y no se hizo por que las cooperativas tenían concejales que los ayudaban, no puedo decir exactamente quiénes eran esos concejales. Desde entonces la empresa se vino a menos y las cooperativas tomaron más impulso porque cada vez dominaban más en el concejo. (OSPINA e MOSQUERA, 2006)

Para Silvano Uribe a solução radicava no sistema integrado de transporte, no qual seriam mantidos os bondes e seriam aumentados os ônibus nos setores por onde o bonde não transitasse:

El señor administrador de la empresa, en su informe de noviembre del año pasado a la Junta Directiva observa que, aun cuando la vigencia de 1947 se cerrará sin déficit, el tranvía

atraviesa por una seria crisis que es necesario contrarrestar a fin de asegurar su supervivencia económica.

1. Limitación acorde con las necesidades del tránsito de los cupos en las rutas asignadas a los buses de las compañías particulares,
2. Prohibición absoluta de que los buses particulares transiten por la misma vía del tranvía,
3. Estabilización de salarios y prestaciones sociales a los niveles actuales sin conceder nuevos aumentos,
4. Si lo anterior no fuere encontrado conveniente, fijar las tarifas a diez centavos por viaje, o en caso contrario, obtener una subvención del Municipio para saldar los déficits. (REGISTRO MUNICIPAL, 1948, p.83)

Desde a municipalidade (Câmara Municipal e Prefeitura) pedia-se fortemente a incorporação do ônibus como único sistema de transporte coletivo. No entanto, Rafael Posada, consultor na Câmara Municipal, sugere a troca do bonde pelo *trolley*, transição que se faria de forma paulatina:

Entre los proyectos de modernización de servicios, con miras a suprimir el “obsoleto tranvía”, como fue calificado este servicio por la anterior consejo, figura el de ir sustituyendo en forma paulatina el sistema férreo por buses eléctricos y de gasolina, dándole preferencia a estos últimos.

(...) Antes de decidirse en una u otra forma, me parece que deben ponerse en operación los 20 buses trolley que en mi concepto ofrecen grandes ventajas sobre los de gasolina. Entre ellas anoto las siguientes: 1. Capacidad transportadora casi doble que los de gasolina, con un costo de 38.000 por bus contra 22.000 por los de gasolina; 2. menores costos de operación por la gran diferencia que hay entre la fuerza eléctrica y el precio de la gasolina, lubricantes y engrase para motores de explosión, 3. imposibilidad de filtraciones en el manejo de tales combustibles que en los buses de gasolina serían casi incontrolables; 4. menos desgaste de carrocería y motor y, consecuentemente, mayor vida útil de los vehículos; 5. mayor posibilidad de reconstrucción de los mismos; 6. estandarización de sistemas con economía en respuesta a mano de obra en el sostenimiento; 7. mayor comodidad para los pasajeros. (REGISTRO MUNICIPAL, 1948, p.85)

Finalmente, o prefeito Fernando Mazuera decidiu eliminar o bonde:

También un poco dictatorialmente me impuse y acabé con la circulación del tranvía de Bogotá. Quiero recordar esta anécdota, pues tiene gran significado en el afán que yo tenía por hacer de Bogotá una ciudad capital. Estando yo presidiendo la Junta del Acueducto y del Tranvía, como se llamaba entonces, recuerdo que hablé de que era partidario de que se aprovechara el rompimiento de las líneas y de todos los daños que se habían hecho y que impedían la circulación del tranvía en estos días, para que se abandonara definitivamente este método de transporte, que en todas partes se había ido acabando ya; inclusive les daba el ejemplo de Quito.

La Junta Directiva estaba en su mayoría compuesta por banqueros del Banco de la República, el Banco de Colombia, del Banco Central y de la Caja Colombiana de Ahorros; naturalmente uno de ellos era el que más mandaba en el grupo. Dicho señor, figura muy sobresaliente, dijo levantándose que él no permitía en absoluto que el tranvía municipal se fuera a acabar porque ese era un servicio muy apropiado para las clases pobres y no había motivos para que se terminara con él, en vista de la gran utilidad que prestaba y de que no había todavía cómo reemplazarlo. En seguida otro de los banqueros habló para sostener la misma tesis; noté que todos iban a oponerse a mi idea. Entonces rápidamente propuse que dejáramos la cuestión para estudiarla a fondo y que nos reuniéramos el lunes siguiente, para tomar la determinación que correspondiera, después de que cada cual hubiera pensado el asunto, más y mejor.

Como yo si estaba convencido de que ese servicio había que acabarlo, y de que era un peligro

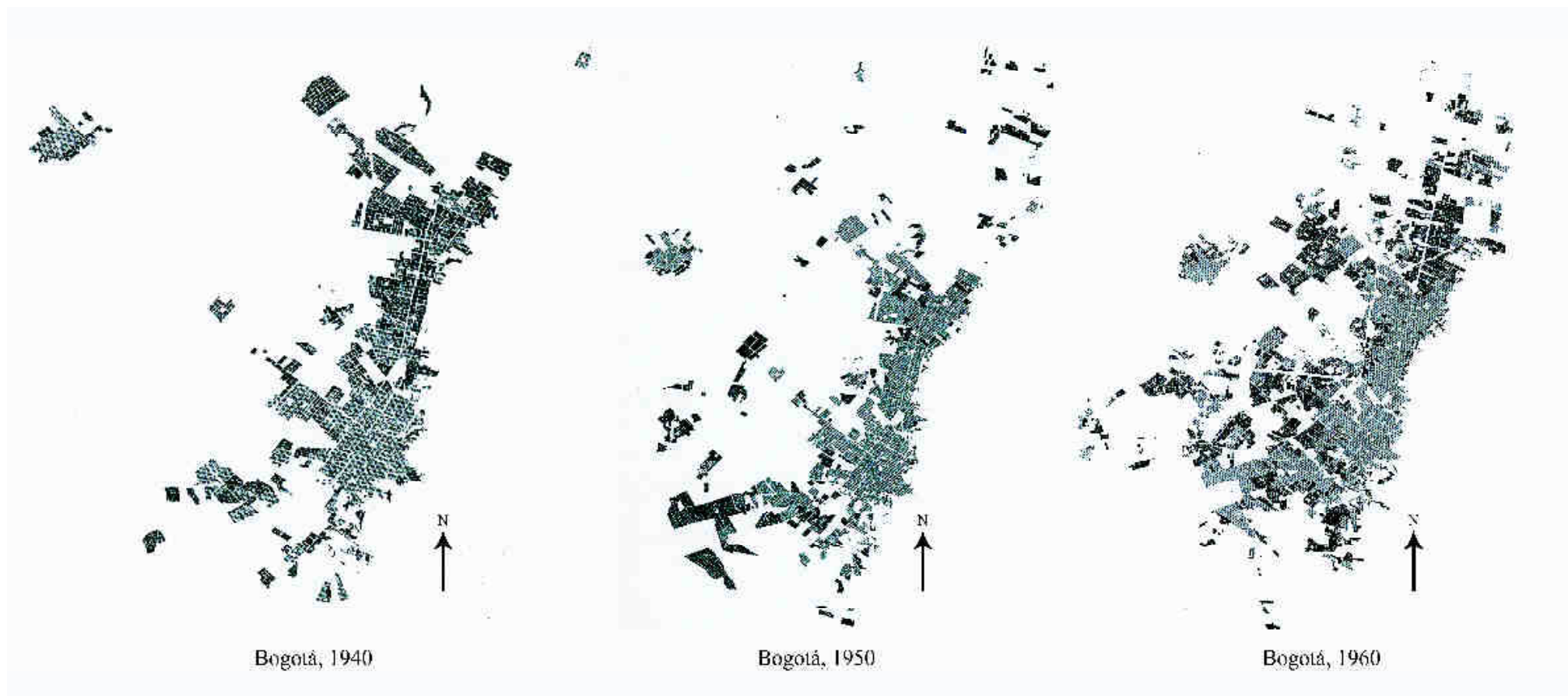
en las calles de Bogotá, ese mismo día lunes me fui para la oficina, reuní a todos los contratistas de pavimento que había en la ciudad, les dije que a partir del martes siguiente se dedicaran a ponerle una pavimentación de 10 centímetros de espesor a toda la Avenida de la República, y que para el sábado siguiente todo debía estar terminado, hasta el Parque de San Diego.

Así fue: se echó pavimento, inclusive por encima de los rieles y se pintaron con líneas blancas, que por primera vez se veían en Colombia, las zonas de tránsito. Naturalmente que al lunes siguiente no era necesario que yo me presentara a la Junta de los Tranvías, pues esta batalla yo ya la tenía ganada. La ciudadanía estaba muy contenta con este acto dictatorial, que en realidad lo fue, y del cual no me arrepiento y me siento hoy sumamente satisfecho.

¿Qué tal hoy la ciudad de Bogotá con las calles llenas de tranvías incómodos, bulliciosos y ya fuera de uso en el resto del mundo? (MAZUERA, 1972)

No dia 30 de junho de 1951 foi a última vez que os bondes circularam na cidade. A sugestão de incorporar mais *trolleys* do que ônibus a gasolina não foi levada em consideração e, em 1954, a cidade tinha em circulação 15 *trolleys* e 83 ônibus de gasolina, marcando uma enorme diferença na prestação de serviços. A eliminação desse tipo de transporte, a incorporação do ônibus e a abertura das Avenidas das Américas e Avenida Cundinamarca no oeste, quebraram a estrutura linear rígida que tinha formado o bonde (sul-norte), permitindo expansão para o sudoeste e oeste; o ônibus viabilizou a criação de urbanizações em zonas periféricas dessas áreas, zonas que como se observou nos planos Piloto e Regulador, não deviam acolher habitação.

O Mapa 13 detalha essa situação.



Mapa 13 Ocupação urbana em Bogotá por décadas 1940-1960

Fonte: Del Castillo; Urrea, 2008, p.23-24

Conforme a Tabela 1, o processo de urbanização de Bogotá intensificou-se e, através de instituições estatais de promoção habitacional (por exemplo, Instituto de Crédito Territorial - ICT - e Caixa de Moradia Popular – CVP), foi consolidando áreas que não estavam habitadas. O ICT, junto com o Banco Central Hipotecário - BCH -, forneceu moradia no oeste, proporcionando, segundo Del Castillo e Urrea (2008, p.80), 8.828 soluções de moradia na construção de 24 projetos dirigidos à população de baixa renda. No entanto, a moradia informal continuou crescendo e criando novas periferias ao sudoeste e ao oeste da cidade. Observa-se no Mapa 13 que, na década 1950, a maior ocupação concentrou-se nestas áreas da cidade.

Além do Plano Piloto, Le Corbusier deixou seus postulados incorporados na Colômbia através de arquitetos colombianos. Por intermédio das instituições oficiais de moradia, vários arquitetos projetaram arquitetura em concordância com o movimento moderno, como é o caso dos projetos no bairro Los Alcázares (1947-1949), localizado no noroeste da cidade e projetado pelo ICT, e o projeto no bairro Muzú (1949), também coordenado pelo ICT. Em nível nacional, através do Ministério de Obras Públicas e seu Plano Nacional de Obras, foi projetado em Bogotá um conjunto multifamiliar de grande escala, o Centro Urbano Antonio Nariño – CUAN, em 1951.



Figura 27 Centro Urbano Antonio Nariño – CUAN

Fonte: Acervo Saúl Orduz

Sobre este tipo de habitação, Del Catillo e Urrea apontam:

El desafío de los nuevos barrios radicaba en la introducción a los desarrollos de concepciones urbanísticas y paradigmas de la arquitectura moderna que influenciaban la práctica desde los postulados promulgados en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, CIAM, que habían sido propuestos dentro de los planos encargados para Bogotá. La construcción en altura como posibilidad urbanística y arquitectónica, la “ciudad jardín” como alternativa a la ciudad industrial densa y congestionada, y la vivienda en serie como manera de desarrollar las grandes porciones del tejido urbano. (DEL CASTILLO; URREA, 2008, p.81)

A partir das instituições criadas nos anos 1930 e 1940, o papel adotado pelo Estado para a construção de habitação de baixa renda (BCH-1932, ICT-1939, Caixa de Moradia Militar-1947 e Caixa de Moradia Popular-1942) permitiram uma reflexão sobre as condições particulares de moradia nas zonas rurais e urbanas do país impulsionando a criação do Centro Interamericano de Moradia e Planejamento - CINVA.

Entender, contudo, as transformações urbanas na década dos anos 1950 implica entender o período presidencial do general Gustavo Rojas Pinilla, conhecido como a época da ditadura militar na Colômbia; a forma de gerir o governo desenvolveu políticas públicas enquadradas no planejamento econômico de Currie (ver adiante) e no planejamento integral abordado pelo CINVA. A seguir, abordamos o período.

3.2 A ditadura militar

Conforme mencionado, ao longo do século XX, a crise política entre o bipartidarismo colombiano intensificou-se com o *Bogotazo* e com a posterior criação de grupos guerrilheiros de esquerda nas zonas rurais do país. No início dos 1950, o conflito radicalizou-se e centenas de militares haviam sido assassinados pela guerrilha e ocorreram alguns ataques contra políticos de ambos os partidos. Roberto Urdaneta Arbeláez, presidente interino da Colômbia, assumiu o poder (1951-1953), pois Laureano Gómez afastou-se argumentando uma doença; no entanto, Arbeláez não conseguiu dissipar a crise política. Pelo contrário. Acusou o partido liberal de apoiar os grupos guerrilheiros.

Laureano Gómez, que continuava exercendo a presidência do Partido Conservador mantendo-se no poder embora já não fosse o presidente da República, convocou uma Assembleia Nacional Constituinte para que fossem outorgados maiores poderes à figura presidencial, querendo eliminar faculdades do Congresso e restringindo o sufrágio. No entanto, desde o

mesmo Partido Conservador não foi apoiado. Existia uma divisão interna chefiada por Mariano Ospina e Gilberto Alzate Avendaño, por um lado, e Laureano Gómez, por outro. A situação para Gómez complicou ainda mais pela proximidade entre Roberto Urdaneta e Gustavo Rojas, comandante das Forças Armadas colombianas.

Avistando a possibilidade de perder o poder no Estado e tendo como antecedente as torturas que os militares realizaram sobre Felipe Echavarría, industrial antioquenho, Gómez reassumiu a presidência da República pedindo a destituição de Rojas do comando militar. Lucio Pabón, Ministro da Guerra, reusou a ordem e renunciou; Gómez nomeou a Jorge Leyva como sucessor.

Avisado dos acontecimentos, Gustavo Rojas voou até Bogotá e empreendeu o golpe militar.

Quando o novo ministro da guerra quis ser reconhecido pelas tropas, Rojas Pinilla mandou prendê-lo e enviou tropas e tanques para as ruas de Bogotá, vários dos quais tomaram posições ao redor da casa de Gómez localizada fora da cidade. O jornal *El Siglo* foi ocupado por centenas de soldados e o Palácio Presidencial também foi cercado por tropas leais a Rojas Pinilla.

Rojas Pinilla, Mariano Ospina Pérez, Gilberto Alzate Avendaño e vários chefes militares foram para o Palácio e pediram para Urdaneta Arbeláez reassumir o poder. Ele respondeu que aceitaria somente se Gómez apresentasse sua renúncia formal; finalmente, os líderes militares e conservadores, liderados por Ospina Pérez, pediram para Rojas Pinilla assumir o poder e ele aceitou (SÁENZ, 2002, p.130-131) (Tradução nossa).

Laureano Gómez e sua família exilaram-se primeiramente nos Estados Unidos e depois na Espanha até 1957, quando retornaram para iniciar a Frente Nacional.

Sáenz argumenta que o golpe de Estado não foi um simples acidente, pois a vida política tinha se militarizado alguns anos antes e era costume nomear militares nos estados (*gubernaciones*), prefeituras e ministérios; por outro lado, o orçamento militar havia crescido rapidamente e boa parte da população achava que o golpe de Estado era a única forma de frear a guerra civil entre conservadores e liberais (SÁENZ, 2004, p.131-132). Os Estados Unidos reconheceram o governo e iniciou-se um “golpe de força” - um golpe de opinião.⁸⁶

86 Uma das primeiras políticas empreendidas pelo governo de Rojas foi anistia aos grupos guerrilheiros. No entanto, Rojas combateu fortemente os grupos comunistas do país, os movimentos populares e os grupos estudantis. A censura de imprensa foi característica do governo: foram exilados jornalistas, políticos e estudantes.



Figura 28 Golpe de Estado, o general Rojas Pinilla assume a presidência.

Fonte: Jornal El Tiempo, 1953

O clima político nacional foi transferido para o cenário municipal. Em Bogotá, capital do país, o coronel Julio Cervantes foi nomeado prefeito e, como mencionado nos capítulos anteriores, o governo municipal descontinuou o avanço no planejamento, incorporando a obra pública como eixo fundamental na construção na cidade.

3.2.1 Obras e não planos: a política de Rojas

Lauchlin Currie, economista e ex-administrador auxiliar das presidências de Roosevelt e Truman, visitou o país depois do *Bogotazo*, durante o mandato de Mariano Ospina (1946-1950). Como parte da missão do Banco Internacional de Reconstrução e Fomento, a finalidade foi analisar as possibilidades de crescimento do país e formular um plano de desenvolvimento para a Colômbia.

Uma das recomendações feitas ao governo foi de fortalecer a produção interna e, anos depois, através do governo de Rojas, gerou-se um impulso às construções civis em todo o território nacional. O Ministério de Obras adquiriu um papel fundamental, pois foi encarregado de coordenar e implementar no país as obras de infraestrutura e comunicação. Isto foi possível graças à bonança que a economia experimentou com o café. A partir de 1954, o Ministério de

Obras teve maior poder para realizar obras públicas e comunicações e infraestrutura criadas durante este período permitiram unificar o território nacional, dando maior participação a outras regiões no cenário nacional.

Em Bogotá construiu-se o Aeroporto Internacional El Dorado, localizado no oeste da cidade, o Hospital Militar, a rodovia norte, a Avenida Los Libertadores, o Clube Militar, o Centro Administrativo Oficial - CAO (atualmente CAN), algumas instalações militares, casas fiscais, cadeias, bancos (Cafeeiro, Ganadeiro e Popular) e foram desenhados alguns projetos que não foram construídos, como o palácio presidencial que estaria localizado no CAN (GARCÍA, 2007, p.20).



Figura 29 Obras públicas durante a ditadura militar.

Fonte: Cortés, 1995b

A localização do CAN e as rodovias sul e norte foram as maiores obras em oposição ao Plano Piloto, pois o Centro Cívico que estaria localizado no centro e que estaria conformado pelos edifícios públicos, construiu-se no oeste da cidade; zona que tanto o Plano Piloto como o Plano Regulador haviam recomendado não habitar, pois seria uma zona para o setor industrial. Segundo Cortés (1995a), para o governo de Rojas estava claro, aparentemente, que seu papel seria transicional e efêmero, pois fez grandes obras de maneira pragmática e imediatista, sem planejar possíveis efeitos de suas obras para a cidade existente ou futura. Tais construções permitiram entender a expansão territorial de Bogotá nas zonas norte e sudoeste,

conforme o Mapa 13.

Porém, a posição de Rojas não impediu que alguns arquitetos do grupo PROA continuassem participando da construção na cidade. A maioria dos participantes do Ministério de Obras Públicas - MOP - esteve integrada por seguidores das linhas do CIAM, permitindo que os edifícios construídos incorporassem arquitetura do movimento moderno. Destacam-se os seguintes técnicos: Cuellar e Serrano Gómez, Álvaro Ortega, Néstor Rodríguez & Ezguerra, Rocha & Santander, Trujillo Gómez & Martínez Cárdenas, Guillermo Bermúdez, Fernando Martínez, Eduardo Mejía, Mutra Ricaurte, Gómez & Samper, Manrique Martín, Néstor Gutiérrez, Bruno Violi, Ezguerra Sáenz, Urdaneta e Suárez, Alfredo Rodríguez Orgaz, M. de Alba, Germán Samper, Eduardo Mejía e Curire e de Roux (GARCÍA, 2007, p.21).

Por outro lado, segundo o informe entregue por Currie ao governo nacional, o Estado deveria cumprir com o papel de planejamento nas cidades formando uma política urbana de ordem nacional. Nesse período, Currie recomendou a estruturação de um sistema de planejamento econômico a fim de organizar o gasto público; a sugestão se concretizou mediante o *decreto 1928 de 1951*, criando-se o Conselho de Política Econômica e Social e o Departamento Administrativo de Planejamento e Serviços Técnicos, com ênfases no planejamento econômico e social do gasto público. Em 1953, criou-se o Conselho Nacional de Planejamento Econômico (antecedente do atual Departamento Nacional de Planejamento)⁸⁷; um ano mais tarde, essa instituição, junto com a presidência da Colômbia, convidou o padre Le Bret para fazer um estudo sobre as condições econômicas e sociais da população colombiana.⁸⁸

Os debates sobre o futuro da cidade foram poucos; não houve iniciativas de planos urbanos porque a Câmara Municipal, principal órgão público que fazia os debates sobre a cidade, foi fechada durante a ditadura militar. Ao mesmo tempo, o principal jornal da cidade e da Colômbia, *El Tiempo*, também fora fechado por publicar negativamente sobre o governo Rojas.

⁸⁷ O economista alemão Albert Hirschman incorporou-se no Conselho Nacional de Planejamento, fazendo parte do grupo de assessores do governo até 1954 e, posteriormente, até 1956, exercendo como consultor privado na Colômbia. Hirschman levantou novas ideias para o planejamento econômico, levadas em conta para a criação do Departamento Nacional de Planejamento.

⁸⁸ Para aprofundar na visita de Le Bret ao país, pode ser consultado Ospina, 2012.

Do ponto de vista administrativo, o destaque neste período foi a anexação de seis municípios à cidade.

3.2.2 A incorporação de 6 municípios e o Distrito Especial

No governo Rojas, a decisão mais importante relacionada à política urbana do município foi em 1954 com a criação do Distrito Especial, mediante o *decreto presidencial 3640* (formulado através do estado de sítio e não por via legislativa).

Mencionou-se que em 1945 o governo nacional expediu o *ato legislativo n.1 de 1945*, mas que a crise política do momento (a renúncia do presidente López) impediu organizar administrativamente Bogotá. Aqui, pelo contrário, o governo decretou dita conformação.

Em alguns aspectos o decreto era muito autoritário já que o prefeito tinha poder absoluto e a metade dos membros da Câmara Municipal era nomeada diretamente pelo presidente da República; ao mesmo tempo era progressista, pois liberava Bogotá da tutela política e financeira de Cundinamarca, proporcionando recursos e poderes necessários para sua gestão (GOUËSET, 1998, p.185). A reforma constitucional que modificaria as relações fiscais entre Cundinamarca e Bogotá ocorreu em 1968.

No mesmo decreto foram incorporados seis municípios vizinhos a Bogotá:

Artículo tercero: El territorio del Distrito Especial de Bogotá será el del actual Municipio de Bogotá, adicionado con el de los Municipios circunvecinos, de acuerdo con la Ordenanza número 7 del Consejo Administrativo de Cundinamarca. (DECRETO PRESIDENCIAL 3640 DE 1954)

A *Ordenanza 7 de 1954*, do Conselho Administrativo de Cundinamarca, que estava substituindo a Assembleia Departamental devido ao fechamento do poder legislativo desde o governo de Mariano Ospina, em seu artigo 1, incorporou ao município de Bogotá os municípios de Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén e Engativá.

Segundo Cortés (2006, p.49), ao invés de ter sido tratada como assunto de planejamento territorial, a incorporação desses municípios fez-se tendo como referencial a situação política do momento, pois o decreto que permitia tal anexação teve como referencial o artigo 121 da Constituição de 1886: para quando o Estado estivesse passando por período de instabilidade

política, seja por guerra ou por uma situação interna. Nesta medida, o decreto adquire uma dimensão política, pois é assinado tendo como possibilidade um possível distúrbio nos municípios vizinhos e, ao mesmo tempo, pensando em ratificar Bogotá como capital da Colômbia.

Depois de analisar todos os artigos sobre a adição de municípios vizinhos e dada a situação de ordem pública no Sumapaz - que recentemente havia sido incorporada a Usme - pode-se deduzir que a anexação deste município ocorreu porque Bogotá era a única cidade do país que até então tinha um regime especial, e isso permitiria que o governo nacional diretamente tratasse assuntos administrativos e de segurança, neste, o governo do “Comandante Supremo general Gustavo Rojas Pinilla, presidente da Colômbia”. Isto é confirmado ao ler o *Acuerdo de nº 11* de 31 de dezembro de 1954, pelo qual o Conselho Administrativo de Bogotá concorda que “os prefeitos menores dirigiram ação administrativa e serão primeira autoridade policial no território sob a sua jurisdição” (CORTÉS, 2006, p.51) (Tradução nossa).

Embora a decisão de incorporar os municípios tenha sido política, alguns dos principais entes de discussão sobre a cidade - a Sociedade Colombiana de Engenheiros e a Sociedade de Melhoramentos e Ornato - pediam organizar Bogotá e seus municípios vizinhos já desde o final dos anos 1940, pois era considerado importante na hora de planejar o território. Uma justificativa era clara: a cidade continuava crescendo sendo necessário ordenar novos perímetros da cidade. Um mês antes da publicação do *Acuerdo*, o prefeito da cidade escreveu para o presidente Rojas:

Sería lógico, excelentísimo Sr., hacer un recuento pormenorizado de las razones que justifican una medida de esta clase pero creo que ello es innecesario, ya que S.E. conoce muy bien los problemas que en materia de servicios públicos, educación, pavimentación, apertura de nuevas vías, higiene, etc., confronta no solo Bogotá sino también los municipios circunvecinos.

Hay un conglomerado urbano que crece rápidamente y llegará muy pronto al millón de habitantes, para atender al cual no se cuenta con los recursos fiscales ni con los instrumentos legales necesarios. Además, el hecho de ser Bogotá la capital del país le impone especiales y costosas obligaciones, tales como dotar de servicios públicos a un gran número de edificios nacionales; vías proporcionales al tránsito especialmente intenso debido al gran número de vehículos oficiales y diplomáticos; la solución de los problemas inherentes a la concentración de oficinas públicas, universidades, representaciones diplomáticas, fuerzas armadas y todos aquellos que surgen por tener en la ciudad la sede el Gobierno nacional.

(...) Al crear el Distrito Especial, V.E. habrá tomada una de las más trascendentales medidas, por la cual os guardará perenne gratitud no solo Bogotá sino el país entero, que necesita y anhela una capital digna de él y que pueda con orgullo presentarse en el futuro ante las demás naciones.

De vuestra excelencia, muy respetuosamente,

Roberto Salazar Gómez, Alcalde. (CORTÉS, 2006, p.122)

A revista PROA também se pronunciou sobre o novo Distrito Especial:

Las viejas gestiones oficiales en favor de una más holgada economía para Bogotá, culminaran

recientemente con la formación del Distrito Especial. Significa esto que las extensas zonas urbanas y rurales de la capital habrán de compartir los trajines administrativos y económicos con las anomalías de las respectivas zonas de cinco municipalidades vecinas. Significa también la aparición de un conglomerado solidario cuyo millón de vecinos espera espléndidas obras urbanísticas, así sean dispendiosas y complejas. Indica que a partir de ahora habrá que establecer censos, verificar y justipreciar atentamente todo lo relacionado con nuevos servicios de acueducto y alumbrado, con redes de calzadas y alcantarillados, con escuelas y servicios de higiene y en fin con todas esas dotaciones de interés colectivo.

(...) El Distrito Especial con su extensión territorial, sus recursos naturales, sus climas, su potencialidad industrial, las densidades de sus núcleos poblados, la diversidad de las necesidades y los intereses que ligan a la nueva entidad con el resto del territorio sabanero, debe considerarse como muy importante centro de investigaciones rurales y urbanas. (PROA No. 86, 1955)

A Tabela 10 detalha a relação entre o município de Bogotá e os municípios incorporados em 1954.

Município	Localização	Equipamento urbano existente e incorporado	Zona segundo o Plano Regulador
Bosa	Zona sul	Clínica San Rafael, Cadeia Distrital.	Zona de habitação para população operária
Bosa e Fontibón	Zona sobre a Avenida Las Américas	Clínica San Pedro Claver, Centro Administrativo Nacional, Clube Militar, Cadeia La Modelo	Zona rural sentido norte; zona de indústria pesada e zona de reversa para indústria no interior.
	Zona do eixo oeste entre a avenida Las Américas e a rua 68	Hospital infantil Lorencita Villegas de Santos e o Colégio el Rosario (anterior a eles, encontram-se a cidade universitária e o estádio municipal)	Zona de habitação para população de renda média
Engativá	Zona do caminho El Salitre	Aeroporto Lansa substituído com a urbanização Normandía; Aeroporto El Dorado e avenida El Dorado.	Zona rural
Usaquén e Suba	Zona norte	Carreira sétima e autopista norte (ligam Bogotá com Tunja e o norte do país), ferrovia do norte	Zona de habitação classe alta
Usme	Zona rural no oeste		

Tabela 10 Municípios incorporados a Bogotá em 1954.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados de Cortés, 2006

Como observado e apontado por Cortés (2006, p.174), o desenvolvimento das novas áreas incorporadas não teve como referencial um plano estabelecido, pelo contrário: os municípios

construíam-se conforme o crescimento espontâneo da cidade e, quando formulado um plano para essas áreas, como o Plano Regulador, fez-se caso omissso para ajustá-los conforme ele.

A maioria dos equipamentos existentes nesses municípios foi mantida, com exceção do Aeroporto Lansa. Depois foram criadas três estruturas de crescimento: o eixo oeste da carreira 30, a Rua 68 e o eixo do caminho El Salitre, que aumentaram a comunicação entre Bogotá e os demais municípios de Cundinamarca. Um segundo destaque para a tabela demonstra que, embora na maioria dos municípios existisse equipamento considerável, não significou novas centralidades em Bogotá.

A anexação dos seis municípios gerou dois fatos relacionados entre si: mudanças na densidade demográfica (em 1951, 264 hab/ha e em 1958, 141,7 hab/ha) e uma nova área urbana (em 1951, 2.700 ha e em 1958, 8.040 ha) em um período de elevado crescimento da população, que desbordou em termos populacionais os marcos tradicionais das cinco primeiras décadas do século XX (CORTÉS, 2006, p.163). Ver Mapa 1 e Mapa 13.



Mapa 14 Crecimiento urbano de Bogotá con os seis municípios incorporados à capital – 1954

Fonte: Cuéllar; Mejía, 2007.

Cortés conclui que a anexação dos seis municípios representou para Bogotá a adoção de uma ampla franja de terras para seu desenvolvimento; amplitude também em termos de área urbana, população e dinâmica econômica que permitiu que Bogotá seja hoje uma cidade região (CORTÉS, 2006, p.187). Neste sentido, a anexação foi um antecedente para a ligação muito mais forte entre a cidade e a região, a cidade e o país, se interligando a economia nacional e a política local e regional.

Em 1956 o governo de Rojas estava debilitado; havia pressão de vários meios de comunicação por terem sido fechados e também apareciam críticas desde jornais da clandestinidade, como o jornal *Intermedio*⁸⁹ Todos pediam a renúncia de Rojas e a transição para um governo democrático. As pressões vieram também do estrangeiro: a revista Time acusou o presidente de ter aumentado seu patrimônio durante seu governo, aumentando ainda mais os rumores de corrupção no governo colombiano. Os protestos estudantis também se fizeram presentes e, finalmente, no dia 10 de maio 1957, Gustavo Rojas deixou o poder nas mãos de uma junta militar que teria como função garantir as eleições um ano depois.

O diretor do jornal *Intermediario*, Enrique Santos - irmão do ex-presidente Eduardo Santos -, escreveu em 10 de maio de 1957:

Qué grande es Colombia! Que sublime! Qué valiente, abnegado y generoso el pueblo en todas sus clases! Los grandes capitanes del trabajo, de la mano de los proletarios! (SÁENZ, 2002, p.229)

Sáenz aponta, no entanto, que as manifestações principais vieram da classe alta, enquanto os proletários permaneceram apáticos, sem atacar o governo, mas também não o apoiando decididamente. Enquanto produziam-se mobilizações, um grupo de políticos conservadores e liberais reuniu-se na Espanha assinando o pacto de Benidorm em 24 de julho de 1956. Tal pacto permitiria alternar a presidência da Colômbia, repartir os cargos burocráticos e impedir a inclusão de novos partidos no cenário nacional. Este período começa em 1958 com o liberal Alberto Lleras Camargo e termina em 1974 com o conservador Misael Pastrana em 1974; período conhecido como Frente Nacional.

⁸⁹ O jornal *Intermediario* surge após o encerramento do jornal El Tiempo em 1956, após o editorial do jornal bogotano criticar várias das políticas do presidente Rojas. O jornal *Intermedio* funciona até em 7 de junho de 1957 quando iniciam novamente as edições do jornal El Tiempo.

3.3 O “planejamento integral” e profissionalização urbanística na Colômbia.

Durante o século XX, Pérez (2006) identifica três períodos institucionais de planejamento na Colômbia: o primeiro, compreendido entre 1900 até 1950; o segundo, de transição, após o segundo pós-guerra e até o início da década de 1950; e o terceiro, de 1950 até o início dos anos 1990 denominado “planejamento integral”. Tal planejamento integral acompanhou a política de Truman, Eisenhower e Kennedy, especialmente com o ponto IV: financiamentos de projetos de desenvolvimento para países denominados dependentes, com empréstimos no Banco Mundial.

Gorelik (2010) denomina o período de 1940-1960 como a incorporação da ideia no urbanismo latino-americano, no período de *ethos planejador*, já que o ciclo formado pelos centros de investigação em planejamento urbano e regional expandiu-se num clima reformista e modernizador. De fato, a partir da década de 1930, o tradicional predomínio das ideias europeias começou a alterar-se; houve crescente expansão das ideias norte-americanas, notória até mesmo no vocabulário com progressiva troca da palavra “urbanismo” pela palavra “planejamento”, propriamente estadunidense (*city planning*).

O autor também afirma que, enquanto nos países do sul o referencial dos Estados Unidos iniciou-se a partir dos anos de 1930, os países acima da linha do Equador já possuíam relações muito mais fortes com o país norte americano; de fato, muitos latino-americanos dessa parte do continente estudaram no país vizinho e foram até refugiados políticos nos Estados Unidos. A Colômbia foi um desses países em que, já desde o século XIX, as relações com os Estados Unidos eram bastante fortes nos pontos econômicos e políticos.⁹⁰

Pérez (2006) aponta o seguinte:

Los años cincuenta y sesenta fueron la “era dorada del capitalismo y de la economía planificada” y le dieron aún más prestigio a las metodologías de planeación. En América Latina, como en los demás países subdesarrollados, se impuso la construcción y fortalecimiento del Estado y del proceso de planeación, alineada a los preceptos políticos y económicos de los Estados Unidos y de los organismos multilaterales creados para tal fin, entre ellos, la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Comisión Económica para

90 Para aprofundamento no tema, consultar Sequeda (2011).

América Latina (CEPAL) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En el nivel central del Estado de la mayoría de los países subdesarrollados, se conformaron entidades técnicas y se formularon planes de desarrollo para racionalizar sus inversiones públicas. Las metas iniciales de estos organismos fueron “apoyar a los países que habían sufrido la destrucción durante la guerra y prestarles a las economías atrasadas para que acometiesen programas de desarrollo”. El punto máximo de esta intervención fue el acuerdo de la Alianza para el Progreso, la creación del Programa de Cooperación Técnica estadounidense y la División de Vivienda y Planificación Urbana de la Unión Panamericana. (PEREZ, 2006, p.23)

A metodologia de “planejamento integral” difundiu-se seguindo as diretrizes do Programa de Cooperação Técnica estadunidense e, neste contexto, foram criados o Centro Interamericano de Moradia e Planejamento - CINVA - e a Sociedade Interamericana e Colombiana de Planejamento (SIAP e SCP).

De acordo com Pérez (2006), a difusão do planejamento integral ocorre em duas etapas nos anos 1950: inclusão do planejamento integral no ensino e prática do planejamento urbano e consolidação do ensino e prática tanto nos centros acadêmicos e nas entidades públicas de planejamento. No caso colombiano, três grandes fatos deram essa relação:

1. Formalização da carreira do empregado público, com norma constitucional para a carreira administrativa, permitindo profissionalização da burocracia estatal em 1957.
2. Chegada de estrangeiros e colombianos que fizeram cursos de planejamento nos Estados Unidos e vincularam-se com a administração pública de vários municípios do país. Destaque para Pedro Pablo Morcillo (cientista político e mestre em Planejamento Urbano na Universidade de Pennsylvania) que se vinculou à academia e ao Escritório de Planejamento Municipal em Cali; Mariano Ospina Hernández (engenheiro e projetista urbano da Universidade de Harvard) vinculou-se à política nacional e ao Instituto Colombiano de Planejamento Integral (INCOPLAN); Gabriel Andrade Lleras (arquiteto com estudos de planejamento urbano nos Estados Unidos) vinculou-se com a administração bogotana sendo diretor do Escritório do Plano Regulador, como político na Câmara Municipal e na academia como fundador do Centro de Planejamento Integral da Universidade de América; Jorge Gaitán Cortés (arquiteto da Universidade Nacional da Colômbia e planejador urbano do Instituto Tecnológico de Massachussetts) vinculado à política municipal de Bogotá; Jorge Rivera Farfán (projetista urbano do Instituto Tecnológico de Georgia), assessor da OEA e diretor do Escritório de Planejamento de Bogotá; e, finalmente, Rubén Darío Utria (arquiteto com estudos de moradia e planejamento no CINVA), assessor das Nações Unidas nos temas de planejamento urbano (PEREZ, 2006, p.41-42).

3. Programas acadêmicos voltados para o ensino do planejamento integral. Primeiramente em nível interamericano através da OEA, com o Programa Interamericano de Planejamento Urbano e Regional (PIAUPUR) com sede em Lima, e o CINVA; e segundo, com programas nas universidades colombianas, como por exemplo, a Escola Superior de Administração Pública (ESAP), o Departamento de Planejamento e o Centro de Planejamento Integral na *Universidad de América* e o Departamento de Planejamento da *Universidad del Valle*, todos em 1958.

A difusão de tais programas de arquitetura nas universidades colombianas e a criação de programas de planejamento urbano transformaram positivamente os futuros instrumentos utilizados pelo município de Bogotá para o ordenamento territorial.

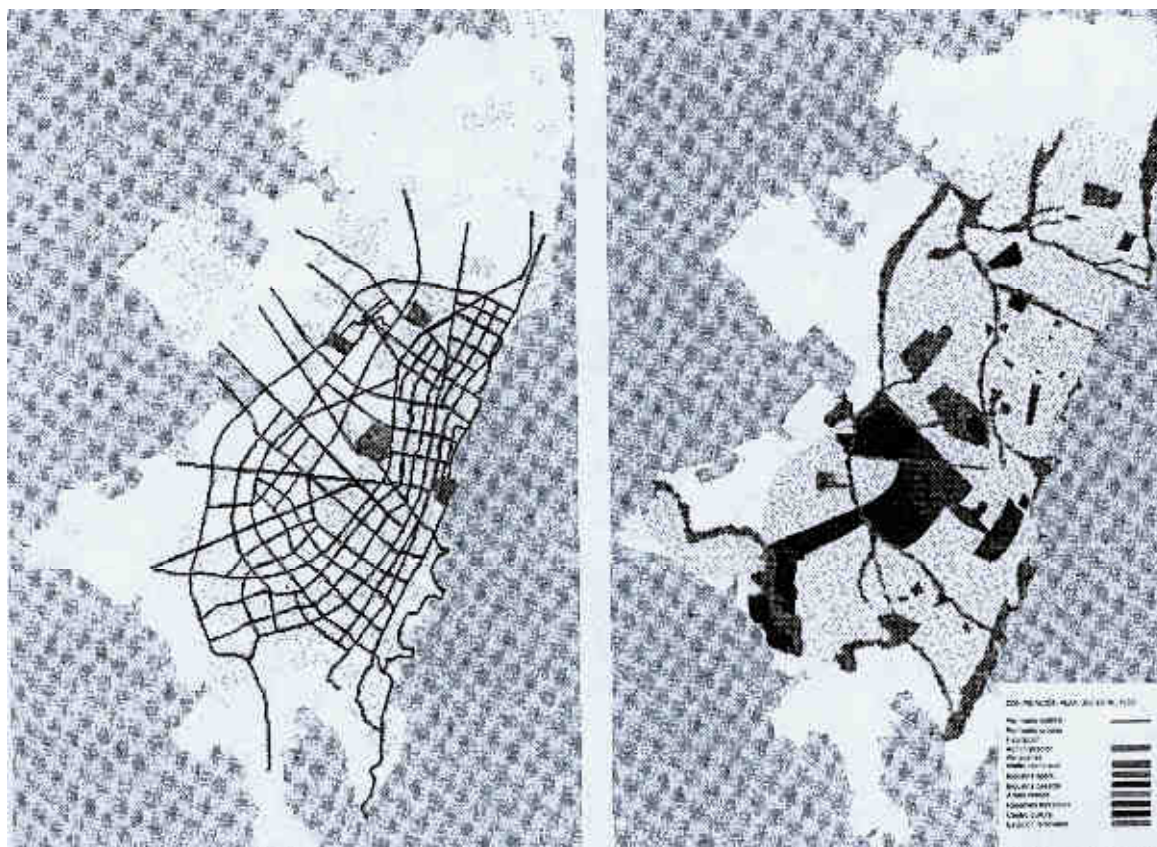
3.3.1 Plano Distrital de Zoneamento

Em setembro de 1956, autorizado pelo *Acuerdo 53 de 1956*, o prefeito da cidade de Bogotá reestruturou o Escritório do Plano Regulador e o substituiu pelo Escritório de Planejamento Distrital de Bogotá. O escritório era uma dependência direta da prefeitura com funções de planejamento no campo do desenvolvimento urbanístico, regional e viário do distrito; o intuito era que atuasse como coordenador dos planos de investimento público, plano viário, serviços públicos e fosse o órgão de coordenação entre as diversas entidades governamentais dedicadas ao planejamento no nível local, regional e nacional. Dois anos mais tarde, o *Acuerdo 24 de 1958* reorganizou o Escritório de Planejamento e o definiu como um órgão assessor da Câmara Municipal, dependente do prefeito em termos administrativos. O Escritório então passou a realizar investigações urbanísticas em temas como população, usos do solo, economia urbana, serviços comunais e vias; ao mesmo tempo, realizou levantamentos topográficos, preparou planos urbanos e elaborou projetos de regulamentação urbanística (ARAZO, 2006, p.51).

Uma vez estabelecido o Escritório de Planejamento Distrital de Bogotá, e com a anexação dos seis municípios em 1954, foi necessário um plano que organizasse a área. Dessa forma, foi formalizado o Plano Distrital de Zoneamento de 1958, considerando as propostas de zoneamento e rede viária existente e algumas das abordagens do Plano Diretor e do Plano

Regulador.

O Plano Distrital manteve a localização de um centro administrativo, uma zona de comércio e uma área de industrial no eixo leste-oeste e, também, localizou áreas de habitação na área norte e sul desse eixo. Por outro lado, o plano manteve os critérios corbusianos de geração de parques e zonas verdes paralelas aos rios e ravinas no território urbano. Também, foi proposto um zoneamento com as seguintes categorias: habitação, administração, comércio, indústria leveira, indústria pesada, espaços verdes, reserva florestal, centro cultural e estações ferroviárias (SALDARRIAGA, 2000, p.116).



Mapa 15 Plano Distrital de Zoneamento – 1958

Fonte: Saldarriaga, 2000, p.115

O plano também considerou a criação de vários equipamentos urbanos e uma rede viária semicircular nos sentidos norte, sul e oeste, em concordância com a extensão prevista para a cidade. Dentre as obras mais importantes, destacaram-se:

- abertura da carreira décima, sentido sul,

- regulamentação e prolongação da Avenida Caracas,
- prolongação da Avenida Cundinamarca (carreira 30), sentido norte,
- ampliação da Rua 13 ou Avenida Colón, sentido oeste,
- ampliação da rua primeira, sentido oeste, e
- projeção da Avenida Los Cerros e a carreira terceira.

Como se observa, a zona oeste foi a principal área de ocupação a partir dos anos 1960.

Enfim, este ciclo encerrou-se com a reinstalação da Câmara Municipal em 1958, fechada durante a ditadura militar.

Sem um estudo completo, algumas obras viárias iniciaram-se e, sem consolidar um sistema de financiamento total para sua execução, originaram uma série de debates e controvérsias na administração pública. Como aponta Saldarriaga (2000, p.117), essa situação gerou algumas demoras e complicações, originando a necessidade de organizar, mais uma vez, o Escritório de Planejamento do Distrito.

Ainda em 1958, o presidente Alberto Lleras Camargo impulsionou o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento guiando a política econômica e social da Colômbia nos quatro anos seguintes.

Entrando na década de 1960, a cidade iniciou um novo modelo de planejamento com uma nova realidade política; os desafios urbanos iam crescendo na mesma proporção em que o conflito armado colombiano aumentava.

4 CONCLUSÕES

Nos capítulos anteriores foi esboçado um relato de sessenta anos de história política e trinta anos de práticas urbanísticas em Bogotá, buscando identificar alguns de seus principais atores, a montagem e atualização de suas principais instituições e sua influência nos processos de produção urbana durante o período entre 1926 e 1958.

Abordando os antecedentes políticos, econômicos e alguns dos principais fatos urbanos, o **Capítulo 1** descreveu o contexto em que Bogotá, a partir da década 1950, transformou-se numa capital moderna, cidade região e início de uma metrópole latino-americana. Para isso confluíram elementos tanto do regionalismo político, quanto da dinâmica urbana da Colômbia e, especificamente, de Bogotá. As recorrentes guerras civis que caracterizaram o bipartidarismo colombiano e a regionalização da economia colombiana, com as distintas regiões atuando autonomamente no mercado internacional, dificultaram ou impediram uma estabilidade política; que possibilitasse um processo de democratização efetiva e uma incorporação mais eficaz das cidades colombianas ao sistema econômico internacional. Mesmo Bogotá, em sua condição de capital da Colômbia, foi prejudicada por esse cenário, na medida em que a centralização política estabelecida na Constituição de 1886, transferiu os recorrentes conflitos da política nacional para a administração municipal.

Entre 1910 e 1930, tanto a presidência da República quanto a prefeitura bogotana foram administradas pelo Partido Conservador. Durante esses anos, a política e os debates municipais estiveram definidos pelas práticas sanitaristas. Mas, em Medellín, durante a década de 1920, Ricardo Olano iniciou os debates sobre planos reguladores para a Colômbia, trazendo para o debate público uma preocupação sobre o futuro das cidades. Buscando incorporar experiências urbanísticas estadunidenses e europeias à linguagem e aos temas nacionais, embora o Plano Futuro (1920) no caso bogotano não tenha se implementado, acabou por se constituir como o primeiro referencial de planejamento para Bogotá.

Os órgãos nacionais e municipais encarregados do espaço físico, primeiro através do Ministério de Obras Públicas e depois com a Secretaria de Obras Públicas, configuraram o cenário de transformações para as práticas urbanísticas bogotanas. Os debates na Câmara

Municipal propiciaram o ambiente para a incorporação de novas ideias e sua difusão, conforme se apresentou no **Capítulo 2**.

Mas foi na década de 1930, sobretudo, que ocorreu uma profunda alteração no modo de pensar e atuar em relação à realidade urbana de Bogotá. A convite do presidente Enrique Olaya, Karl Brunner transformou a maneira de pensar a cidade, tanto administrativa quanto tecnicamente. Na Universidade Nacional houve abertura do primeiro curso de arquitetura no país e a incorporação de Brunner na academia colombiana difundiu um novo campo de ação na Colômbia, impulsionando a configuração de um campo de saber urbanístico para os “locais”.

O Bogotazo, ocorrido em 1948, foi um momento de mudança. Configurou-se, por um lado, como uma nova situação política para o país e, por outro, permitiu que as ideias difundidas no movimento moderno se apresentassem como uma forte referência em Bogotá; através da contratação de Le Corbusier, Luis Sert e Paul Wiener para a elaboração de um Plano Piloto e Plano Regulador na cidade. No entanto, a falta de continuidade na política municipal e a instauração do regime militar impediram, mais uma vez, que os projetos fossem totalmente implementados em Bogotá.

Por fim, no **Capítulo 3** pretendemos indicar que a ditadura militar, embora não tenha avançado na definição de novas orientações urbanísticas para a cidade, trouxe uma nova situação ao transformar Bogotá num Distrito Especial. Consentiu-se maior autonomia administrativa e também, incorporaram-se seis municípios vizinhos que transformaram o espaço físico da cidade e as políticas urbanas que seriam implementadas. Finalmente, o novo quadro se completou com a criação do Escritório de Planejamento Distrital de Bogotá e um novo zoneamento para a cidade, o Plano Distrital de Zoneamento de 1958. Ao mesmo tempo, a partir do Segundo Pós Guerra, as relações políticas e urbanísticas com os Estados Unidos se intensificaram, o que implicou na formação de uma nova geração de quadros técnicos de planejamento urbano, com impacto sobre todo o país.

Procuramos recolher e sistematizar o máximo de informações sobre as instituições e planos urbanos abordados durante o período. Um grande número de obras ficou fora do texto final para evitar que este se tornara uma espécie de catálogo de autores. Pareceu mais proveitoso selecionar os agentes, os planos e as instituições mais significativos e, neste sentido,

identificar as obras mais relevantes dentro do processo da produção da cidade.

Dentro do período estudado, duas características foram marcantes: a instabilidade política nacional e seu reflexo nos governos municipais (guerra dos mil dias ocorrida entre 1899 e 1902 e ditadura militar entre 1953 e 1957). Ambas impediram a governabilidade e, por consequência, que um número considerável de propostas e planos urbanos pudessem ser implementado na capital. A maioria deles ficaram como normas urbanísticas sem realizar-se e outros foram parcialmente implementados. De qualquer forma, a cidade nunca ficou desprovida de intervenções.

Algumas das contribuições que os diferentes planos e propostas urbanas deixaram para Bogotá foram: a consolidação regional no planejamento, a estrutura viária como ferramenta de planejamento urbano, a hierarquização viária, a ideia de concentrar em um só lugar as funções administrativas da cidade e os primeiros planos de zoneamento. Dessa forma, a legislação urbanística e as instituições do setor urbano transformaram-se numa importante ferramenta para discutir o futuro da capital.

O aparato institucional construído constituiu-se como resposta à preocupação pelo futuro da cidade. A Secretaria de Obras Públicas, o Departamento de Urbanismo e o Escritório do Plano Regulador permitiram entender o período como um momento de consolidação de práticas para o ordenamento físico da cidade.

A nova legislação permitiu criar, modificar, substituir e eliminar órgãos municipais que foram centrais para a transformação urbanística. Ao mesmo tempo, as intervenções normativas da Câmara Municipal, da Prefeitura e do Congresso Nacional modificaram o regime administrativo de Bogotá, outorgando-lhe maior autonomia e permitindo uma maior descentralização das políticas públicas urbanas.

A Secretaria de Obras Públicas e o Departamento de Urbanismo foram, sem dúvida, as instituições mais importantes desse período. A primeira, resultado da descentralização relacionada com as obras públicas, ofereceu autonomia frente à assistência técnica e manejo dos planos urbanos. O segundo, criado em 1933, incorporou a função explícita de ordenamento territorial.

A partir de 1948, após o Bogotazo, e com a criação do Escritório do Plano Regulador, a administração pública dos setores urbanísticos passou por um processo de forte “americanização”. Entretanto, a relação intrínseca existente entre políticos e arquitetos-urbanistas permite afirmar que uma década antes já vinha ocorrendo uma difusão do urbanismo estadunidense na Colômbia.

Como figuras relevantes na introdução do urbanismo europeu e norte-americano nas cidades colombianas, Ricardo Olano e Carlos Martínez mereceram uma pesquisa à parte. Ao mesmo tempo, identificar processos decisórios e aproximações mais profundas entre política e planejamento no interior da administração pública e um mapeamento das relações entre arquitetos-urbanistas colombianos e latino-americanos merecem abordagens específicas, sobretudo, após o segundo pós-guerra. Entretanto, no escopo desta dissertação, não era possível fazê-lo e ficam aqui pistas para o desenvolvimento de futuras pesquisas.

A cidade transformou-se conforme a cultura, a arquitetura, a vida urbana, as instituições urbanas e a política sem escapar do cenário nacional e internacional. Em Bogotá, 1948 foi o ponto de inflexão. A realização da IX Conferência Pan-Americana, o discurso anticomunista como eixo principal e a união pan-americana foram chaves para entender a transformação institucional dos quadros de planejamento instaurados em Bogotá.

5 BIBLIOGRAFIA

- ACEBEDO, Luis Fernando; MORENO, Omar. Hernando Vargas vida y obra. Brunner era la academia, Le Corbusier la revolución urbanística. **Bitácora Urbano Territorial**, Bogotá, v. 1, n. 1, p. 70-75, 2003. Disponível em <<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=74810709>>. Acesso em: 1 sep. 2011.
- AGUIRRE, Beatriz; CASTILLO, Simón. El espacio público moderno. Sueños y realidades de Karl Brunner en Santiago de Chile, 1929-1934. **Diseño Urbano y Paisaje**. Bogotá, v. 1, n. 3, 2004. Disponível em <www.ucentral.cl/dup/pdf/003.pdf>. Acesso em 11 jul, 2012.
- APRILE Gniset, Jacques. **El impacto del 9 de abril sobre el centro de Bogotá**. Bogotá: Centro cultural Jorge Eliécer Gaitán, Bogota, 1983.
- ARAZO SILVA, Ivone. **La descentralización en la planeación de Bogotá**. Dissertação (mestrado em Urbanismo) -Facultad de Artes y Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2006.
- ARBELÁEZ, Carlos. El plan piloto en Bogotá. Revista hechos y notas, 1951. In: HERNÁNDEZ, Carlos. **Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1953**. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert. Bogotá: Colección Museo de Bogotá, 2004.
- BAÑÉN LANATA, Pedro. Bogotá-Colombia. Cinco viajes y un plan para una ciudad latinoamericana. In: PÉREZ, FERNANDO. et. al. **Le Corbusier y Sudamérica**. Viajes y proyectos. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 1991.
- BOGOTÁ. La gripa en Cundinamarca: disposiciones tomadas por la Gobernación para combatir esta epidemia e informes de las comisiones médicas. Imprenta del Departamento, 1919. In: COLÓN, Luis Carlos. **Revista Urbanismos**, v.2, p.104-115, 2007, p.108.
- BRUNNER, Karl. **Manual de Urbanismo**. Bogotá: Imprenta Municipal, 1939, 1940.
- CARREIRA, Ana María. **La conquista del espacio público Bogotá**. 1945-1955. Tese de doutorado em História. Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2007.
- COLOMBIA, Presidencia da República. Departamento Nacional de Planeación. **Cincuenta años: Departamento Nacional de Planeación**. Bogotá: Imprenta Nacional, 2009.
- COLÓN, Luis Carlos. El saneamiento del Paseo Bolívar y la vivienda obrera en Bogotá. **Revista Urbanismos**, v.2, p.104-115, 2007. Disponível em: <<http://facartes.unal.edu.co/portal>>. Acesso em: 1 nov. 2011.

COLQUHOUN, Alan. **La arquitectura moderna una historia desapasionada**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A, 2005.

CORTÉS SOLANO, Rodrigo. Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá (1900-1990). Esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. **Bitácora Urbano Territorial**, Bogotá, v. 1, n. 11, jan./dez, p. 160-212, 1995b. Disponível em <<http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18636>> Acesso em: 1 nov. 2011.

———. **Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá** (1900-1990). Trabalho apresentado para sustentar a promoção de categoria. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1995a.

CORTÉS, Marco. **La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2006.

CORREDOR Martínez, Consuelo. **Los límites de la modernización**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1992.

CUÉLLAR SÁNCHEZ, Marcela e MEJÍA PAVONY, Germán. **Atlas histórico de Bogotá** cartografía 1791-2007. Bogotá: Editorial Planeta, 2007.

DAHL, Robert. **Poliarquia: Participação e oposição**. São Paulo: EDUSP, 1997.

DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística. **Censos Colombia**. Bogotá, 2011.

DAZA, Ricardo; O'BYRNE María Cecilia. El Plan Piloto visto por Germán Samper, Entrevista, 1 de agosto de 2009. **Le Corbusier En Bogotá, 1947-1951. Precisiones En Torno Al Plan Director**. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2010 v. 2.

DEL CASTILLO Daza, Juan Carlos. Bogotá, **El tránsito a la ciudad moderna, 1920-1950**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000.

———; URREA, Tatiana. **Bogotá, años 1950**. El inicio de una metrópoli Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008.

ESCOVAR, Alberto; CÁRDENAS, Miguel. Ospinas & Cía. s.a. y la urbanización en Bogotá 1932-1950. In: OSPINAS. **Urbanismo, arquitetura, patrimonio**. Bogotá: Panamericana formas, 2008.

FELMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento São Paulo 1947-1972**. São Paulo: Edusp, 2005

GARCIA, Doris. La Arquitectura y el poder en Bogotá durante el Gobierno del General Gustavo Rojas Pinilla, 1953-1957. **Revista de Arquitectura**, Bogotá, v. 9, n. 1, p.18-25, 2007.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org). **Urbanismo na América do sul: circulação das ideias e constituição do campo**, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009.

GORELIK Adrián. A produção da cidade latino-americana. In: **tempo social**, v.17 n. 1, p 111-133, 2005.

———.O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização. In: MIRANDA, Wander Melo (org.). **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999, p.55-80.

———. Vino viejo en odres nuevos: miradas norteamericanas sobre las tradiciones territoriales latinoamericanas. In: **Jornada Internacional** “La construcción del territorio en América. Desarrollo, infraestructuras y paisaje”. AECID Asunción, 30 de marzo 2010. Anais.

GOUËSET, Vincent. **Bogotá: Nacimiento de una metrópoli**. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX. Bogotá: Tercer Mundo Editores, Observatorio de Cultura Urbana, CENAC, IFEA. 1998.

GUZMÁN Angela. **Poblamiento y urbanismo colonial en Santander** estudio de 10 pueblos de la región central. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1987.

———. **Poblamiento e historias urbanas del Alto Magdalena** Tolima siglos XVI, XVII, XVIII. Santafé de Bogotá: Ecoe Ediciones, 1996.

GUZMÁN Angela; BURBANO, Edgard. **Bogotá en la formación social colombiana**. Santafé de Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes y Arquitectura, 1975.

HERNÁNDEZ, Carlos Eduardo. **Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1953**. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert Bogotá: Colección Museo de Bogotá, 2004.

HOBSBAWN, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX: 1914-1991**. São Paulo: Editora Schwarcz, 1994.

IREGUI Jaime. El plan b. La carrera séptima como manifiesto moderno. Disponible In: www.elobservatorio.info/planB/ Acceso em: 26 dez. 2011.

KALMANOVITZ Salomón. Constituciones y desarrollo económico en la Colombia del siglo XIX. **Journal of Iberian and Latin American Economic History**, n. 2, 2008. Disponible em: <http://www.salomonkalmanovitz.com/Ensayos/Constituciones%20y%20desarrollo%20Siglo%20XIX.pdf> Acceso em: 6 abr. 2012.

———, Dos globalizaciones. In: **El Espectador**. Bogotá, 20 de dez. 2007. Disponível em: <<http://www.elespectador.com/opinion/columnistasdelimpreso/salomon-kalmanovitz/columnados-globalizaciones>>. Acesso em: 6 abr. 2012.

———, **Las instituciones colombianas en el siglo XX**. Bogotá: Alfaomega, 2001.

———, López Edwin. **Las cuentas nacionales de Colombia en el siglo XIX** Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá, Jorge Tadeo Lozano, 2009.

———, **Economía y nación**. Una breve historia de Colombia. Bogotá: Tercer Mundo S.A, 1997.

LE CORBUSIER. Plan Directeur de Bogotá, 1950 In: CORTÉS, Rodrigo, **Del Urbanismo a la Planeación en Bogotá (1900-1990)**. Trabalho apresentado para sustentar a promoção de categoria. 1995a.

LEME, Maria Cristina (org), **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Estudo Nobel, 1999.

LIMONGI Fernando. Prefácio. In: **Poliarquia: Participação e oposição**. São Paulo: EDUSP, 1997.

MARTÍNEZ Mejía Carlos. **Apuntes sobre el urbanismo en el Nuevo Reino de Granada**. Bogotá: Talleres Gráficos del Banco de la República, S.D.

MAYA, Tania. KARL BRUNNER (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle. **Bitácora Urbano Territorial**. Bogotá, v. 1, n. 8, p.64-71, 2004.

MAZUERA VILLEGAS, Fernando. **Cuento mi vida**. Bogotá: Antares, 1972.

MEDINA, Medófilo. **La protesta urbana en Colombia en el siglo XX**. Bogotá: Ediciones Aurora, 1984.

MELO, Jorge Orlando. La República Conservadora. In: **Colombia Hoy**. Melo, Jorge Orlando (org). Bogotá: Banco de la República, 2001.

MESA Vargas López de Mesa, Glória Maria. **Território e poder**: a formação socioespacial colombiana. Tese (doutorado em geografia), FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

MICHELS, Robert. **Sociologia dos partidos políticos**. Brasília: Universidade de Brasília, 1982.

MILLS, Wright. **A Elite do poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

MOLINA, Luis Fernando, et.al. OSPINAS. **Urbanismo, arquitectura, patrimonio**. Bogotá: Panamericana formas, 2008.

MONDRAGÓN López, Hugo. Arquitectura, modernización económica y nacionalismo. Una visión a partir de dos revistas de arquitectura latinoamericanas de posguerra: Arquitectura y Construcción [Chile] y Proa [Colombia]. **Bitácora Urbano Territorial**. v. 18, n. 1, jan./jun.,p. 55-73, 2011.

———. **Le Corbusier y la revista Proa o la historia de un malentendido**. .Disponível em: <www.lecorbusierenbogota.com>. Acceso em: 1 set. 2011.

———. **Lectura crítica de la Revista Proa**. Dissertação (Maestría en Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura), Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2005.

MOSCA Gaetano. **La clase política**. México: Fondo de cultura Económica, 1992.

MÚNERA Ruíz Leopoldo. **Fragmentos de lo público-político** Colombia siglo XIX. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, 2008.

NIÑO Murcia, Carlos. **Arquitectura y Estado**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003.

REGISTRO Municipal, Bogotá.

ROLL David. **Rojo difuso, azul palido**. Los partidos tradicionales en Colombia: entre el debilitamiento y la persistencia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002.

SÁENZ Rovner, Eduardo. **Colombia Años 50**. Industriales, política y diplomacia. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002.

SALDARRIAGA Roa, Alberto. **Bogotá siglo XX urbanismo, arquitectura y vida moderna**. Bogotá: Departamento Administrativo de planeación Distrital, 2000.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org) **Bernard Lepetit: por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001.

SCHNITZER Castellanos, Patricia. **José Luis Sert y Colombia de la carta de Atenas a una carta del hábitat**. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana, 2007.

SEQUEDA, Yesid. **Entre Washington y Bogotá**. Una breve mirada a las relaciones de Colombia con los Estados Unidos desde los archivos diplomáticos nacionales. 1886-1914. Dissertação (Maestría en Historia Política de Colombia), Universidad Industrial de Santander,

Bucaramanga, 2011.

SIMMEL, Georg. The metropolis and mental life. In: LEVINE, Donald N. (org.). **On individuality and social forms**. Chicago e Londres: The University of Chicago Press, 1971, p.324-339.

SUÁREZ Mayorga, Adriana María. **La ciudad de los Elegidos**. Crecimiento urbano, jerarquización social y poder político. Bogotá (1910-1950). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2006.

SUÁREZ Zuñiga Álvaro. Bogotá Obra Pública. **Un Itinerario sop de noventa años 1909-1999** Bogotá: Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá D.C, Secretaría de Obras Públicas, 2000.

OLANO, Ricardo. La ciudad Futura. DEL CASTILLO, Juan Carlos. Bogotá, **El tránsito a la ciudad moderna, 1920-1950**. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000.

OSPINA Sánchez, Adriana. Planejando o território: a cidade como categoria social nos anos de 1950. **Oculum ensaios** (PUCCAMP), n. 15, p.58-65, 2012.

OSPINA, Andrés; MOSQUERA, Vladimir. **Historia del transporte público de Bogotá**. Bogotá: Museo vitange. Disponible em: <http://www.museovintage.com/transporte/index.php>>. Acceso em: 4 oct. 2012.

PEREZ MORENO, Carlos. **La planeación integral en Colombia**. Dissertação (Maestría en Urbanismo), Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2006.

POULANTZAS Nicos. **Poder político e clases sociales en el Estado capitalista**. México: Editorial Siglo XXI, 1969.

TIRADO Mejía, Alvaro. Siglo y medio de Bipartidismo. In: Melo, Jorge Orlando (org) **Colombia Hoy**. Bogotá: Banco de la República, 2001.

TRIVIÑO Rodríguez, Marta Isabel. Transformaciones Urbanas en el Parkway del barrio La Soledad. **Revista de Arquitectura**, Bogotá, v. 12, p.28-38, jan./dez., 2010.

ZAMBRANO Pantoja Fabio; BERNARD, Olivier. **Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia**. Ocupacion territorial e historia urbana en Colombia. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá - Instituto Francés de Estudios Andinos, Tercer Mundo Editores, 1993. 3 v.

ZAMBRANO Pantoja Fabio. **Historia de Bogotá**. Siglo XX. Bogotá: Villegas Editores, 1988.

Jornais e Revistas

EL ESPECTADOR.

EL TIEMPO.

Revista PROA.

Revista CROMOS.

Websites

www.skyscrapercity.com

www.tramz.com

www.dane.com.co

www.ibge.com.br

www.indec.mecon.ar

www.museodebogota.gov.co

www.bogota.gov.co

www.banrepultural.org

www.jorgeorlandomelo.com