

PROA

URBANISMO • ARQUITECTURA • INDUSTRIAS

BOGOTÁ

2

SEPTIEMBRE 1946

INDICE
PROA

Revista PROA 2
septiembre - 1946

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

CALLE 16, No. 9-23
 APARTAMENTO No. 304
 TELEFONO No. 7-21

DIRECTORES:

CARLOS MARTINEZ
 JORGE ARANGO
 M. DE VENGOECHEA

SECRETARIA - ADMINISTRADORA

ELVIRA MENDOZA

VALOR DEL EJEMPLAR \$ 0.50
 SUSCRIPCION UN AÑO \$ 6.00
 EXTERIOR U. S. \$ 6.00

LOS EDITORES NO SON RESPONSABLES POR LAS OPINIONES O CONCEPTOS QUE SE EXPRESAN BAJO FIRMA.

CANJE • PERMUTA
 ECHANGE • EXCHANGE

APARTADO NAL. No. 25-76
 MAIL BOX
 BOGOTA

URBANISMO • ARQUITECTURA • INDUSTRIAS

CONTENIDO:

ENTREVISTA CON LOS UNIVERSITARIOS DE ARQUITECTURA, por <i>Rafael Serrano Camargo</i>	6
NOTAS EDITORIALES	9
EL OTRO CORBUSIER, por <i>José de Recasens</i>	10
LA CIUDAD DEL PERIODISTA EN RIO DE JANEIRO	14
EL BOGOTA FUTURO DE "PROA"	20
CONCURSO PARA EL CLUB DE "LOS LAGARTOS"	22
CONCURSO PARA UN HOSPITAL	24
LA CIUDAD UNIVERSITARIA DE CARACAS.	26
"ICOLLANTAS", entrevista al Ingeniero <i>Hernando Posada</i> , por <i>Alvaro Sanclemente</i>	30
LA RECONSTRUCCION DE STALINGRADO, por <i>Manuel Sánchez</i>	36

LAS
FUTURAS
GRANDES
AVENIDAS
DE
BOGOTÁ



Este es el plan vial de PROA. Corresponde este primer estudio a la red de amplias arterias que debe tener en servicio la ciudad en los próximos 12 años.

Este plano de PROA no es completo, pero como estudio de conjunto es el primero. No conocemos ni sabemos de ningún proyecto que contemple globalmente tan necesarias e importantes previsiones.

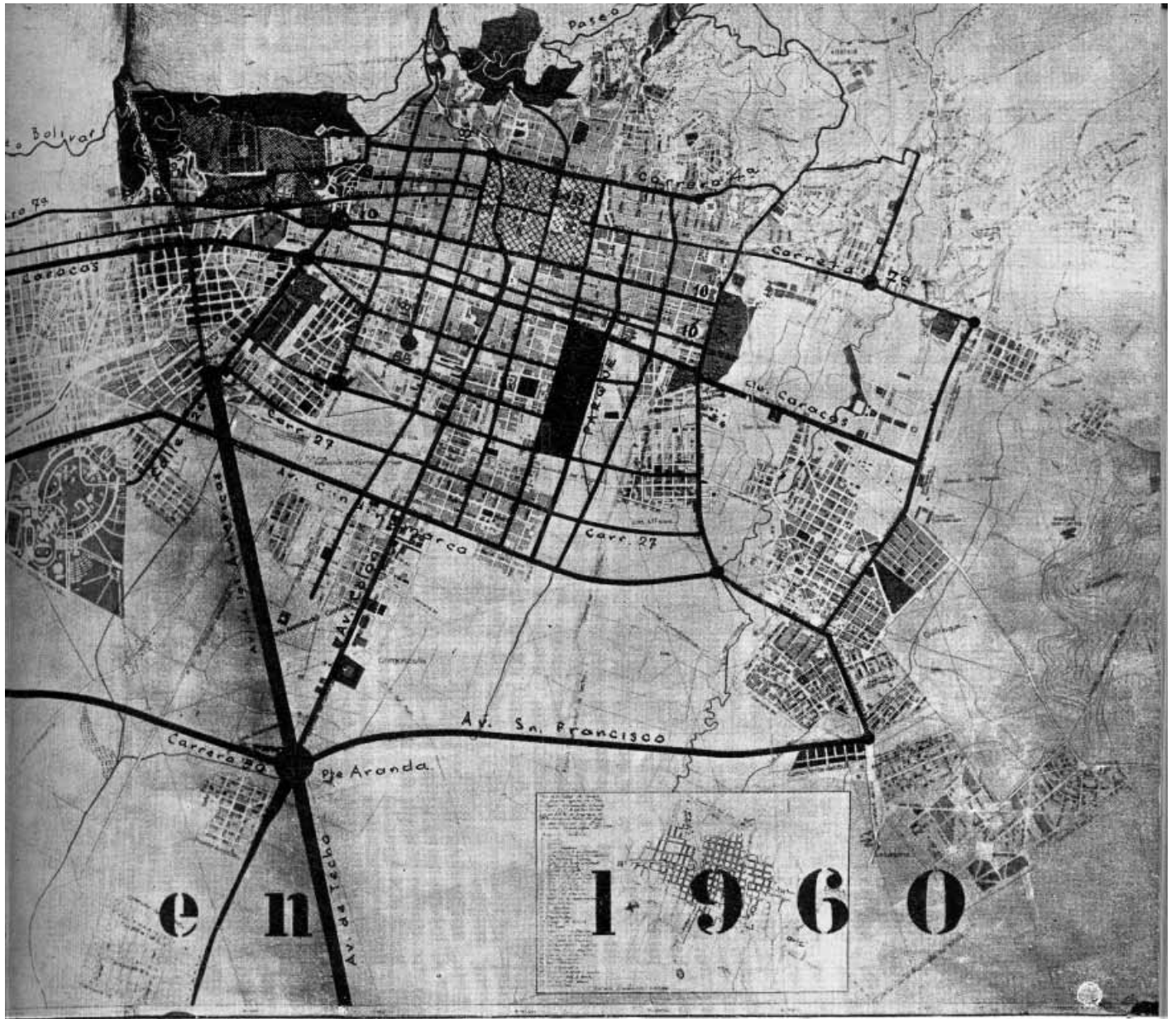
El problema actual reside en el hecho de que Bogotá tiene demasiadas calles incapacitadas para las actuales y futuras exigencias del movimiento de vehículos. La ciudad tiene muy pocas calles anchas. Con calles anchas se llega pronto al lugar del trabajo. La calle ancha es valorización. Decir valorización significa mayores impuestos prediales y mayores rentas.

PROA considera que el actual procedimiento paulatino aplicable al ensanche de tantas calles, es arcaico, anti-económico,

anti-higiénico, nada estético, inoperante e insólito; es el procedimiento de las sangrías, pero esta terapéutica en urbanismo como en medicina, está archivada. Bogotá necesita de cirugía; de cirugía siglo XX y en gran escala.

Este plan vial, contempla el ensanche definitivo de una menor red de vías que forma cuadrícula, de manera que en el peor de los casos, el residente en un sitio cualquiera del centro de la ciudad, se encuentra a dos cuadras o menos, de una gran arteria.

Las carreras 10ª y 6ª, ya aprobadas, se tomaron como base, para el estudio de las vías norte-sur (carreras) de manera que su distancia casi constante sea de unos 300 metros. Las vías Oriente-Occidente (calles) tienen como eje de repartición la Avenida Jiménez de Quesada. Al norte y al sur de esta avenida se contempló el ensanche de calles, a distancias que varían entre 200 y 300 metros.



El cuadro general de vías anchas, que hemos previsto y que podrían naturalmente estar terminadas en 12 años es el siguiente:

- Avenida 1ª en casi toda su longitud.
- Calle 3ª entre carrera 4ª y avenida Cundinamarca (carrera 30).
- Calle 6ª entre carrera 7ª y avenida Cundinamarca.
- Calle 8ª entre carrera 4ª y avenida Cundinamarca.
- Calle 11 desde el paseo Bolívar hasta avenida Cundinamarca.
- Avenida Jiménez.
- Calle 16 entre carreras 4ª y 38.
- Calle 18 entre carrera 4ª y futura avenida 18.
- Por último, calle 22 entre Quinta de Bolívar y carrera 23.
- Carrera 4ª desde San Cristóbal a la calle 25.
- Carrera 6ª o avenida Francisco Soto. Como zona verde entre el Parque de Santander y el Parque del Centenario.

- Carrera 7ª en toda su longitud.
 - Carrera 10ª tal como está proyectada y aprobada.
 - Carrera 12 entre San Victorino y calle 7ª.
 - Carrera 13 desde la Capuchina hasta San Juan de Dios.
 - Avenida Caracas tal como está proyectada.
 - Carrera 17 y diagonal 17 desde calle 22 a calle 3ª.
 - Carrera 19-A desde calle 22 a calle 8ª.
 - Carrera 23 desde el cementerio hasta avenida 1ª.
 - Carrera 27 igual que la anterior.
- Sabemos que este plan va a ser criticado. De antemano conocemos dos de las objeciones que son de estilo ya estereotipado. La primera será, que Bogotá con este trazado no tendrá semejanzas con París. Y segunda que no hay dinero.
- PROA contribuye con este trabajo al planteo del problema vial de Bogotá y espera de técnicos e interesados, la expresión pública de sus observaciones.