

# MACROPROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD



Evaluación de impactos  
y oportunidades urbanas  
de la construcción de la fase III del  
sistema de troncales  
para los buses articulados  
de Transmilenio, en el trayecto  
correspondiente a la Carrera  
Séptima entre la Calle 26  
y la Calle 72 de la ciudad de  
Bogotá, D.C.

MEMORIAS DE UN TALLER INTENSIVO

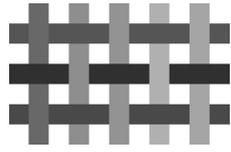


UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ  
JORGE TADEO LOZANO

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS,  
ARTE Y DISEÑO

CUADERNOS DE DISEÑO URBANO





# MACROPROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD



UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ  
**JORGE TADEO LOZANO**

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS,  
ARTE Y DISEÑO

Macroyectos de movilidad urbana y la construcción  
de la ciudad / Mauricio Ardila... [et. al.]  
Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2007.  
88 p. : il. col. ; 34 cm. - (Cuadernos de Diseño Urbano ; No. 1)

ISBN 978-958-9029-87-9

1. URBANISMO-BOGOTÁ. I. Ardila, Mauricio. II. Ser.

CDD711.7 T634

MACROPROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA  
Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

CUADERNOS DE DISEÑO URBANO  
No. 1, marzo de 2007

© Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano

ISBN: 978-958-9029-87-9

Preprensa Digital: Contextos Gráficos  
Impresión: Ultracolor

2007

EDITADO E IMPRESO EN COLOMBIA

# CONTENIDO

PRÓLOGO	4
PRESENTACIÓN	6
LA ESPECIALIZACIÓN EN DISEÑO URBANO	7
Reflexión a propósito de la discusión sobre la construcción de Transmilenio en la Carrera Séptima	
PERTINENCIA DEL EJERCICIO ACADÉMICO	8
MAURICIO ARDILA ECHEVERRÍA	
LA CARRERA SÉPTIMA: COLUMNA VERTEBRAL DE BOGOTÁ	10
JAIME TORO ALFONSO	
MOVILIDAD URBANA EN LA BOGOTÁ DEL SIGLO XX	24
GABRIEL SUÁREZ RAMÍREZ	
MOVILIDAD Y PROTECCIÓN DEL PAISAJE	38
DIANA WIESNER CEBALLOS	
DESPLAZAMIENTOS Y MÓV-B-ILES	42
OTTO QUINTERO ARIAS	
LINEAMIENTOS BÁSICOS Y CRITERIOS ACADÉMICOS	49
LINEAMIENTOS BÁSICOS EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD DESDE LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD	52
ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD ECONÓMICA Y TÉCNICA CONTRATADOS POR EL IDU	61
LECTURA Y CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	64
ANÁLISIS DE LA CARACTERIZACIÓN PARA EL DISEÑO DE PROYECTOS	76
CONCLUSIONES	80
A MANERA DE EPÍLOGO	82



UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ  
JORGE TADEO LOZANO

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS,  
ARTE Y DISEÑO

**JOSÉ FERNANDO ISAZA DELGADO**  
Rector

**ALBERTO SALDARRIAGA ROA**  
Decano de la Facultad de Ciencias Humanas,  
Arte y Diseño

**MAURICIO ARDILA ECHEVERRÍA**  
Decano de la Especialización en Diseño Urbano

**JAIME MELO CASTIBLANCO**  
Director (E) de Publicaciones

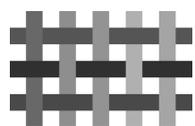
### Macroyectos de movilidad urbana y la construcción de la ciudad

Memorias de un taller intensivo  
120 horas presenciales  
10 semanas de duración



Fundación Universidad de Bogotá  
Jorge Tadeo Lozano  
Diseño Urbano  
Edificio de Postgrados  
Av. 3ª Cl. 23, esquina; oficina 308  
Bogotá D.C., Colombia  
(571) 2427060 / 30 ext. 3710

[www.utadeo.edu.co/disurbano](http://www.utadeo.edu.co/disurbano)  
[disurbano@utadeo.edu.co](mailto:disurbano@utadeo.edu.co)  
[mauricio.ardila@utadeo.edu.co](mailto:mauricio.ardila@utadeo.edu.co)



ESPECIALIZACIÓN EN  
DISEÑO URBANO

# Prólogo

## La Carrera Séptima y la movilidad en Bogotá

En Bogotá la palabra movilidad ha adquirido especial importancia en el discurso político-administrativo y en la mentalidad ciudadana. Conceptualmente incluye términos anteriormente empleados, tales como circulación y tránsito, y abarca muchas instancias, no sólo las que son propias del transporte motorizado sino también las otros sistemas movilización en la ciudad, incluidos los peatones. En una imagen sintética, la movilidad urbana comprende todo lo referente a los problemas y soluciones al desplazamiento de personas y bienes a través del espacio urbano. La ciudad es un ente dinámico, la movilidad es el flujo que le permite operar adecuadamente.

La Carrera Séptima es una de las calles emblemáticas de Bogotá. Su historia se inicia en el momento mismo de la fundación de la ciudad, y desde entonces y gracias a su trazado, paralelo a los cerros orientales, ha sido uno de los ejes orientadores del crecimiento urbano. Otras vías han surgido e incluso la han desplazado en capacidad de movilización de vehículos. Ejemplo de ello son la Carrera 13 y la Avenida Caracas que, convertidas en la Autopista Norte, empatan con la Carrera Séptima a la altura de La Caro. Aun así, la Séptima, como se la conoce familiarmente, es una vía cuyo papel en la vida de la ciudad es definitivo.

Sucesivas transformaciones han hecho de la Séptima lo que es hoy, un agregado de fragmentos de diversos períodos de crecimiento de Bogotá. En los tramos más antiguos, la vía es relativamente estrecha. A partir del Parque Nacional se amplió hasta el límite de lo posible. Para ello se demolieron los antejardines de las edificaciones y se redujeron sus andenes. Al norte de la Calle 72 se amplía ligeramente y es después de la Calle 100 cuando adquiere su mayor dimensión, la que se estrecha nuevamente al atravesar los barrios populares del norte de la ciudad. La conversión de la vía en una de las troncales del sistema de buses Transmilenio despierta más de una inquietud.

Es indudable que el problema de movilidad en Bogotá ha alcanzado un nivel máximo de gravedad y que, por tanto, se requieren soluciones bastante drásticas. Desde hace varios años se aplican medidas tales como la restricción a la circulación de automóviles, taxis y buses y se celebran los “días sin carro”, que en realidad no significan nada frente al problema. La puesta en marcha y expansión del sistema Transmilenio despertó inicialmente expectativas que no se han satisfecho, dada la negativa de los transportadores a chatarrizar los vehículos antiguos desplazados por el nuevo sistema. La proliferación de automóviles particulares, sumada a la de taxis y motocicletas, aporta su cuota de complicación al problema. La discusión sobre el destino de la Séptima se enmarca en todo este escenario.

El contenido de esta publicación, que cuenta con el aporte de distinguidos académicos y expertos, es entonces pertinente y oportuno en el momento presente en el que se debaten los temas de la movilidad urbana en Bogotá y de la conveniencia de convertir la Carrera Séptima en una troncal de Transmilenio, proyecto que a ojos de muchas personas, puede acarrear más problemas que los que contribuye a solucionar.

ALBERTO SALDARRIAGA ROA

## GRUPO DE ESTUDIANTES

**Juan Carlos Ángel Dávila**  
Arquitecto, Universidad de América

**Francisco Bohórquez Rodríguez**  
Arquitecto, Universidad Javeriana

**Héctor Agustín Castiblanco Muñoz**  
Arquitecto, Universidad Nacional (sede Bogotá)

**Jorge Enrique Cortés Gil**  
Arquitecto, Universidad Católica de Colombia

**Jaime Alberto Ferro Buitrago**  
Arquitecto, Universidad Piloto de Colombia

**Ricardo José Guarín González**  
Arquitecto, Universidad Piloto de Colombia

**Catalina Hoyos Pareja**  
Arquitecta, Universidad Nacional (sede Medellín)

**Olga Lucía Méndez Ramírez**  
Arquitecta, Corporación Universitaria (Ibagué)

**Fernando Andrés Merchán Orozco**  
Arquitecto, Fundación Universitaria de Boyacá

**Raúl José Monguí Vengoechea**  
Arquitecto, Universidad de la Salle

**Elías Tadeo Navarro Romero**  
Arquitecto, Universidad Autónoma del Caribe

**Ricardo Humberto Peña Beltrán**  
Ingeniero civil, Universidad de Santo Tomás

**Luis Fernando Ramírez Bernal**  
Arquitecto, Universidad de los Andes

**Juan Guillermo Rojas Charry**  
Arquitecto, Universidad de América

**Jairo Leandro Tarquino Mosquera**  
Arquitecto, Universidad Católica de Colombia

**Jaime Humberto Urueña Delvasto**  
Arquitecto, Universidad Piloto de Colombia

**Alex Julián Vélez Alegría**  
Arquitecto, Universidad Antonio Nariño (Pasto)

**Yolanda Zamora Poveda**  
Arquitecto, Universidad Nacional (sede Bogotá)

## DOCENTES DEL TALLER

**Mauricio Ardila Echeverría**  
Arquitecto, MA Diseño Urbano, director del Taller

**Carlos Cervantes**  
Ingeniero de Vías y Transporte, especialista en Movilidad y Control de Tráfico, especialista en Diseño Urbano

**Octavio Fajardo Martínez**  
Economista urbano

**Víctor Laignelet Sourdis**  
Maestro en Bellas Artes

**Lucy Molano**  
Arquitecta, especialista en Planificación y Administración del Desarrollo Regional, experta en el área social

**Otto Francisco Quintero Arias**  
Arquitecto, urbanista

**Gabriel Suárez Ramírez**  
Arquitecto, MS Movilidad, MS Gestión

**Jaime Toro Alfonso**  
Filósofo, doctor en Derecho, escritor, compilador, estudiosos del medio urbano

**Diana Wiesner Ceballos**  
Arquitecta, especialista en Planeamiento del Paisaje

**José David Pinzón Ortiz**  
Arquitecto, especialista en Diseño Urbano, apoyo en SIG, cartografía e información

## RECONOCIMIENTOS

Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Oficina de Gestión Social, Subdirección Técnica de Estudios y Diseños

Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), Subdirección de Infraestructura

Consultoría Colombiana S.A. Empresa contratada por el IDU como consultora para la etapa de factibilidad de la troncal Calle 26

Consorcio DIN-SEDEC. Empresa contratada por el IDU como consultores para la etapa de factibilidad de la troncal Carrera Décima

Tráfico Inteligente Ltda. Representantes del *software* Lisa+ para evaluación de tráfico

Ing. Mario Wind (Universidad de Bremen, Alemania)

Mario Noriega Toledo. Arquitecto, MA, conferencista invitado

## EDICIÓN

**Mauricio Ardila Echeverría**  
Editor

**David González Bernal**  
Co-editor

**Jaime Toro Alfonso**  
Revisor de contenido

**Fabio Lozano Uribe**  
Coordinador editorial

**Andrés M. Londoño Londoño**  
Revisión de textos

**Felipe Duque Rueda**  
Armada electrónica y supervisión de producción

**José David Pinzón Ortiz**  
Cartografía y SIG

**Francisco Bohórquez Rodríguez**  
Imagen de la portada

Imágenes de la actividad del Taller  
Fotografías: MAE



# Presentación

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad de Bogotá estableció, como componente del Sistema Integrado de Corredores Troncales y Rutas Alimentadoras, la construcción de una troncal a lo largo de las Carreras Séptima y Décima y señaló que, “dadas las características de la Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera Séptima), se deberán contemplar alternativas de diseño vial u operacional que hagan compatible el sistema de corredores de buses con el entorno urbano y el transporte individual”. En aplicación de lo allí contemplado, el Plan de Desarrollo “Bogotá sin indiferencia”, de la actual administración de la ciudad, estableció en su denominado Eje Urbano Regional la necesidad de continuar con el proceso de implementación de las troncales que utiliza el sistema Transmilenio y determinó para la fase III de este proceso la construcción de los tramos correspondientes a la Avenida 26 y a la Carrera Décima / Carrera Séptima hasta la Calle 72, cuyos estudios preliminares fueron realizados por consultores contratados por la administración del Distrito a través del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Bajo la premisa de que la Carrera Séptima es la columna vertebral de Bogotá y que una intervención mayor será determinante para las diversas dinámicas y actividades que se llevan a cabo en el sector involucrado y su enorme área de influencia, se decidió estructurar un ejercicio académico en el marco de la Especialización en Diseño Urbano, cuyos objetivos fueron identificar los impactos y las oportunidades que se podrían derivar de la implantación de la troncal Carrera Séptima del sistema de transporte masivo Transmilenio en la ciudad de Bogotá y formular propuestas para proyectos de diseño urbano integral. Con ello se favoreció la reflexión sobre las dinámicas de la

zona de influencia del proyecto de Transmilenio, en atención a que estos aspectos no fueron considerados por la consultoría de la administración distrital, ya que no formaban parte de los productos exigidos al contratista. Se abordaron estas carencias desde la perspectiva de la conceptualización y las metodologías del proyecto urbano, considerado como un proceso de gestión integral para la intervención en la ciudad y la administración de las transformaciones urbanas.

Este primer *Cuaderno de Diseño Urbano*, titulado *Macroproyectos de movilidad urbana y la construcción de la ciudad*, corresponde a las memorias de un taller intensivo organizado por la Especialización en Diseño Urbano y realizado al inicio del año 2006, como una contribución de la Facultad de Ciencias Humanas, Arte y Diseño de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano al conocimiento, la reflexión y la discusión acerca de temas relativos a lo urbano. Se espera continuar con este propósito con la divulgación de trabajos académicos acerca de temas que, por su relevancia y pertinencia, son de interés para la ciudad en su conjunto.

El taller tuvo una duración de seis semanas y un total de 120 horas académicas presenciales. Contó con el apoyo logístico de la Universidad, que facilitó equipos de cómputo con *software* especializado para el proceso y análisis de la información general y georreferenciada, y con las bases de datos desarrolladas por la Especialización y las provenientes de las entidades y consultores que amablemente quisieron acompañar el proceso académico.

La primera parte de la publicación recoge contribuciones de algunos de los docentes del taller que hacen parte de la Especialización en Diseño Urbano, en las que se ofrece un marco

de referencia y una postura ante la temática de este *Cuaderno*. La segunda parte contiene los lineamientos y criterios para el desarrollo del trabajo y la síntesis de la caracterización general del territorio, que desarrollaron los estudiantes participantes en el taller con la guía de sus profesores, desde una perspectiva sistémica. Se incluye un apartado con algunas imágenes y datos de la consultoría contratada por el IDU para la etapa de factibilidad de la troncal Carrera Séptima como referencia para las evaluaciones que fueron llevadas cabo.

Finalmente, se presentan los elementos más destacados de las propuestas desarrolladas por parte de los equipos de trabajo, en las que se ofrecen alternativas para el diseño de la troncal que involucran las consideraciones derivadas de la caracterización citada antes. Hay que anotar que las soluciones propuestas se mantienen dentro de los lineamientos establecidos en el marco del proyecto, como la utilización de buses articulados, usados actualmente por Transmilenio, las restricciones propias del territorio y las condiciones de lo viable y lo factible, por lo que quedan así por fuera múltiples posibilidades que requieren de tecnología nueva y avanzada, como el uso de tranvías, cables o vías elevadas, para no citar la más obvia: el metro.

Se espera que esta publicación contribuya con la ilustración básica necesaria para una reflexión pública acerca de un proyecto que, por su naturaleza, debería ser considerado como un gran proyecto urbano, más que como una intervención de infraestructura de transporte. ■

EL EDITOR

## La especialización en Diseño Urbano

La población del planeta demoró hasta el año 1800 para alcanzar la cifra de mil millones de habitantes; en 1930 llegó al segundo millar, y en 1960, tan sólo 30 años después, a 3.000 millones. En 1987 la población fue de 5.000 millones y en 1999, justo antes del cambio de milenio, sobrepasó los 6.000 millones. Desde 1950, la población urbana mundial creció de poco más de 750 millones a unos 3.000 millones de habitantes. Se estima que para el año 2030, 5.000 millones de individuos vivirán en las ciudades.

Latinoamérica y el Caribe es la región más urbanizada del mundo en desarrollo: constituye el 75% de la población que vive en ciudades -391 millones de habitantes-, y la proporción urbano-rural es similar a la de los países altamente industrializados. De acuerdo con el Centro para los Asentamientos Humanos de las Naciones Unidas (Habitat), en el año 2020 la población urbana en la región se acercará a 539 millones, el 81% de los 665 millones de habitantes estimados para Latinoamérica. El desafío más grande que enfrenta la región es la creciente urbanización de la pobreza. A pesar del crecimiento económico mundial, el número de pobres en la región aumentó de 44 millones a 220 millones entre 1970 y 2000.

El diseñador urbano de hoy debe asumir estos retos de manera que contribuya de forma idónea al mejoramiento de la calidad de vida, la capacidad productiva y la competitividad de las ciudades. Para ello debe contar con habilidades y conocimientos que le permitan entender la complejidad de estos fenómenos y así idear y formular proyectos integrales, capaces de mejorar las relaciones y las conexiones que constituyen los ritmos vitales de las ciudades y sus múltiples manifestaciones.

La Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano aporta a esta tarea, que debe convocar a las sociedades, por medio del primer postgrado creado en el país en Diseño Urbano, el cual desde 1998 prepara profesionales con la competencia para desenvolverse en esta disciplina. El programa se inspira en la visión sistémica de los procesos orgánicos. Ésta modela las realidades urbanas que aborda desde el pensamiento complejo, de manera que los procesos de conceptualización e intervención respondan a las pautas de integralidad acordes con las condiciones que exige la contemporaneidad de los problemas urbanos. Este planteamiento de vanguardia distingue a la Especialización en Diseño Urbano de la UJTL de otros programas ofrecidos por otras universidades del país.



Reflexión a propósito de la discusión sobre la construcción de Transmilenio en la Carrera Séptima

# Pertinencia del ejercicio académico



**MAURICIO ARDILA  
ECHEVERRÍA**

Arquitecto, Universidad de los Andes (Bogotá);  
Máster en Diseño Urbano,  
Universidad de Manchester (UK).

El debate que se ha desatado desde el inicio del año 2007 alrededor de la construcción del sistema Transmilenio sobre la Carrera Séptima se ha centrado casi exclusivamente alrededor de la movilidad en este corredor vial, como reacción a la grave crisis que hoy existe en la circulación general de Bogotá. Adicionalmente, esta discusión ha sido alimentada por el debate político previo a la elección de alcaldes para el período 2008-2012, en el cual el tema de la movilidad se perfila como aquél que definirá al futuro burgomaestre.

Un repaso por las páginas de la prensa actual permite apreciar que, en la mayoría de los casos, los argumentos han abordado el problema alrededor de algunos tópicos propios de los proyectos de infraestructura para la movilidad, como: la defensa o el ataque al sistema de buses articulados Transmilenio; la capacidad de la Carrera Séptima para albergar las troncales; la escogencia de modos de transporte alternos a los buses articulados con soluciones tipo tranvía, tren ligero o metro; la pertinencia y viabilidad del automóvil privado como medio de transporte; y la utilización de combustibles altamente contaminantes, entre otros.

Más allá de lo que implica un proyecto de ese tipo, temas fundamentales para el desarrollo y la vida urbana como son las dinámicas económicas y sociales que se dan en el territorio, la salud pública, la calidad del espacio público y las consideraciones ambientales, la memoria urbana y el patrimonio, entre otros, no han sido incorporados a la discusión con la importancia que se requiere. Para comprender el alcance de lo que significa intervenir la “columna vertebral” de la ciudad y cómo ello puede afectar en forma significativa el funcionamiento del área más importante y estratégica de la capital del país, es necesario abordar el tema desde una mirada más amplia.

El área comprendida entre los cerros orientales y la Avenida Caracas, desde el centro hasta la Calle 76, es el área de influencia inmediata

de la intervención si ésta llega hasta la Avenida de Chile en su primera etapa, pero su impacto general será metropolitano. Esta área es un territorio vital para Bogotá y para el país, cuyo desarrollo ha estado ligado históricamente a los ejes que han vinculado la ciudad con el norte de la región. Estas mismas vías, con la misma capacidad que han tenido desde que la ciudad no alcanzaba el medio millón de habitantes, tienen la tarea de conducir los flujos vehiculares de una ciudad que se acerca a los ocho millones de personas, con la única adición de la Avenida Circunvalar que, con limitaciones, facilita el acceso y salida del centro tradicional e histórico de la ciudad.

Vale la pena recordar que en este territorio se lleva cabo la mayor actividad económica y financiera de la urbe, así como la del comercio, la educación y los servicios, en sus diferentes escalas y modalidades. Chapinero y Santa Fe son las localidades con mayor participación en el total de activos del Distrito y de las empresas de la ciudad: el 45,8% y el 26,5% respectivamente. Estas dos localidades juntas concentran el 72,3% del total de activos, mientras su población representa sólo el 3,5% del total del Distrito. Es claramente el área de actividad central de la ciudad, lo que implica que, independientemente del crecimiento de la ciudad, el grueso de las actividades gravitan alrededor de este amplio centro urbano.

En este contexto, el territorio se enfrenta a soportar la creciente carga de personas que continúan usándolo diariamente, sumado a la necesidad de brindar mayor cantidad y calidad de espacio público acorde con el crecimiento de la población que lo usa, sin entorpecer ni limitar las formas de acceder al mismo. Además, es ineludible reconocer que toda intervención en ese territorio implica tocar sensibilidades colectivas con enorme carga simbólica y afectar la memoria urbana.

Conciliar las necesidades ambientales, económicas y sociales con las de espacio público y de movilidad obliga a pensar en términos de un proyecto urbano integral concebido como generador de valor y calidad de vida, totalmente diferente a un proyecto de infraestructura para una troncal de buses articulados, como estrechamente se aborda hoy en día. Las dudas que suscita son enormes, no sólo en cuanto a su diseño, sino en su concepción general. Pensar que los automóviles van a desaparecer es iluso y poco realista. El propósito debe ser ofrecer un excelente sistema de transporte masivo para evitar que sean más los que comprenden su automóvil. Disminuir la capacidad de acceder al centro puede ser devastador para sus dinámicas y actividades. La construcción será un período crítico que, de no ser manejado adecuadamente, puede crear un “paro cardiovascular” cuyas consecuencias habría que analizar y cuantificar. ■

# La carrera séptima: columna vertebral de Bogotá



## JAIME TORO ALFONSO

Doctor en Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional de Colombia (Bogotá); Filosofía y Humanidades, Universidad de Santo Tomás (Bogotá); Historia de Mesoamérica, Universidad Autónoma de México.

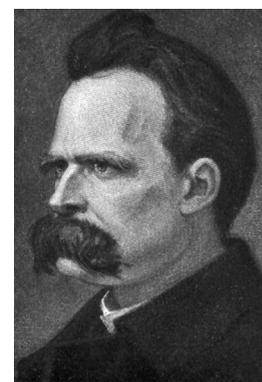
## ZARATUSTRAS EN LA CARRERA SÉPTIMA

*Finalizaba el siglo XIX. Don Baldomero, vacilante, traducía en voz alta el prodigioso texto. José Asunción Silva, Max Grillo y los demás contertulios no salían de su asombro, aturridos con la dramatización filosófica escrita en alemán para “espíritus libres”. La minúscula estación ‘terminal’ del tranvía de mulas en Chapinero –situada en lo que habría de ser el cruce de la Carrera Séptima con Calle 60–, era el modesto escenario.*

En un gesto que, sin duda, tenía más de mecenazgo que de consideraciones prácticas, los directivos de la compañía del tranvía –fundada en 1884 y denominada Bogotá Railway Company–, emplearon, como uno de sus primeros gerentes, a Baldomero Sanín Cano. Al caer la noche y tras contabilizar, no sin un aire de ligero desdén, los ingresos de la empresa, comenzaba el ritual del pensamiento; la lectura minuciosa y sorprendida por la prosa delirante de Nietzsche los arrebatava y los llevaba a un franco entusiasmo. El superhombre y la revelación de la doctrina del eterno retorno seducían a los jóvenes cerebros; las palabras que anunciaban la muerte de Dios y la voluntad de poder resonaban en sus oídos como un grito singular y múltiple. Al terminar las sesiones, cada quien se sumergía en la medianoche sabanera sabiéndose poseedor de un secreto extraordinario, de un cúmulo de “pequeñas verdades” que le proporcionaba la fuerza necesaria para soportar los embates del gélido viento chapineruno. Estos aires de montaña, provenientes de los llanos orientales y amortiguados por los cerros, en lugar de amedrentarlos, se confundían, en las calenturientas mentes de los neófitos nietzscheanos, con las frías corrientes de la Alta Engadina, específicamente con Sils-Maria, en donde, según el pensador alemán, recibió el rayo estremeedor que había de ser la piedra angular de su filosofía. Tanta fue la impresión de aquellas abismales lecturas que don Baldomero narra, en alguna página de sus extensos escritos, un curioso fenómeno meteorológico: por aquella época, dando un paseo junto con alguno de sus cómplices intelectuales y, de paso tal vez, inspeccionando distraídamente los rieles de madera del tranvía, fueron sorprendidos por la caída de un potente rayo a plena luz del día y con ausencia total de nubes en el cielo.

Indudablemente, *Así habló Zaratustra* no fue el único escrito que sacó de su letargo al reducido espacio que encerraba la oficina del tranvía en Chapinero. Marcel Schwob, Mallarmé, Wilde, Verlaine, D’Annunzio, Lautréamont, Renan y muchas figuras estelares de la cultura decimonónica fulguraron como “rayos en cielo sereno” y dejaron una profunda herida en la pacata y provinciana imagen del mundo de la mayoría de bogotanos (ya fuera por nacimiento o por adopción) ‘cultos’ de la época. Sanín Cano, Grillo, Silva, Carlos Arturo Torres y otros cuantos constituían, es cierto, heroicas excepciones, junto con don Tomás Carrasquilla, que moraba, por aquel entonces, en las lejanas tierras de Antioquia. Si nos situamos *más acá* de los estudios socio-culturales o de las historias del pensamiento en el siglo XIX –estudios que casi siempre pecan por construir abstrusas y abusivas generalizaciones, dando por sentado aquello que hay que explicar–, la pregunta inicial e inevitable es: ¿por qué vías o sendas perdidas estos curiosos y poco numerosos personajes accedieron a las cumbres del pensamiento que constituía la punta de lanza de la cultura europea?, o mejor aun: ¿cómo la Carrera Séptima de Bogotá, refundida en las cumbres de los Andes, devino en el espacio efímero que facilitó la circulación de corrientes antagónicas y vanguardistas en relación con la férrea ideología predominante, sobre la que se construía un aparato de Estado totalitario y centralizado?

Nietzsche afirma que la genealogía (a diferencia de la historia) es opaca, mezquina y gris, no busca grandes y vistosos acontecimientos, no funda falsos ‘orígenes’, sino que se detiene en acontecimientos, aparentemente humildes y minúsculos, para lograr sus objetivos. Así pues, nuestra tarea en este corto escrito, y dado el carácter de la presente publicación, más que ‘historiar’ una vía, es, por lo menos, ofrecer al pensamiento –cuya velocidad suponemos infinita–, unas herramientas iniciales, no sólo para analizar el destino y los avatares de una vía, sino para pensar simultáneamente los derroteros de una ciudad y además –ahora sí (no más acá sino *más allá* de la



Friedrich Nietzsche.  
Postal de los años iniciales  
del siglo XX.

Tomada de: [thenietzschechannel.fws1.com](http://thenietzschechannel.fws1.com).

historiografía jurídica y economicista)- intentar hacer visibles algunos de los mecanismos empíricos por medio de los cuales se ha construido la ‘nacionalidad colombiana’, su relación con el orden urbano y, particularmente, con la Carrera Séptima, otrora Calle Real de Santafé de Bogotá.

#### EL DIAGRAMA

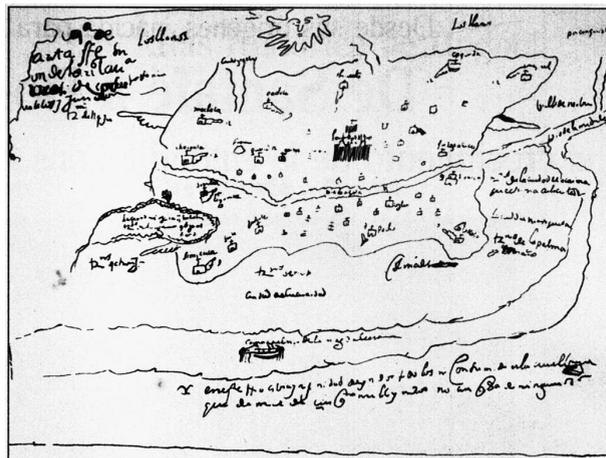
Básicamente, existen dos direcciones en las imágenes cartográficas de Bogotá: una ‘clásica’ o ‘natural’, en la que el norte se encuentra a la izquierda y, en consecuencia, el sur a la derecha del lector. El cinturón de cerros que limitan la ciudad por el oriente se aprecia en la parte superior de la imagen; la vasta extensión de la sabana, hacia el poniente, ocupa la parte inferior o el pie de los diagramas. La más remota de estas imágenes clásicas de Bogotá corresponde al año de 1578. Atribuido a Diego de Torres y Moyachoque, cacique de Turmequé, el croquis comprende una enorme extensión de tierra correspondiente a la Provincia de Santafé. Al extremo izquierdo, dibujada entre las poblaciones de Machetá y Chocontá, una mano con el índice estirado señala el norte; el sol se encuentra situado hacia el centro de la parte superior del grabado y, a lado y lado, se leen las palabras “Los llanos”. El astro-rey está humanizado gracias a nueve trazos que forman su rostro, en él no hay expresión alguna, exceptuando una leve insinuación de una mirada dirigida de soslayo hacia el sur; el trazo diez corresponde a la línea que limita el sol, aquella que forma su contorno. Después de trazar un arco en la parte superior la línea deviene en diez potentes rayos que, por su forma, más parecen dedos. Quizá la decena formara un número cabalístico a la usanza de la Edad Media y el Renacimiento, quizá la noción de microcosmos entendida como categoría del pensamiento y como configuración general de la naturaleza, presidiera esta imagen contenida en un macrocosmos que sería algo así como su ‘fuera de campo’. Y allí, en el espacio *finito* desplegado entre micro y macrocosmos, por enorme que sea, se despliega el juego de los signos y las semejanzas que dominó el pensamiento del llamado período colonial y que permitió al europeo, siguiendo el curso de una remota tradición neoplatónica, elaborar la certeza de un Orden cuyos códigos impuso a los territorios recientemente conquistados.<sup>1</sup>

Visto desde hoy, el bosquejo parece una representación pueril, puesto que la experiencia estética de la época,

su imagen del pensamiento, obedece a otras leyes de configuración ajenas a las nuestras. En esta forma del pensamiento, las fuerzas naturales, los astros, las montañas, los ríos, las tormentas, en fin, los objetos y seres que pueblan el universo tienen su similitud o semejanza y se explican y justifican por ella: los lunares del rostro tienen una equivalencia en alguna constelación, las líneas de la mano contienen y anticipan las vías por las cuales ha de transitar nuestra vida. La imagen del pensamiento, a la que corresponde esta representación del sol iluminando la provincia de Santafé, está ordenada alrededor de la semejanza y la localización como experiencias ontológicas. Para el siglo XVI la distribución y la función del espacio son otras, diferentes a las que rigen nuestro presente. La prueba de esta pertenencia lejana está sustentada en el hecho de que ni la extensión de tierra entre un poblado y otro, ni su ubicación precisa se pueden derivar de la interpretación minuciosa de los trazos de tinta. Es, más bien, el régimen de signos de la semejanza, de la *complicatio* y la *implicatio*, el que establece una relación de localización entre un lugar y otro del espacio. Al ignoto y anónimo cacique de Turmequé le interesaba más la relación jerarquizada entre lugar y lugar que las distancias exactas entre los poblados o las alturas y temperaturas establecidas por medio de barómetros y termómetros tal como será organizada, años más tarde, la experiencia del espacio en los siglos XVIII y XIX. Por la escala y las características del boceto, el asentamiento urbano, capital de la provincia, no se aprecia; está implícito, pero es indudable que, a cuatro décadas de la fundación, los espacios destinados a las calles ya extendían su cuadrícula alrededor de la Plaza Mayor y que, además, el segmento oriental de dicha plaza, trazado de sur a norte, era, no sólo el punto de partida en dirección a Tunja—segunda ciudad del circuito andino, fundada por el capitán Gonzalo Suárez Rendón sobre las ruinas calcinadas de Hunza—, sino, sobre todo, el segmento de territorio investido, efectivamente, por los representantes de la soberanía real española con la denominación de “Calle Real”, es decir, el corazón político, religioso y administrativo de lo que más adelante se llamará Nuevo Reino de Granada. Por un fenómeno de resonancia, derivado del triunfo europeo tras la violenta reterritorialización y recodificación del hábitat de los muiscas, la macro corte de Madrid o de Sevilla, el centro del Imperio español impone, inventa y produce con eficacia, a través de los funcionarios reales investidos de poderes de Estado, su analogía en esta calle de una remota provincia; la centralidad constituida por el Estado monárquico se ‘localiza’ en una calle que será escenario de la repetición de los rituales de signos y gestualidades que duplican, en una especie de microcosmos, el poder central y la majestad de la Corona.

Por la naturaleza de la representación, por su carácter perdido en el horizonte de un tiempo tan cercano a la fundación, el croquis de don Diego de Torres llega a constituir un espacio mítico; el espacio allí representado, a la luz de la experiencia actual, es ‘falso’, distorsionado, no existe sino en las líneas que lo componen, y es éste,

Croquis atribuido a Diego de Torres y Moyachoque, cacique de Turmequé, 1578. El original se encuentra en el Archivo de Indias de Sevilla.



<sup>1</sup> Para un estudio de la organización del espacio medieval y su relación con el lenguaje, cf. Mijail BAJTÍN, *La cultura popular en la Edad Media y el Renacimiento*, Madrid, Alianza, 1987; también Michel FOUCAULT, *Las palabras y las cosas*, México, Siglo XXI, 1978, cap. II, “La prosa del mundo” y cap. III, “Representar”, pp. 26-82.

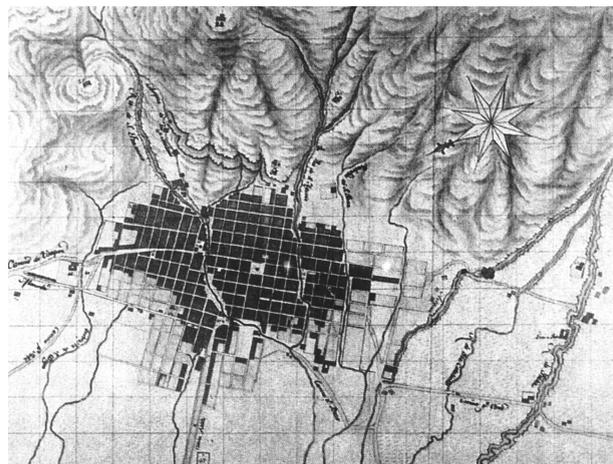
en verdad, su valor genealógico. Es una evidente re-presentación renacentista. Lo que en él se representa no es otra cosa que la imagen del pensamiento propio de su época, su *a priori* fundamental; esta imagen –hay que subrayarlo–, expresa una experiencia específica del espacio que determina su percepción y sus funciones. En efecto, no se trata de adelanto o de atraso, tampoco de ‘progreso’, tomando como punto de referencia el punto de vista y la experiencia presente; tampoco es lícito juzgar las imágenes y los enunciados que las acompañan desde el juego lógico-lingüístico de lo verdadero-falso; se trata, más bien, de mostrar, así sea sólo enunciándolo, que el espacio en la cultura occidental tiene una historia, y que un fragmento de esta historia, por humilde y pequeño que sea en apariencia, pertenece a Bogotá y su Carrera Séptima.

Torres y Moyachoque localiza diversas poblaciones en un territorio que desborda con ventaja la sabana de Bogotá: por el norte, Machetá y Chocontá, por el sur, Cáqueza, Fusagasugá y Tocaima; el río Bogotá atraviesa la ilustración de norte a sur desembocando en el punto en donde aparece el río Magdalena. Partiendo de la margen derecha del croquis, el río Magdalena describe una curva que lo lleva a marcar la dirección sur-norte en el límite inferior del papel. Para el siglo XVI, la estructura caminera de la sabana, heredada de los muisca, era nutrida y atravesaba toda la planicie, incluidos los territorios circundantes; el asunto era trasladarse de un lugar a otro, tomar las direcciones y las vías correctas, no marrar. A nadie se le puede ocurrir pensar otra relación con el espacio y el tiempo que aquella que determina la rígida dominación colonial, potenciada por el aislamiento geográfico con respecto, no sólo a Europa, sino también a los puertos marítimos y los virreinos, que eran, estos últimos, pequeños centros territoriales, nodos de poder político y económico en donde los intercambios, de todo tipo, se hacían más profusos y dinámicos.<sup>2</sup> Condición paradójica del espacio sabanero: a su interior las redes de caminos son numerosas, pequeñas poblaciones están unidas por diversas direcciones con su territorio circundante; la red de poblados muisca forma una especie de bullicioso rizoma sobre el territorio de la meseta. Pero estas conexiones tienen límites, son locales; las diversas líneas que conducen a la salida al Atlántico, océano que conecta con España y Europa, son tortuosas; el tupido tejido de caminos que cubre la explanada se desvanece al llegar a ciertos puntos de la cordillera, la red se hace más tenue, el núcleo se aísla, tiende a cerrarse sobre sí mismo: Santafé se yergue solitaria, opaca, gris y, tal vez, algo mezquina, como el método genealógico propuesto por el filósofo de Sils-Maria.

Para el siglo XVIII, la experiencia del espacio se pliega al ritmo de las identidades y las diferencias; la cartografía se ordena en función de las coordenadas cartesianas. Los

planos geométricos de la ciudad de Santafé, como el realizado por Domingo de Esquiaqui en 1791, están determinados por la *mathesis* que define, limita y organiza la extensión de la ciudad: partiendo del norte, y siguiendo el curso de la Calle Real, hasta la quebrada de San Diego; por el sur, hasta la acequia de los Molinos (hoy Calle Primera), la extensión era de tres kilómetros. Ahora bien, la forma del pensamiento de la que emergen estas medidas está determinada por una experiencia del espacio como *extensión*, como espacio abierto al *infinito* cuyas magnitudes pueden ser establecidas. Ya no se trata de la finitud espacial de las esferas celestes; el saber de las semejanzas y las analogías, propio de la experiencia espacial de la Edad Media y el Renacimiento, es relegado a la escala más baja del conocimiento. El nuevo régimen de signos que organiza y aglutina lo que se dice y lo que se ve se ha modificado sustancialmente.

La *mathesis* que organiza las naturalezas simples tiene su complemento en la *taxinomia*, que es la encargada de ordenar las naturalezas complejas. La tarea del conocimiento, bajo esta forma general del pensamiento, es organizar cuadros, establecer magnitudes y clasificar las especies. Por tal razón, los instrumentos de medición como telescopios, astrolabios, teodolitos, sumados a los cálculos algebraicos, dan cuenta de una parte del universo y del mundo. Kepler había fundado la astronomía moderna determinando la relación entre una órbita y el tiempo invertido en recorrerla; Galileo, por su parte, puso los pilares de la física moderna al relacionar el tiempo que dura la caída de un cuerpo con el espacio recorrido. La geometría moderna surge cuando Descartes despeja la ecuación de una curva plana, es decir, al determinar la posición de un punto sobre una recta móvil en un instante cualquiera de su trayecto. Santafé, desde luego, no es ajena a estos cambios en la *episteme* de la cultura; la Expedición Botánica, presidida por el canónigo español José Celestino Mutis, pertenece de lleno a esta forma de pensamiento. Las aulas del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, fundado a mediados del siglo XVII por fray Cristóbal de Torres, se pueblan de máquinas extrañas;



Mapa de Bogotá en 1791, realizado por Domingo Esquiaqui; el original se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército en Madrid.

<sup>2</sup> En la Colonia, el espacio territorial de la América hispánica se cierra sobre sí mismo y se extiende como espacio de localización hasta el final del siglo XVIII. Mientras Europa vive surcada y de cierta manera desterritorializada por el capitalismo comercial –cuyo principal empuje lo constituyó precisamente el “descubrimiento” de América–, las colonias se ven forzadas a cerrarse sobre su propio espacio de localización. Su único punto legal de conexión con el exterior no es siquiera Madrid, sino Sevilla, con su Casa de Contratación. Desde luego, los puntos de contacto con el exterior eran múltiples e insospechados. Tal vez los piratas de las costas del Caribe introdujeron en el siglo XVI la antigua idea de un tipo de isotopía fundamentada en la igualdad de los individuos. La asamblea de piratas forma un espacio circular con el botín en el centro; quien quiere hablar se ubica en el centro, al lado del botín, en condiciones de igualdad. Son relaciones horizontales a la manera de los circuitos de ciudades, a diferencia del espacio vertical del poder del Estado en la colonia o en cualquiera de sus formas.

nuevas ecuaciones y mediciones pululan en las cabezas de los estudiantes criollos, entre quienes se encontraba Francisco José de Caldas. El 15 de julio de 1801 Humboldt y Bonpland hacían su arribo a Fontibón, y unos días después, desde la Catedral y sobre la Carrera Séptima, el barón alemán determinaba la posición astronómica de Santafé de Bogotá en 76° 34' 30" de longitud al occidente del Observatorio Nacional de París. Pero también, y desde el mismo punto, el inquieto barón logró medir la nivelación barométrica de la ciudad en 1.370 toesas.<sup>3</sup> Por intermedio de estos viajeros y científicos europeos, pero también por el tráfico de libros y publicaciones (vaya a saberse por qué extrañas vías), muchos criollos de mediana cultura descubrieron que el lugar de una cosa en el espacio no era sino un punto en su movimiento, y que el llamado reposo de un cuerpo no era tal sino, más bien, un movimiento indefinidamente ralentizado. En la práctica, todo el siglo XIX y buena parte del XX han vivido cobijados por esta forma del pensamiento y su correspondiente experiencia del espacio.

Al comienzo de este apartado se mencionó la existencia de dos direcciones de lectura con respecto a las imágenes cartográficas de Bogotá. Ya se han descrito con cierta minuciosidad las cartografías correspondientes a la experiencia del espacio medieval y renacentista como semejanza y localización; también la lectura geométrica y la matematización del espacio correspondiente a la experiencia del espacio de extensión. En ambas representaciones el norte se encuentra a la izquierda y los cerros al oriente, es decir, en la parte superior de la imagen. Es una especie de imagen 'natural' si el observador se ubica sobre el territorio físico o material mirando hacia los cerros. Pues bien, la otra imagen, que se podría llamar contemporánea, resulta si, siguiendo las convenciones geográficas internacionales, la representación cartográfica 'natural' se gira, de izquierda a derecha, noventa grados. Indudablemente, ésta es la imagen 'correcta', si se trata de abarcar un territorio más amplio que desborda, con mucho, la representación local del centro histórico de Bogotá. Esta ampliación del territorio contenido en la imagen se explica, por una parte, por el crecimiento de la ciudad y sus respectivos procesos de conurbación en relación con los municipios vecinos (Usme, Bosa, Fontibón, Funza, Engativá, Suba y Usaquén); pero, por otra, y ésta es la razón fundamental, este fenómeno visual se torna lógico si se espera de la cartografía una imagen prospectiva de lo que puede llegar a ser Bogotá-Cundinamarca desde la óptica de la ciudad-región. Las nuevas estrategias de reproducción a escala ampliada del capital, exigen, a manera de correlato, nuevas estrategias visuales y a la inversa. Incluso, es la estrategia visual *a priori* en cuanto estrategia mental o virtual la que redistribuye los puntos de conexión sobre los planos en una superficie digital. Desde la década de los setenta se puede afirmar que Bogotá y la nación de la cual es capital –en el sentido de cabeza o centralidad–,<sup>4</sup> ingresan en una nueva experiencia del espacio; ahora su organización y distribución debe establecerse en función de las conexiones con el resto del

planeta y su economía global. Esta nueva imagen incluye en su ángulo de encuadre lo que, a excepción del croquis del cacique, en todas las demás imágenes de la ciudad se omite. Todo un espacio circundante que está supuesto, implicado; como un fuera de campo potencial, se hace parte de la imagen de Bogotá, se actualiza en el plano y en las imágenes digitales diseñadas en tercera dimensión. El hecho mismo de que la imagen cartográfica abandone su composición clásica de dos dimensiones sobre un plano, inaugura una nueva posibilidad de la mirada y de la experiencia del espacio; y, lo más paradójico, la Carrera Séptima, al cubrir un territorio más extenso, tiende a convertirse en una línea ínfima, un segmento o un punto. Pero no un punto cualquiera; ubicado en las faldas de la cordillera, este segmento resuena sobre el resto de la ciudad y de la región; los flujos determinantes que la componen y recomponen gravitan en esa dirección, hacia la centralidad que da asiento a los diversos poderes: políticos, financieros, comerciales, religiosos, culturales.

Pero en cualquiera de las representaciones, si el norte es colocado en la parte superior, la Séptima se yergue de sur a norte, Guadalupe se ubica en la parte inferior derecha, y Monserrate y el cerro de El cable 'ascienden' hacia el norte. En esta posición la Séptima es, no metafóricamente hablando, sino en términos de una materialidad evidente, la columna vertebral de Bogotá, su espina dorsal. El 'centro' radial de la ciudad está conformado por esa larga línea que atraviesa gran parte de la ciudad al final de las faldas de los cerros bogotanos. Es un asunto de polaridad, de atracción paisajística y determinación espacial en el sentido material de la topografía de la sabana de Bogotá y sus bordes orientales. Esta imagen de la ciudad como media naranja con el arco situado al occidente, representa también un diagrama de fuerzas, una cierta dinámica singular, pero además, una lógica urbana con sus excesos y escansiones. Una lógica que, en la época del espacio vivido como conexión de puntos en una red, cubre y codifica el territorio, desplaza sus centros de un lugar a otro, para transmutar este territorio en diagrama digital, creación numérica, espacio de ubicación y control, diseñado y diagramado para funcionar eficazmente.

## RUTAS Y VELOCIDADES

La ciudad, sea Bogotá o cualquier otra, es una forma de ocupación territorial que si bien coincide, en la mayoría de los casos, con esa otra forma llamada Estado, posee su propia naturaleza y sus características diferenciales. La genealogía de una ciudad, es decir, su devenir en el tiempo, es la historia de unos espacios, de sus límites, de sus formas de ocupación, de su composición, de las líneas que lo dilatan o lo cierran, de las fuerzas que la dominan por ciertos períodos de tiempo; en fin, es la historia de las huellas o de la ausencia de ellas, es la crónica de la manera como los seres humanos inventan sus propios espacios al producir y reinventar las condiciones básicas de la reproducción de su vida material. Las ciudades, a diferencia del

<sup>3</sup> Alexander von HUMBOLDT, *Carta del curso del río de la Magdalena desde Honda hasta el dique de Mahates* (1801), Biblioteca Luis Ángel Arango. La toesa es una antigua medida francesa que corresponde aproximadamente a 1,90 m.

<sup>4</sup> Esto, para diferenciar la expresión 'capital' en el sentido de flujos de herramientas, de moneda y de fuerza de trabajo o flujos poblacionales.

Estado, proceden por polarización. Jamás ha existido una ciudad sola, aislada. Su existencia es el circuito horizontal, la red. La ciudad es ruta porque funda la ruta, la necesita para existir. En cada punto de ella algo se produce. Algo entra y algo sale. A su vez, los puntos que se desplazan forman líneas, vectores que suponen velocidades y que se mueven desde una ralentización extrema hasta una aceleración inimaginable. Ahora bien, si la ciudad es ruta y velocidad, al interior del conglomerado urbano existen rutas centrales, rutas secundarias y rutas periféricas. Indudablemente, la Carrera Séptima no es simplemente una vía central, es, además, desde la época de su fundación, la ruta perpendicular al descenso vertical del territorio de la sabana. El trazado de la Séptima, a diferencia de la Carrera Quinta o la Avenida Circunvalar, bordea los cerros pero sin curvas, sin altibajos ni sinuosidades. Desde el siglo XVI, tiende a ser la continuación de la ruta que conecta con otro polo llamado Tunja y, con el tiempo, el circuito crecerá hacia Bucaramanga y Cúcuta, sin contar los puntos intermedios que fraccionan este gran segmento y lo conectan con otras direcciones. Por supuesto, los diversos puntos, grandes, pequeños o medianos, son atravesados por otras rutas que, a su vez, conectan con otros puntos. De tal manera, todo el territorio que formará, a partir del siglo XIX, el Estado-nación colombiano, será asimilado y colonizado por medio de la fundación de ciudades y la construcción de carreteras, vías férreas, caminos y puentes. Las ciudades, por su parte, determinarán el uso de su territorio rural circundante según las condiciones específicas de cada una. Incluso, vale la pena anotar que en este escrito no cabe lo que sería un análisis de la ocupación territorial a partir de ese flujo llamado, en su origen, el Río Grande de la Magdalena y su función como espina dorsal del territorio nacional. De igual manera, sería clave pensar el río Cauca y su función en los procesos de colonización de los territorios del occidente colombiano, sin dejar de lado los antecedentes de las fundaciones de Sebastián de Belalcázar en el suroccidente de Colombia.

## LOS SEGMENTOS

Aceptando los límites del presente análisis y volviendo a la Carrera Séptima, se hace necesario buscar nuevas y diversas herramientas conceptuales para dar cuenta de su devenir histórico en el espacio. Por el lugar destinado a las colonias y luego a las repúblicas en la división internacional del trabajo (productores de materia prima), al interior del territorio nacional existe una cronotopía desincronizada, en cierto modo, en relación con la imagen del pensamiento europeo, pero, otra vez, no se trata de desarrollo o de subdesarrollo:<sup>5</sup> más bien, el asunto debe ser visto en términos de juegos de poder, velocidades y capas sedimentarias: hoy día, una gran parte de la masa de población se mantiene en el régimen de la semejanza propio de las economías agrarias y feudales, otros sectores menos numerosos piensan desde las formas de las identidades y diferencias, y una verdadera minoría intenta pensar desde el régimen de signos que inventa la historia como forma general del pensamiento. Desde luego, en un solo sujeto

todas estas capas de formas *a priori* del pensamiento, propias de la cultura occidental, se mezclan para crear lo que, unificado, podría denominarse una cultura nacional. El desarrollo de los medios de comunicación masivos aunados a las tecnologías informáticas y satelitales hacen aun más enmarañadas y complejas las tentativas para comprender los procesos de territorialización y codificación que tienen, como uno de sus resultados excedentarios, la formación de subjetividades. Sin embargo, creemos que algunas categorías inventadas por la etnología pueden ser trasladadas a los dominios del urbanismo para pensar un fenómeno micro, como es, desde cierto punto de vista, la Carrera Séptima. En consecuencia, a partir de este punto del análisis, las rutas y las velocidades serán pensadas en términos de segmentariedades. A grandes rasgos, se pueden definir tres tipos de segmentariedades: circulares, binarias y lineales. Las primeras proceden por círculos concéntricos o coronas (los asuntos de mi casa, de mi barrio, de mi ciudad, de mi nación, de mi planeta...); las segundas funcionan a partir de la división en parejas (las clases sociales, los hombres y las mujeres, los adultos y los niños, los eclesiásticos y los laicos, los militares y los civiles, los buenos y malos ciudadanos, etc.); por último, están las segmentariedades lineales, en las que cada segmento representa un proceso o un episodio y su forma es la línea recta (a lo largo de un día o de una vida se pasa de ser estudiante, a ser trabajador, luego padre de familia...). Como afirman los autores de "Micropolítica y segmentariedad": "Habitar, circular, trabajar, jugar: lo vivido está segmentarizado espacial y socialmente. La casa está segmentarizada según el destino de sus habitaciones; las calles, según el orden de la ciudad; la fábrica, según la naturaleza de los trabajos y de las operaciones".<sup>6</sup>

Piénsense, en primer lugar, las relaciones de fuerzas que llevan desde el sur, en la Plaza de Las Cruces, a la Plaza de Bolívar, y a la vez redireccionan hacia el norte. Desde la fundación de la ciudad, los ríos, las quebradas y las acequias segmentarizan, además del territorio, la población en grupos sociales. Es más, desde esos primeros años la vocación y el destino de la Séptima se definen en el segmento central (costado oriental de la Plaza Mayor) que le da la categoría de Calle Real: es el segmento donde se asientan los poderes civiles y eclesiásticos con el fin de administrar tierras, herramientas, cuerpos y almas –además del comercio de mercancías propiamente dicho, existe también un comercio espiritual que trafica con la salvación eterna-. Si partiendo de Facatativá se traza una línea recta que pasa por Fontibón y entra a la ciudad por San Victorino, esa misma línea se puede extender hasta la Plaza Mayor para conectarse con la Carrera Séptima; si luego, de frente a los cerros, se procede a realizar un giro de 90° a la izquierda, el 'adelante' es una línea recta que conduce a Tunja y, de paso, al territorio de las esmeraldas. La figura que se obtiene es un ángulo recto. El territorio comprendido al interior de dicho ángulo, hacia el norte, es el lugar de asentamiento de la 'pureza e hidalguía', es decir, de los españoles y su descendencia criolla. Al sur de la quebrada de San Agustín se ubica, casi por un acto natural, el resto de la población

<sup>5</sup> Cf. Arturo ESCOBAR, *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*, Bogotá, Norma, 1998.

<sup>6</sup> Cf. DELEUZE y GUATTARI, "Micropolítica y segmentariedad", en *Mil mesetas*, Valencia, Pre-textos, 1988, pp. 213-237.

aborigen ya sometida y que tiende a expandirse hacia el río San Cristóbal. Más adelante en el tiempo, y siguiendo la dirección norte, la ciudad sobrepasa los límites de la quebrada de San Diego; jalonada por el poblado de Chapinero, continuará siendo 'atraída' hasta Usaquén y más allá, hacia el castillo de Lorenzo Marroquín. La dirección de esta expansión no debe hacer olvidar que, volviendo al sur, la Séptima continúa hasta el barrio 20 de Julio -una fecha, un territorio-.

Si, por ejemplo, se piensa la Carrera Séptima segmentada a partir de su red de parques y plazoletas, se obtiene el siguiente paisaje construido al azar: la plaza de mercado y el parque de Las Cruces con sus antiguas chicherías, en donde se fermentó el "escándalo mamatoco"; la antigua plazoleta de San Agustín, con los enormes leones de Ayacucho cabalgados por infantes incansables; la plazoleta Antonio Nariño (entre el Palacio de Nariño y el Capitolio Nacional), cuyo cercamiento y privatización corresponden a una estrategia de un poder amenazado por la guerra; la Plaza Mayor o de Bolívar que, desde luego, merecería capítulo aparte; la plazoleta del Rosario, flanqueada por casas de cambio y trasegada por el incesante vaivén semiclandestino de los comerciantes de esmeraldas; el Parque Santander y sus fotógrafos de cámara en trípode, cubierta con tela negra; los organilleros y el periquito que entregaba en su pico la boleta de la buena ventura: imágenes que no dejan de desprender una aroma de *belle époque*; la plazoleta de las Nieves, con "el artista colombiano" y saltimbanquis y volatineros en el día, y los serenateros, eternos navegantes de la noche; el Parque de la Independencia, que a la luz diurna exhibía un hermoso tiovivo sueco y, alrededor, formando archipiélagos de colores, el infaltable algodón de dulce que se destacaba, casi ostentadamente, por su color rosado Soacha; también los ringletes de papel brillante y las crispetas de maíz con melasa; en la noche, los *voyeurs* y las sexualidades furtivas; la plazoleta San Martín, el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, el Parque de la 60, el Parque-Museo del Chicó... el Parque de Sopó... En fin, todo un hormigueo molecular que atraviesa y sesga las existencias cotidianas de lo que Marcel Schwob llamara, con amor infinito, las vidas y sucesos del "populacho ignorado".

Las vías, compuestas de segmentos de todo tipo, no son elementos neutrales en una formación social; son agenciamientos, elementos conductores. No son ni están compuestas por 'imaginarios', el movimiento o la velocidad no se duplican como representaciones de lo real en la conciencia; lo que se mueve, se mueve al mismo tiempo sobre el camino y en la conciencia que lo percibe, puesto que es uno solo y el mismo movimiento. Acción-reacción, cada imagen cumple estas funciones según sus condiciones específicas de percepción; la conciencia no es otra cosa que una imagen entre otras, un fondo opaco que reacciona a los estímulos del resto de imágenes. El cuerpo es un recipiente forzado en lo que respecta a sus estímulos interiores, 'estructurales', y más aun, a los impulsos que vienen de 'fuera', del exterior. Es el cuerpo organizado que denunciaba Antonin Artaud; éstos son los cuerpos de los tran-

seúntes o viandantes (ya se desplacen a pie o en cualquier vehículo): manojos de nervios con capacidad de traslación de un lugar a otro, ellos componen y sirven de agenciamiento a los minúsculos acontecimientos que 'construyen' y reproducen una vía. Considerada como conjunto, una vía, en este caso la Carrera Séptima en su carácter de vía principal, es un movimiento colectivo, maquínico, con paradas y aceleraciones, con atascamientos y congestiones, con ralentizaciones y vacíos, con líneas de fuga y convergencia de múltiples líneas del 'exterior'. Sus fuerzas se distribuyen en el tiempo tanto como en el espacio: domingo a medianoche (descongestión total, rarefacción, melancolía) o viernes al atardecer (saturación, aceleración estancada, *stress*), el ritmo global de las actividades marca el ritmo singular de la vía, de las velocidades múltiples que la conforman: como el río de Heráclito, a pesar de la aparente quietud todo cambia y no cesa de cambiar. Un estímulo o una acción pueden ocurrir en la exterioridad de un sujeto-transeúnte, pero al 'interiorizarse' no hace otra cosa que perderse en otras vías, manojos de nervios y fibras musculares, para llegar, tal vez, a indiferenciarse en una masa gris cuyo tramado, por tupido y denso, le hace, en la mayoría de ocasiones, perderse en el olvido. El movimiento no se detiene, y tampoco es exterior al peatón; su interioridad es otro cúmulo o conjunto de vías.

Considerada en sí misma, y más allá de los sujetos que la pueblan y la hacen suya, una vía no tiene objeto ni sujeto, está hecha de materias diversamente formadas, de fechas y de velocidades muy diferentes.<sup>7</sup> Así como posee relaciones y vectores intrínsecos, líneas y velocidades que forman su continuidad, también se forma por relaciones de exterioridad que, en últimas, definen su carácter. En la Séptima hay líneas de articulación o de segmentariedad, estratos, territorialidades; pero también hay líneas de fuga, movimientos permanentes de desterritorialización y de desestratificación -el hampa, por ejemplo, con sus códigos secretos que demarcan zonas, territorios... territorios de sórdidas leyendas, de crímenes ordinarios, la prostitución homosexual, el tráfico de niños, los jíbaros y proxenetas, etc.-. En una vía, y particularmente en una vía principal, todo fluye. Pero los flujos no se corresponden los unos con los otros; sus velocidades son diferentes: en algunas ocasiones un flujo veloz arrastra corrientes de velocidades menores para darles nuevo impulso; en otras, un flujo subsume otros flujos y los absorbe para conferirles nuevas cualidades. Otros flujos se encabalgan y, por una fracción de tiempo, se confunden sólo para separarse nuevamente. Algunos flujos -llamémoslos rarefactos- existen sólo por instantes, para diluirse por siempre en otros vectores y líneas de fuerza. Una vía cualquiera es, pues, una multiplicidad. Aquí lo múltiple no es un atributo de alguien o de algo, es una forma de existencia sustantiva que se compone y se descompone incesantemente, pero conservando una cierta unidad. De esta forma, la Carrera Séptima está compuesta por intersecciones y segmentos aparentemente estáticos que, unidos, conforman su continuidad como vía que conecta con muchos 'algos'. Pero en esta superficie

<sup>7</sup> De igual manera a como en "Rizoma" Deleuze y Guattari describen las velocidades que componen un libro, se pueden pensar los vectores de una vía. Cf. *Mil Mesetas*, p. 9 y ss.

lineal se aprecian capas sedimentarias, huellas de épocas diferentes y de actividades diversas. Su formación es azarosa y por todas partes se escapa de las normas y las intenciones de los ‘hacedores’ de territorio urbano. Lo más paradójico tal vez: su identidad surge allí donde se borran las huellas de posibles significados primarios o fundadores.

#### HECHOS URBANOS Y MOVIMIENTOS MOLECULARES

En cuanto agenciamiento de movilidad, su ‘sentido’, o mejor, los múltiples sentidos de la Carrera Séptima, están determinados por la conexión con otras vías: la Calle Séptima, la Avenida Jiménez, la Avenida 19, la autopista a El Dorado, la Avenida 39, la Calle 53, la Calle 60, la Avenida de Chile, la Avenida 92, la Avenida 100, la 116 o Pepe Sierra, la 127, la 134 y la 140. Sin embargo, estos mojones catastrales quedarían vacíos, como simples números ordinales o nombres propios, si una serie de ‘hechos’ determinantes no les confirieran un soplo vital. La calle, rodeada de madrigueras rizomáticas, hace bulbo en los nodos, al volverse límite de las plazas, en las intersecciones principales, frente a los grandes edificios públicos, los cinematógrafos, los casinos, los bares y discotecas; un bulle-bulle sazonado por los vendedores ambulantes y la ‘ocupación’ del espacio público. Para finales de la década de los cincuenta, las primeras escaleras automáticas de Bogotá, instaladas en el almacén Ley de la Séptima con Calle 12, causaron enorme sensación; las gentes acudían a contemplar y utilizar aquel prodigio de la técnica con el mismo arrobó que en la década de los setenta los impulsaba a subir en los vertiginosos ascensores del edificio de Avianca. El ‘septimazo’ incluía la posibilidad de ser retratado por los fotógrafos callejeros de las fotos ‘instantáneas’, y si llegaba la noche, los avisos ‘volados’ de neón iluminaban con gamas de colores variados los rostros y cuerpos de los transeúntes, barridos fugazmente por las luces de los autos. Por los días de cuaresma el recogimiento se apoderaba de las vías centrales y la Séptima se engalanaba con el luto de las procesiones sacras que, en muchas ocasiones, se conjugaban con las multitudes que visitaban ‘monumentos’ en La Veracruz, la Tercera o el templo de San Francisco, ubicados en diagonal al antiguo edificio del diario *El Tiempo*, ocupado hoy por un canal ‘light’ de televisión. De ser posible, estos paseos se acompañaban por la compra de ultramarinos, golosinas y licores en La Gran Vía o en La Viña. Y si de salones de té o de onces se trataba, se podía escoger entre alguno de los numerosos Monteblando o el Yanuba, con pianista incluido, en la intersección de la Séptima con la Calle 17. Allí mismo, por un período relativamente corto y en un segundo piso, don Karl Bucholz instaló, como un apéndice de su célebre librería, el almacén de discos Electra, especializado en música ‘cult’. Esta tienda musical fue algo así como una continuación de Discos Daro, de propiedad de ese otro mecenas que fuera don Simón Daro Dawidovics; ubicado justo enfrente del teatro Colombia –hoy Jorge Eliécer Gaitán–, este almacén, con algo de música selecta entre sus producciones, parecía hacer eco a las pequeñas instalaciones de la emisora HJCK (“el mundo en Bogotá”), otra hazaña de la cultura en el entorno de la Calle 22 con Séptima. En la Calle 23, esquina

nororiental, sobrevive con dificultad la casa vieja donde naciera la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Hacia el final de este segmento central de la Séptima, sobre la Calle 24, funcionó por muchos años la Galería de Arte Moderno, dirigida por don Casimiro Eiger, por cuyos salones pasaron jóvenes talentos de la talla de Obregón, Negret, Grau, Ramírez Villamizar, Wiedeman, Botero y Villegas; años más tarde, la labor de don Casimiro y de su antiguo socio de aventuras culturales, Hans Ungar, se continuaría, pero por otros derroteros, con la construcción del Museo de Arte Moderno de Bogotá. En este mismo lugar, y en el costado occidental, en el sitio que hoy ocupa el edificio Colpatria, funcionó por muchos años la pizzería El Cisne, lugar de encuentro de intelectuales, artistas, actores de TV y uno que otro poeta nadaísta. En cierta forma, en esta microzona se desvanece una parte de la ciudad y no simplemente un segmento de la Carrera Séptima; el encuentro con la Avenida 26 determina un corte, una escansión y, al otro lado, el comienzo de otra microciudad dentro de la gran ciudad.

Y aquí se llega a un nodo fundamental: la intersección de la Carrera Séptima con la Avenida 26, un gran segmento que también se podría llamar, en un doble sentido, circular, y que, desde una perspectiva macro, engloba múltiples momentos de la vida local, nacional e internacional. Por supuesto, sobra describir la importancia del vector que conduce al aeropuerto internacional. A nivel micro, la segmentariedad circular se impone en el costado oriental de la Carrera Séptima. El Planetario Distrital, la plaza de toros y las Torres del Parque, construcciones colindantes con el Parque de la Independencia, componen algo así como un conjunto de ‘redondeles’, de insinuaciones circulares. Al frente los puentes, la iglesia de San Diego, con plazoleta incluida frente a su recoleta, el hotel Tequendama y el conglomerado de apartamentos Bavaria. Más adelante, la antigua fábrica restaurada de La Bavaria, como se llamara en un comienzo, y el encuentro de varios segmentos viales que enmarcan la plazoleta dedicada a San Martín, en un gesto de generosa hermandad local con el Estado argentino. Al extremo oriental, el antiguo panóptico (de tenebrosa recordación para los movimientos artesanales del siglo XIX), hoy Museo Nacional. Este segmento territorial se corta, hacia el norte, con un grupo de edificios que albergan instituciones financieras y las torres del malogrado hotel Hilton. Entre el Parque Nacional y la Carrera 13, otro grupo de altos edificios, entre los que se encuentra el de Ecopetrol, conjunto que aún conserva su dignidad pretérita como símbolo del modernismo en arquitectura. Pero no se puede pasar por alto el conjunto de viviendas (hoy oficinas) del hermoso barrio La Merced que bordean la Séptima por el costado oriental de la Calle 34 hasta el Parque Nacional; construidas simultáneamente con el parque, en la década del treinta, han sido consideradas como una arquitectura de transición entre la republicana y la denominada arquitectura internacional, materializada en barrios como El Chicó o El Retiro.<sup>8</sup> Entre el río Arzobispo y la Calle 45, la Pontificia Universidad Javeriana, edificada sobre lo que fueran los chircales de Barrocolorado, recorda-

<sup>8</sup> La Merced es el primer barrio de tipología de ciudad jardín de origen inglés (debido a Ebenezer Howard, que se instala en el país), con grandes mansiones rodeadas de antejardines. Es la otra modernidad, no la racionalista, sino la más cultural, heredera de los Arts and Crafts de William Morris y de Viollet-le-Duc y sus *revivals*. Esta tipología se instala en la ciudad antes que la modernidad representada por el Centro Internacional o por el Sagrado Corazón –que son los núcleos de la 26 y del frente del Parque Nacional–; después en la 72 y en la 100, y que será la predominante en el país como lo fue en todo el mundo.

dos porque en sus predios fueron fusilados los autores del atentado al presidente Rafael Reyes (quien importó el primer automóvil a Bogotá) al comenzar el siglo XX.

Dando un gran salto espacio-temporal, se llega al parque de la Calle 60, lugar de concentración 'oficial' del movimiento *hippie* bogotano. Conformado a comienzos de los setenta, representa una línea de fuga que, entre otros factores y fuerzas sociales, transforma radicalmente la provinciana cultura bogotana. El desarrollo y expansión global de los medios de comunicación masivos y, particularmente, de la radio, el cine y la televisión, tienen una fuerte participación en estos cambios. Tras la segunda guerra, Inglaterra es sustituida como cabeza del capital mundial por Estados Unidos; la urgencia por capturar y crear nuevos mercados es cada vez más apremiante y una de las franjas más apetecidas resulta ser la gente adolescente. Primero fue la moda del *rock and roll*, que no era simplemente un estilo de danza, sino todo un modo de vida; paralela a esta moda emergió la generación de descontentos conocida como '*Beat*' (sus voceros más reconocidos fueron Allen Ginsberg, Jack Kerouac, William Burroughs y el muy joven Bob Dylan). Tras las fuertes connotaciones políticas, culturales y sociales del macartismo, algo nuevo aparecía en el corazón de las urbes altamente industrializadas. Una rebelión, sorda al comienzo, se manifiesta en escritores como Tennessee Williams y Henry Miller, entre otros. Hollywood descubre en esta atmósfera una mina de oro: películas como *Nido de ratas*, *Al este del Edén* y *Rebelde sin causa* se propagan como fuego vivo entre los jóvenes. La cumbre de esta moda cinematográfica llega con *West Side Story*; las sórdidas pandillas juveniles de Chicago, por un efecto mimético, se replican en muchas calles y barrios bogotanos.<sup>9</sup> Se trata, sin duda, de la propagación de un microfascismo que encuentra en el barrio su elemento y su medio de aglutinamiento. Fascismo, porque las pulsiones rebeldes no denuncian un sistema político o social que engendra frustraciones en las nuevas generaciones; tampoco se da una mínima reflexión sobre su propia condición. Los jóvenes vuelcan su resentimiento enfrentándose los unos con los otros y, al mejor estilo del *american way of life*, utilizan las motocicletas y los autos de papá para desahogar su machismo encadenado (los 'piques' y las carreras *ye-ye*). Los nuevos sitios de reunión pueblan las avenidas con el néon de los *creams*. Es la época de las coca-colas bailables y el cuba-libre; de la formación del nadaísmo (de tibia inspiración sartreana...), auspiciado, con actitud complaciente, por algunos diarios oficiales. En el panorama internacional, la revolución cubana crea expectativa planetaria y propaga también una estética, un modo de ser; su icono: el Che Guevara. La independencia de las colonias europeas en Asia y África, así como la divulgación de los crímenes del stalinismo en el XX Congreso del Partido Comunista de la Unión Soviética, crean una atmósfera propicia que modifica el panorama espiritual de la cultura. Luego viene la invasión de EEUU a Vietnam en el sudeste asiático. Con este acontecimiento, la música juvenil adquiere nuevas dimensiones; ya no es la banalidad del *twist*, el *go-go* o el *ye-ye*; al

contrario, el llamado *rock* pesado se convierte en el vehículo de una protesta, no sólo contra la irrupción de las tropas norteamericanas en Vietnam, sino contra la irracionalidad e inequidad de las sociedades de consumo. Entretanto, la formación social colombiana lucha por estabilizar su economía en medio de un desangre producido por lo que se ha denominado violencia liberal-conservadora. Multitudes de campesinos llegan a las ciudades desplazados por este fenómeno y se comienzan a consolidar guerrillas autónomas en relación con los partidos tradicionales. El movimiento estudiantil, que cuenta con líderes carismáticos como el padre Camilo Torres, cobra en todo el país una fuerza inusitada. La Carrera Séptima será testigo de intensos enfrentamientos entre las fuerzas del orden y los estudiantes, que en muchas ocasiones salen a las calles acompañados por líderes obreros y campesinos. A nivel molecular se propagan, a diferencia del fascismo inmediatamente anterior, una serie de pensamientos en defensa de los derechos humanos, y por todas partes se denuncian los abusos del poder. Este movimiento, sumado al mayo del 68 francés, adquiere nuevos sentidos y velozmente se va a concretar en lo que se ha llamado el movimiento *hippie*. El festival de Woodstock, realizado cerca de Nueva York, en agosto de 1969, es la cima de la protesta. En Bogotá, de igual manera que en Medellín, Cali y Barranquilla, aparecen tímidamente los primeros atuendos, acompañados siempre por el símbolo de la paz. El desprestigio de la política exterior de los EEUU es cada vez mayor. Las dudosas elecciones presidenciales llevadas a cabo en Colombia el 19 de abril de 1970 alimentan aun más las razones del descontento. Los nuevos adolescentes desconfían de los adultos y sus políticas institucionales. Cuando los *hippies*, liderados en algunos casos por hijos de familias tradicionales y acaudaladas en el medio local, son ya muy numerosos, se les ubica en la Calle 32 con Séptima, al costado sur del hotel Hilton; esto significa que son también un atractivo turístico. Pasado un tiempo, más o menos corto, son trasladados a la Calle 60 donde, en condiciones más decorosas, exhiben sus artesanías, escuchan su música y viajan a velocidades fantásticas en sus vehículos inmóviles. Están en el mismo lugar donde una leyenda ubica al zapatero de las hormas para 'chapines' (que le daría el nombre al poblado de Chapinero), en el mismo sitio en donde Baldomero Sanín Cano y sus intercesores interpretaban los delirios del filósofo más importante de la cultura contemporánea, y en la misma zona donde años más tarde, a mediados de los ochenta, un veterano colombiano de la guerra de Vietnam perpetró una feroz masacre en un prestigioso restaurante de la Carrera Séptima.

El listado de edificaciones, lugares y anécdotas es, obviamente, interminable, y además prácticamente imposible de realizar. Sólo baste recordar que este segmento de la Carrera Séptima terminaba en la intersección con la Avenida de Chile. Allí, en la esquina nororiental, funcionó, por muchos años, una de las dos boleras tradicionales de la ciudad, el Tout va bien, localmente célebre, además de sus campeonatos, por las exquisitas empanaditas que acompañaban las bebidas espirituosas consumidas por los

<sup>9</sup> Una de las 'barras' juveniles más conocidas y temidas se dio el nombre de 'barra de la 22' porque el centro de su territorio era la Calle 22 con Carrera Séptima.

jugadores. Para la sociedad local, fue un sitio con un cierto toque de distinción; el deporte que en Norteamérica pertenecía a la idiosincrasia de la clase media y algunos sectores proletarios, era en Bogotá un símbolo de clase; una simpática muestra de los gajes del colonialismo. En la misma área aún pervive la mansión de don Agustín Nieto Caballero, fundador del Gimnasio Moderno, más conocida como Villa Adelayda. Situada a una cuadra de la conocida Casa Medina, hoy se encuentra amenazada de muerte por turbios intereses que propugnan por devorarla en medio de un inmenso centro comercial. Quizás en este caso, como no sucedió con muchos anteriores, triunfe, por sobre la oscuridad del capital recién amasado o de vieja data, el buen gusto y la sensatez. Por último, nos queda mencionar, entre muchas otras cosas que se escapan, y por oposición al trágico destino de Villa Adelayda, la antigua casa de Carlos Lleras Restrepo, ubicada en la Calle 70-A, a pocos metros de la Séptima, hoy convertida en biblioteca gracias a los encomiables esfuerzos de la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

### MOVIMIENTOS, PODERES Y CONTRAPODERES

Desde la perspectiva de las segmentariedades se pueden enunciar tres niveles de relaciones de la Carrera Séptima: 1) la relación con la ciudad y, de manera más estrecha, con su entorno inmediato; 2) la relación con el Estado-nación, y 3) la relación con el mundo. Estos tres tipos de relaciones funcionan como un motor de tres tiempos: lo local, lo nacional y, por último, lo universal o ecuménico. Los tres niveles expresan grados de relaciones concéntricas, y no debe creerse por ello que las otras formas de segmentariedad están ausentes. Bien por el contrario, la binariedad y la linealidad, ya sean duras o flexibles, los atraviesan en todas las direcciones. En la Séptima, como en cualquier espacio público o privado, se despliega toda una macro y, a la vez, una micropolítica del campo social. El relato, la narración, se ancla en un territorio para recodificarlo. Un segmento puede ser social, monetario, político o simplemente una moda. En un momento de su trayectoria, cualquier segmento se transforma en flujo puro y pierde su naturaleza segmentaria; ahora se trata de 'cuantos' sociales. Son éstos los que componen una 'masa'. Las clases sociales, burguesía, proletariado, pequeña burguesía, son abstracciones (reales) que sólo se materializan en movimientos de masas. Es bien sabido que la sociología ortodoxa, Durkheim por ejemplo, tiene por objeto las grandes representaciones colectivas – representaciones que de manera facilista e imprecisa son llamadas también 'imaginarios' colectivos–; Gabriel Tarde<sup>10</sup> objetiva, con toda la razón, que estas representaciones colectivas dan por sentado aquello que hay que explicar: "la similitud de millones de hombres". Una moda, en el sentido más amplio de la palabra, se propaga por flujos; éstos están compuestos por creencias o deseos y, según Tarde, son la base de toda sociedad. De tal manera, una formación social, con sus avatares, está siempre determinada por una economía de sus flujos, es decir, por la forma como se producen, se distribuyen y desaparecen. Siguiendo esta línea de pensa-

miento se tratará, a continuación, de formular algunos hitos del territorio de la Carrera Séptima, como ejemplos, entre otros, que hacen que esta vía deje de ser eso, simplemente una vía, y se transmute no sólo en espacio material de acontecimientos míticos y lejanos, sino en uno de los espacios más importantes para la construcción de una 'nacionalidad', con toda la carga que ello implica.

Al localizar "el grito de independencia" en la morada del español José González Llorente, ubicada en la esquina nororiental de la Plaza de Bolívar, sobre la Carrera Séptima, se abre allí un espacio mítico y mínimo de la formación de la nacionalidad, un referente material y necesario para conferir un lugar al relato de la nacionalidad desde donde irradia todavía la esencia del sentimiento patrio, al mejor estilo del pensamiento republicano. Este espacio de la casa-museo del 20 de julio hace resonar el origen, es su caja de resonancia, el momento fundante, del nuevo Estado moderno: corte con el pasado colonial y nuevo comienzo republicano. Desde luego, nadie puede estar poseído de una candidez tan grande como para creer que el Estado colombiano, en toda la complejidad de su estructura, es producto de una disputa parroquial por un florero. Pero el Estado, de la misma manera que cualquier ejercicio del poder, necesita codificar y codificarse en el espacio, para mantenerse y reproducir un cierto juego de fuerzas que requiere equilibrar de forma permanente. Es esto un ejercicio narrativo que funciona de forma curiosa: son los acontecimientos narrados los que celebran de forma anticipada las posteriores conmemoraciones del 20 de julio. De tal forma, en un rincón de la Carrera Séptima hay un lugar en el que se renueva la nación una vez por año.<sup>11</sup>

El 7 de marzo de 1849 se efectúan unas elecciones presidenciales. Sólo pueden sufragar los diputados. El lugar escogido para tal evento es el convento de Santo Domingo (demolido en mala hora para construir lo que hoy se conoce como el edificio Murillo Toro). Los electores son aquellos que por las dimensiones de sus propiedades tienen derecho al sufragio. Este período de la historia de Colombia está surcado por rebeliones y movimientos políticos y sociales de reacomodación de las fuerzas que componen la nacionalidad en formación. Los artesanos y otros sectores populares, amalgamados y organizados como masa, al enterarse de una posible derrota del candidato que creían representaba sus intereses, rodearon el convento y, armas en mano, presionaron a los diputados, con amenazas de muerte, para que votasen por el general José Hilario López. Ganó López. Las discusiones se mantienen aún vivas tratando de definir la legalidad o ilegalidad de la elección, pero lo cierto es que la administración de López fue el comienzo de una serie de reformas que, gracias a la abolición del monopolio colonial del tabaco, propiciaron, por una parte, el primer contacto importante de la economía colombiana con el mercado mundial, y al interior, por la otra, una bonanza que no tenía precedentes. Uno de los resultados de esta prosperidad, que duró casi un cuarto de siglo, fue ver a las damas y a los caballeros bogotanos exhibiendo en

<sup>10</sup> Cf. Gabriel TARDE, *La logique sociale*, Paris, Alcan, 1983. Cf. también *Estudios sociológicos: las leyes sociales, la sociología*, Córdoba, Assandri, 1961.

<sup>11</sup> Otro histórico lugar, sin duda más visitado y celebrado que el Museo, con más micropolítica en su haber, es La Puerta Falsa, una simpática venta de comida santafereña fundada unos años después de 1810, en la casa contigua, hacia el oriente, a la de José González Llorente.

la calle principal las últimas modas de Londres y París. Es famoso el relato de Miguel Cané, viajero argentino, quien escribe sobre la sorpresa que le causó la imagen de una mujer con un elegante atuendo, de moda tal vez parisina, fumando un enorme tabaco y con los pies descalzos entre el fango de la vía. Las luchas políticas de este interesante período de la vida nacional se siguen conociendo como las disputas entre proteccionistas y librecambistas.<sup>12</sup>

Durante los días 15 y 16 de enero de 1893 ocurrió un levantamiento popular que tuvo como principal escenario la Carrera Séptima. Un periódico conservador llamado *Colombia Cristiana* publicó una serie de artículos firmados por Ignacio Gutiérrez Isaza que atizaron el malestar y el inconformismo social crónicos durante la segunda mitad del siglo XIX en Bogotá y en el resto del país. El presidente Miguel Antonio Caro descansaba en su casa de Ubaque, y quien tuvo que enfrentar los hechos fue el general Antonio B. Cuervo –hermano del filólogo Rufino José–, a la sazón ministro de Gobierno. En los citados artículos, su autor llegó a calificar a los artesanos de ladrones, pícaros e incumplidos en la entrega de los trabajos a ellos encargados. La dimensión de los motines fue tal que incendiaron la casa del ministro –quien, según se dijo, falleció a los pocos días de ‘pena moral’–, asaltaron algunos edificios públicos, saquearon el comercio y varias viviendas, liberaron presos (doscientas mujeres de la correccional femenina) y destruyeron bienes públicos, entre ellos, gran parte del alumbrado público. El número de muertos superó las tres decenas, entre ellos varios agentes de la policía. Las consecuencias para los líderes del amotinamiento no se hicieron esperar. Más de cien revoltosos fueron encarcelados en el Panóptico, en donde la tortura física era práctica cotidiana, y posteriormente, fueron enviados a Panamá y a la isla de San Andrés a purgar sus penas. Como es obvio, muy pocos sobrevivieron.



Estos hechos, sumados al inconformismo de varios dirigentes liberales, contribuyeron a desatar la guerra de los Mil Días, que concluyó con la firma de una paz presionada por EEUU en favor de los conservadores. Es significativo que el Tratado que puso fin a la contienda y determinara, como de paso, el rumbo del Estado colombiano por muchos años, se firmara en el acorazado *Wisconsin*, buque de guerra norteamericano. Uno de los líderes del partido liberal era Rafael Uribe Uribe. Tiempo después de terminar la guerra, este caudillo fue acusado por algunas fuerzas políticas populares de haber traicionado los ideales revolucionarios liberales. Una mañana, bien temprano, fue asesinado por “dos oscuros malhechores” (así reza la placa conmemorativa), en la esquina de la Carrera Séptima con Calle Décima, a un costado del Capitolio Nacional. La motivación del crimen, según una cierta historia oficial, fue el resentimiento artesanal

por la supuesta traición. Hoy, levantada la reserva del sumario, se sabe que, según los testigos, varios miembros del gobierno conservador tuvieron participación directa en el complot, entre ellos el jefe de la Policía de Bogotá.

El centenario de la Independencia, en 1910, se celebró con gran estruendo local. Se trataba de consolidar la unidad nacional, pero el tesoro público estaba prácticamente en quiebra. Para el mes de enero de ese año se nombró un comité organizador encargado del cumplimiento de los festejos. De él hacían parte varias personalidades de la clase dirigente, entre ellos, don Lorenzo Marroquín, propietario del castillo que lleva su nombre, ubicado en las inmediaciones del Puente del Común, en otro punto de remate de la Carrera Séptima. Faltando sólo unos días para comenzar los festejos, la junta en pleno renunció, pues no se habían conseguido los ochenta mil pesos necesarios para emprender las obras. Finalmente, y en vista de los apremios, se consiguieron algo más de cien mil pesos. Este acontecimiento posee una importancia urbana y nacional innegable. A imitación de la Feria Internacional de París –que celebró en 1889, con la construcción de la Torre Eiffel, los cien años de la toma de La Bastilla por el pueblo insurrecto–, se trataba de realizar una efeméride memorable. A gran velocidad se adaptaron los terrenos aldeaños al cuartel y la iglesia de San Diego con el fin de construir el recinto ferial. Las festividades se prolongaron del viernes 15 de julio hasta el domingo 31 del mismo mes. Anejo al Parque Centenario, se construyó el Parque de la Independencia como una continuación de la Carrera Séptima. En sus terrenos se levantaron con rapidez sorprendente el Pabellón de la Industria (arquitectos Mariano Santamaría y Escipión Rodríguez), el Pabellón de las Máquinas (arquitecto Escipión Rodríguez), el Pabellón de Bellas Artes y el Pabellón Egipcio (arquitectos Arturo Jaramillo Concha y Carlos Camargo), el Pabellón Japonés, destinado para la vivienda del guardabosques (arquitecto Carlos Camargo) y los establos para la demostración agropecuaria. Uno de los atractivos centrales lo constituía el Quiosco de la Luz, donado por los hermanos Samper Brush, hijos de don Miguel, enriquecido por la bonanza tabacalera y autor del conocido escrito *La miseria en Bogotá*. La noche de la inauguración, miles de bombillas de variados colores causaron estupor, pues el quiosco guardaba en su interior una planta eléctrica. Se dice que el quiosco fue la primera obra de concreto construida en el país. “La compañía de chocolates Chaves y Equitativa construyó a sus expensas un hermoso quiosco octagonal en el Parque de la Independencia, destinado al uso de las bandas que deleitan con sus acordes al público que concurre a aquel hermoso sitio”.<sup>13</sup> La arquitectura efímera tuvo su protagonismo con los pabellones de La Germania, La Bavaria y Café Especial, que funcionaron transitoriamente durante los celebraciones de los festejos.

<sup>12</sup> Mucho se ha escrito sobre este período de la historia nacional, pero suponiendo que la historia del capital es local, colombiana, y que un proceso de “acumulación originaria del capital” podía darse de manera autónoma al interior de las fronteras de Colombia. Por esta razón se ha llegado a la equívoca conclusión de que la bonanza tabacalera se dilapidó y no dio pie a la industrialización del país.

<sup>13</sup> Cf. *Primer Centenario de la Independencia de Colombia, 1810-1910*, Bogotá, Escuela Tipográfica Salesiana, MCMXI, pp. 209-210.

En un lugar destacado del parque se descubrió una estatua ecuestre del Libertador; el bronce fue elaborado por Manuel Frémiet, quien había trabajado para Napoleón III. Cada uno de los diecisiete días de las festividades se consagró a un prócer –Jiménez de Quesada, los comuneros, Ricaurte, Camilo Torres, Bolívar, Policarpa Salavarrieta, Santander, Andrés Rosillo, Nariño y Caldas, a quienes se les consagraron discursos, bustos y monumentos en diversos lugares de la ciudad. En medio de los numerosos festejos, se inauguró también un acueducto en Chapinero.

Varios concursos fueron convocados por el Gobierno: de geografía, de medicina, de jurisprudencia, de instrucción pública y de agricultura. El más importante para el momento fue el concurso de historia; se abrió “... para premiar un texto *in extenso* de historia patria para la enseñanza secundaria y un compendio de la misma para la enseñanza primaria, los cuales serán adoptados como textos de enseñanza oficial”.<sup>14</sup> El único premio entregado fue el primer lugar para los dos libros cuyos autores firmaron *Patriae Amans*, que resultaron ser los señores Jesús María Henao y Gerardo Arrubla. Los otros trabajos presentados no fueron considerados por razones de calidad. Por más de medio siglo, y gracias a este concurso, la versión de la historia de Colombia le fue concedida a los señores Henao y Arrubla. Y la imagen de la patria, en cuanto imagen primaria y fundadora, ha estado para los colombianos inspirada en los grabados que ilustran sus páginas. El asunto es que Colombia, a cien años de su independencia, no tenía historia como es propio de un aparato de Estado. El sentimiento de la nacionalidad y de lo público, en el sentido del Estado moderno, era aún algo escaso. Por eso, la aplicación del decreto por el cual se adoptaba como texto oficial de enseñanza obligatoria de historia, en todas las escuelas, colegios e instituciones de enseñanza, ha sido tal vez el factor principal en el proceso de formación de una ‘conciencia nacional’. En la historia, concebida como series de próceres y gobernantes, es decir, de hombres de Estado, el Estado es el protagonista principal bajo el nombre de Patria; sus relatos de las vidas y acciones no sólo cuentan lo sucedido en tiempos pasados, sino que producen efectos morales, determinan conductas en relación con la patria y el territorio. En cierto modo, esta historia también constituye una especie de manual de urbanidad, una guía espiritual del comportamiento de las personas en relación con lo público y los bienes públicos, incluidos entre ellos el pasado, la bandera, el escudo y el himno nacional. La adopción de los textos de historia de Henao y Arrubla podría pasar como un acontecimiento minúsculo, pero es sin duda un verdadero acontecimiento. Se trata de la codificación del espacio y del tiempo a través del relato, de la lengua,<sup>15</sup>

en un período que se caracterizará por la aplicación del diagrama disciplinario en función de la urbanización del conjunto de la formación social colombiana. Es aquello que los historiadores han designado como el ingreso a la modernidad y a la temporalidad y los ritmos de las sociedades industrializadas.



En la década de los treinta, y superada la etapa de la hegemonía conservadora, Luis López de Mesa, psiquiatra de Harvard, tuvo que enfrentar varios retos como ministro de Instrucción Pública. Entre estos retos están las medidas de educación y concientización para ‘normalizar’ los comportamientos de las personas en el espacio urbano: el buen uso de las calles y de los andenes, el respeto y acatamiento de las señales del semáforo, el uso de los vehículos de servicio público (buses o tranvías),<sup>16</sup> el uso digno de los vestuarios, entre ellos el sombrero; también las normas estableciendo los buenos modales en la mesa, en las reuniones sociales, en los cines o en cualquier espectáculo público. Se trataba de ‘civilizar’ o ‘urbanizar’ los cuerpos y las conciencias de las masas “abandonadas por la mano de Dios”. Es la época del auge, en las escuelas de enseñanza, de los manuales de urbanidad, siendo el más difundido entre ellos el redactado por Carreño. Todos estos cambios imperceptibles se aprecian, o mejor, se cristalizan en los modales, comportamientos y conductas de los transeúntes en la calle principal: allí, como en los grandes bulevares europeos, se va a ver y ser visto; una nueva economía del espacio y de la mirada se propaga por todo el país, particularmente en sus centros urbanos. Por esta misma razón, no era (o es) extraño ‘limpiar’, con medidas policivas, la cara de la ciudad, es decir, sus vías principales, con ocasión de la visita de algún personaje extranjero: un papa, un secretario de Estado, el presidente de Francia o de EEUU, etc. En estos casos se hace imprescindible ocultar o encerrar la hez de la población para ‘mantener las apariencias’. Una disfunción muy conocida, en relación con el orden urbano y la disciplina, fue la de las bandas de gaminos en Bogotá, niños huérfanos, hijos de la violencia liberal-conservadora, que se hicieron célebres en el mundo entero en las décadas de los años cincuenta y sesenta.<sup>17</sup> Un espectáculo cotidiano era ver sus cuerpos desnudos retozando en las fuentes públicas del Parque Santander, La Rebeca o en el monumento a Uribe Uribe en el Parque Nacional. Otra medida disciplinaria, poco analizada en este sentido, lo ha constituido el servicio militar obligatorio; su función como dispositivo de adaptación y docilización de los cuerpos campesinos para las exigencias productivas urbanas ha sido esencial. Se trata de una ortopedia social ejercida sobre los cuerpos de los

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>15</sup> El principal equipamiento urbano es, desde luego, la lengua –¿habrá que recordar a los ingenuos que la lengua, cualquier lengua, es, ante todo, un instrumento de circulación, de movilidad?–, mas no la lengua homogénea de los lingüistas; aquí también es la lengua múltiple que se conecta con variados eslabones semióticos, con organizaciones de poder, con las ciencias o las artes, con gremios específicos, con secretos susurrados en voz baja, con luchas sociales, etc. En síntesis, la lengua compuesta de enunciados semánticos o pragmáticos singulares, únicos e irrepetibles.

<sup>16</sup> En los cines se presentaban ‘cortos’ con textos como “El policía de tránsito y los semáforos son sus benefactores...” o “Salve a su hijo de la muerte impiéndole patinar en la vía pública...”. La voz en off acompañaba algunas imágenes que contenían demostraciones de trágicos accidentes dramatizados. Cf. Archivos Cinematográficos de Inravisión.

<sup>17</sup> Cf. Jacques MEUNIER, *Les gaminos de Bogotá*, Paris, Lattès, 1977. La palabra francesa ‘gamin’ corresponde en español a ‘rapaz’, ‘pilluelo’, ‘chiquillo’.

adolescentes campesinos que, tras cumplir el período de alistamiento, no regresan en su gran mayoría a sus lugares de origen; su destino urbano es vender su mano de obra a la industria, a las empresas de celaduría o emplearse para oficios varios. También, en algunos casos, delinquir. Hacia la década de los sesenta era común observar, ciertos días y a ciertas horas, grupos de soldados en franquicia concentrados en la Plaza de las Nieves y sus alrededores dedicados a comerciar sus cuerpos con clientes seducidos quizá por la estética guerrera masculina heredada en gran parte de las juventudes hitlerianas. Este tipo de prostitución homosexual puede considerarse como una línea de fuga ante el rigor de la disciplina militar y su poca o ninguna contraprestación económica. Lo curioso es que actúa como un instrumento de refuerzo de los procesos de urbanización al exigir el aprendizaje de ciertos gestos y modales, ciertos comportamientos aprendidos de sus clientes, determinadas formas de lenguaje, etc. Incluso de tales intercambios se deriva una forma no institucional de ascenso social. Estos aspectos, válidos para el caso de los soldados, pueden aplicarse a todo el circuito de prostitución masculina que circula por algunos puntos de la Séptima. En contraste, la Carrera Séptima no presenta nodos visibles de prostitución femenina: sus territorios y sus códigos, aunque alejados, son otros.



Sobre el 9 de abril de 1948 se ha escrito, dicho y especulado demasiado. Todo el mundo sabe que “mata-rón a Gaitán” fue el grito que se propagó como fuego desde la Carrera Séptima al resto de la ciudad y de la nación. Se sabe que las masas enardecidas se volcaron sobre la Carrera Séptima y se conocen suficientemente las imágenes del linchamiento del supuesto magnicida, de su cadáver arrastrado por entre los rieles del tranvía y de la furia de la multitud. Hay imágenes de los desmanes y desbordamientos, de los incendios y saqueos, de los muertos de cualquier bando, también las hay del sepelio del líder y de los restos del centro de la ciudad aún humeantes. Aquí también, como en el caso de Uribe Uribe, se sabe que actuaron fuerzas oscuras, entre ellas los servicios secretos de dos potencias extranjeras. Pero lo que se ha omitido analizar con cierto detenimiento es el entorno inmediato del crimen: las condiciones espacio-temporales de la Carrera Séptima y el centro de la ciudad por aquellos días. En Bogotá se encontraba reunida la IX Conferencia Panamericana, presidida por el general Marshall, secretario de Estado de EEUU. Todos los países de América (norte, centro y sur) estaban representados y sesionaban en los salones del Capitolio Nacional. Para la ocasión se alzaron las banderas de los países americanos en el monumento de las cariátides, a la entrada del aeropuerto de Techo. Bogotá estaba engalanada. El tema de la Conferencia, precedida por la de Río, era, en el fondo, el establecimiento de una alianza entre las naciones de América contra el comunismo. Después de la segunda guerra, merced a los tratados con los aliados, Stalin se había apoderado de buena parte de Europa y expandía su influencia a través de los partidos comunistas afilia-

dos a la III Internacional; Latinoamérica era tierra fértil, su pobreza rural y urbana contribuía a facilitar el adoctrinamiento de amplios sectores populares. Tras la guerra, la economía mundial se hallaba en ruinas; Europa, cuna del capital, debía reconstruirse para salvar el capital mundial. Con este fin fue formulado el Plan Marshall en 1948. Por intermedio de este plan, EEUU donó –sin contraprestación–, en calidad de ayuda exterior a Europa, la suma de 19 mil millones de dólares entre 1945 y 1950. Para la economía estadounidense era cuestión de vida o muerte regenerar la economía y el mercado europeos por el exceso de capacidad productiva generada a su interior durante los años de guerra. No sucedió lo mismo con Latinoamérica. En el mismo período recibió una ayuda de menos del 2% del total de la ayuda exterior norteamericana. A falta de ayuda, la férrea mano de EEUU le pedía al Tercer Mundo incentivar la inversión privada de capitales locales y extranjeros. Para lograr estos objetivos era necesario crear el “clima adecuado”, lo que significaba el compromiso patriótico con el desarrollo del capitalismo y el sometimiento de los movimientos de izquierda, nacionalistas, sindicales, de campesinos, obreros o estudiantes. Este último aspecto suponía, entonces, el montaje de Estados policivos y totalitarios en función de los intereses del desarrollo capitalista. Esto no se hizo esperar, o más bien se puede decir que se reafirmó una vocación totalitaria de las clases dirigentes latinoamericanas aglutinadas en la Conferencia para rubricar el compromiso con EEUU y el gran capital. En la Conferencia de Río en 1947 se celebraron pactos de asistencia militar entre EEUU y todos los países americanos que dieron lugar a doctrinas de “seguridad nacional”. En la Conferencia de Bogotá se refrendaron estas políticas, y como una ratificación de ellas, el ‘Bogotazo’ –preparado, si no directamente por los servicios secretos de EEUU e Inglaterra, sí al menos con su participación activa–, le mostró al mundo la barbarie que podía desatar el ‘comunismo’. Queda en el aire la impresión de que en un momento dado la fuerza de las masas desbordó las previsiones de los autores del complot, y que esta fuerza hubiera sido mucho mayor si las masas hubiesen llegado a enterarse de los verdaderos designios del Plan Marshall, que inventó el discurso económico del desarrollo y el subdesarrollo. Este acontecimiento se opacó, y pasa casi desapercibido en medio de la polvareda levantada por la revuelta. Es otro gran acontecimiento de repercusiones tal vez más sostenidas en el tiempo que la desaparición del caudillo. Del gaitanismo queda el recuerdo de su capacidad de control micropolítico del territorio urbano, de la organización territorial de sus comandos segmentados por cuadras, manzanas y barrios; de la jerarquía de su organización política, de la relación con las bases de su movimiento. Era un estilo político populista y nacionalista que no podía ocultar del todo su similitud estructural y organizativa –desde la perspectiva de la manipulación de masas y su organización sobre el territorio– con el modelo fascista de la Italia de Mussolini.

Otro de los efectos de la revuelta fue la modificación del régimen de la tenencia de la tierra en el centro y otras zonas de la ciudad, dando lugar al nacimiento de varios monopolios del suelo urbano.

Durante la década de los cincuenta la Carrera Séptima, que había sido el escenario de grandes e inolvidables manifestaciones del gaitanismo como la “marcha de las antorchas” y la “marcha del silencio”, vuelve a ser protagonista el 8 de junio de 1954. Era el gobierno del general Rojas Pinilla; el movimiento estudiantil conmemoraba otro aniversario de la muerte del estudiante Bravo Pérez en 1928, en medio de una protesta que denunciaba la masacre de las bananeras. La manifestación se desarrollaba pacíficamente cuando fue intersectada por tropas del ejército; el enfrentamiento no se hizo esperar. Al día siguiente, con fuerzas renovadas, los estudiantes volvieron a tomarse la Carrera Séptima. En el cruce con la Calle 13 el ejército disparó de forma indiscriminada sobre la multitud y el resultado fueron varios muertos. Ante la gravedad de los hechos, el general Rojas nombró como rector (encargado) de la Universidad Nacional a su ministro de Comunicaciones, el coronel Manuel Agudelo.<sup>18</sup> Primera, y acaso única vez que un militar ocupaba tal cargo. Como el coronel poseía el don de la seducción verbal y, además, tenía alguna relación con los hechos del 10 de julio de 1941 –cuando se realizó una intentona golpista en Pasto contra López Pumarejo–, sólo duró dieciocho días en el cargo de rector y fue nombrado embajador ante el Consejo Interamericano de Defensa en Washington, lejos de los coqueteos políticos con el movimiento estudiantil que, a la postre, fue clave en la caída de Rojas en 1957. Falta decir que todos estos acontecimientos tuvieron como espectadores impertérritos a dos habitantes consuetudinarios de la Séptima: la Loca Margarita y el Bobo del Tranvía.

Vino el Frente Nacional y con él la Alianza para el Progreso. El presidente Alberto Lleras Camargo, desde su cargo como director de la revista *Visión*, había estrechado los lazos de amistad profunda con el gobierno de EEUU, siempre bajo el fantasma de la lucha contra el comunismo. En cumplimiento de la Alianza, el presidente Kennedy y su esposa Jacqueline hicieron una gira por varias ciudades latinoamericanas. La Carrera Séptima de Bogotá se engalanó para dar paso a la limosina convertible, de color negro, que transportó a la pareja, bajo una lluvia de confetis y los gritos de las multitudes emocionadas. En Ciudad Techo, la pareja puso la primera piedra, sin pensar que meses después Kennedy correría la misma suerte de Gaitán y Uribe Uribe. A pesar de la alegría producida por la visita, en Colombia la armonía no era completa. Los antiguos guerrilleros liberales y autodefensas campesinas se organizaban para fundar lo que hoy se considera el movimiento guerrillero más antiguo del planeta. Amplios sectores de la Iglesia católica creyeron y practicaron la teología de la liberación hasta el punto de dar origen a otro movimiento guerrillero. En el segundo gobierno del Frente Nacional, presidido por Guillermo León Valencia, arreció la violencia –recuérdese Marquetalia y El Pato–; el éxodo campesino a las ciudades aumentaba en proporción a los hechos de sangre rurales. Los estudiantes de la Universidad Nacional ‘raptaron’ por unas horas al candidato presidencial Carlos Lleras Restrepo en 1966.

La autonomía universitaria fue violada con tanques de guerra, que penetraron la immaculada Ciudad Blanca para rescatar al futuro presidente. No era extraño ver al capellán de la Universidad en la cabeza de las marchas por la Séptima, acompañado de Marta Traba, profesora de la Facultad de Artes, y Guillermo Ferguson, decano de Medicina. El presidente Lleras, en uno de los arrebatos que lo caracterizaban, decidió expulsar del país a la crítica de arte, con el argumento de que intervenía en política interna. El movimiento de solidaridad nacional e internacional en favor de la crítica y profesora de arte, hizo que el incidente tuviese un final feliz. La del capellán fue otra historia. Camilo Torres cayó abatido en combate con el ejército nacional en las selvas del Carare. Moría un entrañable romántico y nacía un mito. Después vendrán el incendio del edificio de Avianca, los hechos luctuosos del Palacio de Justicia en 1985, los ‘desaparecidos’ en el patio del Museo de la Independencia... Un cúmulo de vidas –anónimas las unas, estelares las otras– que día a día, hora tras hora, dibujan, cada una a su manera, la historia de una vía, mientras en la Carrera Séptima el hormigueo continúa con indiferencia su propio quehacer. El angosto y prolongado espacio de la avenida ha sido el múltiple teatro de ostentosas demostraciones de poder, pero también el lugar donde “el bello cuerpo adorado” se esfuma para siempre en las penumbras del atardecer, todo un compuesto de retazos de miradas y sentimientos, ‘cuantos’ afectivos aquí y allá que se pierden en el tiempo como se funden las lágrimas con la lluvia.

En síntesis, se ha querido mostrar, brevemente, que existe una historia del espacio, de su aglutinamiento y de su dispersión; y que los juegos del poder, sumados a las relaciones de producción y de significación, la constituyen de un punto a otro. Mostrar, además, que con las herramientas que ofrece la historia del espacio se puede construir una cronotopía urbana de carácter múltiple, pues las relaciones de espacio-tiempo no proceden en las ciudades, ni en ninguna otra parte, de manera uniforme y plana; más bien están compuestas por múltiples bloques de espacio-tiempo que, a su vez, están constituidos y atravesados por bloques de sensaciones, emociones, perceptos y segmentos de todo orden y naturaleza. Que cada uno de estos bloques posee su duración única y singular. En últimas, y cerrando el espectro, mostrar, a grandes pinceladas, cómo una vía sólo existe gracias al afuera y en el exterior; su existencia *es* aquello con lo que se relaciona y que sirve, a su vez, de relación.

Podría pensarse, al contrario de lo expuesto en las páginas precedentes, y de manera hipotética, una avenida en negativo; definirla no por sus márgenes, ni por aquello que ella limita o determina. En el centro de la franja, el vacío, la ausencia total de significado o de significante. Sólo quedan líneas puras de velocidad, vacíos y segmentos fragmentarios. No hay que olvidar que somos polvo de estrellas y que los sólidos, apreciados a cierta velocidad, se transforman en figuras y líneas de luz que reaccionan, por todas sus caras y en todas sus partes, a otros impulsos de luz. Es necesario, entonces, el enfriamiento y la lentitud, de una

<sup>18</sup> A este controvertido militar le correspondió traer la televisión a Colombia con el fin de celebrar el primer año del gobierno de Rojas. Nombró como primer director a un sobrino suyo llamado Fernando Gómez Agudelo, quien para 1954 contaba con 23 años de edad.

“... si el norte es colocado en la parte superior, la Séptima se yergue de sur a norte, Guadalupe se ubica en la parte inferior derecha, y Monserrate y el cerro de El cable ‘ascienden’ hacia el norte. En esta posición la Séptima es, no metafóricamente hablando, sino en términos de una materialidad evidente, la columna vertebral de Bogotá, su espina dorsal”.

parte de estas figuras, para que se conviertan en superficies opacas, sobre las cuales se *revela* la luz para formar imágenes. A lo largo de este proceso, algunas de estas imágenes adquieren la milagrosa propiedad de percibir su entorno y hacerlo habitable. Sin pensarlo, y cerrando el círculo, se vuelve al punto de partida. Del vacío atravesado por líneas de luz, es decir, de la pura imagen-movimiento, se retorna a la imagen-percepción; imagen que, organizada de forma fractal, conforma los tejidos que se denominan sociedades humanas, con creencias y deseos que explican “la similitud de millones de hombres”.

La rejilla epistemológica clásica o ‘representativa’ es incapaz de pensar el espacio en toda su complejidad; para ella el espacio sigue siendo un recipiente vacío en el que se ‘ordenan’ a voluntad las cosas y los hombres; su espacio es un espacio de extensión, conformado por puras magnitudes y medidas estadísticas de ciego pragmatismo; su dimensión estética no sólo es anacrónica sino monótona, triste y, en verdad, vacía. Esta mirada olvida que “el hombre es un ser lento, sólo posible gracias a velocidades fantásticas...”, y que el urbanista de hoy está en la obligación de desbordar sus propios límites; la exigencia de los tiempos lo conmina a pensar y diseñar desde los principios de conexión y heterogeneidad. Por eso se habla de ‘ciudad cerebro’, de redes y de nuevos territorios. De igual manera que una lengua, un dialecto o un cerebro humano, una vía es una realidad esencialmente heterogénea, fragmentaria, segmentada, cortada por otras vías, atravesada por múltiples fuerzas de diversos orígenes. El impacto de un sistema de transporte es diferente según el segmento; la afectación en la zona respectiva ‘inventa’ su propio proceso, en una escala intensiva de gradientes, que van del máximo deterioro a la prosperidad ideal. Si la Carrera Séptima –columna vertebral de Bogotá y de la nación, centralidad de centralidades– es intervenida por el escalpelo de la cirugía urbana, sólo se pide, mínima esperanza, que la operación no deje catastróficas secuelas y que al menos el paciente sobreviva con el uso de todas sus facultades, para contar, en un futuro incierto, las mitologías de una Bogotá que tal vez nunca existió. ■



Cartografía: José David Pinzón



Fotografía: MAE

# Movilidad urbana en la Bogotá del siglo XX



**GABRIEL SUÁREZ RAMÍREZ**

Arquitecto, Universidad La Gran Colombia (1980); Diploma de estudios superiores especializados (DEES) en ingeniería urbana: Redes Técnicas y Espacio Público, Escuela Superior de Artes e Industrias de Estrasburgo (ENSAIS, 1995); Certificado de estudios avanzados en arquitectura (CEAA), Escuela de Arquitectura de Estrasburgo (1989).

Nota del autor: las imágenes que ilustran este artículo, salvo en los casos en los que se especifique lo contrario, fueron tomadas de Bogotá CD, Museo de Desarrollo Urbano.

*La historia de las ciudades encuentra en sus avenidas y grandes bulevares, como en un libro abierto, el escenario para contar los hechos que el paso del tiempo ha dejado marcados en la memoria de la ciudad y de sus habitantes.*

No hay París sin sus Campos Elíseos, como tampoco hay Barcelona sin sus Ramblas, y no se concibe a Nueva York sin su Quinta Avenida; para el caso de Bogotá, ésta no se entiende sin comprender el papel fundamental que cumple la Carrera Séptima: Camino de la Sal, Carretera del Norte, Calle Larga de Las Nieves, Avenida de la República, Calle del Comercio, Avenida Alberto Lleras Camargo, la Séptima es “... el septimazo”, el gran bulevar urbano, protagonista y testigo de los éxitos y fracasos de la ciudad y de sus habitantes, escenario privilegiado de las manifestaciones culturales, acompañante de los grandes eventos urbanos. En fin, la Séptima es, más que cualquier otro eje vial, el alma y corazón de nuestra capital.

Intervenir la Carrera Séptima para implementar, en desarrollo de la fase III de Transmilenio, el sistema de transporte masivo, se convierte en una operación “a corazón abierto” que toca lo más sensible de la memoria urbana, tanto aquella historia remota como la más reciente, y justamente, un vistazo a esa memoria, que vincula a la Carrera Séptima con la historia de la movilidad urbana de Bogotá en el siglo XX, es el objetivo del presente artículo. El cambio de siglo significó para Bogotá, en lo relativo a la movilidad urbana, el surgimiento de un proceso de aceleración del ritmo de crecimiento de la capital. La aparición de los medios masivos de transporte, la irrupción del vehículo particular, el proceso de urbanización y de industrialización de la ciudad, la permanente modernización de la infraestructura vial, que convierten a la pequeña ciudad colonial y republicana en una metrópolis, y la ubican como una de las grandes urbes latinoamericanas en el comienzo del tercer milenio, son los elementos mayores de este proceso, en el cual la Carrera Séptima ha cumplido un papel fundamental.

La historia de la movilidad en el siglo XX se puede resumir en 4 períodos, que van desde los años 80 del siglo XIX, con la aparición del tranvía y la ejecución de las primeras obras de modernización de la infraestructura vial, pasando por el desarrollo del sistema de transporte público de autobuses, continuando con la popularización del automóvil y la ampliación de la malla vial a medida que se daba la expansión del perímetro urbano, hasta la implementación del sistema de transporte masivo Transmilenio y el desarrollo de la infraestructura para la movilidad alternativa y virtual, propios de esta era de cibercomunicación global.

Con base en dos ejes conductores, que son: 1) el desarrollo de los diferentes medios y modos de transporte, y 2) la ejecución de obras de infraestructura vial para la movilidad, se presentan a continuación los aspectos relevantes de cada período.

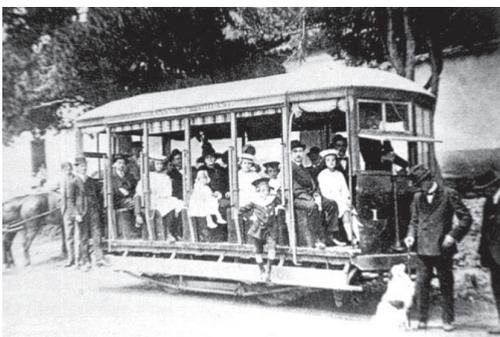


El tranvía de Bogotá a Chapinero.  
El Zancudo, marzo 22 de 1890.

## PRIMER PERÍODO

De los ochenta en el siglo XIX  
a los treinta en el siglo XX

# La aparición del tranvía y las primeras grandes obras viales



### LA APARICIÓN DEL TRANVÍA

Un antecedente de la aparición del tranvía en 1884 lo tenemos en el servicio de carruajes (coches) intermunicipales, que desde 1840 estableció rutas regulares entre San Victorino y la venta de las manzanas en Facatativá, consolidando la conectividad sobre el eje de occidente, y la ruta entre la Plazuela de San Francisco y el Pedregal en Nemocón. Para afirmar la conectividad sobre el eje del norte, un verdadero servicio urbano colectivo lo encontramos en el tranvía.

La llegada del tranvía no surgió de las necesidades de transporte puramente urbano, sino para dar respuesta a las exigencias de ‘modernización’ de la ciudad, imitando las ciudades europeas y americanas para responder así a la creciente demanda de Chapinero como lugar de recreo de los bogotanos; además, como respuesta ante la fuerte voluntad política del Estado para su implementación, con lo que se buscaba no sólo ofrecer nuevos servicios urbanos sino conectar la ciudad con sus atractivas áreas periféricas.

El primer tranvía de la empresa Bogotá Railway Company recorrió la ciudad el 25 de diciembre de 1884 entre la Plaza de Bolívar y Chapinero, utilizando la ruta de la Carrera Séptima. Eran vehículos abiertos de libre acceso por los dos costados, manejados por el conductor (postillón); también viajaban un cobrador y un inspector que registraba el ingreso de los pasajeros.

Las quejas de los ciudadanos y de algunos miembros del gobierno no se hicieron esperar, a causa del deterioro en la calidad del servicio, el incumplimiento de las expectativas ciudadanas y la entrada de los medios de comunicación para canalizar y visualizar el descontento social. Tanto, que el 27 de noviembre de 1907 aparece publicado un comunicado del ministro de Gobierno al gobernador del Distrito Capital para que atienda las quejas aparecidas en la prensa y obligue a la empresa a satisfacer esas demandas, que entre otras, eran: no llevar sobrecupo, mantenimiento e higiene de los vehículos, respetar las frecuencias de los despachos, reglamentar los timbres y las alarmas para que no se conviertan en juguetes de libre uso.

A partir de 1909, y luego de mucho tiempo de solicitud, la empresa concesionaria uniformó a la tripulación cobrándoles el uniforme, lo que desencadenó un paro importante y los despidos de rigor. La frase “por no gastar” hace carrera, y para 1910 la empresa se nacionaliza y el Estado empieza a jugar su rol de juez y parte.

### OTROS MEDIOS Y MODOS DE TRANSPORTE EN LA CAPITAL

De la caminata, que era el modo de transporte natural de los bogotanos, pasamos a finales de siglo XIX a los vehículos de tracción animal para transporte de pasajeros que, sin ser estrictamente necesarios, servían a las clases adineradas para marcar su diferencia. Pero, poco a poco, se acentúa su uso a principios del siglo XX para el transporte de carga, para llevar los insumos a artesanos, comerciantes y despachos domiciliarios, y para llevar el agua de las pilas, que eran lugares privilegiados del encuentro social, a las residencias, negocios e instituciones.

Sin embargo, las constantes averías del tranvía, la expansión de la ciudad al norte y el interés de las personas adineradas en disponer de un medio de transporte más exclusivo, permiten el desarrollo de las empresas de coches. Entre las primeras, tenemos la compañía franco-inglesa de carrozas Alford y Gilède y la Wiesner y Soto. Los coches eran conducidos por empleados uniformados, y su precio era de 40 centavos, muy caro si se compara con el del tranvía, que era de 2 centavos.

La introducción del automóvil fue lenta en la ciudad, pues se consideraba un juguete costoso y peligroso, reservado para la ‘alta sociedad’. Llegaban de los puertos desarmados y se ensamblaban en las cercanías de la ciudad. Para 1910 se contaban en ella cerca de 100 automóviles en la ciudad, los que, sin ser un gran número, sí comenzaron a crear conflictos en el tráfico; tanto, que en 1912 hubo necesidad de crear la primera reglamentación de la circulación y la primera inspección de tráfico.

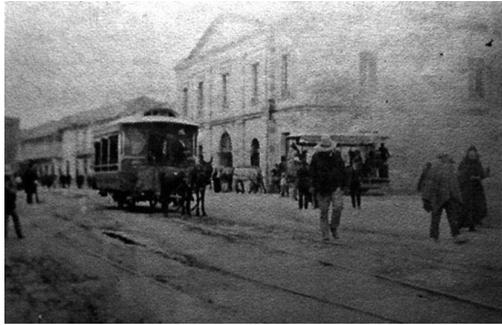


## LA CREACIÓN DE LAS EMPRESAS DE BUSES EN LA CIUDAD

Desde los años 20 el sistema de buses hacía progresos en la ciudad. Se desarrollaban las rutas a las ciudades periféricas. En 1921 comenzó a prestar servicio la línea a Tunja; también se puso en funcionamiento la del Autobús Ricaurte, que cubría la ruta entre la Plaza de Bolívar y Chapinero con despachos cada hora, pero sin mayor explicación desapareció el servicio, de la Carrera Séptima pasó a la 13 y de allí fue reorganizado para los viajes a Tunja.

La creciente llegada de buses y automóviles fue poco a poco haciendo contrapeso al tranvía, y ya para el final de los años 20 (1927) el periódico *El Tiempo*, en su edición del 28 de octubre de 1927, reporta la siguiente composición del parque automotor de la ciudad:

Vehículos	1922	1927
Automóviles	30	1.143
Coches	220	72
Autobuses	4	50
Camiones	46	375
Carros de resorte	1.080	112



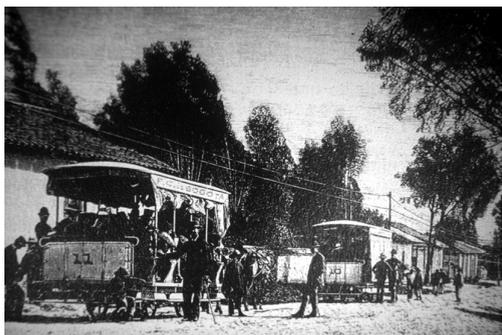
Como podemos ver, los coches son el único medio de transporte que disminuye. Los motorizados aumentan de manera importante, de igual manera que lo hace la población, que con el crecimiento de la ciudad, encuentra en el vehículo motorizado y en el sistema de autobuses la solución a sus necesidades de movilidad.

El monopolio que mantenía el tranvía, que fue varias veces enfrentado sin éxito por pequeñas iniciativas de competencia, tuvo su punto culminante en 1925, cuando el empresario Arturo Manrique, luego de un enfrentamiento tanto con el Concejo como con la empresa del tranvía, logró hacer aprobar su servicio de buses, que él mismo había importado, acabando así con un monopolio de cerca de cuarenta años.

Ese mismo año, el Concejo aprobó la creación de la primera Empresa Municipal de Autobuses, que complementaría los servicios ofrecidos por el tranvía, pero que significaba sobre todo la competencia para las rutas de Manrique, tal y como lo señala el periódico *El Tiempo*: “se darán en breve al servicio 4 magníficos buses de mayor capacidad que los que prestan el servicio actualmente en una empresa particular” (*El Tiempo*, 20 de noviembre de 1925).

Los primeros buses, montados sobre chasis de camiones y con una precaria distribución de bancas para los usuarios, no respondieron con buena calidad a las expectativas planteadas, debido a las permanentes fallas que se presentaban, y ante la necesidad de aumentar el número de vehículos, la Empresa Municipal decidió en 1927 adquirir 20 buses de importación. El crecimiento para la empresa que significó la entrada en circulación de los buses importados, el incremento en el número de empleados, conductores y personal de control, crearon el terreno favorable para una de las más importantes huelgas de la época, a raíz del cobro de los uniformes de los conductores y de la negativa a un aumento de sueldo, lo que significó un despido masivo de empleados.

La estrategia de la competencia al tranvía fue la de conectar los mismos destinos pero por ejes viales diferentes, lo que obligó a la administración a prohibir el uso de los ejes viales principales para las rutas de buses, so pena de multas de \$20 para los infractores.



## LA MOVILIDAD INTERMUNICIPAL EN EL CAMBIO DE SIGLO

Para el momento en que se introdujo el tranvía, los ciudadanos disponían de varios medios de transporte para salir de la ciudad. En efecto, circulaban vehículos de pasajeros como las carrozas, las berlinas, los landós, las victorias y los cupés, que hacían las rutas de la Plaza de San Francisco a Chapinero y Usaquén al norte, a lo largo de la Carrera Séptima, y a Luna Park al sur, y de San Victorino a Facatativá al occidente, a lo largo de la Calle 13.

De igual manera, el ferrocarril era el medio de comunicación más importante entre la ciudad y los municipios vecinos. Desde 1910 el tren cubre las rutas regionales y suburbanas de Chapinero, Fontibón, Soacha, Bosa y Usaquén, con un costo mucho más bajo que el de los coches.

## LAS GRANDES OBRAS VIALES DEL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA

Aunque para fin de siglo Bogotá contaba con cerca de 100.000 habitantes, la estructura urbana conservaba el aspecto de la herencia colonial, el típico trazado español, el tamaño igual de las vías y la ausencia de andenes hasta 1906 cuando se construyeron los primeros. A raíz de la implantación del tranvía y la llegada de los primeros vehículos motorizados, se generó una pequeña revolución en los hábitos y costumbres de los ciudadanos.



La implantación de las redes de servicios en los últimos años del siglo XIX, trajo consigo la expansión urbana y el mejoramiento vial. Las calles empedradas fueron el preámbulo a la implantación de las alamedas, como espacios públicos más elaborados, con vegetación, luminarias, flores y elementos decorativos. Las primeras alamedas fueron la Calle 13 y la Carrera 12, en la periferia urbana, que cambiaron el aspecto del paisaje urbano, acompañadas por la evolución de los estilos arquitectónicos, hacia una ciudad menos colonial, más republicana e ‘internacional’.

Este proceso de crecimiento urbano, trajo consigo nueva legislación. El Acuerdo 10 de 1902 establece una categorización de las vías por su importancia, tanto urbanística como para el tráfico; el Acuerdo 6 de 1914 introduce la figura de la expropiación de terrenos para la construcción de nuevas vías; se amplía de 10 a 14, 16, o 20 metros el ancho de las vías, no sólo por necesidades surgidas de la diversificación del tráfico (vehículos, tranvía, peatones, ciclistas, carretas y coches de tracción animal), sino también para dar soluciones higienistas, favorecer las redes subterráneas y mejorar la salubridad de los espacios urbanos.

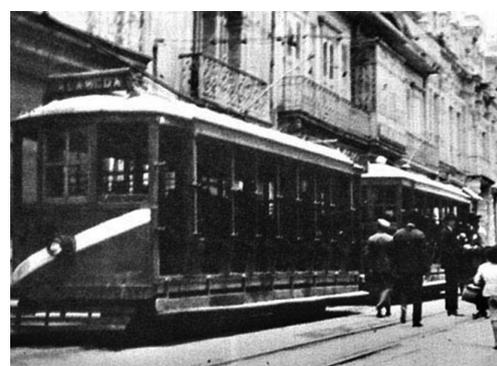
La celebración del centenario de la Independencia en 1910 fue la ocasión de adecuar algunas vías en avenidas: la Alameda Vieja se convirtió en la Avenida Boyacá, el Camino de Occidente se convirtió en la Avenida Colón, la Calle Larga de las Nieves (Carrera Séptima) sería la Avenida de la República. Algunos años después aparecerían las Avenidas 7 de Agosto, Panorámica y Chile, buscando cambiar la imagen de la ciudad en el nuevo siglo, para lo cual se fundaron en 1917 la Sociedad de Embellecimiento Urbano y en 1919 la Sociedad de Mejoras Públicas de Chapinero.

Ante el deterioro de la malla vial, se creó en 1922 la Dirección de Obras Públicas de la ciudad, con el fin de mantener la red vial, extender redes de acueducto y alcantarillado y construir andenes. Para la misma época se propone el primer plan de urbanismo para la ciudad, “Bogotá Futuro”, que proponía entre otras cosas la expansión de la ciudad, la reglamentación del paisajismo de avenidas, bulevares y calles y la clasificación del espacio público según su localización y dimensión.

A este plan le sigue el Plan de Fomento Municipal, que introduce una noción planificadora de los servicios públicos, e incorpora la recolección de los residuos sólidos y diversos aspectos sociales. Aunque se quedó corto en las proyecciones del crecimiento poblacional, es la puerta de entrada a la visión modernista de la ciudad.

#### LAS PRIMERAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

De igual manera, desde finales del siglo XIX se comenzó la discusión sobre la canalización de los ríos San Agustín y San Francisco, que se habían convertido en un foco de contaminación, y en una barrera para la conectividad entre la Plaza de Bolívar y otros sectores al norte y sur de la ciudad. La idea fue bien acogida, aunque duró varias décadas la canalización del río San Francisco y la construcción de la Avenida Jiménez. Esto fue ejemplo para hacer lo mismo con otros recursos hídricos de la ciudad.



## SEGUNDO PERÍODO

De los treinta a los sesenta  
del siglo XX

PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ

Elaborado por la Sección de Levantamiento - Secretaría de Obras Públicas Municipales  
1938



Plano de Bogotá en 1938.



# La ciudad del movimiento moderno y del autobús



## LA PLANIFICACIÓN URBANA Y LA EXTENSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Los años treinta comienzan para la ciudad con un giro importante hacia el urbanismo del movimiento moderno. Como consecuencia del Plan Bogotá Futuro y el Plan de Fomento Municipal, la administración municipal continuó con la planificación modernista como el elemento mayor de la política y el ordenamiento del espacio urbano, y para ello, en 1933 contrató al arquitecto Karl Brunner para ‘mejorar’ y planificar la ciudad y para que se encargara del Departamento de Urbanismo en la Secretaría de Obras Públicas Municipales.

Con Brunner se desarrollan una serie de planes sectoriales de los cuales son importantes dos: el Plan Ciudad Futura y el Plan Vial del Centro. El primero corresponde a un proyecto de extensión de la ciudad sin los correspondientes estudios de soporte; sin embargo, quedaron obras de gran importancia para la ciudad, como el desplazamiento del trazado del ferrocarril de la Carrera 14 hacia el occidente, lo que permitió la construcción de la Avenida Caracas entre la Calle 26 y la Calle 45, que pronto se convirtió en uno de los más importantes ejes viales de la ciudad. El segundo buscaba descongestionar el centro de la ciudad y crear grandes espacios públicos integrando la naturaleza; se basaba en una estrategia de ampliación y extensión de diversas vías céntricas como las Carreras Cuarta, Séptima, Octava, Décima y 13.

Luego vino el Plan Soto Bateman en 1943, que introduce varias novedades; entre ellas, el concepto de áreas de utilidad pública, lo que favorece los procesos de expropiación para la ejecución de vías. También propone la división de la ciudad en diferentes áreas y la construcción de la Carrera Décima.

Este plan tuvo varios inconvenientes, y fue rechazado por la recién surgida Sociedad de Arquitectos, quienes hacen una contrapropuesta basada en los principios funcionalistas del urbanismo moderno. Este plan propone consolidar dos grandes ejes: norte-sur y este-oeste, y un nuevo trazado férreo para un tren metropolitano –tipo metro–, que debía unir el norte con el sur, a través de un eje por el costado occidental de la ciudad entre Usaquén y el barrio 20 de Julio. Dicho plan favoreció la circulación de los automóviles: las vías principales debían tener anchos considerables para el tráfico, las intersecciones se debían resolver con *round-points* y, en términos generales, se dieron los primeros pasos para consolidar la adaptación de la ciudad para el automóvil.

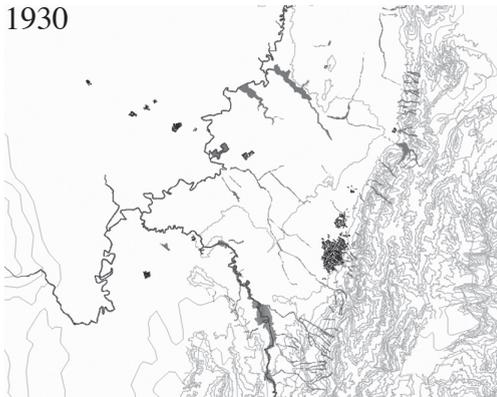
Los años cuarenta fueron prolíficos en la construcción de grandes obras viales que ayudaron a consolidar el acelerado crecimiento de la ciudad. Por iniciativa del gobierno nacional se ejecutaron los proyectos de la Avenida de las Américas, primer gran *park-way* o vía parque, con unas especificaciones jamás vistas: un ancho de 150 metros, y más de 8 km de longitud entre los *round-points* de Puente Aranda y Banderas, marcaban un nuevo tipo de espacio público para la ciudad, con zonas verdes entre un costado y otro de la vía; junto con la construcción del aeropuerto de Techo, jalonaaron el crecimiento urbano hacia el suroccidente y definieron un nuevo tipo de infraestructura para la movilidad urbana.



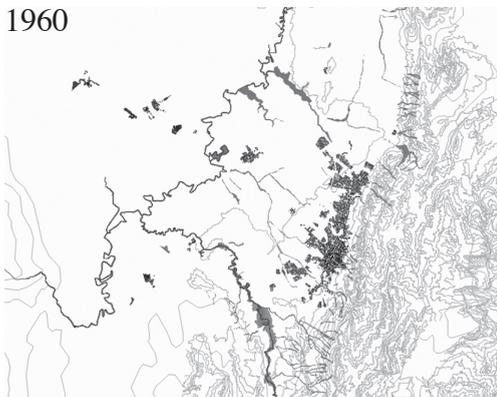
Avenida de las Américas, acceso urbano desde el aeropuerto de Techo (hoy Ciudad Kennedy).

También se ejecutaron en este período numerosas vías perpendiculares a la Carrera Séptima en el norte de la ciudad, para comenzar a consolidar un tejido urbano que ‘empujaba’ hacia este sector. Entre las vías más importantes están: la Calle 45, la 72 y la 100, que continuaron posteriormente con la 127, la 129, la 134, la 147, la 161 y la 170, en zonas agrícolas sin urbanizar, hoy ejes importantes de conexión este-oeste en el extremo norte de la ciudad.

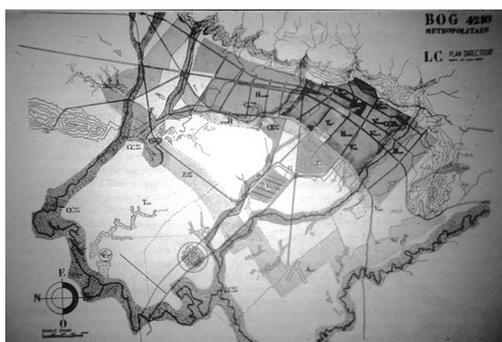
1930



1960



En 1951 se adopta por decreto el Plan Piloto de Le Corbusier, con la intención de tener un plan regulador para la ciudad. Entre los aspectos más importantes de dicho plan se mencionan la zonificación de la ciudad, una organización y jerarquización del espacio público, y la definición del perímetro urbano entre la Carrera 30 y la Avenida Primero de Mayo, que se constituían en los nuevos ejes circunvalares de la ciudad, buscando frenar la expansión hacia el occidente y articularla con el sistema regional, particularmente en los tres ejes históricos (norte, occidente, suroccidente). De ello, lo más representativo hoy día son los puentes de la 26.



Plan Piloto para Bogotá por Le Corbusier.

El plan también contemplaba una jerarquización más técnica de la red vial de la ciudad, con una clasificación de las vías en siete categorías, la asignación de algunas vías como los ‘ejes vectores’ del desarrollo hacia el norte y el sur (las Carreras Séptima, 13 y 14), y hacia el occidente (Avenida Jiménez). En 1953 se presenta el Plan Regulador de Wiesner y Sert, pero no llega a convertirse en norma urbanística, dando lugar a la formulación del Plan Piloto de la Alcaldía en 1963, que, dadas las deficiencias en cuanto a proyección demográfica, caducó rápidamente.

#### LA CREACIÓN DEL DISTRITO ESPECIAL Y LA ANEXIÓN DE LOS MUNICIPIOS VECINOS

La creación del Distrito Especial, que materializa la anexión de las localidades vecinas, se hace en 1954, lo que trajo consigo la ampliación del perímetro urbano considerablemente y solicitó de la administración distrital la implementación de un nuevo plan vial en 1957, llamado el Plan Distrital.



Dicho plan, que incluía la ampliación del perímetro urbano hasta el río Bogotá, y proponía un sistema vial en forma radial y ortogonal a partir de las Calles 13 y 26 y la Carrera 30, fue corregido y complementado por el Plan Vial Piloto de 1961, que incluía los estudios pertinentes para su formulación. Retomando elementos del plan de Le Corbusier, proponía las conexiones viales de la Calle 100, la Avenida 68, la Boyacá y la Avenida Longitudinal. Este Plan Piloto se constituye en la base de la red vial actual de la ciudad, y tiene como gran aporte la previsión de un esquema de transporte masivo tipo metro.

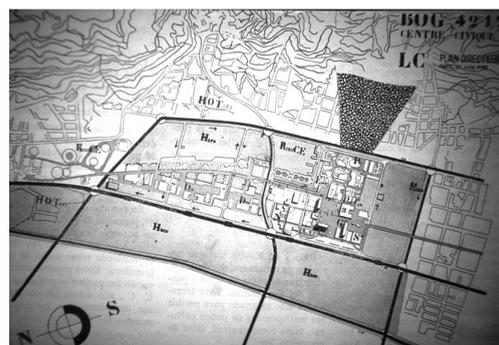
#### LA DIVERSIFICACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y LA DESAPARICIÓN DEL TRANVÍA

Los años treinta ven consolidarse las divergencias entre el tranvía y el sistema de buses. Para ese momento la extensión de la ciudad y la necesidad de flexibilizar las rutas, frente a la rigidez del sistema de tranvía, ya lo estaban dejando fuera de competencia.

Ya se había consolidado la superposición de rutas entre tranvía y buses. El Acuerdo 5 de 1935 estableció itinerarios para los buses, con el fin de evitar que fueran los mismos del tranvía en buena parte del recorrido, aunque se permitía en las vías ‘céntricas’, donde el comercio lo exigía. Esto generó serios problemas de control de tráfico, obligando al Concejo a reorganizar la Dirección de Circulación, que había estado hasta entonces en manos de la Policía Nacional, y trasladar la responsabilidad a la administración municipal.

El mismo acuerdo reglamenta el sistema de buses, obligando a los empresarios a asociarse en “cooperativas u organizaciones de buses de servicio urbano”, buscando evitar la proliferación de propietarios piratas, debiendo tramitar la autorización de los horarios para los recorridos, como el diseño del sistema de control y las garantías para el cumplimiento de dichos horarios.

La lucha por los pasajeros dejó a los buses con las mejores ventajas, y la parte de mercado que cubría el tranvía en 1927, equivalente al 78,8% de los pasajeros, pasó al 50,2% en 1939, ya que las necesidades de lucro de las empresas de buses las obligaban a diversificar las rutas y



Plan para el Centro Cívico de Bogotá por Le Corbusier.



Plan Piloto Distrital, 1957.



haber sido probadas durante algunas semanas, acabaron de darse al servicio algunas unidades de bus a fuerza recientemente compradas por el tranvía municipal, y que prestarán su servicio de comunal Alameda y la Ciudad Universitaria, sobre las paralelas tendidas en la calle 26. Estos buses serán de una sola fila. Posteriormente—no se sabe cuándo—se destinarán a otras líneas de transporte que municipal. (Sady)

los horarios, cosa que no podía hacer el tranvía, que, además, no tenía los imperativos de rentabilidad de los buses. Esta tendencia no sólo se mantiene sino que se incrementa a partir de 1940, teniendo su mayor crecimiento exponencial a partir de 1944, cuando se dispara el uso de los buses y se derrumba el del tranvía.

También ayuda a explicar este proceso el hecho de que los transportadores, desde sus inicios, mostraron simpatías por el partido liberal, ya que veían al tranvía como un fortín conservador, lo que los llevó a hacer “ofrecimientos de lealtad”, evidentes en la prensa de los años 40, y particularmente en 1942, cuando aparecen comunicados de prensa ofreciendo los buses al partido para la movilización de los electores en toda la ciudad. Esto les permitió acceder a las curules del Concejo, mediante su inscripción en las listas del partido, y así consolidar poco a poco un ‘fortín’ que luchaba por los beneficios del sector transportador. Lo que en un principio llamó la gerencia del tranvía “tolerancia del Concejo”, pronto se convirtió en “favorecimiento con tintes de complicidad, principalmente en rebajas de impuestos, pavimentación de vías y concesión de rutas”.

Para 1943 las rutas del tranvía han variado poco; solamente la extensión al barrio San Fernando a lo largo de la Calle 72, donde ya hacía casi cinco años llegaban las rutas de buses, junto con la extensión al barrio Pensilvania en 1948, significaron las últimas manifestaciones de la vida útil del tranvía. Las líneas de buses siguieron extendiéndose por la ciudad; incluso la arremetida de los particulares dejaba mal parados a los buses oficiales, que debían contentarse en dar servicio a los sectores más alejados, arrebatándoles casi hasta la exclusividad el servicio, como lo hicieron an-

tes con el tranvía. A tal punto, que hubo una petición al Concejo sobre el privilegio de empresas afiliadas de prestar el servicio en determinadas rutas, petición que fue negada por el Concejo, lo que significó, junto con el ‘Bogotazo’, la primacía del servicio de transporte público de los buses y el principio del fin para el tranvía.

Los destrozos del 9 de abril en las carrileras (un tramo de 2,5 km de la Carrera Séptima, en pleno centro de la ciudad) y de 34 de los 99 vehículos del tranvía, junto con la fuerte voluntad del alcalde Mazuera, le permitieron aprovechar esta coyuntura para fortalecer los buses, y el tranvía, que no desapareció con el ‘Bogotazo’, vio circular su último vagón el 30 de junio de 1951, cuyos servicios continuaron con los *trolley buses* o troles. La competencia se definió entre los buses públicos y los de las empresas privadas, teniendo estos últimos los mejores argumentos, puesto que con una mayor flota tenían obviamente mayor capacidad transportadora y cubrían nuevos sectores urbanos que los buses oficiales no hacían, pues continuaban circulando por las viejas rutas del tranvía.

Los últimos años de los cuarenta e inicios de los cincuenta, el alcalde Mazuera busca un sistema de transporte masivo para la ciudad. Antes de desaparecer el tranvía surge la idea del alcalde de hacer un *subway* a lo largo de la Avenida Caracas, obra por concesión a 25 años. Esta propuesta fue abandonada y retomada 7 años después por la Sociedad Colombiana de Arquitectos, y después seguida en los años sesenta por la propuesta de un monorriel por un consorcio alemán-japonés, dando inicio a la extensa lista de propuestas de transporte masivo para la ciudad, que sólo se materializa en los noventa con el sistema Transmilenio.



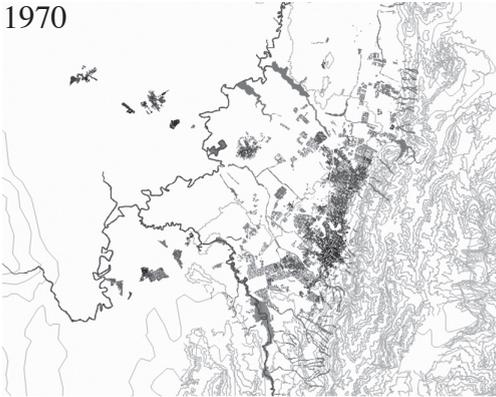
Incendio de un tranvía el 9 de abril de 1948.

## TERCER PERÍODO

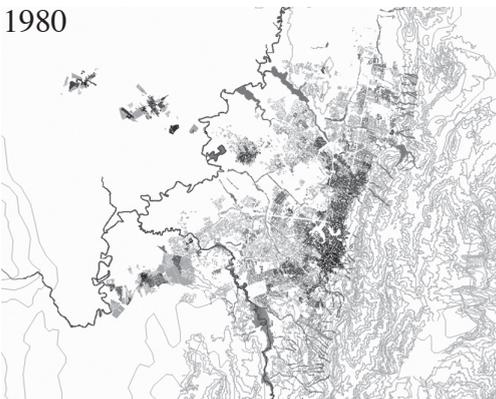
*De los setenta a los noventa  
del siglo XX*

# La metropolización de la ciudad y la primacía del automóvil

1970



1980



## LA METROPOLIZACIÓN URBANA Y LA MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Desde los años sesenta varias circunstancias se unieron para que la ciudad creciera de manera extraordinaria, y en consecuencia, las necesidades de infraestructura estuvieron en el centro de la acción pública distrital: la llegada de un grupo de alcaldes ‘técnicos’, que imprimieron un sello planificador a los procesos urbanos, dejando un gran número de estudios y de planes que se realizaron en este período; además, los procesos migratorios que la ciudad vivió en ese momento y que obligaron a la extensión de las redes y los servicios urbanos a nuevos sectores de la ciudad. También el fortalecimiento de las empresas privadas de buses que deservían a todos estos nuevos sectores, y la visita del Papa con ocasión del congreso eucarístico de 1968, dejaron para la ciudad un sinnúmero de obras de infraestructura.

Como ya se dijo, el Plan Vial de 1961 se encuentra a la base de los desarrollos viales posteriores. Se ejecutaron en los años sesenta y setenta la ampliación de las Carreras Décima y Séptima, la construcción de la Calle 26, que buscaba ‘modernizar’ el centro de la ciudad y conectar la ciudad con el aeropuerto El Dorado; también se construyeron, entre otras, la Carrera 30 y las Avenidas 19, Boyacá y 68, con el fin de consolidar anillos periféricos al occidente para comunicar el norte con el sur en forma radial.

Otras obras viales del período son la Avenida Suba al noroccidente, la Calle Sexta en el centro, la Calle 92 sur para conectar la Carrera 30 con la autopista al sur, favoreciendo la salida a Soacha, y la Avenida Circunvalar, para conectar el centro con el norte por el pie de los cerros orientales, en el marco del Plan PIDUZOB que el DAPD formuló en los años setenta. De igual manera, en este período se ve la necesidad por parte de la administración distrital de construir y mejorar la malla vial intermedia y local. Fruto de los procesos de expansión urbana y del incremento del parque automotor en la ciudad, las calles se deterioran rápidamente, obligando a asignar importantes sumas del presupuesto de obras a los planes de reparcho, ampliación y mejoramiento de las calles de barrio, y a construir nuevas vías allí donde se consolidaban nuevos barrios.

Al mismo tiempo, durante los años setenta se impulsa por parte de la alcaldía de Hernando Durán Dussan un ambicioso plan de construcción de puentes vehiculares en las intersecciones



de las principales vías de la ciudad, todo con el fin de favorecer la movilidad de automóviles y mejorar los desplazamientos por aquellos ejes donde circulan los vehículos de transporte público, dado el incremento importante de acceso a la propiedad de vehículos particulares a partir de esa época.

#### LA INVASIÓN DEL AUTOMÓVIL EN LA CIUDAD Y LA COMPLEJIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO

A partir de los años cincuenta, el sistema de empresas privadas de transporte colectivo se consolidó definitivamente como la alternativa en la ciudad para el transporte público. Al tener mayor libertad y capacidad de adaptación, fue acompañando los procesos de urbanización irrigando con el servicio a los nuevos barrios, en contraposición a la Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU), que siguiendo las rutas que dejó el tranvía y con el inconveniente de no poder modificar o extender aquellas del *trolley* por los costos que representaba, perdió paulatinamente mayores porciones del mercado de usuarios.

Mientras que a comienzos de los años cincuenta el servicio de empresas privadas representaba cerca de 25% de los viajes, a finales de los sesenta ya cubría cerca del 65%, y diez años después superaba el 90%, situación que continuó durante los ochenta, obligando al cierre de la EDTU en 1991. En este período, las diferentes administraciones distritales enfocaron sus esfuerzos al desarrollo de infraestructura para los vehículos particulares y se contrataron varios importantes estudios técnicos

y financieros; y poco o nada se hizo para asignar corredores exclusivos para el transporte público, que se veía obligado a compartir la vía con el cada vez mayor número de automóviles, favoreciendo los trancones, los accidentes y los incrementos en los tiempos de viaje de los usuarios. El proyecto de la troncal Caracas, desarrollado durante la alcaldía de Andrés Pastrana, fue la única intervención que adaptó un corredor específico para el transporte público, con resultados convenientes desde el punto de vista de la disminución de los tiempos de viaje, pero con efectos nocivos en lo relativo a la estética y la imagen urbana, la seguridad y la cultura de los ciudadanos en el uso de los paraderos.

Todo esto obliga a la administración distrital a ocuparse de los temas de la ingeniería de tráfico, latentes desde la introducción desde los años treinta de la primera red de semaforización en las Carreras Décima y Séptima, la cual debió ser retirada casi inmediatamente, y su paulatina extensión a partir de los años setenta. En la medida en que se modernizaba la infraestructura, se hacía necesario implementar la demarcación y la señalización de las principales vías y la localización de paraderos para el transporte público, lo cual nunca pudo ser resuelto convenientemente. Hechos como el creciente número de buses y de rutas, la excesiva longitud de las mismas y las largas jornadas de trabajo, que cansaban a los conductores; la “guerra del centavo”, que impedía la parada de los buses sólo en los paraderos, pues los conductores debían estar atentos a la señal del usuario para no perder el pasaje; la deficiencia en número y en

capacidad operativa de la policía de tránsito; la falta de estrategias educativas y culturales, tanto a conductores como a usuarios; y el creciente número de automóviles, que impedía la correcta operación del transporte público, favorecieron para los años sesenta, y sobre todo para los años setenta, el crecimiento de los problemas de congestión, accidentalidad y conflictos entre conductores y autoridades de tránsito, con efectos negativos para la sostenibilidad y la productividad urbanas.

Algunos de los estudios más importantes del período son:

- “Reorganización administrativa del transporte” (1969-1970): incluía el diseño de rutas de transporte público, evaluación del parque automotor, y análisis de los costos de operación. Con participación del Estado, favoreció la creación a escala nacional del INTRA. Se desarrolló un modelo de evaluación de rutas urbanas para su organización con el fin de obtener un funcionamiento óptimo del servicio público de acuerdo con la demanda existente, pero no se implementaron los aspectos planteados.

- “Estudio fase II” (1969-1970): es un estudio de transporte y desarrollo urbano de Bogotá; propone un sistema de transporte masivo, previo análisis comparativo del sistema de buses y de transporte sobre rieles.

- “Organización y administración del transporte urbano” (OAT) (1973-1974): proponía la organización de rutas a través del Sistema Administrador de Rutas (SAR) y, en general, del servicio de transporte público mediante la defini-



Arriba: Ampliación de la Calle 19.  
Abajo: La Avenida Caracas y la Carrera Décima.



La Carrera Décima.

ción de políticas. Recomienda un marco organizacional y administrativo en el sector transporte, con la creación de la autoridad local para su manejo mediante la coordinación del Distrito y la nación. Se creó la EDTU.

Los estudios más importantes de los años ochenta son:

- “Empresa metro línea social” (1980): comprende una evaluación y propuesta de nuevas alternativas de transporte, con estudio de oferta y demanda de la línea prioritaria, en los sectores pobres de la ciudad. Sería financiada su ejecución en un 50% por la nación y en un 50% por el Distrito con recursos de valorización, sobretasa a la gasolina, impuesto de circulación y tránsito, y timbre sobre vehículos, con el fin de evitar el alza de impuestos y no sacrificar los programas sociales. Debía ser coordinado interinstitucionalmente con el INTRA y el sector privado. Se prefirió la inversión social. El nivel de servicio era reducido y los ingresos operacionales eran bajos.

- “Ineco-Sofretu” (1981): consistía en estudios de factibilidad de un sistema de transporte masivo (STM), con una propuesta de línea prioritaria del metro, líneas alimentadoras y troncales. Se analizaron inicialmente varias alternativas, autobuses y trolebuses en vía propia, monorriel, metro ligero y pesado, y ferrocarril regional.

- “Hidrotec” (1986): incluía una determinación de los parámetros de operación del sistema de transporte, operación de empresas, inventario de rutas, análisis de los períodos de desplazamiento, motivos de los viajes, origen,

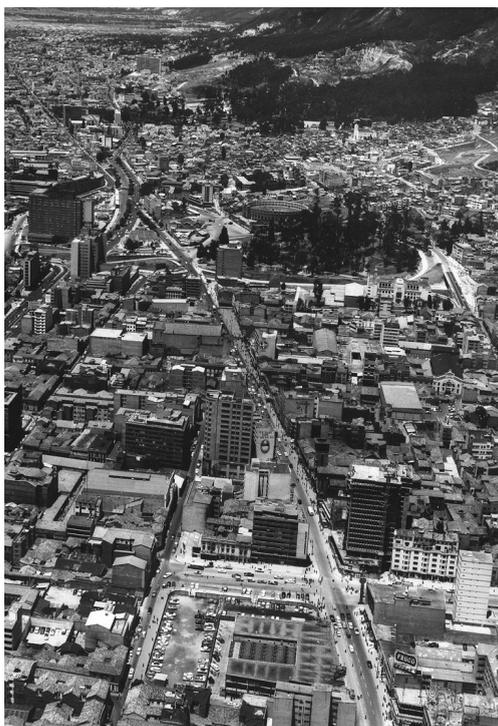
destino y frecuencia de los mismos. También se analizó una propuesta para asumir una posición de fiscalización y control de entidades y de planeación sectorial para ampliar la malla vial. Se elaboró como un estudio y se tomó en cuenta para los posteriores proyectos de transporte.

- “Rehabilitación de corredores férreos” (1987): es un estudio de prefactibilidad para la construcción de un sistema de transporte masivo en los corredores férreos de Bogotá. El gobierno nacional invitó a participar a 26 países, con términos de referencia amplios, y ganó Italia. La participación de la nación era del 20%, y se complementaba la financiación con sobretasa a la gasolina. Pero no hubo voluntad del gobierno distrital, el cual se retiró. El alcalde Caicedo Ferrer reinició los estudios, lo cual sirvió para la promulgación de la Ley 86 de Metros en 1989. Sin embargo, un grupo de expertos no recomendó el proyecto, considerándolo desfavorable desde el punto de vista técnico, económico y financiero. Además, los corredores férreos no coincidían con la demanda. Se presentaron desacuerdos políticos que frenaron el desarrollo del proyecto.

- “Troncal Caracas” (1989-1992): es el único proyecto de iniciativa distrital de intervención vial en un tramo de 16 kilómetros de corredor exclusivo para buses, con apoyo y administración de las Naciones Unidas. El diseño definía paraderos por grupos de rutas y se realizó con recursos propios del Distrito (STT-IDU) y apoyo del BIRF. Aunque aumentó

la velocidad y era rentable por su bajo costo, el resultado no colmó las expectativas, ya que el impacto urbano no se tuvo en cuenta. Faltó gestión en la administración, seguridad, sostenibilidad y publicidad, lo que generó alto impacto ambiental, contaminación, tala de árboles y problemas de mantenimiento y aseo. Faltaron campañas de control, educación y civismo en el uso de plataformas de ascenso y descenso. Se puede catalogar como una experiencia importante en movilización de pasajeros, pero de alto impacto ambiental, urbano y social, con problemas de diseño de geometría vial y de operación.

Resulta paradójico que, frente al gran número de estudios y proyectos para resolver los temas de transporte público, poco o nada se haya hecho para frenar la invasión de vehículos particulares en la ciudad, ya que en este período es donde se observa el mayor incremento del de dicho parque automotor. La invasión del espacio público peatonal, el parqueo indebido en las calles, la falta de contundencia y claridad en la política de parqueos, la ausencia de estrategias culturales, la carencia de control ambiental a las emisiones, la cada vez mayor dependencia del automóvil como consecuencia de los trancones y las deficiencias en el servicio del transporte público, cierran los años ochenta y dejan las puertas abiertas para la enorme transformación de la ciudad en los noventa, surgidas de un cambio radical de políticas y de énfasis en la administración de la movilidad urbana de la ciudad.



Ampliación de la Calle 19 hacia la Carrera Octava y eje de la Carrera Séptima hasta San Diego y el norte de la Ciudad.



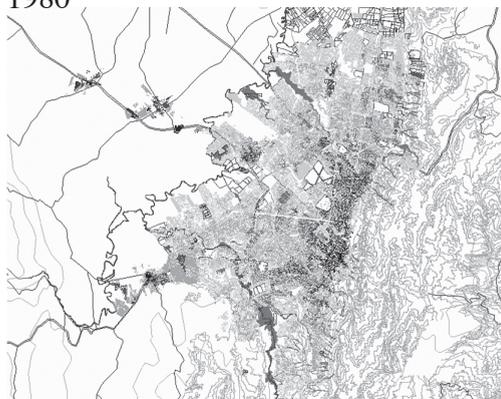
Chapinero y la Avenida Caracas en los sesenta.

## CUARTO PERÍODO

*De los noventa en el siglo XX  
hasta hoy*

# La ciudad-región del nuevo milenio y la movilidad sostenible

1980



Los años noventa han visto producirse un giro importante en la manera como se asume y se interviene la movilidad urbana en Bogotá. La necesidad de propiciar una movilidad más sostenible, la urgencia de soluciones a los problemas del transporte público (operación y regulación), los nuevos enfoques en cuanto a medios alternativos de movilidad, las estrategias de cultura ciudadana, la irrupción de los medios virtuales de movilidad, las exigencias de competitividad de la movilidad urbana, han hecho del tema uno de los más importantes para la ciudad en los últimos diez años, que la han convertido en ejemplo internacional.

Al igual que en otros momentos, los estudios y proyectos también han sido numerosos en este período, pero a diferencia de los anteriores, se han realizado y han producido transformaciones fundamentales en la ciudad. El sistema de transporte masivo Transmilenio, los programas de cultura ciudadana en la movilidad, la red de ciclorrutas y de andenes, la restricción a la circulación de los vehículos particulares (pico y placa), la implementación del “día sin carro”, las ciclovías dominicales y la ciclovía nocturna, son los aspectos más sobresalientes de esta nueva manera de entender e intervenir la movilidad urbana a partir de los años noventa.

De igual manera, la ciudad superó la visión puramente técnica de los estudios anteriores para adentrarse en los aspectos culturales, sociales y comportamentales de la movilidad urbana. Es así como a partir de la primera administración Mockus (1995-1997) las estrategias de cultura ciudadana en tránsito y transporte permiten observar, investigar e intervenir temas como el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito, la percepción de los ciudadanos sobre su propio comportamiento y el de los demás, las percepciones de riesgo vial, los imaginarios urbanos en temas de transporte, la resolución de conflictos ligados a la movilidad y al uso compartido del espacio público urbano, y la capacitación a conductores, entre muchos otros.

### LA NUEVA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

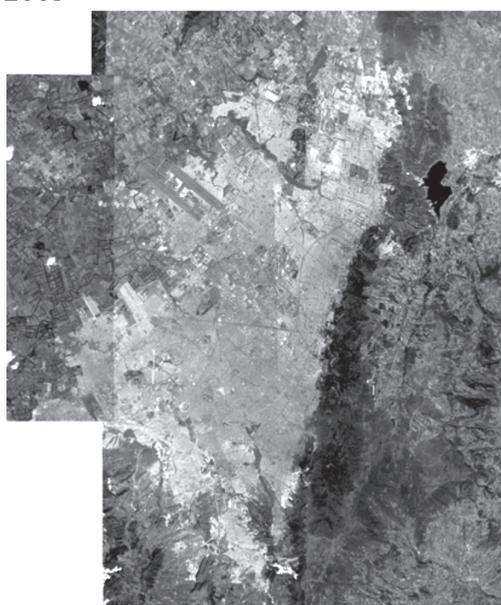
El paso de la metrópoli a la conurbación de la ciudad con la región ha obligado al Distrito a ejecutar importantes obras de infraestructura vial, tanto al interior de la ciudad como en los accesos regionales. Los proyectos de las Avenidas Ciudad de Cali, de Cundinamarca y Longitudinal de Occidente se convierten en los nuevos anillos periféricos al occidente, para conectar el norte con el sur sin pasar por la ciudad central; los desarrollos de las concesiones viales del norte y del occidente, que se integran con las troncales de Transmilenio, modernizan los accesos regionales a la ciudad y favorecen la movilidad metropolitana.

Los programas de obras con saldo pedagógico, de desmarginalización de barrios y pavimentos locales, las obras de los fondos de desarrollo local, han permitido mejorar la infraestructura vial local en sectores prioritarios de estratos 1, 2 y 3, ofreciendo soluciones eficientes que hacen su aporte a la calidad de vida de los vecinos de cada sector, ya que van acompañados de rutas de transporte público.

Luego de cerca de cuarenta años de reflexión y discusión sobre el sistema de transporte masivo para la ciudad (metro, tranvía, monorriel, entre otros), la ciudad probó varios sistemas antes de tomar la decisión final. Las propuestas de metrobús y solobús fueron intentos por implementar un sistema de transporte masivo para la ciudad, pero la falta de soportes técnicos complementarios y la ausencia de una real voluntad política nacional no permitieron sacar adelante esas iniciativas, hasta que el Distrito firmó un convenio en 1995 con la Oficina de Cooperación Internacional del Japón (JICA) para desarrollar el “Plan maestro de transporte urbano para Bogotá”.

Este importante estudio vincula los escenarios prospectivos de desarrollo urbano con la evolución de los requerimientos en movilidad urbana, a la vez que propone soluciones diversificadas para cada modo de transporte. Así, plantea un componente ‘rígido’ compuesto por tres líneas prioritarias de metro, un componente ‘flexible’ compuesto por las troncales para el sistema de transporte complementario, y un paquete de estrategias de movilidad alternativa (vías expresas, uso de la infraestructura férrea, educación en tránsito, etc.) y de elementos de apoyo al sistema. De

2005



aquí se desprende el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) con la propuesta para la primera línea del metro. Incluye estudios complementarios de demanda y algunas propuestas generales para el desarrollo de proyectos de transporte colectivo por buses.

El SITM está a la base de la propuesta de Transmilenio, como desarrollo del componente flexible del estudio de la JICA, priorizando la intervención en el sistema de troncales para transporte masivo, dado que lo correspondiente a la financiación del metro por parte del Estado (70%) finalmente no fue aprobado por el gobierno nacional, lo cual dejó al desarrollo del sistema de transporte masivo en superficie, y con autobuses (Transmilenio) como la única opción para la ciudad.

Igualmente, de allí se desprende la implementación de la red de ciclorrutas, que fue complementada con la estrategia de recuperación de andenes y de construcción de alamedas, dando por fin prioridad al peatón, luego de un siglo de desarrollo de infraestructura para los vehículos particulares.

Para responder a las necesidades de competitividad, y dentro de los procesos de globalización en que se hallan inmersas las grandes ciudades, Bogotá desarrolla a partir de los años noventa una importante red de informática y comunicación virtual, que responde tanto a los intereses del sector privado como a una voluntad específica de la administración distrital, que se ha concentrado en llevar los computadores y la Internet a los colegios distritales. Esto ha hecho que la ciudad disponga en la actualidad de redes de comunicación PCS, favoreciendo el uso del teléfono celular en gran parte de la población, la conexión a sistemas de televisión por cable con cobertura en la casi totalidad de la ciudad, y el acceso a sistemas de enseñanza-entrenamiento con los servicios de Maloka y del Planetario Distrital.

Algunos de los más importantes estudios de este período son:

- “Sistema Metrobús” (1994-1996): propone un sistema de buses con integración tarifaria entre diferentes rutas, de gran capacidad y bajo costo, ocupación parcial de los corredores férreos y reserva de corredores para el transporte masivo. De accesibilidad a toda la ciudad, se financiaría por concesión; también plantea la conservación de espacios públicos, la recuperación de la Estación de la Sabana con la renovación del área circundante y la total compatibilidad con el plan vial. El modelo de gestión incluye una gerencia coordinada mediante integración de empresarios locales e internacionales, y administración profesional con mano de obra calificada. No hubo clara gestión con los transportadores, y éstos se retiraron. Faltó fortalecimiento institucional. Se planteaba como una solución única que no respondía a un sistema integrado de transporte masivo. Fracásó porque no hubo financiación de la construcción de la obra civil y se sobreestimó la rentabilidad del proyecto.

- Proyecto del “Préstamo del Banco Mundial” (1995): consiste en la recuperación de las vías para el desarrollo de las troncales, la adecuación de carriles exclusivos para transporte urbano, la adecuación de los paraderos, el amoblamiento urbano y el mejoramiento del tránsito. El préstamo de US\$ 65 millones (50% Distrito) debería servir para el fortalecimiento institucional (IDU, STT, SH), mediante coordinación interinstitucional Alcaldía/PNUD, y para asistencia al DAMA en el manejo de la contaminación hídrica, sonora y del suelo.

- “Plan Maestro del Transporte Urbano para Santafé de Bogotá -JICA-” (1995-1997): el plan incluye un análisis metropolitano para los sectores vial, de transporte y tráfico, y propone una estrategia de proyectos para implementar a corto, mediano y largo plazo, planteando troncales para buses, líneas férreas, metro y sistemas de vías expresas. La estructura financiera propone un costo de US\$ 9.239 millones, para invertir a corto, mediano y largo plazo, recuperables mediante el sistema de peajes, aumento de impuestos y otras medidas financieras, además de los ingresos provenientes de la demanda del tráfico y aumento del presupuesto con fondos de la Nación. El estudio plantea algunas novedades en aspectos técnicos para reducir el ruido, como asfalto poroso y barreras, armonía con el paisaje circundante, espacio abierto a la vía expresa, abundante vegetación a lo largo de la vía, y educación sobre seguridad vial.

- “Diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Sabana de Bogotá, SITM-Metro” (1995-1997): se rige por la Ley de Metros 310 de 1996. El informe que presenta Fedesarrollo para definir la financiación de la nación sobre aportes Nación/Distrito (por lo menos el 70%), no da viabilidad financiera de la nación para el Metro.

Se produjeron las decisiones gubernamentales del Distrito y de la nación para los estudios, de los cuales se adelantaron los de redes técnicas, ambientales y de estructuración técnica, legal y financiera. Pero aunque en los debates del Cabildo distrital sobre el Plan de Desarrollo “Formar Ciudad” se le dio a éste vía libre, faltó acuerdo político para la financiación. La gestión se concreta en la supervisión de los contratos y en la promoción y divulgación del proyecto. Quedó pendiente por realizar el estudio de gestión e impacto social.

- Empresa de Sistema del Tiempo y el Espacio Público (STEP)” (1997): la primera ad-



Fotografías: MAE

ministración Mockus (1995-1997) propuso la reestructuración del sector mediante la creación de esta empresa, que buscaba la organización institucional para el manejo del sector de tránsito y transporte como empresa industrial y comercial del Distrito y la inclusión del espacio público como elemento de transporte. Esta propuesta de reorganización institucional, coordinada por el PNUD, debería efectuarse con recursos de la administración distrital y del Banco Mundial. Se proponía el autofinanciamiento mediante la explotación comercial, sobretasa a la gasolina, impuesto de valorización, participación en la plusvalía urbana, utilización de tasas y tarifas y cobros por estacionamientos. Hubo problemas de acuerdo entre el Concejo y la Alcaldía para su implantación, y se rechazó el proyecto de Acuerdo. Se requería aprobación del Concejo para la reforma, la cual fue negada; sin embargo, la administración expidió 5 decretos para transferencia de funciones, de acuerdo con el Estatuto Orgánico de Bogotá. Como el Concejo no lo aprobó, se aplicó el “plan B”, que consistió en trasladar funciones de la STT y la SOP al IDU. Se comenzaron a desarrollar concesiones privadas y se reestructuró y fortaleció el IDU.

- Proyecto del sistema de transporte masivo “Transmilenio” (1998-2003): se propone como el complemento al Metro, con terminales de integración, paraderos, integración tarifaria y rutas alimentadoras. Es un proyecto de la administración distrital manejado por la Alcaldía en un primer momento, y como empresa comercial distrital en la

actualidad. Se legalizó en el Concejo la empresa que maneja el proyecto y la financiación del sistema se hace con su operación, así como con recursos del Distrito y de la nación. La gerencia de Transmilenio esta organizada como empresa comercial del Distrito mediante la concesión de la operación y el recaudo. Por ser nuevo el parque automotor, y por las características de la operación, se logra un impacto ambiental mucho menor en el aire. Aunque el proyecto se constituye en un ejemplo importante de intervención en la estructura de la movilidad urbana, la deficiente gestión social del proyecto, tanto previa como durante la ejecución de las obras, y posteriormente en la operación y uso del sistema, han venido vulnerándolo. Se han producido manifestaciones de descontento, particularmente por la deficiente irrigación de rutas alimentadoras.

El sistema se encuentra en estudios y diseños de su fase III, que incluye las troncales de la Carrera Décima, la Carrera Séptima y la Calle 26, con estación de integración en la Calle 26. Por las características técnicas, urbanísticas y arquitectónicas, el proyecto tiene un importante efecto estructurante en la ciudad, aunque presenta deficiencias en los efectos sociales y culturales del sistema. En la actualidad, la empresa opera seis troncales de las fases I y II y tiene definida la financiación para el cronograma de obras y operación del sistema para los próximos 15 años. Es, en definitiva, el proyecto más importante en cuanto a sistema de transporte masivo en la historia de la ciudad. ■



## BIBLIOGRAFÍA

- ARDILA, Arturo. "Cómo vamos en movilidad". En *Cambios en la calidad de vida de la ciudad, 1998-2000*, Bogotá cómo vamos, 2000.
- DUREAU, Françoise. *Movilidad espacial y transformaciones territoriales en Bogotá*. Bogotá, CEDE, 1999.
- ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. "De la ciudad del tranvía a la metrópoli del automóvil". En *Cuadernos de la Capital*, N° 9, 2000.
- JICA. *Estudio del Plan Maestro del Transporte Urbano de Santa Fe de Bogotá en la República de Colombia. Informe final*. Bogotá, IDU, 1996.
- LATORRE, Emilio. *Transporte y crecimiento regional en Colombia*. Bogotá, CIDER (Universidad de los Andes) / Fondo Editorial CEREC, 1986.
- MEJÍA, Germán. *Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá*. Bogotá, Ceja, 1998.
- MONTEZUMA, Ricardo. *El transporte urbano de pasajeros en Santa Fe de Bogotá, una transformación indispensable para acceder a un mínimo de calidad de vida urbana*. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana / Alcaldía Mayor de Bogotá, 1996.
- SALCEDO, Guillermo. *Planeación y modernización del transporte colombiano*, Bogotá, Ediciones Angular, 1990.
- SANTANA, Pedro *et al.* *Bogotá, Retos y realidades*. Bogotá, Foro Nacional por Colombia / Instituto Francés de Estudios Andinos, 1988.
- SUÁREZ R. Gabriel. "Estudio sobre la cultura ciudadana en la movilidad en el siglo XX". Bogotá, IDCT / OCUB, 2003.

Fotografías: MAE



"Los mimos de las campañas de cultura ciudadana, las imágenes de la construcción y la operación de las troncales y los paraderos de Transmilenio, las ciclorrutas y los andenes recuperados, el día sin carro, los conflictos ligados al pico y placa para el transporte público, las multitudes que usan las ciclovías, tanto dominicales como nocturnas, y las infraestructuras para la movilidad virtual y la cibercomunicación, ya son típicas de la nueva oferta de medios alternativos y sostenibles de movilidad en la ciudad.

"Hoy más que nunca los estudios sociales y culturales son un requisito indispensable en la definición de la política urbana en lo relativo a la movilidad. La evolución de los conceptos de productividad y de sostenibilidad aplicados al ámbito de la movilidad, el desarrollo de grandes proyectos de intervención en la infraestructura de la movilidad urbana, las estrategias de cultura ciudadana aplicadas al tránsito y al transporte desde hace varios años, dan cuenta del cambio que vive la ciudad en lo relativo a la cultura urbana de la movilidad.

"Aunque hay antecedentes desde los años treinta de estudios de tránsito y transporte, la reflexión desde la administración distrital sobre las diferentes problemáticas urbanísticas, sociales y culturales que surgen, o que tienen como causa la movilidad urbana, es relativamente reciente; no data de más de 12 años, y se inicia con la administración de Antanas Mockus 1995-1998.

"Desde entonces se intenta dar respuesta, desde la investigación y la observación de los fenómenos, a las cada vez más importantes preguntas sobre las causas y las consecuencias de la accidentalidad y del incumplimiento ciudadano de normas, sobre la estructura misma de la administración del tránsito, sobre los hábitos y los comportamientos ciudadanos, y en general sobre la percepción y el clima de opinión de la ciudadanía sobre política, programas e intervenciones en la movilidad urbana".

Gabriel SUÁREZ R., "Estudio sobre la cultura ciudadana en la movilidad en el siglo XX". Documento IDCT / OCUB, 2003.

# Movilidad y protección del paisaje



**DIANA WIESNER  
CEBALLOS**

Arquitecta, Universidad de los Andes. Especialista en Planificación del Paisaje, Universidad de Buenos Aires. Presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos Paisajistas.

El tema de la movilidad y su relación con la percepción del paisaje resulta ser un aspecto prioritario cuando se hace referencia a tópicos como la competitividad de ciudades y el mejoramiento de la calidad perceptiva y ambiental de las mismas. El enfoque de las soluciones viales debe incluir aspectos de placer y confort así como aspectos técnicos y funcionales.

El valor agregado del transcurrir en un viaje placentero tiene alta significación para los ciudadanos, por lo cual intervenir una vía tan importante como es la Carrera Séptima no debe reducirse a una solución que instale un corredor vial cualquiera. El tiempo de ensoñación que representa para cada individuo su recorrido de la vivienda al trabajo debería posibilitar múltiples lecturas placenteras al atravesar un sendero lleno de historias e imágenes. El viaje por la Calle Real cuenta una buena parte de la historia de los bogotanos. La Calle Real bien podría dar inicio para perderse por los brumosos caminos de piedemonte y los caminos reales del cerro, pero más allá de esto, la Calle Principal debe abrirse a quien la recorra para sumergirse en sus memorias y en sus nuevas vivencias.

## RESPECTO A LA PERCEPCIÓN DEL PAISAJE BOGOTANO

Si se llegara a hacer una reflexión sobre las implicaciones de las obras de infraestructura y sus consecuencias para la percepción del paisaje de Bogotá, tendría que revisarse el significado del paisaje para el bogotano y su capacidad de ensueño, cuyo alimento primordial son las imágenes que reflejan su propia historia. Es decir, se trataría de hacer un reconocimiento de lo transformado en función de la calidad de la materia prima con la cual se nutren los procesos perceptivos cotidianos. Con una simple visualización de lo que se ha construido como imagen de paisaje, se evidencia la particularidad del ciudadano de Bogotá y del actuar sobre su territorio.

El paisaje bogotano referido como territorio físico y visual lleva implícitos los ojos del hombre que lo ha transformado. Este paisaje refleja sus historias sedimentadas en el tiempo. Lo bogotano puede derivar en múltiples interpretaciones y conceptualizaciones. El bogotano es un hombre de montaña, ligado a unos cerros y una sabana en las cuales ha transcurrido su historia. El paisaje bogotano tiene un umbral de cerramiento y una perspectiva bordeada por su mismo cerro, que se yergue sobre una extensa sabana, geografía altamente desfigurada.



Las obras de infraestructura que han modificado sustancialmente la imagen de la ciudad han dejado de lado las implicaciones que tienen sobre el paisaje. No se han sumado las acciones e intervenciones en la construcción de un paisaje, sino que se han reducido al resultado de una serie de acciones sin una visión integral de territorio con alta prioridad en la protección del paisaje; por el contrario, en estas intervenciones han primado los aspectos funcionales y económicos de carácter inmediatista. La inversión pública se ha concentrado principalmente en intervenciones físicas para recuperar o compensar en cantidad, lo que se ha dejado perder en calidad.

Igualmente, las grandes infraestructuras han desarticulado barrios, generando “islas urbanas”, con el deterioro que esto conlleva. Es el caso de la Avenida 26, que no sólo mutiló el Parque del Centenario, reduciendo la presencia de los cerros y la riqueza ambiental de la zona, sino que además marginó áreas que se han depreciado económica y productivamente. Tardíamente, formulamos soluciones, tales como el Parque del Bicentenario de manera que integren barrios, se revitalicen sectores y se recupere parte de la memoria del lugar.

¿Cuántos bogotanos jóvenes conocen los nombres de las calles, reconocen las quebradas, los páramos o sus árboles? Lo abrumador no es sólo perder el bosque de encenillos o la cuenca del arroyo, sino que la sociedad pierda igualmente el recuerdo de lo perdido. Esto es resignarse al olvido. El bogotano de hoy es un individuo ajeno a su paisaje; lo mira desde la distancia. Ha perdido el sentido sagrado que tuvo su paisaje. Hoy, las administraciones emprenden ambiciosas obras y los habitantes simplemente observan, de forma pasiva, la transformación y siguen olvidando.

El corredor urbano tiene entonces un papel comunicativo: conservará o borrará los referentes de las sensaciones. Los elementos naturales son parte esencial de un ambiente urbano que no sólo debe ser saludable y seguro, sino que también debe ser estimulante, con la capacidad de promover sensaciones y situaciones que activen el desarrollo integral de los niños, los jóvenes y la comunidad en general. Igualmente, tendrá que ser participativo, para construir una ciudad que implique la búsqueda de soluciones novedosas, el diálogo creativo, la discusión positiva.

## DISEÑAR ESPACIOS PARA LAS PERSONAS O PERSONAS PARA LOS ESPACIOS

Son numerosos los ejemplos de espacios construidos sin tener en cuenta sus impactos sociales y ambientales a mediano y largo plazo, ya que se ha buscado principalmente dar solución a necesidades inmediatas. Esto se traduce esencialmente en una *adecuación*<sup>1</sup> del medio, y no en una *adaptación*<sup>2</sup> a la evolución de los procesos geográficos y sociales.



Avenida Calle 26, propuesta del Parque del Bicentenario. La autora participó como asesora del Plan Zonal del Centro, formulando el Parque del Bicentenario como una de las propuestas clave de espacio público y mejoramiento ambiental en Bogotá. Montaje: elaboración de la autora.



<sup>1</sup> Acomodar una cosa a otra.

<sup>2</sup> Acción y efecto de acomodarse o avenirse a las circunstancias dadas. Concepto planteado por Germán Camargo en su documento “Ciudad peatonal, ciudad sostenible, ciudad ecosistema”, sin publicar.

Fotografías: MAE

La riqueza en diversidad social de las ciudades debería corresponder en riqueza en edades y ofertas ecológicas. Una oferta diversa de espacios y estímulos en la ciudad significa dar capacidad de elección para cada individuo; esto se traduce en interés y placer, y a largo plazo fomenta la solidaridad.

En el caso de las soluciones dadas por el sistema de Transmilenio, debido a una excesiva rigidez funcional, se restringe la posibilidad de resaltar el valor real del significado vital del paisaje, que, por definición, debería considerarse como prioridad. Aspectos como la movilidad y la percepción del paisaje deberían incluirse como tema transversal en el proceso de diseño e implementación. El manejo del paisaje se reduce a la decisión del tipo de arborización a implantar en los espacios que han dejado las redes de infraestructura. La oportunidad que se tiene al realizar transformaciones urbanas sustanciales obliga a dar diversas lecturas sobre el paisaje.

Lecturas que, desde uno de los aspectos a revisar, deberían contemplar como mínimo la calidad del aire, el medio hídrico, la calidad del suelo y del agua, la calidad ecológica, estética y visual y la minimización de riesgos.

En cuanto a la calidad del aire, las alternativas de solución propuestas para el sistema deben revisarse en términos de minimizar la contaminación atmosférica. Si bien es evidente que el mejoramiento de un transporte público eficiente y la intención de minimizar el uso de transporte privado reduce en gran medida la contaminación del aire, las alternativas del sistema pueden ser más o menos contaminantes. Igualmente, el impacto sonoro debe contemplarse en varios aspectos; entre otros, alternativas de muchas paradas para el transporte implican mayor nivel de ruido (freno y arranque). El nivel de ruido compromete el uso futuro que pueda potenciarse en el eje; al superar los niveles mínimos establecidos, la alternativa de vivienda se vería desplazada por otros usos.

Respecto a la contaminación lumínica, la propuesta deberá contemplar, no sólo cumplir con los estándares de iluminación –específicamente en áreas actualmente infralumina- das-, sino también hacer efectiva una estrategia de valorización del patrimonio natural y construido. Las áreas por debajo de los niveles de luminancia requeridos repercuten directamente sobre los niveles de seguridad, percepción y depreciación del suelo e incidencia sobre la ocupación residencial.

Cuando se habla de la calidad del medio hídrico, tradicional o convencionalmente se reduciría al manejo orientado hacia la mejora continua en el manejo de las aguas residuales o la disminución continua de vertimientos al medio hídrico. En realidad, pensar en el tema del agua desde el punto de vista urbanístico implica, adicionalmente, contemplar las soluciones de manejo integral para las

escorrentías urbanas de aguas lluvias. La inclusión del manejo de las aguas en el paisaje urbano para que progresivamente sean visibles y útiles haría que nos encamináramos a un modelo de ciudad sostenible.

Cualquier solución en el manejo del espacio público asociado a la red del sistema tiene implicaciones en la calidad del suelo y el agua subterránea, lo que a su vez tiene repercusiones en el tema de la calidad ecológica comprendida en términos de hábitat y ecosistemas urbanos. El corredor de la Carrera Séptima, si bien no es ni será un corredor ecológico, sí puede contribuir a la red de corredores verdes, ya que no presta servicios ecológicos de soporte, pero tiene un potencial de soporte de arborización en sus andenes y espacios públicos aledaños. La presencia del Parque Nacional, único parque metropolitano que conecta la ciudad con los cerros orientales, tiene importancia patrimonial y ambiental, máxime porque también conecta transversalmente con el canal del río Arzobispo; por todo ello representa el área de mayor valor ambiental y escénico del recorrido.

En ese sentido, la evaluación del estado fitosanitario, abundancia, desarrollo y valor de la arborización existente, así como la inclusión de una propuesta original y diversa en revegetalización, pueden traer nuevas imágenes de ciudad que mantengan el mayor porcentaje de individuos (con sus historias, vedas y prohibiciones que han brotado en relación con algunas especies estigmatizadas como el Urapán, varias especies de eucaliptos y las acacias) y que cultiven una nueva cultura enfocada hacia el arraigo con el paisaje.

## SOLUCIONES SENCILLAS EN GRANDES INTERVENCIONES

La gran cirugía sobre la Carrera Séptima igualmente es una *gran oportunidad* para proveer a la ciudad de mayor cantidad y mejor calidad de espacios verdes públicos en áreas de alta congestión peatonal. En Bogotá, existe el estigma de que las áreas con alto flujo peatonal deben estar libres de obstáculos como los árboles, cuando finalmente lo que busca el paseante es respirar nuevas brisas y obtener imágenes gratas en su recorrido. Claros ejemplos a nivel mundial demuestran cómo espacios públicos con soluciones creativas en el manejo de componentes como el agua y la arborización, o estrategias que buscan el confort urbano, son altamente competitivas sin importar su extensión. Nueva York y Tokio tienen varios ejemplos de cómo “espacios residuales” o “muelas urbanas” que suelen quedar de las intervenciones urbanísticas en grandes ejes viales, se pueden convertir en oasis urbanos en medio del caos y el movimiento.

Todos estos temas, entre muchos otros, enriquecen la calidad estética, visual y perceptiva: la mayor preocupación que ha surgido al respecto de la intervención sobre la Carrera Séptima se refiere al manejo del patrimonio arquitectónico y urbanístico presente a lo largo del corredor. Un perfil rígido, centrado en la cantidad de metros requerida para una fórmula de solución a la troncal de Transmilenio, podría afectar el patrimonio construido. Por qué no pensar, entonces, en alternativas con menor impacto y que potencien el eje en un corredor en el que el bogotano se convierta en turista y se goce su ciudad como un extranjero y no como un habitante ajeno e indiferente. Ese posible enriquecimiento de imágenes y percepciones, sumado a la manera como el medio ambiente urbano afecta los sentidos de cada individuo, es lo que compone el tema de la calidad ambiental. Estas percepciones son el sustento del desarrollo físico y mental de nuestra sociedad.

En un ecosistema artificial, creado por el hombre, los elementos se sostienen no sólo por los flujos de materia y energía, sino, además, por los flujos de información cultural que controlan a aquéllos. Lo que no es reconocido ni valorado, difícilmente se mantiene a salvo por azar y marginalmente. De este modo, el descuido y el olvido preceden a la extinción: el joven bogotano de hoy ha olvidado parte de la historia porque muchos de sus rastros han desaparecido, y con ellos sus historias.

Dentro de un modelo de ciudad sostenible, como opción política y proyecto social, la biodiversidad cobra distintos significados, según se valore y aproveche en función de aporte a la productividad, a la calidad ambiental, al bienestar social y dependiendo, además, de la forma como se distribuyan los beneficios derivados de la misma y la accesibilidad a su disfrute (Camargo, *op. cit.*).

Al hablar de biodiversidad –en temas como la implementación de un sistema de movilidad que implica alta intervención en el paisaje y en el potencial que representa–, no se trata solamente del mejoramiento de la calidad ecológica de sus espacios, sino de potenciar los rastros de lo que tiene un significado para su sociedad: patrimonio, calidad escénica, diversidad de espacios y ofertas. Se trata, en fin, de pensar en sistemas que impliquen menores impactos en el paisaje, sistemas que articulen fragmentos de ciudad e integren, urbanística y socialmente, áreas de alto significado, como lo ha sido para los bogotanos la Calle Real.

Los habitantes y bogotanos deben poder igualmente contar con oportunidades de disfrutar la impredecibilidad, o la posibilidad de sorprenderse positivamente día a día. Esto quiere decir que deben existir situaciones que rompan con una rutina excesiva, permitiendo que, por

ejemplo, los desplazamientos hogar/trabajo/hogar encuentren un paisaje rico y diverso en ofertas culturales y recreativas, y no una secuencia repetida de soluciones y fórmulas que pueden asfixiarlas y no promoverlas.

La implicación de una obra sobre uno de los principales ejes viales de la ciudad, que tiene una carga histórica altamente relevante, tendría que traspasar los límites de simple solución vial, hacia una acción urbana educativa y cultural proyectada como gran oportunidad para consolidar una nueva forma de vida y de percepción de la ciudad para sus habitantes.

Intervenir sobre lo que fue el “Camino Real” debería significar casi un trabajo arqueológico para restablecer historias y encuentros, lo que supone un manejo dotado de mucha delicadeza y sensibilidad hacia su contexto. Igualmente, es deseable y necesario dentro de estas obras físicas fomentar una cultura del paisaje dentro de la cual, al desarrollarse una mayor sensibilidad con respecto al lugar donde se vive, la planeación del paisaje no venga de entes distritales sino que provenga simultáneamente de la voz de los habitantes; esto es, adicionar un elemento polifónico<sup>3</sup> en la toma de decisiones urbanas. Es así como el bogotano, al participar no simplemente como usuario, vecino o depredador, se convierte en el principal actor.

La vía puede tener una gran carga recreativa y de encuentro. El manejo de sus bordes, aunque altamente urbanizados, puede ser tratado como parte del gran ecosistema urbano, es decir, como unidades diversas altamente relacionadas. Así como la naturaleza tarda un tiempo en recuperarse, los rastros de una operación de alto riesgo comprometen su riqueza y reposición. Una cirugía de este nivel tiene un potencial recreativo, turístico y simbólico altamente aprovechable. Recobrar el significado de la Calle Real para que los bogotanos puedan percibirla a pie, para que las distancias y los tiempos se acompañen con el ritmo de la respiración y la percepción. Éste es el espacio que puede ser *sentido* y el tiempo que permite ser *vivido*; espacio-tiempo donde el *transcurrir* cobra importancia frente a la partida y la llegada. ■

<sup>3</sup> Conjunto de sonidos simultáneos en que cada uno expresa su idea musical, formando un todo armónico. Participación activa y armoniosa de los diferentes actores sociales.

# Desplazamientos y móv-b-iles



**OTTO QUINTERO ARIAS**

Arquitecto por la U. de los Andes, Bogotá; Historia Socio-Política de América Latina, Universidad Javeriana, Bogotá; Manejo del Medio Ambiente y el Ordenamiento Territorial, Universidad de Montreal (Québec, Canadá).

## A. LOBOS. SOBRE FLUJOS Y MOVILIDAD. FIGURAS EN UN PAISAJE

Fatigados, nos desplazamos por un bosque. Nieva. Sobre un manto blanco que cubre totalmente la superficie por la cual corremos, se va marcando un rastro rojo violáceo constituido por pequeñas gotas que se asemejan al rocío del amanecer. Me doy cuenta que la sangre brota de mi propio costado: estoy herido. Tal vez fue un desgarramiento causado por una rama, tal vez una herida antigua abierta de nuevo, no lo sé.

Escucho el murmullo de las hojas que resuenan con el movimiento causado por el flujo de los vientos. El aullido de un lobo me sobresalta. Sudo, no sólo por el trasegar en medio de una geografía desconocida y escarpada, sino porque siento miedo; al primer aullido se le suman otros y otros, y se acercan; es seguro que siguen el rastro que estoy dejando. La luz se filtra a través de ramas y hojas y produce multitud de sombras y figuras que se mueven, se desplazan, pero no tengo tiempo de observarlas con cuidado. Corro y corremos; no sé cuanto tiempo llevo en este flujo, pero deben haber transcurrido varias horas, puesto que me siento muy, muy cansado. Deseo reposar, parar, me dejo deslizar sobre un manto de hojas blancas que en su textura se asemejan a un velo, un tejido realizado con gran delicadeza. Mi cuerpo pesado las rompe, crujen hojas y pequeñas ramas, se quiebran a pesar de mi deseo de no producirles daño. Los lobos se acercan y mi compañero continúa la marcha; pronto veo su figura desvanecerse detrás de la bruma luminosa que se ha posado sobre el bosque. Estoy solo. Los primeros lobos comienzan a agolparse a mi alrededor, mirándome con sus ojos amarillos; permanecen quietos. No más flujos, no más velocidad ni espacio-tiempos atravesados; estáticos, no parecen amenazantes, sino curiosos de ver ese cuerpo tendido. Todo va entrando en una gran quietud, las figuras en el paisaje se recortan y se mezclan; parecería una pintura que tiende a lo informal, puesto que todo va perdiendo consistencia. Entro en un sosiego total, y comienza a resonar en mi interior "All blues", de Miles Davis. Me tranquilizo, duermo.

De súbito una fuerte frenada me despierta, la música está por terminar y miro por la ventana: el transporte en el que me desplazo ha llegado a la estación que queda frente a un gran parque. Multitud de personas bajan y suben. Miro mis manos, que aprietan con solidez una revista que cargo para leer durante los largos recorridos que debo realizar diariamente. Me quito los auriculares y miro la revista: se trata de un *Cahiers du Cinéma* antiguo, de los años sesenta, que trae un artículo crítico sobre un film de Joseph Losey, ¡Ah!, era eso; y recuerdo que debo bajar. Me traslado hacia la puerta y dejo el vehículo para entrar en el flujo de la muchedumbre que se agolpa al interior de la estación, y pienso que se requeriría un diseño diferente que tuviera la capacidad de albergar estas aglomeraciones.

## B. TERRITORIOS MÓVILES

De los últimos debates sobre la conveniencia de insertar el sistema de transporte masivo sobre esta vía, la más importante y representativa de la ciudad, recuerdo una reflexión que hacía Francine Houben,<sup>1</sup> miembro del Consejo del Ministerio de Vivienda, Planeamiento y Medio Ambiente holandés y uno de los fundadores de Mecanoo Architecten, en la que llamaba la atención sobre la necesidad de repensar los corredores de movilidad vial más como elementos de espacio público que relacionan e interconectan diversidad de contextos, personas y realidades, que como exclusivas macroinfraestructuras de comunicación.

Un sistema de transporte no está soportado, únicamente, por un corredor en el cual se desplazan y fluyen máquinas de una forma mecánica –que, a la manera de una gran fábrica de montaje, se constituyera como órgano funcional que va depositando y recogiendo de una forma óptima y certera, en términos productivos, los diferentes elementos de ensamblaje o partes que le dan razón, consistencia y racionalidad suficiente a la existencia de la fábrica-

<sup>1</sup> Referencia de la revista *Pasajes* No. 50, pg. 44.

ciudad-, sino que es ante todo un ámbito espacial que permite multiplicidad de relaciones, desencuentros y encuentros. Un territorio en movimiento, un vehículo que soporta mi desterritorialización y reterritorialización permanente, estados en los que mi cuerpo -materia sólida- y mi espíritu -materia evanescente- se desplazan diariamente y entran en contacto con multitud de personas, espacios y situaciones singulares y múltiples ellas mismas, encuentros que constituyen, ellos sí, la riqueza de la vida, ya que son los que me llevan al otro, a lo otro y hacia el otro, y me desplazan de mi individualismo burgués que, en contravía, sólo me lleva a centrarme en mi propia situación y comodidad.

Un sistema de transporte entendido como un territorio móvil de carácter público que incluye todos sus componentes infraestructurales -redes, vías-, sistemas de información y maquímicos, vehículos, estaciones, señalizaciones, mobiliarios y demás, es necesario que se intercepte, se relacione y se mezcle con los otros territorios públicos que soportan movi- lidades y desplazamientos que pertenecen a otras velocidades y tiempos diferenciales, caminantes, ciclistas, conversadores, andenes, bosques, plazas, parques, corredores furtivos o comerciales, bordes de quebradas, ríos, reductos de una maquinaria urbana de tiempos pasados que adquieren una nueva dimensionalidad y sentido al entrar en contacto y ser atravesados por los nuevos medios y modos de comunicación y de espacios colectivos.

Seres humanos y territorios edificados, que se encuentran y transforman en un permanente devenir, que fluyen sin cesar durante las 24 horas del día, todos los días del año; una temporalidad que se expande y que requiere de un soporte físico que se coloque igualmente en devenir, en un proceso y dinámica que permita su continua transformación.

Pensar un sistema de transporte masivo se constituye, entonces, en una empresa de altísima complejidad y magnitud, que no se puede reducir a la construcción de una máquina y órganos pertenecientes a una lógica ingenieril, sino que se debe imaginar como un territorio en movimiento que permite insertar dentro de una fábrica urbana construida y en construcción un ámbito de flujos y encuentros múltiples que, conectado, como una mutación orgánica que genera nuevos miembros, entra desde una lógica de flujos múltiples a establecer una relación integral con su entorno y su contexto, con el cual se convierte en un solo ecosistema abierto a nuevas hibridaciones transformándose de manera integral en conjunto y coherencia con todos los que entran en contacto con él.

### C. SISTEMAS REDUCTORES VIGILANTES O SISTEMAS COMPLEJOS INTEGRADOS

Observo cuidadosamente la estación en la que me encuentro: rejas, registradoras, un artefacto elevado situado en una isla especial sin una articulación clara y continua con el parque y con el entorno construido en el que se sitúa; una irrupción en el paisaje que no se conecta con él, sino que se superpone como una nueva realidad dominante y de poder. Pienso en Foucault y en toda su reflexión sobre la sociedad de control, que hoy en día es la condición dominante. En aras se la concepción aséptica de lo que se considera como un organismo ordenado y funcional, los controles se han transformado en una forma de vida. Ya no se requieren servicios secretos que garanticen la no oposición a los dictámenes de quienes detentan el poder, dado que las formas de control social que hemos desarrollado dentro de este capitalismo mundial integrado,

como lo denomina acertadamente Félix Guattari, ya son de carácter subliminal y mental. No hay formas de escape, sus propios inventores se encuentran en esa red; pensamos, vivimos y producimos para consumir.

Los lobos ya no existen, o los pocos que existen se encuentran reclusos en lugares desde los cuales ya no generan miedo; son ellos los que tienen miedo. Los lobos han dejado de ser amenazantes, porque los paisajes de geografía y topografía continuas, pieles y superficies que se doblan y se mezclan, por donde era posible desplazarse por doquier e indiferentemente estableciendo miles de contactos entre los diferentes puntos, como en un rizoma, ya no existen sino como meros recursos estilísticos. El paisaje ahora es fragmentado: son islas, son singularidades que tratan de no mezclarse; buscan establecer secciones, diferencias, límites, barreras, controles. ¿Me siento liberado de mis miedos, de mis sueños? O éstos son un escape a la nueva condición en la que me encuentro, la asepsia y el control total. Necesito que me ataque un lobo para sentir miedo y saber que estoy vivo; convertirme en una figura más dentro de un paisaje es, tal vez, mi sueño.

Atravieso rejas y controles, salgo de la isla, cruzo la avenida y pienso: ¿será que este sistema de transporte no puede ser de otra manera, más abierto, más integrado con su contexto? Pienso en otras ciudades visitadas, recorridas y recuerdo que existen diferentes alternativas para generar sistemas más abiertos, menos controladores. En Buenos Aires, ¡ciudad estupenda!, los buses transitan por las calles más angostas, dos carriles, las grandes avenidas de diez carriles son para el tráfico de vehículos particulares, deteniéndose cada doscientos metros en paraderos constituidos por un sencillo elemento vertical, un poste con una tablilla en la cual se señalan las rutas que allí se deben detener. Las personas forman pequeñas filas en los andenes, algunos de ellos muy angostos -dos metros- y conversan, leen o simplemente miran su entorno; alguien pasa se tropieza y pisa a un chico: ¡Bárbaro, mirá por dónde caminás, che! Un pequeño sobresalto. Vida urbana, nada de asepsia. Llega el bus; las personas que deben subir lo hacen ordenadamente y todo continúa, no son necesarias las infraestructuras especiales, complejas, de altísimo costo: ¡Pero cómo!... Si no tenemos recursos que malgastar; es necesario reducir costos. Los bancos se han llevado todo, nos han estafado, bárbaro. Voy a teatro; vengo de Florida de hacer unas pequeñas compras y voy a ver con mi mujer el Don Quijote de la escuela de teatro, allí en el Alvear, Corrientes 348.

En Montreal leemos; todos cargamos un pequeño libro de viaje, poco hablamos con desconocidos, pero somos gentiles y sonreímos. El sistema de transporte público es totalmente abierto, funciona con una tarjeta con banda magnética que es leída por un lector que se localiza en el acceso de cualquiera de los componentes del sistema, bus o *subway*. Se puede adquirir una tarjeta mensual para utilizarla todo el tiempo a un costo relativamente bajo, o se adquieren boletos por semana o por pasaje a un costo que, si se utilizara durante un mes, saldría en el doble o más de la tarjeta mensual; una forma que garantiza la equidad y el buen uso del sistema. En verano los paraderos los constituyen unas sillas localizadas en los puntos con un poste permanente en donde se informa de las rutas; en invierno se cambia la silla por un pequeño artefacto que protege parcialmente a los usuarios de un clima que en esta zona es bastante frío, hasta 30 o 35 grados bajo cero.

Pienso en las personas que me rodean, que cruzan miradas furtivas en estas especies de cárceles transitorias

que constituyen las estaciones, máquina deseantes que ya han generado un modelo de comportamiento que permitiría imaginar unas condiciones espaciales diferentes, con algo más de lúdica. Los costos de implantación del sistema indudablemente se reducirían, pero, claro, el control y el poder de los que manejan el sistema tendería a verse fragmentado y disminuido. Aunque no hay que preocuparse mucho; la sociedad del mercado masivo es experta en generar nuevas versiones de control. Es muy innovativa en ese aspecto; desafortunadamente, tal vez más que aquellos que intentan ofrecer, aún, alguna resistencia.

#### D. MOVIMIENTOS Y CULTURAS:

##### LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD

En esos momentos aparece una pequeña *troupe* que se instala en un espacio abierto del parque. Algunos nos congregamos a ver de qué se trata, y pronto aparecen personajes que se acercan y a través de su mímica nos invitan a ser partícipes de un breve espacio-tiempo, que nos introduce en una condición virtual en donde se abren territorios de encuentro y de contacto con el otro.

La construcción de un espacio no se termina con su desarrollo físico; es justo ahí, una vez establecida la estructura de soporte constituida por pisos, mobiliario, paredes o cubiertas, cuando realmente da inicio la construcción colectiva del espacio, mediante la apropiación y uso que de éste realizan las personas que lo recorren y transitan. Mientras el espacio permanece sin actividad y sin personas, es sólo un territorio que no genera nada, un cajón vacío de una gaveta impersonal. En la antigua cultura griega le tenían pánico a los vacíos; para ellos, el espacio del encuentro, del debate, de la celebración ritual y sagrada, del intercambio, de la expresión teatral o de la competencia deportiva, se constituía en el centro de su existencia. Los espacios que permitían diversas clases de eventos colectivos generaban la estructura de sus *polis*, territorios con las infraestructuras necesarias para el desarrollo político y cultural de las comunidades.

La ciudad contemporánea busca transitar de nuevo por ese camino, el del espacio colectivo *évènemential*, en donde es posible la generación de multiplicidad de eventos colectivos. No es la forma lo que dota de valor a un ámbito, son los contenidos que allí se pueden generar. Yo solitario frente a un ordenador en contacto con el mundo, yo colectivo disfrutando de un espacio público o un evento comunitario.

Una de las características más atrayentes de Buenos Aires es su energía política y cultural, su capacidad de debatir, de confrontar, de crear cultura permanentemente. Esto ha salvado a sus habitantes de la depresión en la que hubieran podido caer después de todos los acontecimientos altamente impactantes que han vivido en los últimos treinta años. Seguramente éste es el camino que debemos transitar para encontrar la paz, la construcción de una cultura de encuentro, diálogo y reconocimiento de la otredad.

Realizamos una pequeña construcción colectiva, por un momento nos trasladamos a lugares imaginarios con seres fantásticos; el espacio se transforma a partir de velos, de sus movimientos y flujos. Los partícipes no nos conocemos, pero podemos ser parte de un sueño, por un instante: música, tamboras, corremos y saltamos, los niños y los que ya no lo somos reímos, pasados quince minutos, todo se calma de nuevo, la *troupe* recoge sus trastos y con una sonrisa en los labios continuo mi devenir.

La construcción de la ciudad es ante todo un proceso colectivo-cultural, no es un acto individual. Un sistema de transporte que atraviesa todo el territorio de la fábrica urbana puede ser parte de esa construcción, debe ser parte de ella. Imaginar nuevas formas, nuevos ensamblajes, nuevos artefactos que permitan esta colectividad y su conexión con las experiencias diversas de lo urbano que se encuentran en su recorrido es una tarea altamente innovativa y necesaria. Un sistema de cultura móvil, mutante e híbrido que se constituye en una de las columnas vertebrales de la nueva territorialidad urbana.

Se abre la oportunidad, a través de un gran emprendimiento urbano –como lo es un sistema de transporte masivo capaz de transformar profundamente la condición actual–, de dar solución a algunas de las situaciones de alto conflicto que se encuentran en esta ciudad, por medio de la reordenación estratégica del territorio, generando una adecuada y eficaz relación de todos los elementos del entorno. Este parque, el Nacional, es el único punto de contacto que poseen los grandes cerros que se levantan al oriente con la masa construida. Es posible imaginar cómo los cerros se introducen en la ciudad y son transportados por los corredores por donde fluyen miles de viajeros que día a día transcurren por aquí sin ni siquiera percibir la existencia de este paisaje. Una estación, punto de contacto entre máquinas de desplazamiento y un lugar de condiciones ambientales y paisajísticas excepcionales, puede convertirse en un espacio de encuentro y de integración socio-cultural-espacial de excelentes calidades y cualidades.



#### POR LA PERSISTENCIA DE LA VIDA.

##### ALGUNOS APUNTES SOBRE LA CARRERA SÉPTIMA

###### A. TERRITORIOS Y TERRITORIALIDADES

Un enunciado: “La mirada sobre el diseño y construcción de un gran emprendimiento urbano de alto impacto, como lo es el Sistema Integral de Transporte Masivo en una ciudad, busca determinar cuáles son las posibles mutaciones y dinámicas, positivas y negativas, que se pueden generar como efectos que pueden producirse dentro de las condiciones preexistentes, y cómo éstos se pueden prevenir y conducir”.

Recuerdo cuando era chico y nos reuníamos una patota de pequeños gritones y subíamos a los cercanos cerros, al oriente de la ciudad, en donde nos sumíamos bajo una vegetación profusa que albergaba una tierra fantástica. Había una estatua de la virgen 200 metros arriba por la quebrada La Vieja, que constituía nuestra meta. Cuando se atravesaba la Carrera Séptima ya se podía sentir el aroma de bosque; se dejaba atrás la ciudad contaminada y pocas calles más adelante empezábamos nuestro ascenso. Con algunos rasguños y moretones producidos por una que otra caída llegábamos a nuestro destino y lo celebrábamos comiendo una estupenda merienda. Un poco más tarde, preadolescentes en los primeros años del bachillerato, ascendíamos por el barrio Santa Ana por la quebrada de Los Molinos, detrás de la Escuela de Caballería, y realizábamos grandes caminatas. No había espacios restringidos, ni cercados; saludábamos y compartíamos un cigarro con el soldado que ocupaba la garita de vigilancia y seguíamos nuestra ruta confundiéndonos con el paisaje. Con Marcos realizamos grandes caminatas, con acampada y todo, por estos cerros, visitando quebradas, cascadas y lagunas, algo que nos vinculaba a los antiguos habitantes de estos territo-

rios que celebraban su rito de “correr la Tierra” en una carrera que los conducía a las cinco lagunas sagradas que confinaban su suelo.

Miro los cerros reducidos a un paisaje de fondo; ya no es posible ascender por ellos sin correr ciertos peligros, pero todavía conservan su valor como imagen de la ciudad y definen su visibilidad. Esa legibilidad se puede perder cuando la Carrera Séptima se adecúe como un corredor del sistema de transporte masivo si la intervención no tiene en cuenta esa relación vital que se establece entre la ciudad al oriente de esta vía y sus cerros. La vía debería convertirse, con este proyecto, en el eje desde el cual los miles de pasajeros que se transportarán por ella adquieran una conciencia más profunda de la importancia de la riqueza de su entorno. Esperamos que los arquitectos e ingenieros sepan traducir esta condición en el diseño y construcción; pienso qué bella debe ser esa tarea, la de interpretar espacialmente esa atmósfera y esa relación.

Un paisaje hermoso alimenta a todo ser viviente, y de hecho es receptáculo de vida; la cuestión está en cómo dar la dimensión correcta y equilibrada a un elemento que, siendo una vía para transporte masivo, se encuentra aparentemente tan lejos del paisaje natural. En términos de Alejandro Zaera Polo se trata, justamente, de generar nuevos paisajes operativos, un paisaje móvil, un paisaje en devenir y en flujos, paisajes mutantes: desde un bus, el paisaje se convierte en un flujo de imágenes y señales que, en su persistencia, generan una forma particular de ver y de relacionarse con el entorno. “El paisaje debe dejar de ser una categoría del entorno construido, lo que nos ofrece es un sistema operativo, una plataforma”,<sup>2</sup> desde la cual creamos nuevas percepciones y lecturas que enriquecen nuestra vida, generamos nuevas operaciones relacionales: plataforma de encuentros. Un sistema de transporte que, en términos de paisaje, se convierte en una *plataforma* móvil que nos traslada de unos paisajes a otros.

A 40 pies de profundidad, estoy rodeado de cardúmenes de bravos. Una manta cruza entre ellos; una pequeña anguila sale inusualmente del fondo de arena al lado de un pez piedra que, totalmente estático, contrasta con todos los flujos y fluidos que se cruzan a su alrededor; corales de miles de colores, estrellas de mar; la biodiversidad marina en todo su esplendor, y yo, como intruso con mis tanques, careta y demás equipamiento, debo resultar una extraña criatura. A 2.600 metros sobre el nivel del mar, aglomeraciones de personas, cardúmenes a su vez, cruzan un patinador; un chico pintado de múltiples colores se encuentra totalmente estático, parece una estatua, el hombre piedra; chicas con Ipods escuchan sus músicas preferidas. Es otra biodiversidad, la urbana, ecosistema igualmente de gran riqueza y complejidad cuyo soporte son plazas, calles, senderos, parques y vías. Si en el parque en el cual me encuentro colocáramos un papel mantequilla gigantesco sobre el que nos pusiéramos en la tarea de trazar todas las líneas y vectores generados por la multitud de transeúntes y fuéramos poniendo capas de papel a manera de telas que captan huellas invisibles dejadas en la superficie dura del pavimento, al final del día tendríamos una radiografía completa de lo que realmente es ese espacio, rizomas y puntos de intensidad que estructuran el espacio dentro del ordenamiento caótico de sus transeúntes. Imaginemos lo que puede pasar alrededor de una estación o al interior de un vehículo de los cuales entran y salen miles de personas día tras día. El espacio público y sus

<sup>2</sup> Polo ZAERA, “Reformulating the ground” – en *Quaderns* 218.

máquinas de translación constituyen el más rico escenario de biodiversidad urbana que podamos imaginar.

Escenarios de vida urbana ocupados y construidos socialmente, cada fragmento de espacio se convierte en un tablado en el cual jugamos diferentes roles. Lo urbano se compone de diversidad de escenas que se cruzan e interactúan entre sí. En nuestro recorrido encontramos un centro de oficinistas y servicios; un poco más al norte una pequeña quebrada nos introduce al mundo de los estudiantes; más allá se encuentran los servicios de salud, de cultura, un sector en el que se conserva una edificación de alto valor histórico para la ciudad. Cada sector establece una plataforma espacial que se halla vinculada desde su singularidad a la totalidad de la experiencia urbana a través de los corredores móviles, los flujos, las circulaciones, como una gran costura que no separa ni secciona, sino que une y articula. La vida es la elaboración de una gran película que editamos en nuestros recuerdos, que siempre se encuentran relacionados con lugares y ámbitos que han tenido alguna significación en nuestro devenir.

Aglomeraciones mayores o menores indican densidades de uso. El espacio es apropiado socialmente, si sus condiciones y particularidades de diseño lo permiten, por una gran multitud de personas, de grupos, de *troupes* de diferente condición y características. El acontecimiento que significa cada ser humano en su experiencia singular o colectiva es lo que enriquece la vida cotidiana, la vida urbana como un continuo y grandioso acontecimiento de singularidades y colectivos sociales.

Una marcha de estudiantes genera un gigantesco atascamiento de vehículos; un desfile de carnaval que inaugura el festival de teatro hace que los vehículos deban desplazarse por otras vías. Una parada militar que conmemora alguna fecha patria se toma las calzadas; una marcha obrera de primero de mayo, ciclistas y caminantes entran en acción y recorren la vía expulsando momentáneamente a los vehículos de ella. La maratón que se celebra en la ciudad transcurre igualmente por esta vía; nuevas y múltiples marchas de todo tipo en apoyo a..., en contra de..., en solicitud de... Un espacio vital, de encuentro, de muy alto valor simbólico y cultural, un generador de cultura, ¿un espacio de este tipo se debe reducir a convertirse en un corredor de máquinas de translación? La tarea de diseñadores, técnicos, economistas y políticos no puede pasar por alto la gran importancia colectiva y simbólica de la vía.

Salgo de mi apartamento, que se sitúa sobre uno de los costados de la Séptima, frente a un parque bien arborizado; circulo y me desplazo. Alguien me solicita una moneda, deseo fumar, me acerco a un vendedor callejero y compro el cigarrillo. Un par de cuadras más al norte se ubica el banco al cual me dirijo; salgo de éste y poco más adelante entro al edificio en donde se encuentra mi oficina; soy importador de algún artículo de consumo. Al almuerzo voy a mi restaurante favorito, que se ubica una cuadra al oriente de este corredor; en la tarde doy alguna clase en la universidad, que sólo queda un poco al norte. Oficinas, comercios, equipamientos, empresas de variados tipos, ventas callejeras, economías formales e informales se agolpan al interno y alrededor de la Séptima, y me pregunto: ¿qué pasará cuando se adecúe esta vía para el sistema de transporte masivo? ¿Subsistirán los pequeños comercios? El inmobiliario, ¿adquirirá un mejor precio o se depreciará? ¿Cómo se aprovecharán áreas que hoy se encuentran en proceso de deterioro? ¿Estarán pensando los promotores del proyecto, la administración de

la ciudad, los propios ciudadanos, en la multitud y variedad de impactos económicos que puede generar esta acción sobre este importante sector de ciudad? Ya se han vivido otras experiencias en otros sectores de esta misma ciudad; esperamos que se pueda aprender de ellas.

Tengo tiempo, hace un bello día. El sol de las tres de la tarde es cálido, y al traspasar la vegetación genera multitud de figuras móviles en el piso. Después de haber participado en la pequeña fiesta callejera me siento algo cansado; veo una banca desocupada y aprovecho la ausencia y el vacío. Después de dormitar un poco, miro la vía, observo los transportes pasar: ¿una vía realizada con una lógica de ciudad o de transportadores? Saco del maletín mi libreta de apuntes...

#### B. TERRITORIOS MUTANTES Y MUTABLES

Nada es estático, todo muta a nuevas relaciones, a nuevas formas; sin embargo, algo permanece. Los grandes equipamientos tienden a permanecer: universidades, hospitales, algunos centros de actividad empresarial aún persisten sobre el corredor, pero un gran porcentaje del territorio se transforma.

La Calle 60 se caracterizaba por su venta de marroquinería, especialmente zapatos. A finales de los sesenta y primeros setenta la invadieron los *hippies* locales. El sector fue lugar de una actividad cultural importante, los teatros y los cines principalmente; luego fue decayendo, el comercio fue pauperizándose. Actualmente es un lugar de paso, relaciona norte y centro de ciudad y mantiene una gran actividad urbana aunque de baja categoría. ¿Será que un emprendimiento como el del transporte masivo la podrá ayudar a mejorar su condición? Tal vez, aunque también la puede empeorar. He aquí el juego de los técnicos ordenadores del espacio urbano: aprovechar este gran proyecto para explorar cómo mejorar las cualidades y calidades del sector.

Podremos seguir invadiendo bosques, quebradas, campos, podremos quitarnos de encima el temor al campo abierto, a lo desconocido, a los lobos, o retornar al ecosistema construido creado en años pasados para rehabilitarlo y rehabilitarlo.

#### C. FINANZAS. ¿CUÁNTO VALE?

En el fondo, siempre hay una situación de costos de por medio, pero ¿cuáles costos? Los del sistema mismo, los costos de oportunidad que se dejan de usufructuar, los costos de pauperizar más la zona, los ingresos que se pueden obtener de un mejor entorno urbano, los costos de dejar caer en deterioro definitivo grandes sectores de ciudad. ¿A partir de qué nociones económicas se establece la medida de lo que es un valor razonable y de lo que significa un costo excesivo? ¿Sobre qué temporalidad se miden los costos?

Houston<sup>3</sup> es una ciudad móvil, basada en la economía de extracción petrolera; su fábrica urbana es como un objeto de consumo más. Grandes sectores construidos se van abandonando cada 20 años. Los mayas reconstruían sus ciudades cada 66 años para nuevos desarrollos. Cada empresa desarrolla su propia ciudad: el Texas Medical Center, la Nasa, la Exxon, entre otras. Su superficie podría congrega las ciudades de Chicago, Filadelfia, Baltimore y Detroit juntas: posee tanto espacio de oficinas como Londres pero la mitad permanece vacía. El consumo como

modelo de ciudad rica. Una ciudad de economía restringida requiere un modelo de ordenamiento y de inversión a su medida.

#### D. DESPLAZADOS Y DESPLAZAMIENTOS

Hogares desplazados, personas desplazadas, antiguos vehículos de transportes desplazados. En un país de más de 2'000.000 de desplazados del campo, en las ciudades se repiten los modelos. ¿Hacia dónde se desplazan? ¿Hay un plan para los desplazados?

Había una época en la cual existía una vía comercial de gran intensidad en su vida urbana y en las transacciones económicas que allí se daban: la Carrera 13. Desde hace treinta años aparecieron otros ejes que le hicieron perder su valor; sin embargo, se mantenía en unas condiciones aceptables, cuando se vio colmada de vendedores de la calle. Éstos fueron desplazados-reubicados, y se pudo volver a transitar. Hace cinco años, numerosos transportes públicos de antiguo formato, que todavía persisten en la ciudad dentro de este proceso de cambio de sistema de transporte, fueron trasladados, desplazados hacia esta vía por efectos de la primera etapa del nuevo sistema. La Carrera 13 se convirtió en la peor pesadilla urbana de la ciudad: alta contaminación, imposibilidad física de circular a pie o en automóvil, una ciclorruta invadida... ¿Qué efectos económicos habrá tenido este hecho? ¿Alguien los habrá calculado? Los planificadores del transporte, ¿se habrán percatado de ello? ¿Se habrá planeado esta invasión? ¿O fue algo que pasó? ¿Pasará de nuevo? En la Séptima circulan una gran cantidad de vehículos que serán desplazados, ¿hacia dónde?

#### E. EL ORDENAMIENTO JURÍDICO, O LA ESTRATIGRAFÍA DE LA NORMA

El territorio se construye sobre una alta acumulación de estratos de todo tipo, entre éstos, las coberturas normativas legales, que se superponen unas sobre las otras de forma tal que traducirlas e interpretarlas se convierte en un oficio de alta especialidad, aunque con muy pocos resultados en la especialidad. Visiones, políticas, roles, estrategias, objetivos, modelos, planes maestros, planes zonales, unidades de planeamiento, centralidades, operaciones, conjuntos de enunciados y propósitos conforman nudos que justamente impiden los flujos libres; y por consiguiente, la toma de decisiones se convierte en algo tan complejo y tan pleno de incertidumbres por la falta de claridad legislativa, que ahuyenta las posibles inversiones. Se requiere de un verdadero arqueólogo que sea capaz de leer las sucesivas capas y residuos que se han superpuesto; tal vez algún conocedor de Kafka o Foucault, que desde su proceso o su arqueología de saberes pueda realizar las interpretaciones correctas.

Y, a pesar de todo, las enunciaciones, los proyectos, se convierten en unidades autónomas, ejecutadas con lógicas internas que para nada se enlazan con los cientos de propósitos establecidos de antemano. Las ingenierías de productividad obtienen el favor de los tecnócratas para terminar imponiendo su lógica de eficacia y eficiencia desarrollista.

#### F. ¿CÓMO SE CONSTRUYE UN PROYECTO DE MOVILIDAD?

Al final de la *question* queda en el aire la pregunta fundamental. Se debaten: 1) movimientos y desplazamientos de personas, bienes, pensamientos, inmateralidades, sueños y tal vez miedos, y seguramente algunos imaginarios singulares y colectivos; 2) modos y medios de operar y de transportarse, flujos, velocidades del sistema, de las

<sup>3</sup> *Mutations. Harvard Project on the City*. Ed. Actar, 2000.

máquinas, de la reproducción económica, de la generación y apropiación del plusvalor generado al acortar distancias a través del acortamiento de tiempos; 3) modelos de vida urbana y modelos de transporte, convergencias y divergencias, fluctuaciones, incertidumbres; 4) actividades y espacios atractores y articuladores o rupturas y confinamientos, fragmentación o caos, encuentros y desencuentros, entre muchas otras complejidades que se sitúan en la *question*.

En fin: la construcción de un proyecto de transporte, o el desarrollo de un proyecto colectivo de construcción de territorialidades; el espacio de lo posible, la ciudad como lugar de lugares; nos jugamos la ciudad, nos jugamos la vida. La toma de decisiones se soporta sobre indicadores técnicos y políticos; que cada uno cumpla con su papel y desempeñe sus labores de la mejor forma.

Se trata de la construcción de todo un organismo en movimiento, de un *acontecimiento*, un *événement spatial*. El espacio-tiempo es una entidad absolutamente relativa: mayor velocidad implica reducción en el tiempo y en el espacio; se transforma la manera de percibir y de vivir la ciudad y las relaciones que en ella se dan. Espacio-tiempos virtuales han comenzado a establecer un ritmo de velocidades cada vez más frenético. La fábrica urbana no se adapta de manera suficientemente veloz a esa necesidad: trancones, aglomeraciones, nos hacen perder tiempo y velocidad; el espacio se agranda y se achica de acuerdo con las diferentes condiciones urbanas. Todo va dirigido con una aparente buena intención: acortar distancias y tiempos de viaje para una mayor y mejor productividad y “calidad de vida”, que deben repercutir, naturalmente, en un mayor consumo de bienes, pero eso no basta. La consideración sigue siendo: ¿tenemos en claro sobre qué bases conceptuales y operativas se planea y se implementa un gran emprendimiento de movilidad pública, en una ciudad de recursos limitados?

## PROSPECTIVAS

*La prospectiva en el territorio parte del principio de que el futuro no está escrito*; implica la exploración imaginaria de posibilidades, de alternativas que puedan incidir en las decisiones sobre el desarrollo de una ciudad.

Imaginemos a las infraestructuras como agentes generadores de urbanidad, *piensemos en clave colectiva*, construyamos visiones sobre la ciudad deseada, creemos nuevos paisajes, escenarios de encuentro y relación sobre los cuales se generen nuevas economías y nuevas formas culturales que hagan emerger las capacidades del territorio y de sus gentes.

*La reinterpretación cualitativa de las redes de transporte que van más allá de ser sistemas articuladores de flujos para convertirse en potenciadores de dinámicas asociadas a la movilidad, a la valoración del paisaje y a la captación de nuevas “energías”*.<sup>4</sup>

Imaginemos, pues, un *aeromilenium*<sup>5</sup>, algo parecido a un teleférico, desde el cual observamos los escenarios de vida urbana que transcurren a nivel tierra. En la zona inferior, un corredor verde con ciclorruta que como una cinta recorre la ciudad; en las estaciones, plazoletas por medio de las cuales se sube a los vehículos; cada plazoleta dedicada a un tema urbano, dos calzadas vehiculares a los costados y andenes anchos que las delimitan, arborización, mobiliarios, señales. Un conjunto que se constituye en un espectáculo, un *acontecimiento*, todo un evento urbano: personas provenientes de diversos sitios del país y visitantes extranjeros vienen a contemplar este sistema; la visibilidad hacia los cerros totalmente abierta. Desfiles, paradas y es-

pectáculos continúan sobre la vía sin necesidad de detener el cable aéreo; los costos se recuperan con los beneficios indirectos que genera la cualificación de la ciudad y el nuevo espectáculo que la posiciona mejor dentro del concierto de ciudades globales latinoamericanas.

También se pueden pensar estaciones soterradas, con plazoletas de acceso a nivel tierra en donde se realizan exposiciones de fotografías u otros, y los domingos, cuando la Séptima se convierte en un espectáculo de ciclistas, caminantes y paseadores, son soporte de diversas actividades lúdicas. Frente al Museo Nacional se genera un gran atrio que lo comunica con el bulevar Bavaria y con el magnífico espacio urbano creado desde los años sesenta por el denominado Centro Internacional. El corredor entre estaciones se coloca a nivel tierra; son sólo cinco estaciones y cada una es, igualmente, un evento urbano por su espacio y diseño. Luz natural accede desde lo alto; árboles crecen desde el nivel inferior y salen a superficie.

Un imaginario algo más convencional y muy posible: una sola calzada para el sistema. No hay sobrepasos en el recorrido de la Séptima, no son necesarios, son sólo siete estaciones y después los vehículos van expresos, y sólo paran en algunas estaciones adicionales. Los módulos de parada son delgados; la estación del Museo Nacional es soterrada para generar el mencionado atrio del caso anterior; en el sector universitario y en el de oficinas de la Calle 72, pueden parar dos vehículos por costado, uno detrás del otro. En las otras estaciones, sólo para uno por costado. El impacto en el paisaje se minimiza; las estaciones son más abiertas, se han ajustado a una tipología diferente, accesos a nivel; los impactos sobre los costados son mínimos, sólo ha habido necesidad de compra de predios en donde se han generado plazoletas llamadas puntos de encuentro. No son más de doce predios los afectados. La separación entre calzadas vehiculares y la del sistema se realizan con taches pequeños, de forma tal que en caso de necesidad los vehículos articulados puedan acceder momentáneamente al carril de los mixtos. Los costos han sido los más bajos posibles con relación al estupendo corredor obtenido: es posible que se haya logrado reducir el costo a treinta mil millones el kilómetro. Un sistema más racional, más económico y perfectamente funcional, como lo buscan los ingenieros, pero con grandes logros urbanos como lo espera la ciudadanía. Vamos entrando en acomodar el sistema a las condiciones económicas de nuestra ciudad sin gastos excesivos; se puede mejorar, pero vamos paso a paso.

“En el siglo XXI la prosperidad de un pueblo se medirá por la capacidad de creación de espacios habitables sostenibles y el mantenimiento de una alta calidad de vida para todas las personas”.<sup>6</sup> ■

4 Manuel GAUSA y Alejandro ZAERA, “Mobility”. *Quaderns* 218, 1997.

5 Texto basado en GAUSA, GUALLART, MULLER *et al.*, *HiperCatalunya (HiCat): Territorios de investigación*, Barcelona, Instituto de Arquitectura Avanzada de Catalunya (IAAC) / Generalitat de Catalunya, 2003.

6 Antoni VIVES y Salvador ESTAPÉ, secretario de Gobierno y Director del plan Gubernamental de la Generalitat de Catalunya, en *HiCat*, p. 7.

Carrera Séptima con Calle 72.  
Fotografía: Luis Carlos Celis



# Lineamientos básicos y criterios académicos

## De proyecto de infraestructura a proyecto urbano

Los asuntos urbanos deben abordarse de forma integral: no sólo se trata de los temas ligados al componente del transporte masivo, o del ambiental, o del social, o del económico... sino de entender los estrechos vínculos y relaciones existentes entre estas partes que constituyen el todo urbano y las que se dan entre dicho conjunto y su entorno.

Esta perspectiva sistémica, que integra en lugar de fragmentar, es la postura conceptual del programa académico desde el cual se planteó este ejercicio.

El Taller propendió por una mirada desde los fundamentos y las herramientas del proyecto urbano integral, que justamente se refieren a la concepción sistémica señalada, y en donde la concertación y la coordinación son condiciones para lograrlo. En tal sentido se plantearon directrices y orientaciones que los estudiantes tomaron como punto de partida. El desarrollo de los mismos se presenta en este cuaderno de trabajo. La búsqueda de una visión integral condujo el ejercicio académico, cuyos lineamientos generales y resultados se exponen a continuación.

# 1

La troncal, en el tramo señalado, presenta grandes desafíos para su diseño e implementación, los cuales deben ser estudiados y analizados de forma integral para lograr sus objetivos como medio de transporte masivo, como también para minimizar los impactos que se desprenderán de su construcción y futura operación.

Más importante aun, la ciudad cuenta con una gran oportunidad para impulsar procesos que mejoren la calidad de vida de los habitantes y visitantes de la zona, entre ellos, la transformación de sus espacios y el desarrollo de proyectos nuevos y de otros ya formulados que complementen la estructura urbana del corredor centro-norte y que fortalezcan la competitividad de la ciudad y del sector; más aun teniendo en cuenta que en este territorio se concentra una parte muy importante de la oferta de empleo y de servicios urbanos, que es uno de los ejes viales más importantes para la historia urbana capitalina, dado su valor simbólico y patrimonial, y que su función de corredor estructurante del territorio conecta a la ciudad con el norte de la sabana y del país.

# 2

Un punto de referencia de gran interés fue la manera como el IDU abordó el tema, lo que se expresó en los términos de referencia y los productos exigidos en relación con los objetivos del proyecto y los diseños presentados por el consultor. Por supuesto, no se trata de emitir críticas a los productos presentados por la empresa consultora; sino de ampliar la mirada en relación con lo que significa incluir un proyecto de la talla de una troncal de Transmilenio en ese importante eje vial de la ciudad.

# 3

Cuando se trata de diseñar redes viales urbanas o de insertar en ellas sistemas de transporte público, un primer requisito es la observación y el análisis detallado de la estructura urbana y la definición de las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto. El proyecto urbano no sólo debe interesarse por la configuración espacial; también debe involucrar las dinámicas y modalidades de inserción de los grupos sociales en el espacio urbano. Para el caso específico del proyecto de la Carrera Séptima, dicha inserción pasa por la observación e inclusión de un sinnúmero de proyectos que se vienen formulando en el entorno de la misma.

Este análisis permite identificar una primera zona de influencia directa, que va de la Avenida Caracas a la Circunvalar y del centro de la ciudad a la Calle 100, y una segunda zona de influencia indirecta, que llega hasta la Carrera 30, la Circunvalar, la Calle 127 y el centro histórico de la ciudad, aunque este territorio no se consideró en el Taller.

# 4

Con base en la experiencia de las anteriores fases se puede afirmar que se han subestimado los impactos que generarán el desvío del tráfico particular y el de las rutas de buses en detrimento de la actividad económica del nororiente de la ciudad. Durante el proceso se verán afectados los proyectos previstos en ese territorio y las definiciones en términos de centralidades y zonas de renovación establecidas en la revisión del POT, porque las modificaciones sobre los diagnósticos vigentes de las UPZ de la zona sufrirían cambios por la acomodación a las nuevas iniciativas económicas y empresariales en el sector.

Se constata que la intervención del proyecto de Transmilenio ha generado impactos de gran magnitud en los casos precedentes, lo que se repetirá en el caso de este amplio territorio, pues tales asuntos no fueron previstos en los estudios y diseños solicitados al contratista por parte del IDU. Y la ciudad tiende a repetir los patrones conocidos –y se esperaba que superados–, por cuanto ha sido una constante que el cambio de patrones de uso ha encontrado su principal motor en la dinámica de la movilidad: a una nueva estación de buses seguirá una concentración comercial aledaña, lo que conllevará a la generación de flujos de circulación, los que a su vez amplían dicho germen de comercio a lo largo de tales ejes hasta que encuentran con un proceso similar y los tentáculos se unen. Quedan, así, áreas residenciales atrapadas entre flujos de circulación.

# 5

Para avanzar hacia la mirada de proyecto urbano es determinante la coordinación interinstitucional, tanto por parte de las entidades distritales que intervienen el sector en estudio, como de los proyectos del sector privado. Es relevante destacar las siguientes organizaciones en tal sentido: el DAPD,<sup>1</sup> por el diseño de las UPZ y otros proyectos que desarrollan lo establecido en la revisión del POT; las universidades, por la formulación y gestión de los planes de regularización y manejo correspondientes, así como otras instituciones del sector; la Empresa de Renovación Urbana, por el desarrollo de los proyectos de renovación previstos; la Secretaría de Tránsito y Transporte, por el manejo de rutas de transporte público y la integración del sistema Transmilenio con las rutas de buses de la Calle 72 en adelante (¡gran pregunta!); pero también los planes de desvío durante la ejecución de las obras, así como su articulación con el DAMA, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, el Taller del Espacio Público y la empresa Transmilenio, operadora de la futura troncal.

# 6

Vale la pena interrogar la manera de ‘hacer’ ciudad por parte de la administración distrital, y preguntar si un proyecto de esta magnitud –con la experiencia de las anteriores troncales, en términos de impactos urbanos, tanto positivos como negativos– justifica o no una estructura administrativa de gestión integral de proyecto, que vincule a todas las entidades relacionadas, desde la priorización de los ejes a intervenir, la concertación de objetivos del proyecto, la definición de los términos de referencia de las consultorías, las “interventorías multi-entidades” que responden a los variados intereses y los proyectos de cada una de aquellas que tengan que ver con el tema. Incluso, sería conveniente una gerencia integral de proyecto para cada troncal, que maneje las negociaciones y coordine los procesos de las diferentes entidades –no sólo de aquellas que intervienen técnicamente–, como las empresas de servicios públicos.

Asimismo, la gerencia integral debe hacer difusión de los avances del proyecto, mas allá de los comités CREA del IDU, y debe incluir, además, las necesidades de comunicación de los otros actores, tanto públicos como privados y asociativos, vinculados con el proyecto; en últimas, una nueva manera de hacer proyecto desde una visión integral y estratégica, propia de los proyectos urbanos contemporáneos.

# 7

Es importante identificar tramos a lo largo de la vía relacionados con las actividades de borde y la demanda de flujos, tanto vehiculares como peatonales. No sobra señalar que muchos de éstos no fueron considerados en el diseño propuesto por el IDU, razón por la cual hay sectores donde los andenes se reducen y solamente se ofrecen los puntos de encuentro en espacios residuales, entre culatas, poco atractivos, y de espaldas a los proyectos del corredor.

<sup>1</sup> A partir del 2007, Secretaría de Planeación Distrital.

La misma consideración frente al descuido con respecto del paisaje urbano es válida para la localización del mobiliario y los elementos de decorado y arte urbano, ausentes en los diseños propuestos. En casos como el Museo Nacional y el Parque Nacional, entre otros monumentos, se debería favorecer la visibilidad del patrimonio urbanístico y arquitectónico del borde y atender particularmente la propuesta de iluminación y la fitotectura, a fin de vincular todo esto con la localización de las estaciones del sistema de transporte. Pero la lógica funcional se impone con fuerza, al punto de que resulta deseable: con cuál argumento distinto puede explicarse que todos los puntos de contacto entre el Transmilenio y la ciudadanía se dan de idéntica forma y sin relación con su contexto. Las estaciones son idénticas, sin importar el lugar de la ciudad donde se ubiquen; la forma de los puentes es igual en cualquier lado, lo que hace que el contacto directo con la ciudad desconozca sus particularidades, imponga una estética sobre la memoria de cada sitio y genere una misma dinámica de comportamiento de forma homogeneizante.

8

Se hace necesario observar la morfología urbana para identificar los elementos de diseño que correspondan a la imagen de la vía y a los requerimientos de los espacios públicos, todo ello con el fin de encontrar elementos de equilibrio entre el diseño de la vía, los espacios públicos de borde y las actividades urbanas. Y como todo ello incide en la percepción que tiene la ciudadanía sobre los territorios urbanos, resulta inevitable que las dinámicas de generación de valor se apliquen sobre cada lugar y reviertan en formas de capitalización de dichas ganancias en beneficio colectivo. De no pasar la cuenta a tiempo, ésta será aprovechada por la velocidad del cambio, y se perderán oportunidades como las que ha visto pasar a la mayor parte de la historia de las ciudades en Colombia.

9

Todo diseño propuesto debe corresponder a la comprensión de las dinámicas sociales de los habitantes y visitantes de la Carrera Séptima y su área de influencia de manera que entienda los diferentes ritmos urbanos propios de cada tramo: sin duda, el fragmento entre las Calles 26 y 39 es más atractivo para la caminata, el encuentro y la observación urbana que el ubicado entre las Calles 39 y 53, donde prima el desplazamiento de estudiantes universitarios, o que el comprendido entre las Calles 63 y 72, en donde se presentan los desplazamientos peatonales de los empleados y usuarios de los servicios terciarios que ofrece la zona. A la luz de estas diferencias entre tramo y tramo, el diseño debe responder a inquietudes como: ¿cómo se traduce ello en el tamaño de los andenes y los puntos de encuentro, plazoletas, mobiliario y facilidades para los diferentes tipos de usuarios? ¿Se consideran estos aspectos en los términos de referencia?

En tal sentido, cada lugar adquiere su propia lógica, y uno de sus mayores distintivos es la destinación económica, tema que debe ser contemplado estructuralmente en el proyecto de diseño por cuanto cobija cuestiones claves para la comprensión e intervención en el territorio: el precio del suelo, el tipo de actividad económica que existe en la zona de estudio, el que se vislumbra, y otras que resultan evidentes desde estos cuestionamientos.

10

El centro de la ciudad verá disminuida su accesibilidad gracias al importante incremento del número de vehículos particulares año tras año y en los que a diario se mueven miles de personas de los sectores del norte de la ciudad a sus lugares de trabajo. A muchas de ellas el sistema Transmilenio no les es conveniente, bien sea por razones de lejanía del sistema, seguridad o confort.

En el mismo sentido, es relevante enunciar las siguientes inquietudes: ¿cómo va a alimentarse el transporte público que hoy cubre amplias zonas al norte de la Calle 72 y que utilizan las Carreras Novena, 11 y 15, por sólo citar algunas? ¿Continuará la circulación en paralelo con las troncales del sistema Transmilenio? En tal caso, ¿proseguirá la saturación del corredor de la Carrera 13, que alguna vez fue próspero y memorable, y cuyo actual deterioro resiente tal falta de visión?

# Lineamientos básicos desde la planificación de la ciudad, en relación con la movilidad

A continuación se presenta una síntesis de los documentos básicos que establecen los lineamientos desde la planificación de la ciudad, desde la óptica y propósito del Taller, primero con la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., en segundo lugar, con los Planes de Desarrollo Distrital y de las dos localidades en donde se realizará el proyecto, para terminar con un corto análisis de las propuestas que, para el tema específico, se presentan en el Plan Zonal del Centro de Bogotá y en los Planes Maestros de Movilidad y Espacio Público. Estos documentos son esenciales para afrontar la problemática espacial y funcional del corredor y poder basar las propuestas resultantes en los lineamientos generales del desarrollo de la ciudad.

## 1. REVISIÓN DEL POT

### 1.1. CONTENIDO

Entre los objetivos generales del documento, se destacan:

Planear el ordenamiento territorial a largo plazo buscando garantizar sostenibilidad ambiental, económica y fiscal del Distrito a largo plazo; pasar de un modelo cerrado a un modelo abierto que reconoce la ciudad de Bogotá como el nodo principal de la red de ciudades de la región, con las cuales requiere articulación física y virtual, con el mismo propósito del objetivo anterior; vincular las planeaciones distritales y regionales para lograr una planeación eficiente desde las dimensiones económica, social y territorial; control de procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte del proceso desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural; avanzar a un modelo de ciudad región diversificado, con un centro especializado en servicios; se reconoce la interdependencia del sistema urbano y el territorio rural regional y de la construcción de la noción de hábitat en la región.

En su artículo 4, “Movilidad inteligente”, numeral 3, se establece la necesidad de articular espacios de la infraestructura vial y de los modos de transporte para soportar la plataforma productiva regional en proyectos descritos en el Plan Maestro de Movilidad.

De otra parte, en el artículo 6, “Políticas ambientales”, numeral 3, se hace referencia a “la preeminencia de lo público y lo colectivo dentro de las políticas ambientales del D.C., dando prelación a los elementos, procesos y alternativas que permitan crear, vivir y apropiarse de la ciudad física, social y económica como un hecho colectivo, procurando la satisfacción colectiva de las necesidades...”

En el artículo 7, “Política de competitividad”, se fijan los proyectos de renovación urbana con inversión pública, orientados a atraer inversión privada para consolidar el centro de la ciudad de Bogotá como centro de la red regional de ciudades, y para consolidar las centralidades a través de operaciones estratégicas; además, se determina promover la localización de actividades con impacto regional como: instalaciones hoteleras y de turismo regional, nacional e internacional; recuperación del centro histórico como área

residencial y centro cultural de Bogotá y la región; organización del terminal de carga y pasajeros por vía férrea; consolidación del centro hospitalario, centro universitario y vivienda; y recuperación, adecuación y mantenimiento del espacio público.

El artículo 9, “Política de movilidad” está orientado a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control de tráfico, para lo cual las inversiones se encaminan a proyectos de mejoramiento de la conectividad entre el centro y las centralidades de la región, destinar eficientemente los recursos captados por plusvalías, compensaciones por parqueaderos y cesiones de espacio público, así como el aprovechamiento económico del último, para mantener, adecuar y construir la malla vial de la ciudad y los equipamientos de integración (numeral 3).

En el artículo 12, “Política sobre recuperación y manejo del espacio público”, numeral 3, se establece la necesidad de ofrecer lugares de convivencia y ejercicio de la democracia ciudadana y desarrollo cultural, recreativo y comunitario.

En el artículo 18 “Sistema de movilidad”, se busca integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y de carga con los diferentes tipos de vías y se señala que el sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socioeconómica y espacial conformada por la red de centralidades; allí mismo aparece un cuadro en el cual las Avenidas Caracas y 26 se destacan como vías de escala de integración internacional, regional y urbana.

En el artículo 22, “Estructura socioeconómica y espacial”, se establece que las áreas localizadas entre las Calles 72 y 100 se encargan de consolidar servicios globales, integrar virtualmente la ciudad región con el mundo, atraer inversión extranjera y turismo. En el centro histórico que constituye centralidad de integración internacional y nacional se propone proteger el patrimonio cultural y promover la renovación urbana. Para Chapinero como centralidad de integración urbana, se propone equilibrar la vivienda con las actividades económicas, y mejorar la movilidad en la zona con acciones en intersecciones y espacio público.

En el artículo 124, “Componentes del sistema de movilidad”, se definen los siguientes subsistemas de movilidad: el subsistema vial, conformado por la malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de ciclo rutas y corredores de movilidad local; el subsistema de transporte, conformado por red de transporte masivo –metro, red de corredores troncales de buses y sus rutas alimentadoras, red de transporte público colectivo, tren de cercanías, transporte individual público y privado, red de estacionamientos, terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano, terminales de carga y aeropuertos–; y el subsistema de regulación y control de tráfico, conformado por centros de control, red de semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia. Igualmente, se establece que la articulación de los diversos componentes del sistema de movilidad se debe realizar y definir en el Plan Maestro de Movilidad, que para ese entonces no existía. En el cuadro anexo de ese artículo se

define que la Avenida José Celestino Mutis (Calle 63) se modificará en su sección transversal de V1 a par vial equivalente a vía tipo V3, desde la Avenida de los Cerros hasta la Carrera 15, de V1 a V3 desde la carrera 15 hasta la Avenida Ciudad de Quito, y de V1 a V2 desde la Avenida Ciudad de Quito hasta la Avenida Boyacá.

El artículo 145 establece los componentes del sistema de corredores troncales especializados y la Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera Séptima) por sus características. Se deben contemplar alternativas de diseño vial u operacional que hagan compatible el sistema de corredores de buses con el entorno urbano y el transporte individual.

En el artículo 183, “Objetivos y directrices para la red de establecimientos públicos”, se busca dar prioridad a la localización de estacionamientos en áreas de equipamientos como el conjunto de universidades y centralidades.

## 1.2. COMENTARIOS

El texto establece lineamientos generales que, mediante su implementación a nivel urbano-regional, permitirán un desarrollo sostenible desde las perspectiva económica, social y ambiental, y aporta nuevos elementos administrativos relacionados con la planeación urbana, en el sentido de articular la planeación municipal de la región con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), en torno a los lineamientos de la mesa de planificación regional, logrando llevar a cabo proyectos estratégicos en consenso con dichos municipios y la nación, lo que permitirá, además de mejorar las condiciones de movilidad, potenciar el desarrollo local, regional y nacional, dentro del contexto global.

No obstante, desde el punto de vista del equipo del Taller, el texto no es claro en definir la metodología y la normativa precisas para detener el fenómeno de la conurbación y el crecimiento desordenado de la ciudad y los municipios de la región en torno a los ejes viales principales a partir del crecimiento aislado y complementario de las centralidades fijadas en la mesa de planeación regional.

En el texto no se mencionan los resultados del estudio de movilidad de la JICA, en el sentido de generar centralidades autosuficientes dentro de la ‘centralidad’ de Bogotá con el fin de descongestionar especialmente el área de estudio, que afronta graves problemas de movilidad, precisamente por ser éste el centro que agrupa las principales actividades económicas, sociales y culturales del país.

Parece importante resaltar el artículo 12, “Política sobre recuperación y manejo del espacio público”, en el cual se establece la necesidad de ofrecer lugares de convivencia y ejercicio de la democracia ciudadana y desarrollo cultural, recreativo y comunitario, puesto que las intervenciones a nivel urbano en el área de estudio deben obedecer a un estudio sistémico de relaciones, y no a imposiciones de diseño de carácter funcional, como se pretende realizar con la implementación del Transmilenio sobre la Séptima.

La movilidad en el documento es definida como un sistema que se compone de subsistemas articulados, desde el más complejo, es decir, el metro, hasta el más elemental,

bicicleta o pies, lo que implica que las intervenciones que se adelanten actualmente deberán contar con un planteamiento general que articule todos los modos de transporte, situación que no se percibe en el diseño en las troncales del sistema de buses Transmilenio. Además, el documento es claro en el sentido de que dicha responsabilidad recaería en el Plan Maestro de Movilidad, estudio en el que tampoco se encuentran claramente definidos los parámetros de articulación modal entre los subsistemas de transporte.

### 1.3. APLICACIÓN DEL DOCUMENTO A LAS PROPUESTAS

Las directrices de la revisión del POT son pertinentes y aplicables a las propuestas alternativas de transporte masivo por la Carrera Séptima, si se tiene en cuenta lo siguiente:

El artículo 145 otorga un carácter especial a la Carrera Séptima, contemplando alternativas de diseño que hagan compatible el sistema de corredores de buses con el entorno urbano y el transporte individual, lo cual otorga plena legitimidad a la presentación de nuestras alternativas de diseño que plantean la optimización de la malla vial del área de estudio en torno a la posibilidad de ampliar el espacio público sin realizar a elevados costos obras de infraestructura desmedidas que puedan interferir con el entorno, deteriorando el carácter público-patrimonial y el significado de la Carrera Séptima para los ciudadanos.

De otra parte la implementación de los planes de regularización y manejo de los establecimientos educativos, el Plan Zonal del Centro y los parámetros normativos del POT (determinación de áreas de renovación y patrimoniales, entre otras) se convierten en herramientas indispensables que, articuladas entre sí, permitirán el desarrollo de operaciones urbanas estratégicas que, a nuestro modo de ver, afectarán de forma positiva el espacio público de la Carrera Séptima potenciando su movilidad, mitigando en gran medida la contaminación y privilegiando el interés público sobre el particular.

## 2. ACUERDO 119 DE 2004. PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y DE OBRAS PÚBLICAS “BOGOTÁ SIN INDIFERENCIA”

### 2.1. CONTENIDO

El Plan de Desarrollo Distrital 2004-2008 “Bogotá sin indiferencia” plantea los propósitos y metas de la actual administración distrital, que parte de la problemática social de la ciudad y estructura sus políticas desde tres ejes de acción: el eje social, el eje urbano regional y el eje de reconciliación.

Para el eje social, la administración distrital plantea programas que buscan el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, iniciando con su programa bandera: “Bogotá sin hambre”, con el que se busca alimentar a la población menos favorecida. Este grupo de proyectos continúa con programas de mejoramiento en temas de educa-

ción, salud, inclusión social, programas en contra del maltrato, la mendicidad y la explotación infantil, la promoción de la igualdad de oportunidades a nivel laboral para las mujeres, la generación de empleo y proyectos para incentivar la cultura, la recreación, el deporte y el aprovechamiento del tiempo libre.

El eje urbano regional contempla los proyectos y metas de inversión en temas de infraestructura, comenzando con la escala del barrio y las unidades de planificación zonal (UPZ). Está especialmente dirigido hacia zonas de la ciudad en donde se encuentran condiciones de marginalidad, seguido por el programa de las centralidades proyectadas por el POT, para terminar con la escala urbano-regional y sus relaciones con el desarrollo productivo proyectado hacia la nación y el mundo.

Como parte de los proyectos planteados en el eje urbano-regional, se encuentran las propuestas de inversión en infraestructura vial, entre las que se encuentra la ampliación de la red de vías troncales para el sistema de transporte masivo Transmilenio en 20 km, como medio para mejorar la conectividad urbana y de sus centralidades, promoviendo el aumento de la productividad económica de la ciudad.

Adicionalmente, el eje urbano-regional propone la construcción de dos terminales alternas de transporte público para mejorar la conectividad regional; la ampliación y recuperación de las mallas arterial e intermedia, la construcción de diez puntos de encuentro para integrar el sistema de transporte público masivo con los medios alternativos de movilidad con los que cuenta la ciudad. También se propone la ampliación de la red de ciclorrutas y la construcción y recuperación de andenes.

El eje de reconciliación propone nuevos programas de la administración distrital, encaminados a mejorar las relaciones sociales entre la ciudadanía y entre ésta y las diferentes entidades distritales encargadas de las acciones sociales.

### 2.2. COMENTARIOS Y CONCLUSIONES

El Plan de Desarrollo Distrital 2004-2007 “Bogotá sin indiferencia” presenta una marcada tendencia hacia la solución de conflictos y la atención social de los problemas de la ciudad; sin embargo, sin perder su carácter social fundamental, la administración propone la realización de proyectos para el desarrollo y ampliación de las vías que mejoren la movilidad de la ciudad, entre los cuales se encuentran:

- La construcción de 20 km adicionales para el sistema de transporte masivo Transmilenio, como continuación de las acciones realizadas por los dos gobiernos distritales anteriores, y como respuesta a los lineamientos señalados por el POT para la solución del transporte público implementado a finales del año.

- Aunque se mantiene la política implementada para mejorar el transporte público colectivo, consideramos que el alcance que le da la presente administración distrital en inferior al 50% de lo ejecutado o por lo menos iniciado por los dos mandatarios que lo antecedan.

- Como principal objetivo para la ampliación de la red de vías troncales para el sistema de transporte público

masivo de la ciudad se encuentra la conexión de las centralidades planteadas en el Plan de ordenamiento territorial con los sitios de habitación que se encuentran en los extremos de la ciudad; esto, planteado en el entorno de Bogotá, significa el mejoramiento de la movilidad de la población ubicada en los extremos suroriental y occidental con el centro expandido de la ciudad.

- El Plan de Desarrollo propone la ampliación de la red de ciclorrutas como respuesta a los medios alternativos de movilidad de la ciudad, la construcción y recuperación de andenes y la construcción de puntos de encuentro como elementos de articulación del sistema de troncales para el transporte público masivo a los medios alternativos de movilidad con los que cuenta la ciudad, elementos de mobiliario urbano con los que se pretende iniciar el control y la organización de las ventas ambulantes por parte del gobierno distrital.

- En el tema de movilidad, también se propone la construcción de dos terminales satélites de transporte como solución a la problemática generada por el sistema de transporte masivo de la ciudad, al no haberse vinculado exitosamente con las líneas de transporte público que abastecen desde los municipios cercanos a la capital del país.

### 2.3. APORTES

El gobierno distrital, en su política general, promueve la ampliación del sistema de transporte masivo de la ciudad, implementando la construcción de troncales para el sistema Transmilenio por las Carreras Décima y Séptima en sentido longitudinal, y por la Calle 26 en sentido transversal de la ciudad, como medio para vincular las localidades que no cuentan con este servicio con el centro productivo de la ciudad, manteniendo la tendencia social, ya que busca el mejoramiento en el desplazamiento colectivo de sus habitantes para aumentar la productividad de la ciudad.

## 3. PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO PARA LA LOCALIDAD DE CHAPINERO

### 3.1. CONTENIDO

El plan de desarrollo de la localidad de Chapinero expone los propósitos de la actual administración local en el período 2004-2008, manteniendo la línea social de la administración distrital, dividida en los tres ejes estructurantes de acción: el eje social, el eje urbano-regional y el eje de reconciliación.

El eje social propone acciones de carácter comunitario en la localidad con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, iniciando acciones concretas en materia de alimentación, educación, salud, inclusión social, igualdad de oportunidades, cultura, recreación y deporte.

El eje urbano-regional propone mejoras y ampliación en la cobertura de servicios públicos domiciliarios, en especial en los barrios que se encuentran en condiciones de

marginalidad, y la legalización paulatina de los mismos sectores; adicionalmente, proyecta acciones y políticas para el mejoramiento y la recuperación del área rural de la localidad y mejoras en el tema de manejo de residuos sólidos, en la búsqueda de una mejor calidad ambiental local.

En temas de movilidad, el eje urbano-regional propone la construcción, mejoramiento y recuperación de la malla vial, la construcción de puentes peatonales sobre la Avenida Circunvalar y la vía a La Calera, la construcción de andenes, y mejoras desde la normativa para solucionar inconvenientes de movilidad al interior de la localidad.

El eje de reconciliación, al igual que el Plan de Desarrollo Distrital, propone la gestión pacífica de conflictos, la protección de los derechos humanos, atención a los desplazados y a las víctimas de la violencia, y la inclusión de la comunidad local en la toma de decisiones y el control de las acciones que realizará el gobierno local.

### 3.2. COMENTARIOS Y CONCLUSIONES

Desde el punto de vista de la movilidad, el plan de desarrollo local de Chapinero se concentra en la solución de conflictos generados por la falta de conectividad interna de sus vías, propone la construcción de puentes peatonales en sectores críticos de la Avenida Circunvalar y la vía a La Calera, en donde se necesita la conectividad peatonal de la localidad con los barrios en condiciones de marginalidad.

No se presenta ningún programa para el mejoramiento de la calidad en el servicio de transporte público, el cual pasa por gran cantidad de las vías de la localidad, dejando este tema a la administración central.

Tampoco se observa una política para mejorar la conectividad del transporte público con el municipio vecino de La Calera, con el cual en la actualidad se presentan rutas de servicio público legal, que atraviesan parte de la localidad, aumentando el flujo de buses, busetas y colectivos por las vías de la malla vial arterial local.

### 3.3. APORTES

El principal aporte del plan de desarrollo de la localidad de Chapinero al proyecto de convertir la Carrera Séptima en una vía troncal para el sistema integrado de transporte masivo tiene que ver con:

Primero, la propuesta de convertir a la localidad en un sitio de interés cultural y turístico, promoviendo sus valores arquitectónicos, los cuales se encuentran en buena medida sobre la Carrera Séptima, ya que esta vía fue el eje de crecimiento de la ciudad y es donde se concentra la mayor parte de construcciones de conservación o con valor histórico en la localidad.

El segundo tema son las propuestas para recuperar el área rural de la localidad, tema que constituye la recuperación de una importante reserva forestal y ambiental, no sólo de la localidad, sino de la ciudad. Consideramos que esta recuperación debe articularse con los proyectos de movilidad, no sólo para poder acceder fácilmente a la zona de reserva ecológica, sino creando una red de espa-

cios verdes consolidados a lo largo y ancho de la localidad de Chapinero, en donde también se puede incluir la recuperación, en parte, de las quebradas que han sido canalizadas y enterradas, las cuales tienen su nacimiento en los cerros orientales de la ciudad.

## 4. PLAN ZONAL DEL CENTRO DE BOGOTÁ

Al realizar la lectura sobre el Plan Zonal del Centro de Bogotá pudimos ratificar la idea de gran importancia que posee este sector de la ciudad, no sólo para el Distrito Capital, sino para la totalidad del país. El sector fue delimitado de la siguiente manera: al sur por la Calle Primera, al norte por la Calle 39, al occidente por la Carrera 30 o Avenida NQS y al oriente por el perímetro urbano sobre los cerros orientales de la ciudad. Alberga la zona financiera más importante del país, el sector gubernamental donde se toman las decisiones políticas de la nación, y además reúne un gran porcentaje cultural, tanto de la ciudad como del territorio nacional, en el se ubican grandes extensiones de territorios de interés medioambiental para la estructura ecológica principal de la ciudad, sin contar con la cercanía y gran relación con los cerros orientales. Se encuentra también en esta zona un considerable porcentaje del patrimonio histórico de la ciudad, entre otros muchos atributos potencialmente explotables, como son su posicionamiento geográfico, vitalmente estratégico, su diversidad de actividades, su gran conectividad con el resto de la ciudad, y la concentración de una gran parte de la actividad universitaria de la ciudad. En ella también conviven problemas de deterioro urbanístico, movilidad, y deficiencia en calidad de vida en muchos de sus subsectores, entre otros; por lo tanto, la zona se convierte en un gran potencial, digno de explotar, dada su subvaloración, que a lo largo de la historia ha llevado a un deterioro muy alto en la zona.

El Plan Zona del Centro de Bogotá define como 'centro' a la zona del centro histórico aunada al centro internacional, que debe actuar como eje de integración nacional e internacional, cuyos objetivos primordiales son la valoración, conservación y recuperación del mismo, para hacer de este territorio una zona de disfrute y permanencia; para ello se apoya en una operación estratégica de centro que se divide en dos:

- 1) Protección del patrimonio cultural;
- 2) Protección y promoción urbana.

El Plan Zonal del Centro de Bogotá (PZCB) es un instrumento de plantación que precisa unas condiciones de ordenamiento en aspectos tales como:

- Infraestructura;
- Espacio público;
- Equipamientos colectivos;
- Verificación de usos;
- Tratamientos urbanísticos;
- Planes parciales.

Para el desarrollo de dicho instrumento de gestión, se contempla una estrategia de modelo que son los instrumentos de basamento para la edificación de dicho instrumento; los pilares son:

- 1) Modelo de ordenamiento;
- 2) Estructura ecológica principal;
- 3) Estructura de funciones y servicios.

El modelo de ordenamiento busca la definición de áreas prioritarias, cuyo potencial de explotación sea muy alto, para la generación de zonas detonantes para el desarrollo de inversión, tanto en el aspecto cultural como de vivienda, económico, ecológico, etc.

En cuanto al aspecto de la estructura ecológica principal, se tendrán en cuenta aspectos tales como:

- Recuperación del sistema;
- Potencialización y reparación de las áreas protegidas;
- Aumento del número de m<sup>2</sup> de parque por habitante;
- Realizar un manejo adecuado de las aguas lluvias;
- Llevar a cabo un plan de diversificación y densificación de las áreas ecológicas.

En cuanto a la estructura de funcionalidad y servicios, se pretende optimizar su funcionamiento en aspectos tales como:

- Movilidad;
- Espacio público;
- Equipamientos;
- Servicios públicos.

Para ello se implementan las siguientes políticas, que se llevarán a cabo mediante las correspondientes estrategias de cada caso:

- 1) Integración del centro con la ciudad y la región;
- 2) Incremento de la población residente;
- 3) Mejoramiento la calidad de vida;
- 4) Promoción de la protección, recuperación e intervención del patrimonio cultural;
- 5) Mejoramiento de la competitividad;
- 6) Recuperación de la imagen;
- 7) Promoción de la renovación urbana;
- 8) Promoción de la consolidación urbanística.

En síntesis, lo que busca el PZCB es convertir este sector de gran atraktividad pero que a la vez posee un sinnúmero de problemas, en el sector articulador de las actividades vitales de la ciudad, y potenciar cada vez más las que existen, para desplazar paulatinamente los problemas sociales de despoblamiento, de contaminación, etc., aprovechando el gran contraste de actividades que existen en la zona, e igualmente, su gran conectividad, su posicionamiento geográfico, su trascendencia económica, su importancia política, su potencial como zona de vivienda, y su gran actividad cultural y turística. Por lo tanto, creemos

que el PZCB y todos los proyectos implementados en las zonas delimitadas por el mismo que se desarrollen, sea cual sea su direccionamiento, deben estar encaminados a la consolidación de un eje articulador; por lo cual las intervenciones que se lleven a cabo en este sector deben tener una mirada polivalente, deben contemplar aspectos políticos, económicos, sociales, funcionales y físicos, entre otros; ya que si la intervención no se analiza y plantea de esta manera, correrá el peligro de no encajar en su entorno ni en los lineamientos de el Plan Zonal. Creemos que la factibilidad del proyecto presentado por la consultoría carece de muchos aspectos necesarios para su implementación, dado que la consultoría encamina su intervención en aspectos meramente físicos; para ser más específicos, su desarrollo es de una visión de movilidad, dejando de lado aspectos muy importantes, como la conectividad peatonal, y no se analizan los impactos sociales a la hora de implementar el sistema en una vía que tiene un inmenso peso histórico y social.

Es por ello que los proyectos que planteamos contemplan y comparten en su gran mayoría tanto las políticas como las estrategias del PZCB, sobre todo, resaltando la importancia que debe tener la intervención en materia social.

## 5. PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

### 5.1. CONTENIDO

El texto de consultoría presentado por C. y M. Duarte Guterman y Compañía, cuyo propósito es “establecer las determinaciones generales y normativas del sistema de movilidad”, de acuerdo con la estrategia formulada en el POT de la ciudad, consta de los siguientes capítulos:

El capítulo 2, “Marco de referencia”, se refiere al artículo 66 del POT, el cual establece la necesidad de dar respuesta a las necesidades internas y de conexión con los flujos externos de movilidad de pasajeros y de carga en el marco de la estrategia de ordenamiento de la ciudad.

Dicha estrategia de movilidad consiste básicamente en consolidar el área urbana, contener la conurbación con los municipios vecinos, mejorar la productividad y aumentar la competitividad de la región Bogotá-Cundinamarca por medio de la articulación en forma eficiente y competitiva de los subsistemas vial, de transporte, de regulación y de control de tráfico.

Igualmente se hace referencia al Plan de Desarrollo de la ciudad, de acuerdo con la política “Bogotá sin indiferencia”, la cual tiene como propósito “avanzar en la conformación de una ciudad de las personas y para las personas en un entorno humano que promueva el ejercicio de los derechos colectivos”, es decir, que el desarrollo de la ciudad obedezca a principios de participación para lograr acuerdos y consensos.

El capítulo 3, “Movilidad y desarrollo sostenible”, establece la necesidad de planear la ciudad desde una perspectiva integral que articule los usos del suelo a la movi-

dad dentro de una “logística territorial”, en la cual la movilidad es “un componente esencial pero no suficiente para el desarrollo urbano”.

Los objetivos básicos del capítulo son garantizar la salud humana; permitir la escogencia modal del sistema de movilidad y optimizar la utilización de recursos renovables y no renovables en beneficio del medio ambiente. Dicho modelo de movilidad sostenible clasifica los modos de transporte entre motorizados y no motorizados, dando prioridad al segundo modo (peatón, bicicleta, etc.).

Dentro del concepto de movilidad sostenible se destaca la relación entre la accesibilidad a los lugares y la posibilidad de obtener el bien o los servicios buscados (política de creación de proximidad), para lo cual se acude a dos estrategias: reducción de los desplazamientos de larga distancia y creación de condiciones para la implementación de modos de transporte no motorizados; elementos que se relacionan directamente con la densidad de población en determinadas zonas, puesto que a mayor densidad de población, mayor facilidad de implementar el servicio de transporte público, y a menor densidad de población, se estimula la necesidad de contar con vehículo particular.

De otra parte, el capítulo da cuenta de los tres componentes del sistema de movilidad: infraestructura (todo lo relacionado con la gestión de la jerarquización vial, el transporte, gestión de los equipos y ocupaciones vehiculares), mejora en la logística de movilidad (mejoramiento en el transporte público) y gobierno en línea (tecnología para disminuir la movilización).

El capítulo 4, “Caracterización socioeconómica de Bogotá y la región”, establece que, en cuanto a la población, el área de estudio se encuentra conformada por Bogotá y los 20 municipios vecinos, que en la actualidad constituyen el 18,7% de la población nacional y generan el 25% del total nacional del PIB. Como dato importante para el desarrollo del trabajo en el área de estudio, se encontró que las localidades de Chapinero y Teusaquillo presentan el mayor estrato promedio (4,4 y 3,9) con relación a las otras localidades de la ciudad. Chapinero ocupa el 14,3% del empleo de la ciudad, siendo la localidad de mayor dinámica económica de la misma.

El capítulo 5, “Modelo de movilidad actual”, plantea el sinnúmero de problemas de movilidad de la ciudad-región, entre los cuales se destacan: la planeación de la movilidad no se encuentra debidamente articulada con la planeación municipal; extensión de la dispersión suburbana de la urbanización; desaprovechamiento de los proyectos estructurantes para intervenir el mercado inmobiliario; sobreoferta de transporte público con baja ocupación en horas de máxima demanda; el transporte no motorizado no tiene prioridad, y ausencia de un sistema organizado de estacionamientos e intercambiadores modales, entre otros.

En el capítulo 6, “Los elementos estructurantes del modelo POT y la movilidad”, se profundiza en aspectos ya relacionados en el capítulo 2 y que tienen que ver con la escogencia del tercer modelo regional de la Mesa de Planificación Regional para desarrollar proyectos de movilidad.

Éste consiste en generar centralidades a nivel regional, des-concentradas, complementarias a nivel funcional, evitando la conurbación y conectadas adecuadamente mediante infra-estructuras de movilidad. Cabe destacar que dentro de este modelo se encuentran en ejecución los siguientes proyectos: plan maestro del aeropuerto el Dorado, puerto multimodal en Puerto Salgar, tren de cercanías, plan maestro de movilidad regional, carretera Tobia Grande-Puerto Salgar, doble calzada Bogotá-Girardot, red de caminos de Cundinamarca y sistema de transporte interurbano de pasajeros.

El centro de la ciudad aparece como un elemento importante de carácter histórico y funcional; sin embargo, esa importancia va en contra de las políticas de desconcentración de actividades planteadas por la mesa de planificación en el sentido de atraer demasiados visitantes que generan congestión permanente.

El capítulo 7, “Modelo de movilidad futuro”, se basa en el concepto de sostenibilidad a través de políticas de movilidad en los niveles nacional, regional y local, con el fin de ofrecer escogencia modal y limitación en la emisión de gases a partir de estrategias en las cuales debe primar el bien común sobre el particular, densificación de centralidades, reservar como no urbanizable el suelo de los corredores nacionales, regionales y departamentales, apoyar iniciativas que involucren utilización de tecnologías de la información y telecomunicaciones que conduzcan a la reducción de necesidades de movilidad.

Las estrategias son las siguientes:

- Subsistema vial y peatonal: debe dar prioridad al mantenimiento de la malla vial por la cual circula el transporte público y privilegiar la inversión en infraestructura peatonal y ciclo rutas.

- Jerarquización vial: aprovechamiento máximo de los perfiles de las vías.

- Subsistema de transporte: integrar el transporte masivo con el transporte colectivo desde el punto de vista operativo, técnico y tarifario; privilegiar el transporte público, “incentivar el uso de taxis”, diseñar los intercambiadores modales y regular los efectos desfavorables que ejercen los impactos de las logísticas empresariales sobre los flujos de tránsito.

- Transporte público: se considera que el transporte público debe ser el estructurador del sistema de movilidad articulando los diferentes modos.

- Transporte no motorizado: es ambientalmente sostenible y genera menores costos de movilidad.

- Plan de ordenamiento de estacionamientos: crear un sistema de tarifas diferenciales sectorialmente en función de oferta y demanda, aprovechando la condición de renovación urbana para desarrollar proyectos de estacionamientos en subsuelo y altura.

## 5.2. COMENTARIOS SOBRE EL TEXTO

La metodología para abordar el problema de la movilidad se considera pertinente, puesto que da cuenta de la problemática detalladamente, y las estrategias de solución tienen un propósito que busca mejorar las condiciones de vida de la población.

El Plan Maestro de Movilidad fundamenta la mayor parte de su contenido en el estudio del transporte del Plan Maestro del Transporte Urbano de Santafé de Bogotá elaborado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), y se podría considerar como un complemento teórico del mismo. Sin embargo, se debería precisar si la elaboración del Plan Maestro de Movilidad era necesaria, si ya existía un estudio al respecto.

En Plan Maestro de Movilidad describe la fragmentación entre la planeación de los municipios vecinos y la planeación de Bogotá. Esta situación de falta de coordinación se puede traducir en la ejecución de obras de movilidad no necesarias dentro del sistema de movilidad regional, y en un crecimiento urbano desordenado.

A nivel regional, se pretende evitar la conurbación entre los municipios que componen la ciudad-región y crear una red de ciudades interdependientes, de acuerdo con su grado de especialización y complementariedad económica, social y cultural; sin embargo, el texto no da cuenta precisa de ese tipo de relaciones.

El estudio no es preciso en la definición y viabilidad de construir un sistema de transporte masivo tipo metro para la ciudad- región, dejando la responsabilidad de la decisión a entes gubernamentales. Funcionalmente, se requiere solucionar la creciente demanda de transporte en atención al crecimiento demográfico de la población, puesto que el Transmilenio presentará un nivel de saturación tal, que se hace necesario pensar en soluciones creativas y sostenibles en el largo plazo.

## 6. PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO (PMEP)

### 6.1. CONTENIDO

En la primera parte del texto aparece el título “Ciudad diseñada”, que da cuenta de la conformación histórica del espacio público en la ciudad, donde se encuentra que para la época colonial el espacio fue concebido para dar prioridad a una escasa movilidad, a distancias cortas y a la existencia de pocos medios de movilidad y transporte.

Más adelante, se hace referencia a Fabio Zambrano, quien explica la forma ‘primitiva’ de apropiación del espacio público que ejercía el ciudadano durante esa época, la cual consistía en que algunos gremios de zapateros, sastres o carniceros realizaban ferias y permitían que solamente ingresaran a dicho espacio las personas por ellos autorizadas, teniendo el derecho de restringir el acceso a un espacio del cual ejercían una posesión temporal.

De otra parte, se hace referencia a la fragmentación del espacio físico de la ciudad, el cual fue resuelto a partir de los ejes de movilidad, eludiendo y aislándose de los elementos naturales como rondas de ríos, cerros, colinas y bosques, lo que explica en cierta medida que el deterioro del medio ambiente y la falta de conciencia viene de tiempo atrás y originó la pérdida de muchos elementos naturales del paisaje que actualmente podrían ser aprovechados,

generando beneficios ambientales y proyectos urbanos interesantes desde el punto de vista paisajístico.

El Plan Maestro del Espacio Público, en otro de sus apartes, hace referencia a las siguientes tesis que motivaron su desarrollo:

- Fortalecer las configuraciones espaciales de cada grupo de elementos urbanos a partir de un funcionamiento sistémico que integre lo histórico con nuevos espacios urbanos.

- Modificar el funcionamiento aislado de los espacios públicos de la ciudad, mediante el fortalecimiento de una malla transversal, referenciada por los cuerpos de agua, los cerros orientales y el espacio urbano significativo.

- Asumir la primacía del espacio público como agente prioritario al interior de la estructura urbana.

En la segunda parte del texto se describe la situación actual del espacio público y su diagnóstico haciendo un análisis jurídico acerca de la propiedad del espacio público, que inicia de la siguiente manera:

Definición de espacio público: de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 9 de 1989, el Código Civil define al espacio público como “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas”. Según el mismo artículo, actualmente algunos elementos arquitectónicos o ambientales de propiedad privada pueden ser considerados como parte del espacio público, si por su afectación, por su uso o por su naturaleza, están llamados a satisfacer necesidades urbanas colectivas.

El mantenimiento, la conservación, la reconstrucción y la recuperación del espacio público son funciones públicas; el aprovechamiento económico del espacio público no se contrapone al concepto de destinación del mismo al uso común y no es deseable que la administración pública genere espacios públicos sin pensar en una tasa de retorno para los recursos invertidos, para evitar la existencia de espacio público abandonado y que muchas veces no satisface las verdaderas necesidades urbanas.

De otra parte, la carencia de estándares apropiados para determinar la localización de los espacios, genera la aparición de los denominados free-riders, que intentan lucrarse de las externalidades positivas generadas por el sector público. La competencia entre esos aprovechadores del espacio público genera congestión, deterioro y contaminación, aparte de un conflictivo ambiente social en el propio espacio público. Entre los denominados free-riders se encuentran anunciantes y publicistas de propaganda visual, empresarios de rutas piratas de transporte, concesionarios de rutas legales y concesionarios del SITM, usuarios de vías como plataformas de descargue, zonas de reparación y de estacionamiento de vehículos, propietarios de inmuebles que transforman antejardines en establecimientos de comercio, empresarios que crean redes de distribución callejera de bienes al detal.

En el numeral 5.5, “Estructura funcional”, el texto describe el sistema de movilidad en lo concerniente al espacio público se encuentra conformado por los subsis-

temas vial, peatonal, de transporte y vial peatonal, es decir, por las calles y los medios de transporte que circulan por ellas.

En la parte N° 3, “Formulación del Plan”, se establecen los siguientes aspectos relacionados con el espacio público: presión del crecimiento sobre los recursos naturales frente a la ausencia de una política de armonización ambiental, demanda creciente de movilidad y cambio en los patrones en el diseño de transporte, declive del espacio público de la ciudad tradicional, problemas de identidad de las periferias recientes, problemas sociales derivados de la falta de apropiación y democratización del espacio público y confusión administrativa en la gestión del espacio público.

Dentro de las políticas para la formulación del Plan Maestro de Espacio Público (PMEP) encontramos: gestión del espacio público basado en estrategias sociales de apropiación, estrategia económica de financiamiento para garantizar sostenibilidad del espacio público y estrategia administrativa de aprovechamiento que permita aclarar los ámbitos de propiedad del Estado sobre dicho espacio y la utilización democrática de espacios y bienes.

Al final del texto se propone la creación de redes análogas de espacio público en las zonas de concentración de actividades atraccionales, como es el caso del centro y de Chapinero. Dichas redes se componen de pasajes comerciales, plazuelas comerciales con ventas callejeras adyacentes al espacio público, patios y espacios comerciales en centro de manzana y plazas viales.

## 6.2. COMENTARIOS

El texto contiene información que permite dar cuenta del estado actual del espacio público de la ciudad y trata temas interesantes relacionados con la propiedad y aprovechamiento del espacio público que a simple vista no se perciben ni se han tenido en cuenta para el desarrollo de proyectos del espacio público, como es el caso de las troncales de Transmilenio, las cuales concentran su atención en el tema de la movilidad, apartándose de las múltiples posibilidades para el aprovechamiento de un espacio público que, además de tener un carácter cultural, puede convertirse en un instrumento autosostenible y productivo desde el punto de vista económico para la ciudad. Igualmente, es pertinente anotar que en el texto se insinúa la posibilidad de considerar elementos arquitectónicos o paisajísticos como bienes de carácter público, lo que implica discusiones jurídicas relacionadas con la propiedad privada y la tenencia de la tierra a nivel urbano, puesto que, por ejemplo, un desarrollo urbano o paisajístico de gran calidad arquitectónica y paisajística (como un centro comercial) se declara como bien común si su financiamiento, gestión y aprovechamiento tiene un carácter privado.

Parece pertinente la ilustración sobre el origen de la conformación del espacio público en la ciudad, porque se puede establecer que los problemas asociados con la indebida apropiación del entorno para desarrollar la ciudad vienen de tiempo atrás, y por eso hoy se constituyen en problemas medioambientales sumamente graves para la misma. Por ejemplo, se canalizaron y convirtieron en ver-

tederos de aguas negras los ríos de la ciudad, y se encuentra en proceso de urbanización gran parte de los cerros orientales.

Como comentario final, vale la pena decir que, si bien el texto es extenso en su contenido escrito por su carácter de instrumento fijador de políticas, debería sustentarse en análisis más precisos y puntuales y desarrollar propuestas igualmente más elaboradas que beneficien y potencien la generación y mantenimiento del espacio público en la ciudad.

### 6.3. APLICACIÓN

La aplicación del PMP a la propuesta estaría encaminada a analizar la forma en la cual se gestionaría la gene-

ración de espacio público y su futura sostenibilidad, teniendo en cuenta que la Carrera Séptima, y en general el área de estudio, además de revelar déficit en el espacio público, presenta una gran cantidad de oportunidades relacionadas con su carácter histórico de centralidad y su gran capacidad de aglomeración de población flotante, especialmente. Sería importante para la propuesta tratar de rescatar el patrimonio ambiental 'sumergido', como los ríos canalizados, asociándolos a proyectos de recreación pasiva e integrándolos a desarrollos urbanos que se articulen entre sí, generando productividad en el suelo y recuperando, además de la memoria colectiva, calidad ambiental y paisajística en el entorno. ■

Carrera Séptima en sentido sur-norte.



# Estudios de factibilidad económica y técnica contratados por el IDU

Para iniciar los estudios y diseños definitivos de las troncales estipuladas en el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá sin indiferencia”, la Alcaldía Mayor de Bogotá, por intermedio del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), contrató los estudios de factibilidad económica y técnica correspondientes.

Durante las dos primeras semanas del ejercicio académico, funcionarios del IDU y del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), así como de las empresas consultoras vinculadas a los estudios de factibilidad de las troncales de las carreras Décima y Séptima y de la Calle 26, presentaron y explicaron al conjunto de estudiantes y docentes los avances de la Consultoría y de los proyectos relacionados.

De forma complementaria, especialistas en movilidad y en análisis y control de tráfico ofrecieron conferencias sobre asuntos específicos y brindaron sus puntos de vista acerca de la temática planteada por el Taller, como marco general de referencia.

A continuación se presenta una síntesis de los comentarios realizados por los estudiantes participantes en el Taller.

De igual manera, se publican algunos ejemplos de la información y de los planos que fueron presentados por parte de los consultores como un resumen del trabajo realizado para el contrato “Aforos, estudio de tránsito y estudio de factibilidad técnica para la Carrera Séptima (Calle 34 a Calle 170) en Bogotá D.C.”; en su versión de febrero de 2006, el cual sirvió de insumo para el Taller.

## PROPUESTA DE MOVILIDAD

Desde el punto de vista de la movilidad, la Consultoría proyectó la adecuación de la Carrera Séptima para que funcionara con carriles de tráfico exclusivo para el sistema Transmilenio al centro de la vía en los sentidos norte-sur y sur-norte y carriles de tráfico mixto en los mismos sentidos en los costados laterales. El tráfico peatonal se solucionaría con andenes proyectados a lado y lado del eje vial, con dimensiones mínimas, aunque funcionales.

La propuesta contemplaba la ampliación del perfil vial de la Carrera Séptima de tal forma que ajustaba cuatro carriles viales por sentido: dos exclusivos para el sistema Transmilenio y dos para el tráfico mixto. Adicionalmente, contemplaba la subterranización del sistema de transporte masivo en un tramo considerable, lo que generaría aumento en los costos de la construcción.

Ante las condiciones físicas actuales, la propuesta realizada por la Consultoría contemplaba la compra de predios en algunos sectores para la ampliación vial y para crear espacios de acceso a las estaciones paraderos del sistema de transporte masivo.

La propuesta se limitó a solucionar funcionalmente el tema de la movilidad por un eje vial y a plantear la ubicación de algunos paraderos dentro del corredor; pero dejó de lado la potencialidad urbana del entorno y del paisaje a todo lo largo de la Carrera Séptima.

## TEMAS NO CONSIDERADOS POR LA CONSULTORÍA

Las principales observaciones hechas en el Taller al trabajo adelantado por la Consultoría trascendieron lo señalado en los términos de referencia preparados por el IDU, pues éstos obligaban a un trabajo restringido, que no involucraba adecuadamente el entorno de la intervención.

La troncal por la Carrera Séptima no puede ser tratada como las anteriores: es el eje histórico de la ciudad; su columna vertebral. A lo largo de ella se encuentran barrios, construcciones y espacios valorados como bienes de interés cultural, con tratamiento de conservación, que forman parte del patrimonio histórico de Bogotá y de la nación.

El eje vial en el área de estudio se encuentra totalmente consolidado, con construcciones a lado y lado de la vía, lo que conlleva serias dificultades para la ampliación de los carriles vehiculares y de los andenes laterales. Si se promueve la adquisición de predios para ampliar el perfil vial, se deben considerar estrategias para la recuperación morfológica del borde de la vía, tema que ha sido olvidado en las intervenciones realizadas en la ciudad para darle vía al sistema Transmilenio, lo que ha generado el desplazamiento forzado de población, cambios de uso y pérdida de valor del suelo en algunos tramos intervenidos.

Por otro lado, la solución de movilidad de la Carrera Séptima no tiene en cuenta el entorno, ni las vías paralelas y perpendiculares, ni el paisaje que la rodea o atraviesa.



Bogotá sin indiferencia

## Aspectos generales

Longitud de troncal: 15.6 km  
 Número de estaciones: 16  
 Alimentación: Portal nororiental

## Integración con otras troncales

Operacional troncal - troncal: Calle 72 y Calle 170

### DEFINICIÓN DE NIVELES DE SERVICIO PARA INFRAESTRUCTURA PEATONAL DE ANDENES

-Para calcular los niveles de servicio se utilizaron las dos metodologías propuestas en el documento "Criterios técnicos para selección y localización de pasos peatonales" que utiliza el Instituto de Desarrollo Urbano.

La primera se recurre al volumen de servicio en términos de peatones por metro y por minuto.

En la segunda se utiliza como criterio de calificación el área disponible para circular por peatón (HCM)

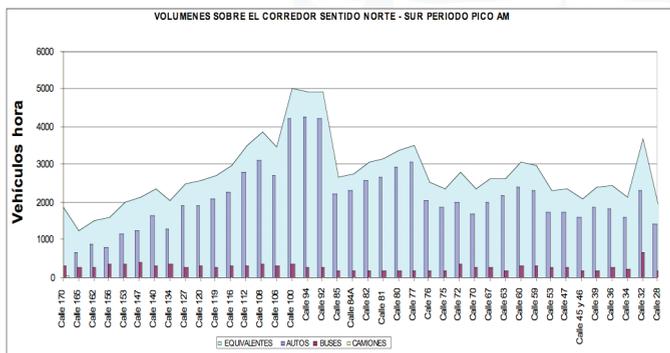
Sector y andén	Hora	NS	SN	Total	Ancho andén (m)	Velocidad (m/min)	Volumen de servicio (Peatones/m²)	Nivel de servicio	Área / peatón (m²/peatón)	NS
<b>Calle 162 a 163</b>										
Andén occidental	06:15 - 07:15	408	1020	1428	2	60	11,9	A	5,0	B
Andén oriental	18:15 - 19:15	189	1341	1530	2	60	12,8	A	4,7	B
<b>Calle 73</b>										
Andén occidental	17:15 - 18:15	855	233	1088	2	60	9,1	A	6,6	B
Andén oriental	17:00 - 18:00	400	232	632	2	60	5,3	A	11,4	B
<b>Carrera 7a. calle 45</b>										
Andén occidental	17:30 - 18:30	583	444	1027	2	60	8,6	A	7,0	B
Andén oriental	17:30 - 18:30	973	1487	2460	2	60	20,5	A	2,9	C
<b>Carrera 10a. calle 28</b>										
Andén occidental	11:45 - 12:45	532	683	1215	2	60	10,1	A	5,9	B
Andén oriental	12:30 - 13:30	1344	939	2283	2	60	19,0	A	3,2	C
<b>Carrera 10a. Calles 11 a 12</b>										
Andén occidental	16:45 - 17:45	588	760	1328	2	60	11,1	A	5,4	B
Andén oriental	08:00 - 09:00	194	1274	1458	2	60	12,2	A	4,9	B
<b>Carrera 10a. calle 28 sur</b>										
Andén occidental	18:00 - 19:00	237	344	581	2	60	4,8	A	12,4	A
Andén oriental	18:00 - 19:00	312	342	654	2	60	5,5	A	11,0	B



Bogotá sin indiferencia

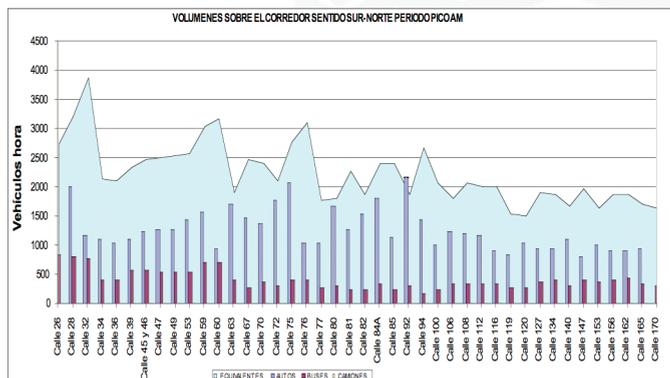
Todas las ilustraciones fueron tomadas del documento en PowerPoint de la presentación suministrada por los consultores en febrero de 2006.

### VOLUMENES DE TRÁNSITO AÑO 2005 CORREDOR CARRERA 7 SENTIDO NORTE SUR

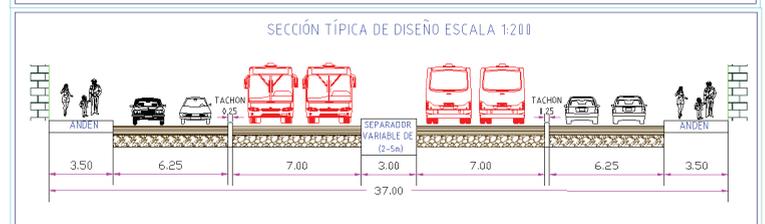
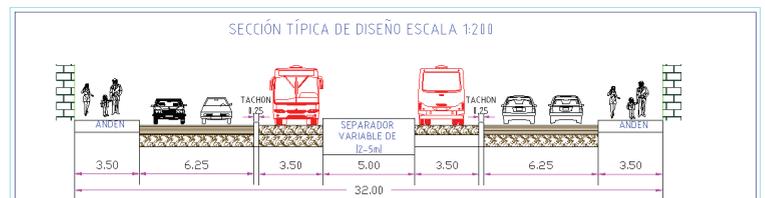
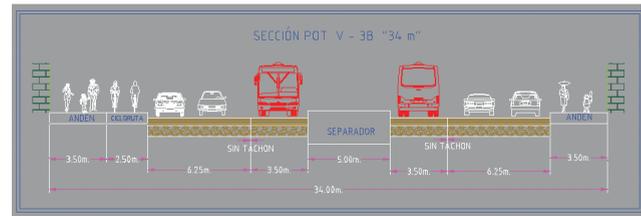


Bogotá sin indiferencia

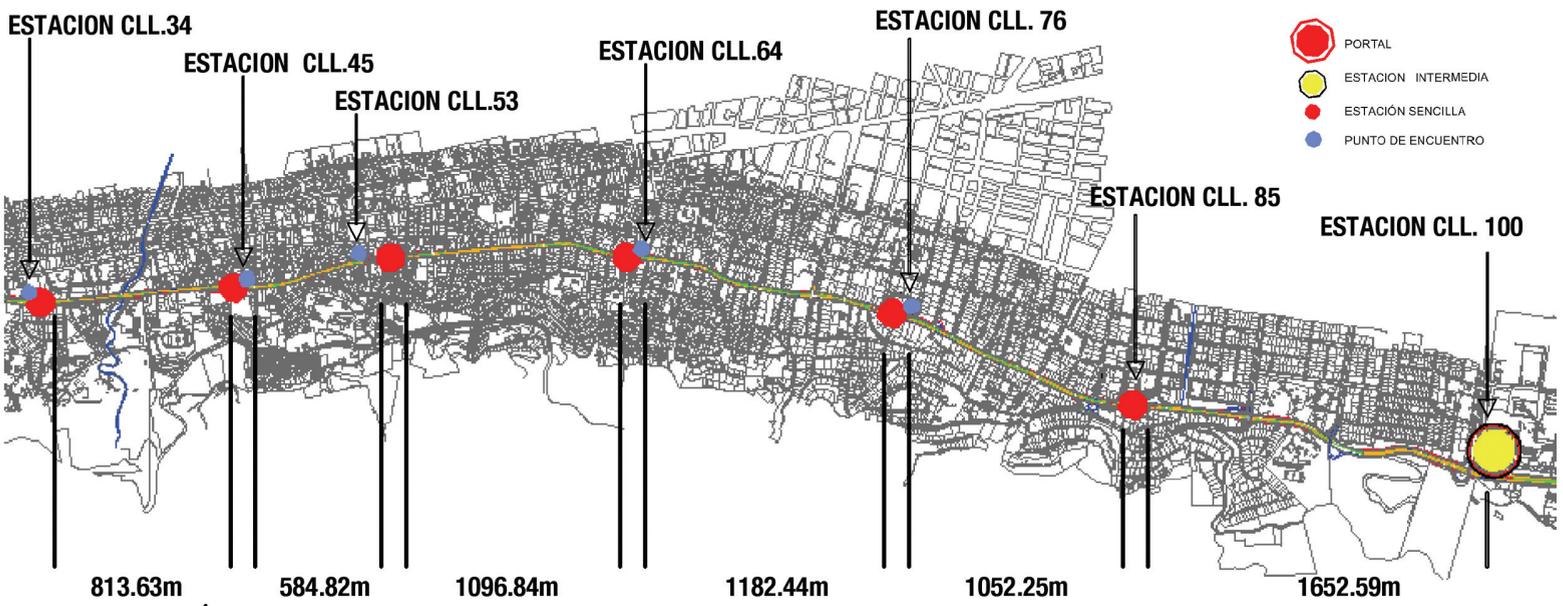
### VOLUMENES DE TRÁNSITO AÑO 2005 CORREDOR CARRERA 7 SENTIDO SUR NORTE



Bogotá sin indiferencia



# Localización y distancia entre las estaciones desde la Calle 34 hasta la Calle 100



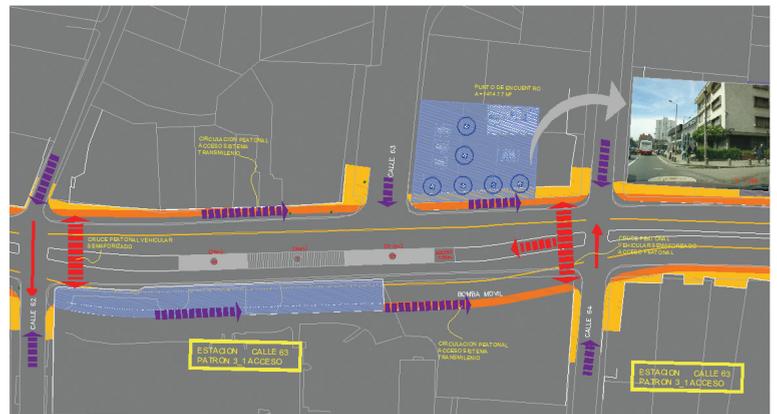
Estación Calle 34  
Patrón 2 x 2 accesos, Punto de Encuentro, alternativa 1



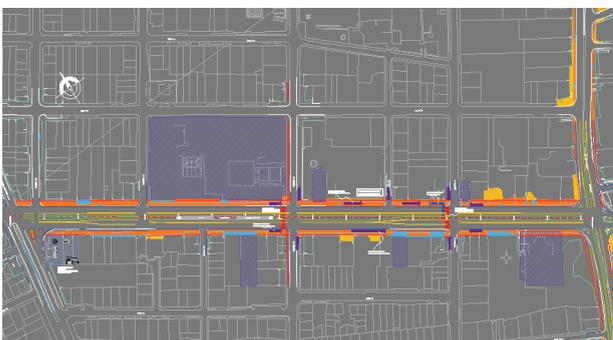
Estación Calle 53, Punto de Encuentro, alternativa 1



Estación Calle 45  
Patrón 2 x 2 accesos, Punto de Encuentro, alternativa 1



Estación Calle 62, alternativa 1



Avenida de Chile (Calle 72)



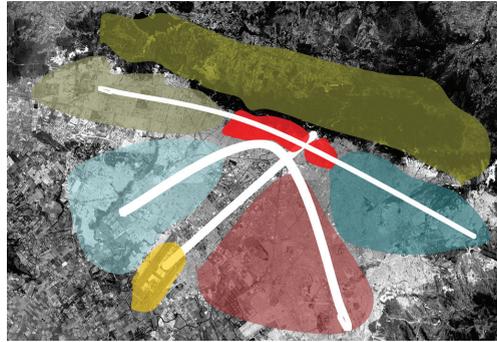
Estación Calle 72, alternativa 1

## LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Para efectos del ejercicio académico se definió como área de estudio el territorio que limita por el norte con la Calle 72 (Avenida Chile), por el occidente con el eje vial de la Avenida Caracas, por el sur con la Calle 26 y por el oriente con las estribaciones de los cerros.

El territorio tiene una extensión total de 3.898,96 Ha y lo cobijan dos localidades, Santa Fe y Chapinero. Incluye cuatro Unidades de Planeamiento Zonal, (UPZ): Pardo Rubio, Chapinero, Sagrado Corazón, y en la parte suroriental, La Macarena.

# Lectura y caracterización general del área de estudio



**En la estructura espacial de la ciudad, el área de estudio se comporta como la pieza clave por donde circulan las diferentes fuerzas. Es el elemento común en la dinámica urbana de la ciudad, entre los cerros y los diferentes sectores de la misma, paso obligado de vías principales que la estructuran y relación directa con la región, la nación y el mundo.**

El rol de centralidad que cumple el territorio explica la enorme población flotante que existe en el área de estudio. De acuerdo con el estudio de la JICA, la población residente en el territorio se incrementará considerablemente, mientras que la población flotante se reducirá levemente.

Lo anterior señala la importancia de proveer el espacio público necesario, así como otros servicios, para la nueva población residente prevista. Para dar una idea del reto que esto significa, el POT propone un indicador de 15 m<sup>2</sup> por habitante; en el año 2005 se debería haber contado con 85.380 m<sup>2</sup> de espacio público y para el año 2020 se debería disponer de 114.522 m<sup>2</sup>. Esto debería significar un aumento sustancial en áreas libres, representadas en parques, plazas y vías peatonales. Sin embargo, el estudio de prefactibilidad contratado por IDU señala la necesidad de disminuir algunos andenes para darle cabida al sistema de buses articulados.

El área de estudio es el corredor que vincula las actividades del norte de la ciudad con el centro de la misma. La Carrera Séptima y la Avenida Caracas son los únicos ejes que enlazan la región norte con su núcleo principal y que recogen, como arterias que son, los flujos vehiculares en ambas direcciones, de amplias áreas urbanas.

Es un territorio vital para Bogotá y para el país. Con el centro, es el corazón que mueve buena parte de la economía y las finanzas con que cuenta la ciudad, así como del comercio, la cultura, la educación y los servicios. Es a su vez el cerebro, en donde se toman decisiones

importantes que igualmente afectan el conjunto urbano. Es un territorio que ha mutado paulatinamente a lo largo del siglo XX y que requiere de una 'actualización' que le permita responder a su rol presente y futuro, no sólo en cuanto al área en sí misma, sino con relación a la ciudad como un todo.

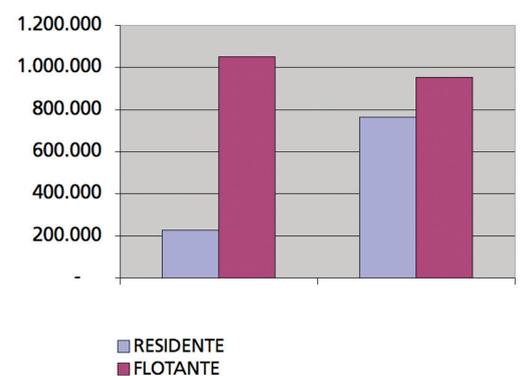


Plano con los límites de las localidades y de las UPZ comprometidas en el área de estudio.

## PROYECCIÓN DE POBLACIÓN 2005-2020 (JICA)

Área comprendida entre la Calle 6 y la Calle 87 y entre los cerros y la Avenida Caracas

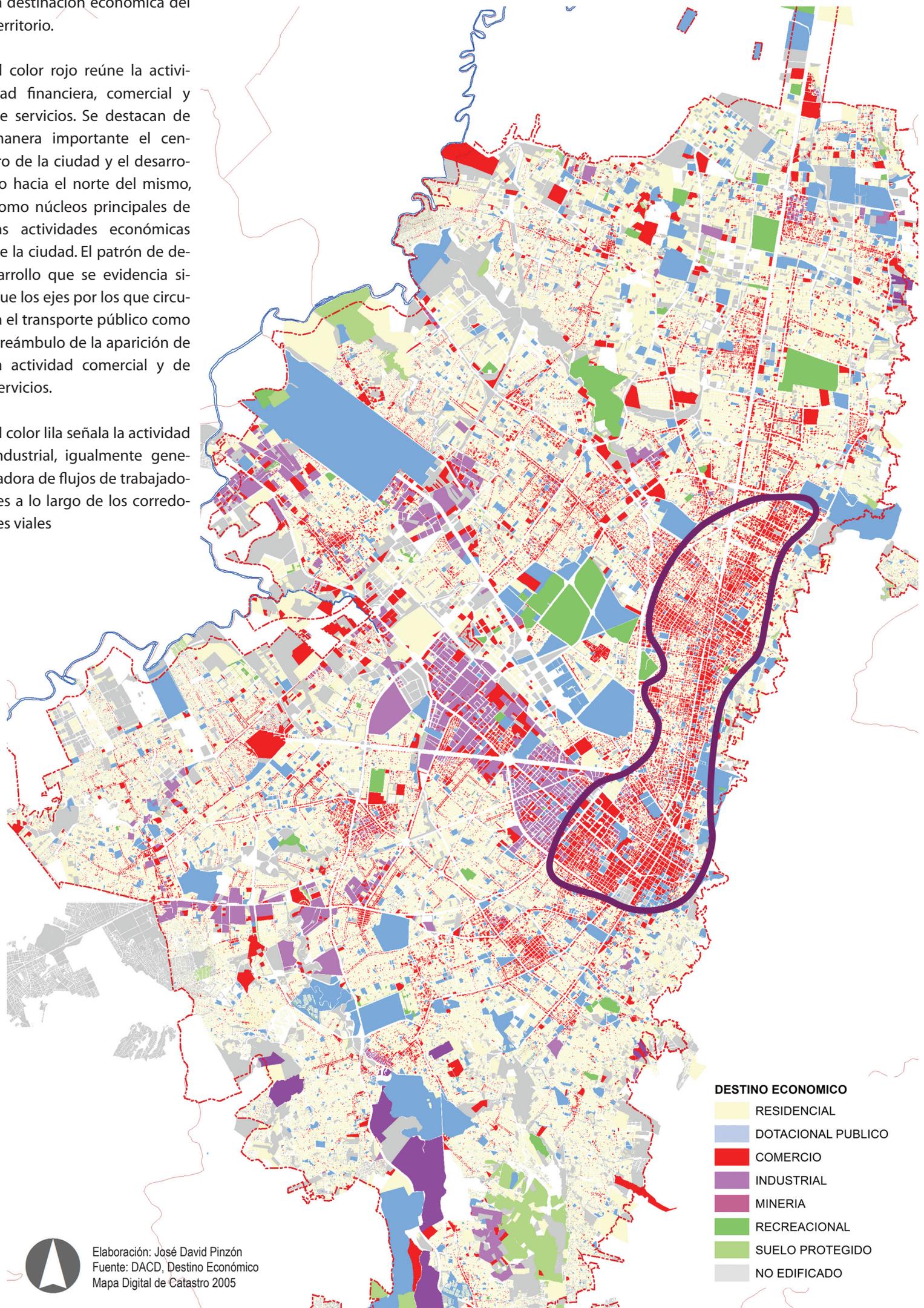
TIPO	2005	2020
Residente	227.791	764.786
Flotante	1'052.913	953.049



Este plano de Bogotá ilustra la destinación económica del territorio.

El color rojo reúne la actividad financiera, comercial y de servicios. Se destacan de manera importante el centro de la ciudad y el desarrollo hacia el norte del mismo, como núcleos principales de las actividades económicas de la ciudad. El patrón de desarrollo que se evidencia sigue los ejes por los que circula el transporte público como preámbulo de la aparición de la actividad comercial y de servicios.

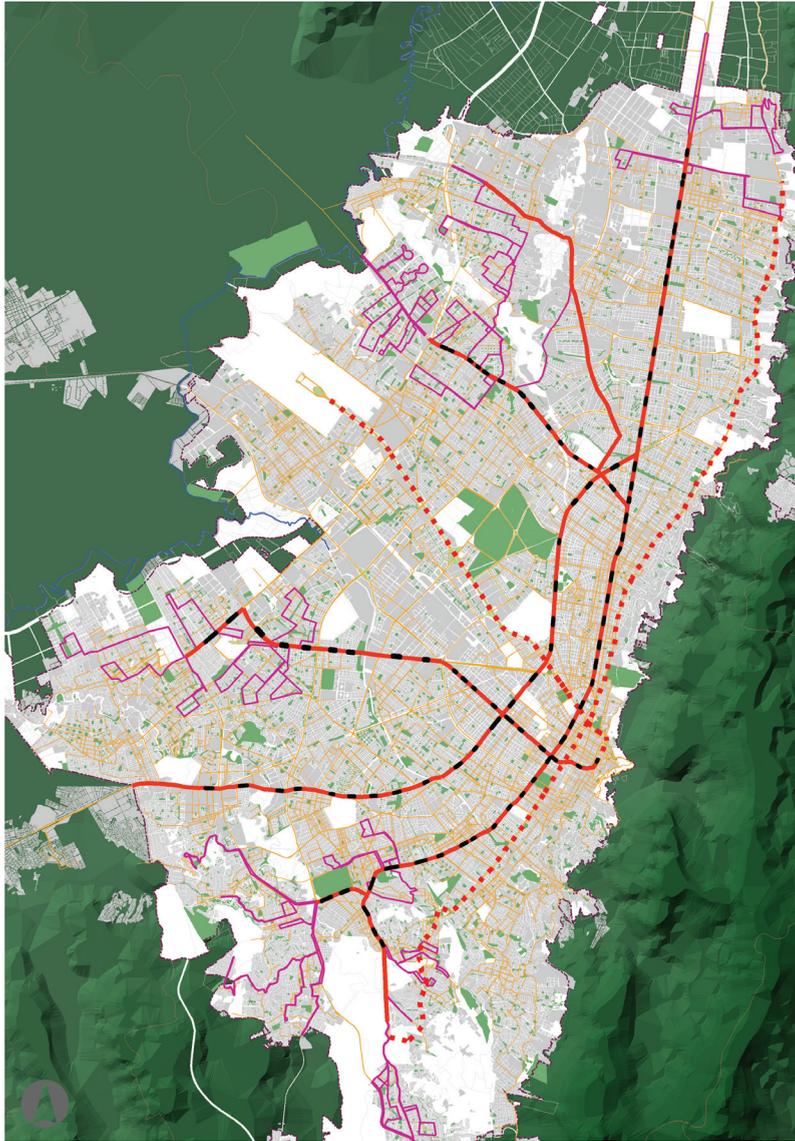
El color lila señala la actividad industrial, igualmente generadora de flujos de trabajadores a lo largo de los corredores viales



- DESTINO ECONOMICO**
- RESIDENCIAL
  - DOTACIONAL PUBLICO
  - COMERCIO
  - INDUSTRIAL
  - MINERIA
  - RECREACIONAL
  - SUELO PROTEGIDO
  - NO EDIFICADO



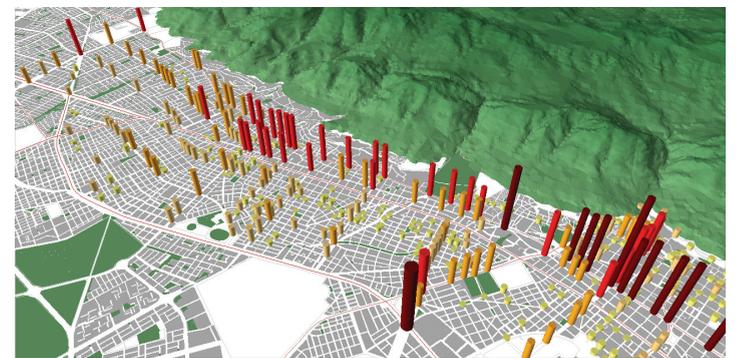
Elaboración: José David Pinzón  
Fuente: DACD, Destino Económico  
Mapa Digital de Catastro 2005



### Troncales de Transmilenio existentes y previstas en la fase III, rutas alimentadoras y rutas de buses de transporte público tradicional (2003)

Elaboración: José David Pinzón  
Fuente: DAPD, Subdirección de Infraestructura  
Inventario de la malla vial complementaria, 2003

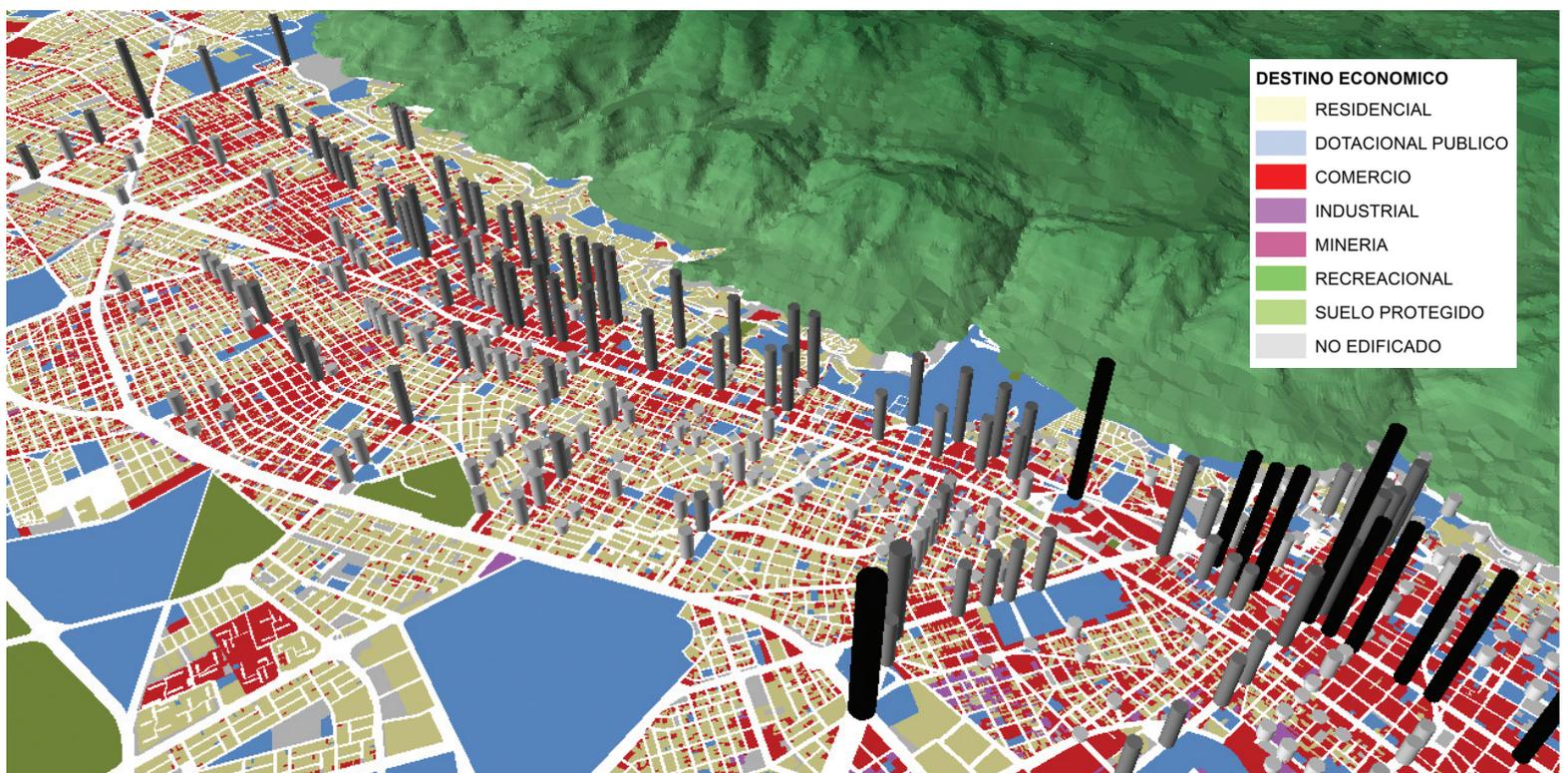
El sistema de transporte tradicional de Bogotá ha sido manejado sin ningún criterio técnico, como se hace evidente en los planos: prácticamente toda la malla vial cuenta con algún medio de transporte público; por algunas intersecciones cruzan decenas de ellas (¡frente al Museo Nacional, en el 2003 se contabilizaron 189 rutas!), lo que explica la saturación de la malla y los impactos ambientales, sociales y económicos negativos de esta situación insostenible



### Cantidad de rutas de transporte público tradicional por intersección vial

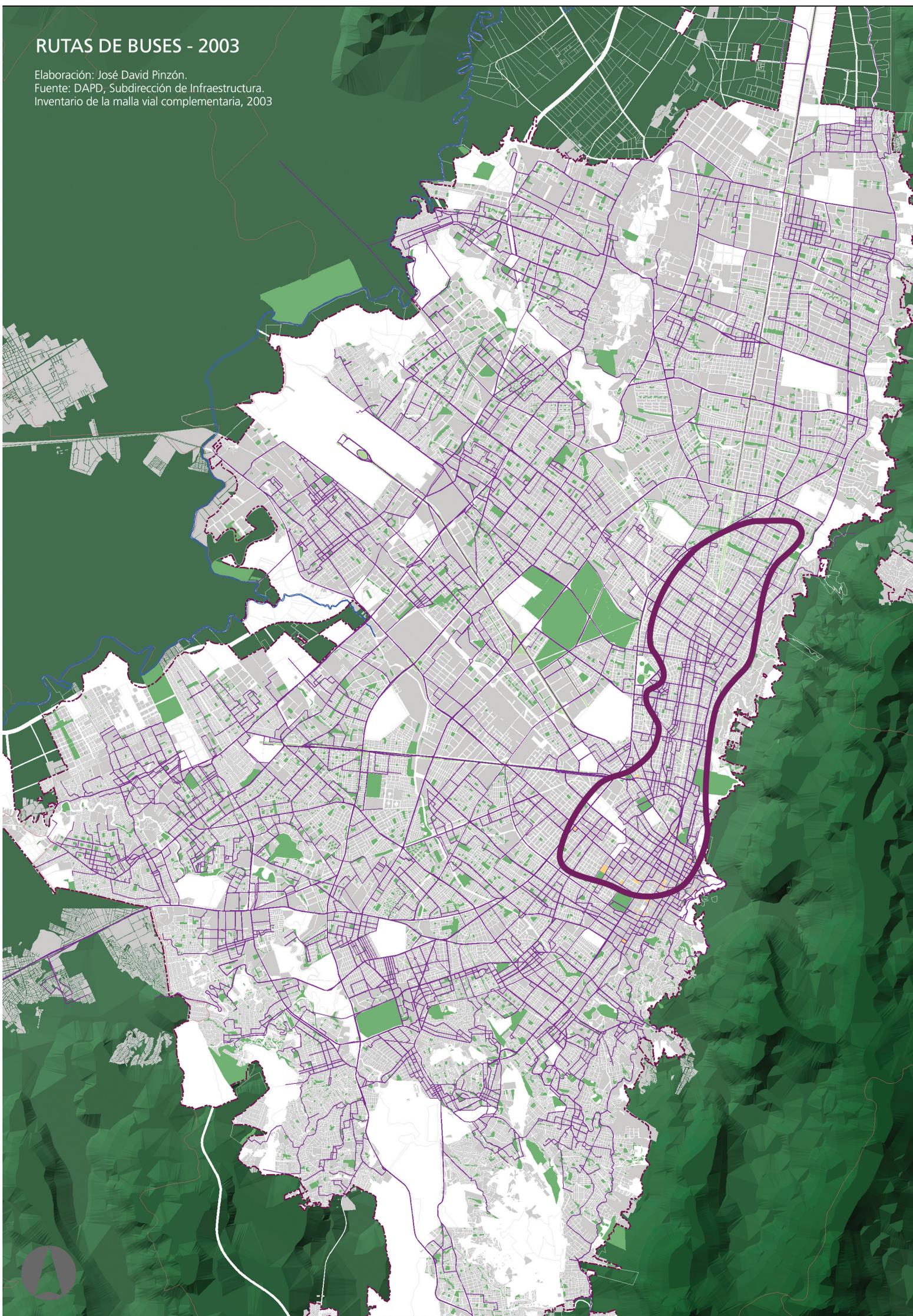
La altura y color de las barras representan la cantidad de rutas contabilizadas en cada cruce.

### Cantidad de rutas de transporte público tradicional por intersección vial sobre usos generales del suelo



## RUTAS DE BUSES - 2003

Elaboración: José David Pinzón.  
Fuente: DAPD, Subdirección de Infraestructura.  
Inventario de la malla vial complementaria, 2003



# Chapinero y Santa Fe son las localidades con mayor participación dentro del total de activos del Distrito, con el 45,8%, y del total de activos de las empresas de la ciudad, con el 26,5%.

Estas dos localidades concentran el 72,3% del total de activos, mientras que su población representa tan sólo el 3,5% del Distrito. De acuerdo con este volumen, presente en la plataforma empresarial, las ramas productivas de mayor importancia son el sector de servicios, con una participación del 44,9% dentro del total de activos, seguido por el sector dedicado al transporte, almacenamiento y comunicaciones, con una participación del 12,9% y, en tercer lugar, el sector industrial, con un 12,8%.

Las actividades empresariales de la zona se aglomeran en tres distritos primordialmente: Calle 72-Calle 100, Chapinero y Centro Internacional-Centro Histórico. El volumen de actividades que se desarrollan en la zona le otorga al sector la característica de centralidad, en la cual se pueden definir seis usos principales:

- *Agrícola*. En la parte oriental de la localidad de Chapinero, en la vereda El Verjón Bajo, donde viven aproximadamente 280 campesinos dedicados al cultivo de papa, árboles frutales y plantas medicinales, y a la cría de cerdos y vacas.

- *Comercial*. Sobre los ejes viales más importantes de la localidad -las Carreras Séptima, 11, 13 y 15, la Avenida Caracas y sus calles aledañas- se ubican establecimientos comerciales de oferta variada. Se puede apreciar la sectorización de algunos tipos de mercancías, como por ejemplo el de compraventas, en la Avenida Caracas, entre Calles 57 y 63; ropavejeros, en la Avenida Caracas, entre las Calles 49 y 51, y calzados, en la Calle 60. Además, en la localidad se han ubicado varios centros comerciales: Acuarium, Andino, Centro 93, Centro Comercial y Profesional 54, Centrolandia Norte, Chapinero, Cosmos 64, Granahorrar, Los Héroes, Lourdes, Manhattan, Unilago y World Trade Center, que se destacan por su tamaño, ubicación y reconocimiento.

- *Finanzas*. La localidad es el centro de las finanzas de la ciudad y del país, pues en ella

se encuentra la mayor concentración de bancos nacionales y de oficinas de representación de extranjeros, la Bolsa de Bogotá y gran cantidad de entidades aseguradoras, fiduciarias y de *leasing* empresarial. La mayor concentración de este tipo de entidades se produce en la Avenida Chile y el Centro de Negocios Andino. Algunas de las entidades bancarias presentes son Bancafé, ABN Amro Bank, Davivienda, Banco Paribas, Granahorrar, Banco Unión, Bank of Boston, Bank of America y el CitiBank, entre otros.

- *Intercambio cultural, comercial y diplomático*. La mayor parte de las representaciones diplomáticas en el país se encuentra en la zona, a lo que se le suman las entidades dependientes de ellas que buscan fortalecer los vínculos de estos países con Colombia. La mayoría de las embajadas y consulados se encuentra en los barrios El Retiro y El Chicó. Igualmente, varios embajadores tienen sus residencias en barrios como Los Rosales, Acacias, El Nogal y El Chicó. Algunas de las embajadas ubicadas en la localidad son: Alemania, Francia, España, China, Italia, Reino Unido y Suiza, entre otras.

- *Residencial*. No obstante todas las funciones económicas y sociales que desempeña Chapinero en el ámbito urbano, gran parte de la zona es dedicada a propósitos habitacionales. De las 1.016 manzanas que componen la localidad de Chapinero, 670 son residenciales, es decir, un 65,7%. Estas manzanas suman 589,72 hectáreas y se distribuyen por toda la localidad.

- *Educativo*. La ubicación de la localidad en el centro del área urbana de la ciudad la hace de fácil acceso para las personas que buscan centros educativos como las universidades Javeriana, Piloto, Católica, La Salle, EAN y EAFIT. Igualmente, varios colegios reconocidos tienen su sede en la localidad, tales como el Gimnasio Moderno, el Liceo Francés y el Nueva Granada, además de instituciones educativas distritales de tradición para la ciudad.

Tramo de la Carrera Séptima, entre La Merced y la Universidad Javeriana.  
Foto: MAE



Plano de usos del terreno presentes en el área de estudio.

- Troncal Av. Caracas
- Fase III del sistema Transmilenio
- Posible Estación Central

El área de estudio corresponde al sector en donde se concentra la mayor oferta de empleo de la ciudad, lo que explica la presencia de una población flotante mayor que la residente, por lo cual la mayor parte del territorio se desocupa en las noches y fines de semana, lo que genera problemas de seguridad y degradación urbana.

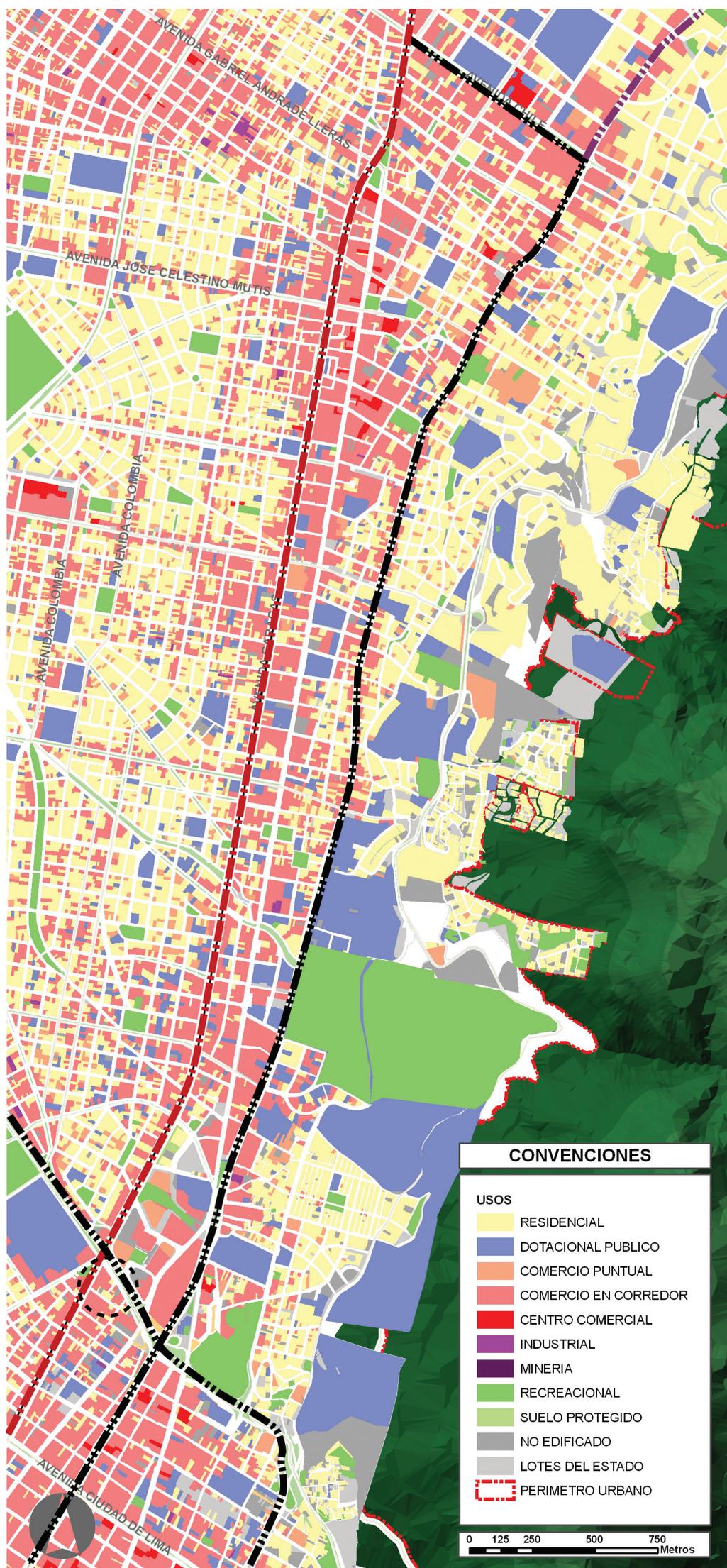
Como ilustra el plano de la derecha, las troncales de las Avenidas 26, Caracas, Chile y Carrera Séptima definen un borde identificable alrededor de este territorio.

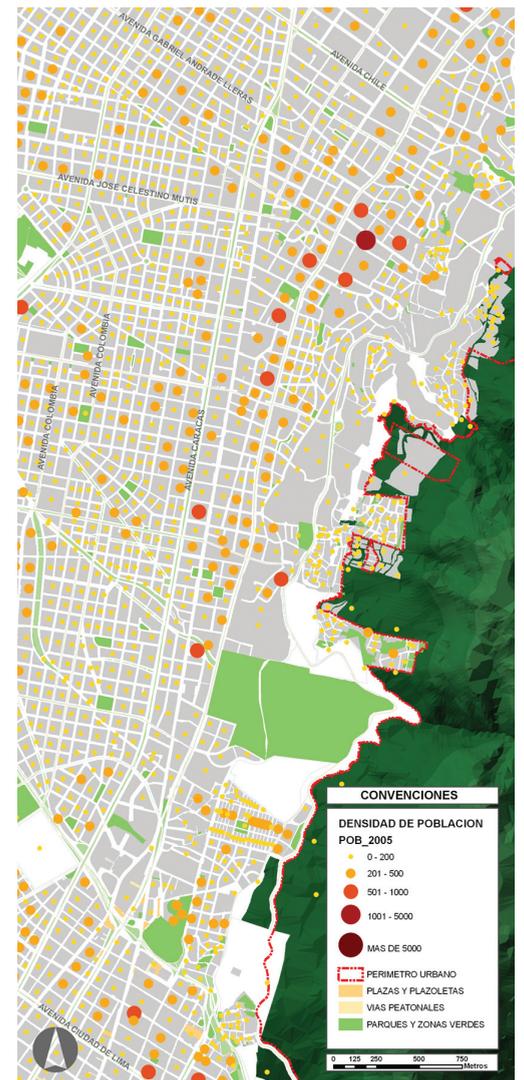
En términos generales, el espacio público es escaso, aunque se cuenta con el Parque Nacional y la presencia de los cerros.

El aumento del espacio público implicaría la ampliación de los andenes, la peatonalización de algunas vías y la creación de plazoletas con su correspondiente iluminación, arborización y mobiliario, consideraciones que deberían incidir en el diseño de las troncales propuestas.

Además de ser una centralidad, el área es un lugar de paso hacia el centro y sur de la ciudad. La actividad de las vías que conectan perpendicularmente el occidente con el eje de actividad establecido entre la Carrera Séptima y la Avenida Caracas ha generado el cambio de uso y el crecimiento de la actividad comercial que, poco a poco, ha encerrado las áreas de vivienda y ha desplazado a sus residentes, como ha ocurrido en el centro tradicional.

El desplazamiento de vehículos que produjo la troncal de la Avenida Caracas hacia las Carreras 15, 16 y 17 rompió el tejido de los barrios y fragmentó las estructuras sociales. El tratamiento al que se verá sometida la Carrera Séptima augura un “infarto urbano”, por cuanto esta vía no cuenta con el espacio para los desplazamientos que este patrón repetitivo anuncia.





## ESTRATIFICACIÓN

En el área de estudio están presentes todos los estratos en que está zonificada la ciudad para efectos de las tarifas de servicios públicos.

Los estratos bajos están ubicados al oriente, en las laderas de los cerros; los estratos medios ocupan la mayor parte del área, y los estratos altos se ubican en las estribaciones de los cerros, un poco más al norte.

## POBLACIÓN VULNERABLE

El plano ilustra la localización y tamaño de las actividades que surgen por el abandono en el que quedan las calles una vez que han concluido las actividades del día.

La prostitución se ha ido apoderando de esta área. Asimismo, proliferan los grupos de habitantes de la calle, los ‘parches’ y ‘cambuches’, que han encontrado allí un lugar propicio para sus actividades y su permanencia. Se repiten procesos sociales que ya se han dado en otras áreas de la ciudad –lecciones que, se pensaba, ya habían sido aprendidas–.

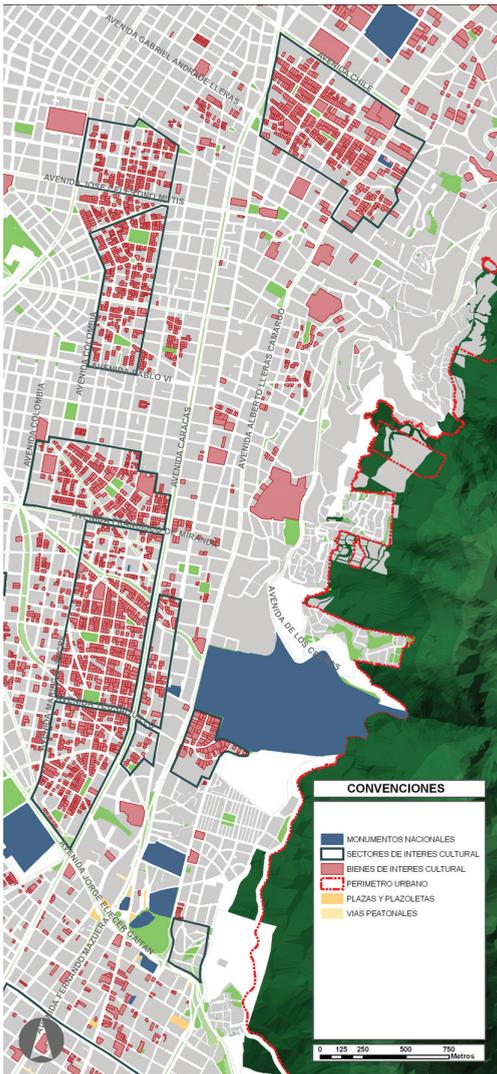
## DENSIDAD DE POBLACIÓN

En el plano se grafica cuántas personas viven en cada manzana por medio del color y tamaño de cada círculo. El color naranja indica la presencia de multifamiliares en altura.

Se espera que la población residente aumente, debido a la búsqueda de cercanía a las áreas de trabajo para evitar grandes desplazamientos, lo que traería consigo una mayor apropiación del territorio, sobre todo en horas de la noche.



Los distintos estratos conviven en el territorio.  
Foto: MAE



## PATRIMONIO

El área de estudio cuenta con numerosos monumentos nacionales y bienes de interés cultural. Estructuras como el Planetario Distrital, la Plaza de Toros de Santamaría, el Museo Nacional, el Parque Nacional y el Gimnasio Moderno son ejemplos de edificaciones y espacios de interés cultural reconocidos por la ciudadanía. Asimismo, barrios como La Merced y Quinta Camacho son áreas de conservación, aunque han sido tomadas por oficinas, lo que ha conllevado a la proliferación de vehículos en el espacio público.

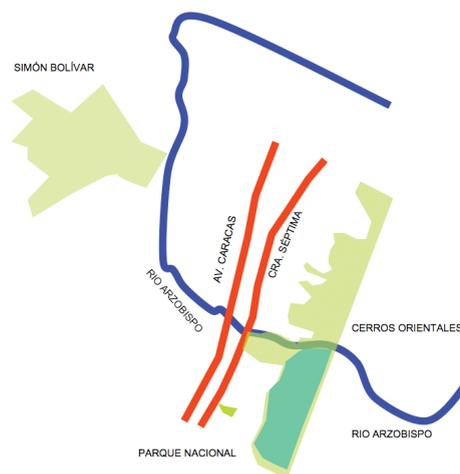
Barrio La Merced y Parque Nacional.  
Foto: MAE



## AMBIENTE

El corredor de la Carrera Séptima marca el umbral de acceso hacia los cerros orientales, aunque presenta uno de los más altos índices de polución de la ciudad.

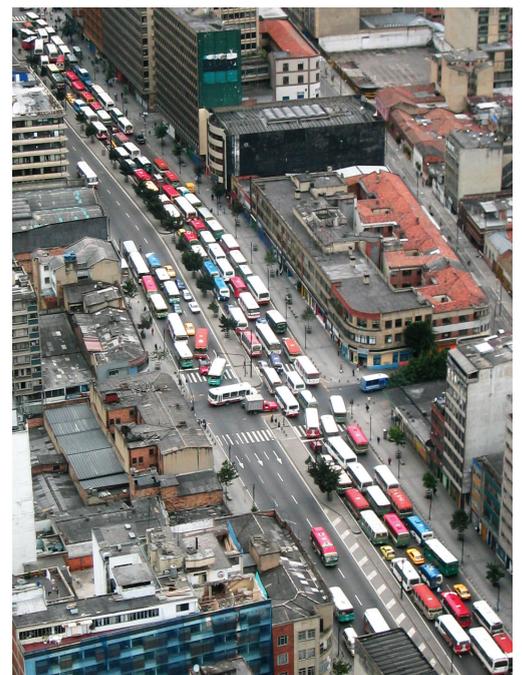
La estructura ecológica principal se relaciona de forma directa con el área de estudio, por medio del Parque Nacional y el río Arzobispo.



Congestión de buses en la Carrera Décima.  
Foto: MAE

## SEMAFORIZACIÓN

La cantidad de cruces semaforizados en un área urbana es directamente proporcional a la congestión vehicular que ésta soporta. En el gráfico, la densidad de círculos rojos ilustra la saturación a que está sometido el territorio.



# Zonas del área de estudio

El área de estudio es un territorio heterogéneo en el que conviven muy diversas actividades. Sin embargo, se pueden reconocer cuatro zonas distintas que, en forma general, se manifiestan así:

## 1 Calle 72

- Alta concentración económica.
- Predominio de vivienda de estrato 6 y presencia de hoteles de lujo.
- Presencia de instituciones de educación secundaria y superior.
- Concentración sobre sus ejes viales de una importante presencia de instituciones y empresas.
- La densidad de actividades contrasta con la insuficiencia de espacio público y de parqueaderos.

## 2 Chapinero

- Referente urbano tradicional, consolidado como centralidad a lo largo del siglo XX.
- Predominio de vivienda de estratos 3 y 4 al oriente, mezclada con algunas instalaciones educativas universitarias.
- Alta densidad comercial, primordialmente sobre el eje de la Carrera 13.

## 3 Universidades

- Mezcla de vivienda (progresivamente se incrementa por edificaciones en altura) con servicios educativos universitarios y entidades prestadoras de servicios de salud.
- Alta ocupación por parte de estudiantes, con el consecuente desarrollo de usos acordes con sus necesidades académicas y recreativas.

## 4 Zona Centro Internacional

- Pieza urbana que articula a la zona con el centro tradicional y con el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- Presenta todos los servicios y usos del suelo, lo que conlleva una gran complejidad urbanística, por cuanto alberga una alta concentración de servicios empresariales, financieros y educativos, mezclada con enclaves de vivienda de todos los estratos socioeconómicos y bienes de interés cultural. Sin embargo, su oferta de espacio público es aceptable.

## Delimitación de las zonas homogéneas

### Límites:

- Por el oriente: cerros orientales.
- Por el norte: Calle 74.
- Por el occidente: Avenida Caracas.
- Por el sur: Calle 67 y conector vial hasta la Avenida Circunvalar.

### Límites:

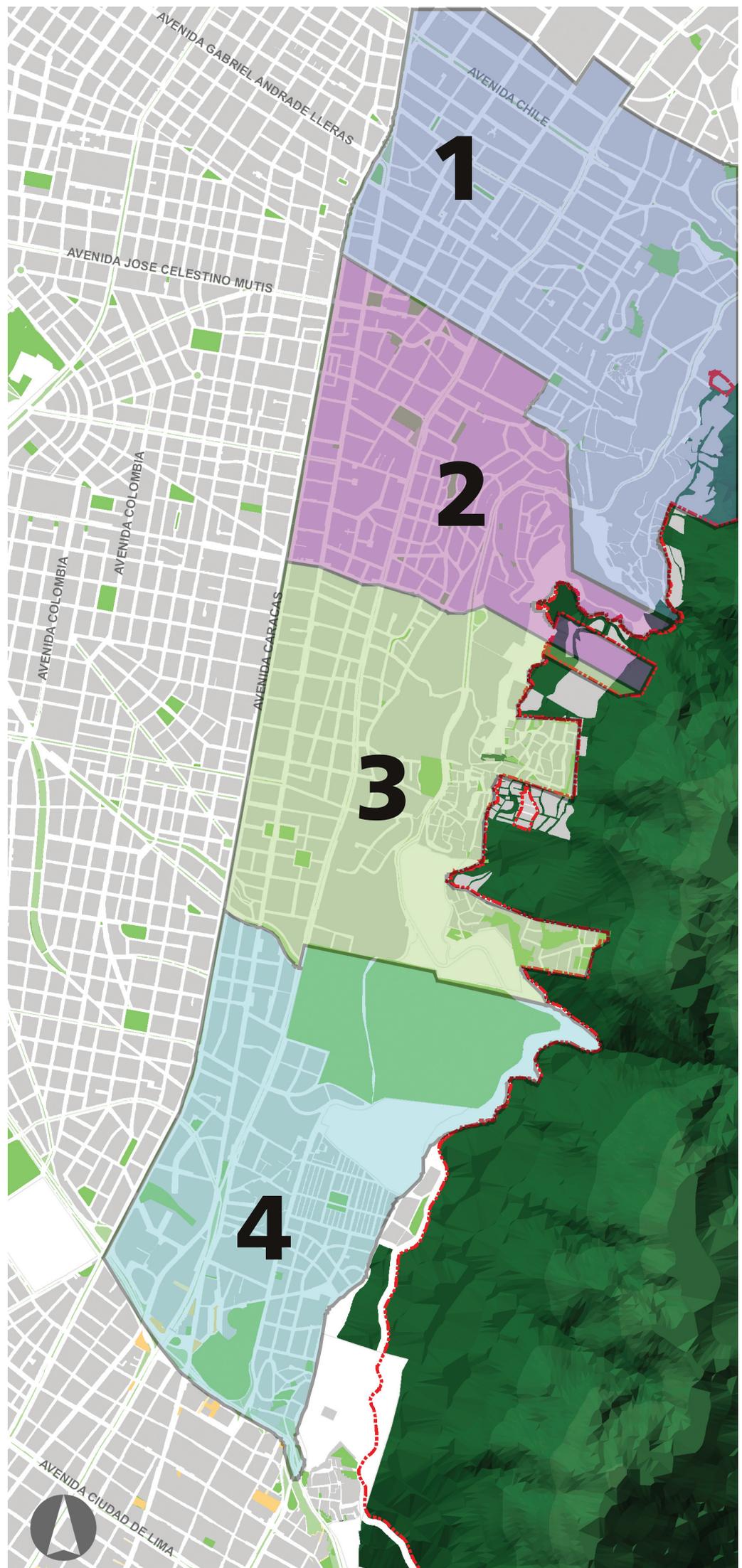
- Por el oriente: cerros orientales.
- Por el norte: Calle 67 y conector vial hasta la Avenida Circunvalar.
- Por el occidente: Avenida Caracas.
- Por el sur: Calle 53.

### Límites:

- Por el oriente: cerros orientales.
- Por el norte: Calle 53.
- Por el occidente: Avenida Caracas.
- Por el sur: Calle 39.

### Límites:

- Por el oriente: cerros orientales.
- Por el norte: Calle 39.
- Por el occidente: Avenida Caracas.
- Por el sur: Avenida 26.



- Relación de usos
- Intensidades de vida urbana
- Intensidades de movilidad



1

- |                      |                  |               |
|----------------------|------------------|---------------|
| vivienda             | no especializada | institucional |
| económica/financiera | Educación        | deterioro     |
| "verde"/parques      | salud            |               |
| patrimonio           | servicios        |               |

Este esquema conceptual sobre los usos y estado del territorio permite establecer que las principales zonas de deterioro del área de estudio (en color gris) se encuentran contiguas a los grandes equipamientos educativos, y su incremento ha sido constante. De otra parte, se observa un proceso de deterioro sistemático en los bordes de la Avenida Caracas (prostitución, inseguridad, deterioro del espacio público y contaminación a todo nivel), generado por la fragmentación espacial y la falta de continuidad en los usos que venían consolidándose a lo largo del eje. También se ha visto afectada por la migración de los antiguos habitantes del denominado 'Cartucho', como muchas de las zonas comerciales de Bogotá.

## ESQUEMAS CONCEPTUALES

Los esquemas conceptuales son una forma de representar el territorio para comprenderlo en función de propósitos específicos.

A continuación se presentan tres esquemas, cada uno con su correspondiente lógica de graficación y codificación.

El primero aborda los usos del área de estudio; el segundo las relaciones de los flujos transversales a la Carrera Séptima, y el tercero los nodos de concentración de actividades especializadas en los sectores cercanos a la implantación del sistema Transmilenio.

1

### ESQUEMA DE USOS

Este modelo de representación destaca la existencia de grandes áreas de vivienda ubicadas al oriente de la Carrera Séptima, en donde esta actividad convive con sectores educativos y de servicios dotacionales diseminados en el mismo fragmento urbano. Allí se presenta un quiebre en el paisaje construido de la ciudad, debido a la presencia del Parque Nacional, que se desprende de los cerros orientales hacia la Carrera Séptima, a manera de pulmón urbano.

Al occidente de la Carrera Séptima se observan diversidad de usos, entre los cuales se destaca la vivienda en el costado norte del territorio. El desarrollo paralelo a la misma vía conjuga actividades económicas y financieras sobre la Calle 72, la Carrera 13 y el Centro Internacional. Sobresale el área de conservación arquitectónica del barrio Quinta Camacho, cercano a la Calle 72, al norte del territorio. Los sectores cercanos a la Avenida Caracas representan áreas de oportunidad urbanística, ya que se pueden intervenir con el objeto de mejorar el entorno urbano de la ciudad y se encuentran en situación de deterioro progresivo.

2

### ESQUEMA DE FLUJOS

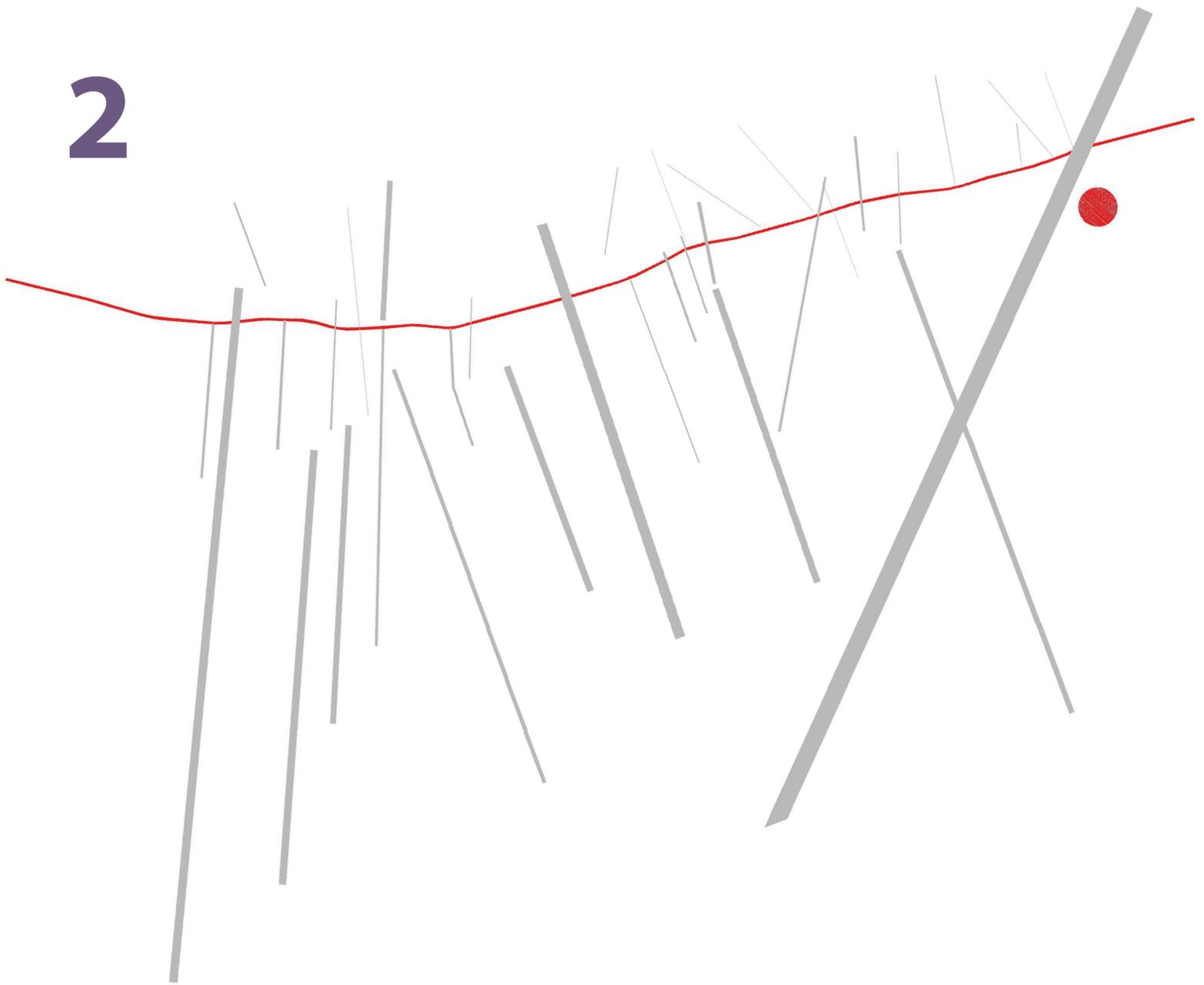
El esquema de flujos muestra el comportamiento de la movilidad en sentido transversal a la Carrera Séptima a lo largo de las calles que la atraviesan o que terminan en ella. Se resalta la intensidad de tráfico debido a la importancia que tiene este eje de circulación en el comportamiento del tráfico vehicular en el sector oriental de la ciudad.

3

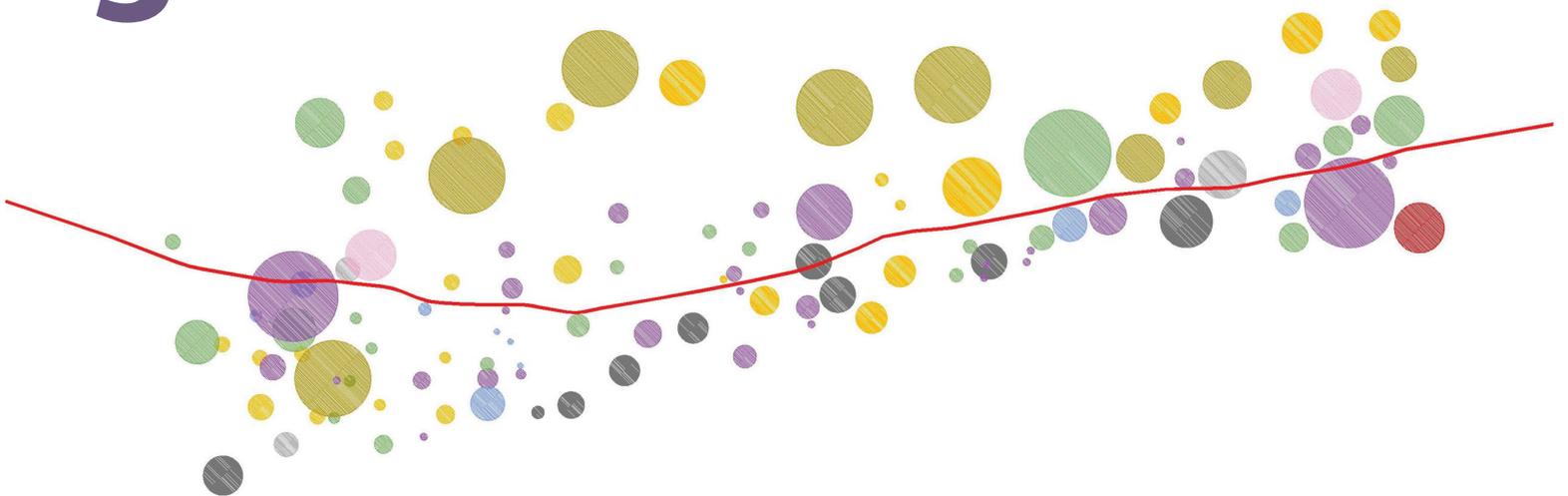
### ESQUEMA DE CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES

Con base en la caracterización general del área se graficaron los nodos existentes. Se extrapoló e identificó la concentración de actividades predominantes mediante convenciones que generan una lectura particular de lo que interesa ver en el territorio. En el esquema, los círculos presentan la intensidad y la magnitud del dinamismo, de acuerdo con el tamaño y color. Se revela el perfil y la actividad social que se desarrolla en este sector.

2

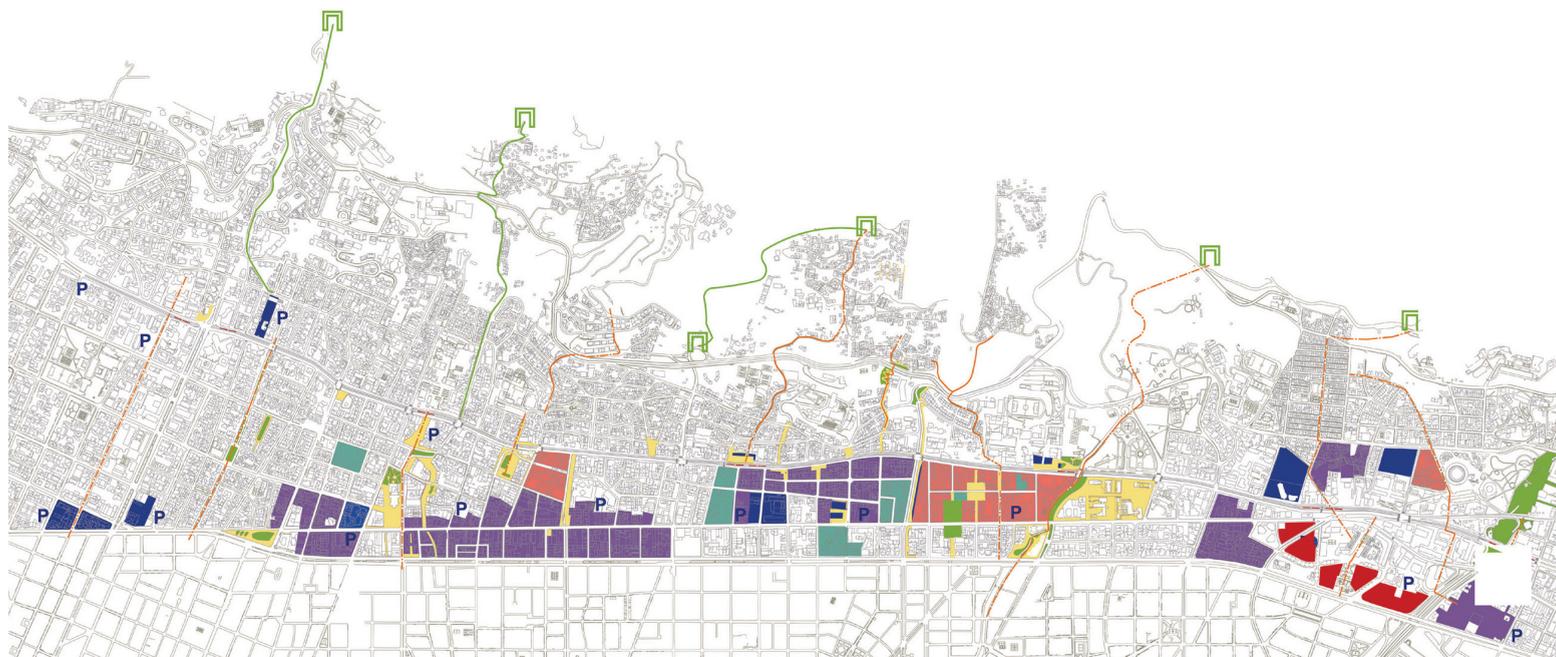


3



ELABORACIÓN: G1  
Francisco Bohórquez y Jorge Enrique Cortés

## PLAN GENERAL DE PROYECTOS PARA EL ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA



### PROYECTOS DE ESPACIO PÚBLICO

- Parque Bicentenario.
- Espacio público y conexión con la estructura ecológica principal Ecopetrol / Río Arzobispo.
- Conexión peatonal La Rebeca (túnel).
- Corredor verde y ciclorruta del río Arzobispo.
- Espacio público, punto de encuentro *El Malpensante*.
- Espacio público, Universidad La Gran Colombia.
- Espacio público y servicios, Calle 45.
- Circulación a Pardo Rubio.
- Espacio público, Hospital Militar.
- Equipamiento y espacio público, Alcaldía de Chapinero.
- Proyecto de espacio público y vial, Calle 60.
- Proyecto de espacio público y parqueos, Teatro Libre.
- Proyecto especial: continuidad vial, Carrera 11 a Carrera 13.
- Proyecto de espacio público, Las Flores.
- Puerta de acceso a los cerros.
- Senderos urbanos.
- Senderos verdes.

### PROYECTOS VIALES

- Estación, Calle 26.
- Ampliación vial, Calle 45.

### PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA

- Renovación urbana, Torres del Parque.
- Ampliación, Museo Nacional.
- Renovación urbana, San Martín.
- Proyecto: ciudadela San Martín.
- Área urbana integral residencial (primero y segundos pisos), bienes y servicios / Universidad Javeriana.
- Renovación urbana, barrio Samper.
- Renovación urbana, área integral múltiple de universidades.
- Renovación y comercio a cielo abierto.
- Área urbana integral residencial (primero y segundos pisos), bienes y servicios / Las Palmas.
- Renovación urbana, Plaza Chapinero.
- Renovación urbana / intercambio / servicios, Calle 72.

### PROYECTOS ESPECIALES

- Proyecto especial dotacional y de servicios, Carulla.
- Proyecto especial (patrimonio y hotel), Villa Adelaida.
- Ampliación, Carrera Quinta.

### PLANES DE REGULARIZACIÓN Y MANEJO

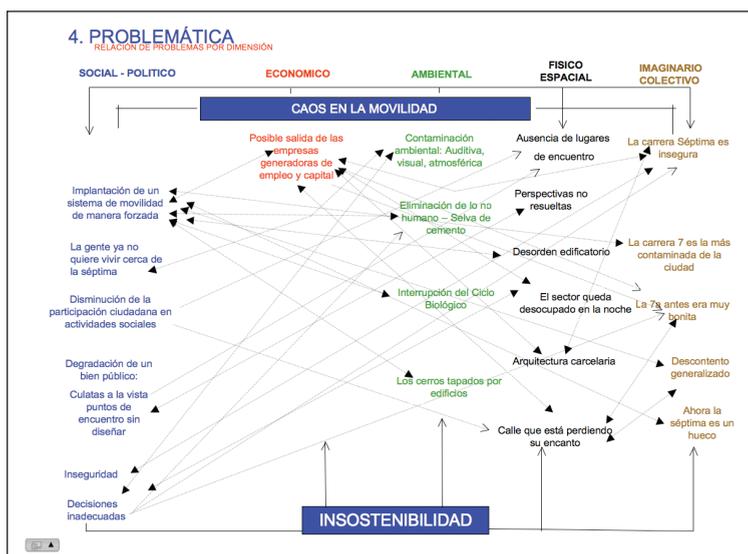
- Plan de regularización y manejo, Universidad Distrital.
- Plan de regularización y manejo, Universidad La Gran Colombia.
- Plan de regularización y manejo, Universidad Piloto.
- Plan de regularización y manejo, Universidad Católica.
- Plan de regularización y manejo, Clínica de Marly.
- Plan de regularización y manejo, Universidad Santo Tomás.
- Plan de regularización y manejo, Universidad Los Libertadores.

# Análisis de la caracterización para el diseño de proyectos

Estrategias de trabajo en el proceso de creación de alternativas de diseño

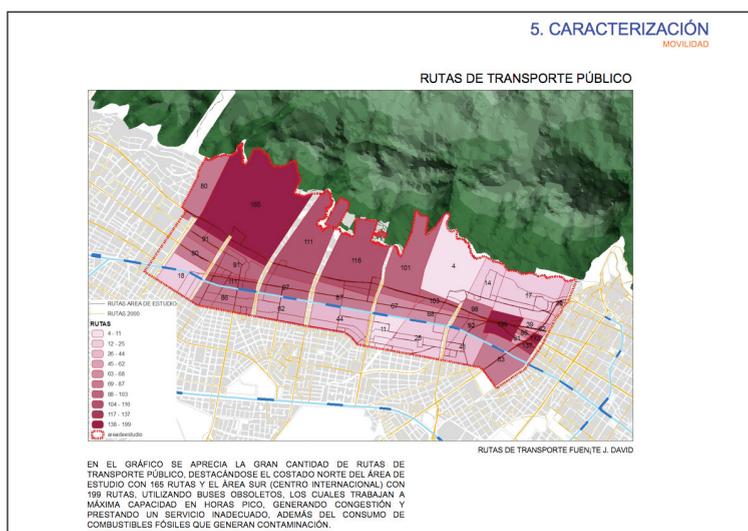
Una vez que los estudiantes realizaron la caracterización del territorio, con base en los lineamientos académicos, procedieron al análisis de la información con miras a obtener los insumos para el proceso de diseño de las diferentes alternativas. Es fundamental entender que, en rigor, el proyecto de diseño lo constituye el proceso descrito; no se reduce al resultado formal de cada propuesta, encargo académico que los estudiantes desarrollaron en un total de 120 horas. Por esta razón, la presentación muestra el hilo conductor del ejercicio y no se detiene en tales resultados: demuestra que la visión sobre la ciudad es un imperativo para la intervención, y que la reflexión permanente al respecto es exigencia para el diseñador urbano. En tal sentido, el énfasis dado al tema de la movilidad no es otra cosa que la atención a un aspecto, paralelo a los demás, relevante por sus implicaciones y vigente por la coyuntura ya descrita.

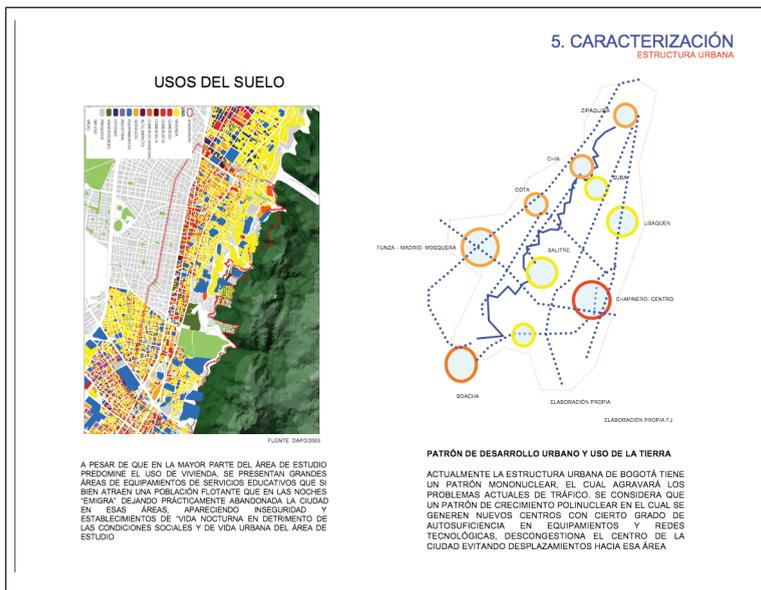
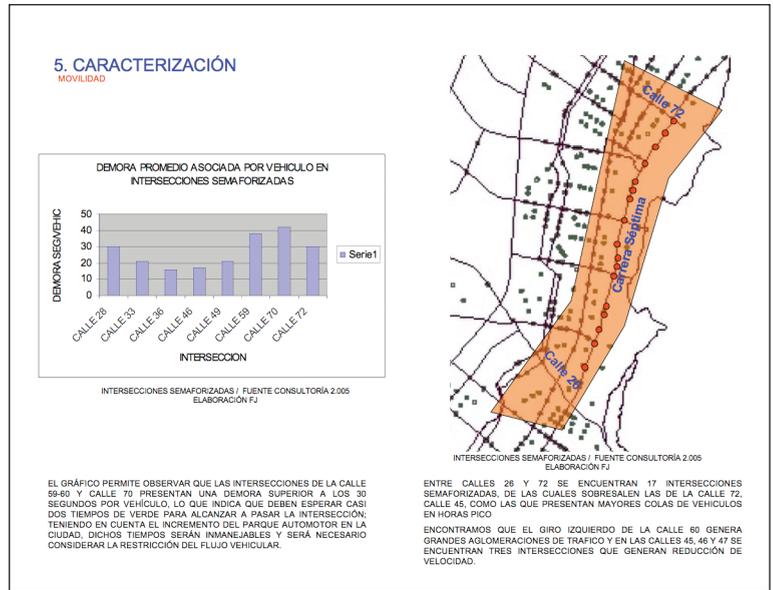
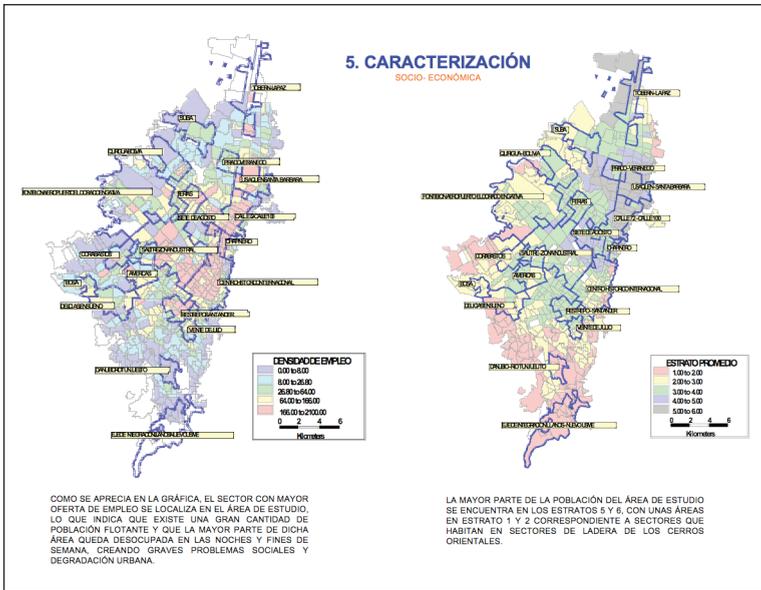
A continuación se presentan algunos de los gráficos que sintetizaron los datos recogidos y los esquemas de trabajo desde los que se partió para la realización de las diferentes alternativas, una por cada uno de los cuatro grupos que se constituyeron para el desarrollo de esta fase del Taller Intensivo. La organización del material corresponde a las secuencias que, en simultánea, desarrollaron los grupos. Se presentan a manera de ejemplo, independientemente de quién realizó cada ilustración.



MATRIZ DE ANÁLISIS DE LA PROYECTIVA DE LA CONSULTORA

DIMENSIÓN	SOCIAL	CULTURAL	AMBIENTAL	POLITICO	ECONOMICO
PERSPECTIVA	Solución de transporte masivo a mediano plazo, agente sienta apropiación por localización de las estaciones responde a los flujos de cada entidad	Continúa la tendencia a que la gente sienta apropiación por el sistema (generación de identidad)	Aunque se redujo la contaminación, la polución ambiental debido a intervenciones de obras	Oportunidad de mostrar eficiencia en la gestión de largo plazo.	Construcción muy costosa y generación de incalculables pérdidas económicas durante su construcción
MOVILIDAD	La propuesta no se desarrolla en función de los usos de suelo; no genera ciudad	Genera puntos de encuentro	No se presenta claridad en los beneficios ambientales que generará la propuesta	Si no hay relación de movilidad con los usos de suelo, no será sostenible la propuesta	Se podría perder rentabilidad en el uso del suelo porque no habría actividad para invertir.
USOS	La propuesta conserva la imagen de que la ciudad ha mejorado en su espacio público porque reconstruye los andenes	Genera cultura ciudadana con relación al sistema de movilidad.	Empeora el paisaje urbano	Continuidad de un proyecto que dio resultados a nivel de movilidad	Vale la pena invertir por la valorización del suelo y por la creación de un gran mercado local y global
IMAGINARIO	Se ve gravemente afectado porque se intenta implantar modos de transporte sin reducir carriles lo que genera caos urbano y reducción del espacio público	La imagen del corredor perderá calidad y no habrá sentido de pertenencia	Habría mayor contaminación ambiental debido a intervenciones de obras fragmentarias - compra de antejardines y predios aislados.		La relación inadecuada entre morfología y movilidad genera pérdida de calidad en espacio público y edificaciones por lo tanto no habrá incentivos para que grandes empresas continúen en el sector y se generará caos informal
MORFOLOGIA	La propuesta no es sostenible porque elimina la atracción social de la carrera Séptima, convirtiéndola en espacio de circulación	No se proponen alternativas para reemplazar las fuentes de energía no renovables	No se proponen alternativas para reemplazar las fuentes de energía no renovables	A corto plazo una solución al problema de movilidad, pero a mediano y largo plazo se generará saturación y contaminación que se traducirán en pérdida económica	Como es una solución de movilidad a corto plazo, se generarán nuevos problemas de contaminación, saturación y contaminación que se traducirán en pérdida económica
SOSTENIBILIDAD	SOLUCIÓN DE MOVILIDAD A CORTO PLAZO				
PROSPECTIVA					

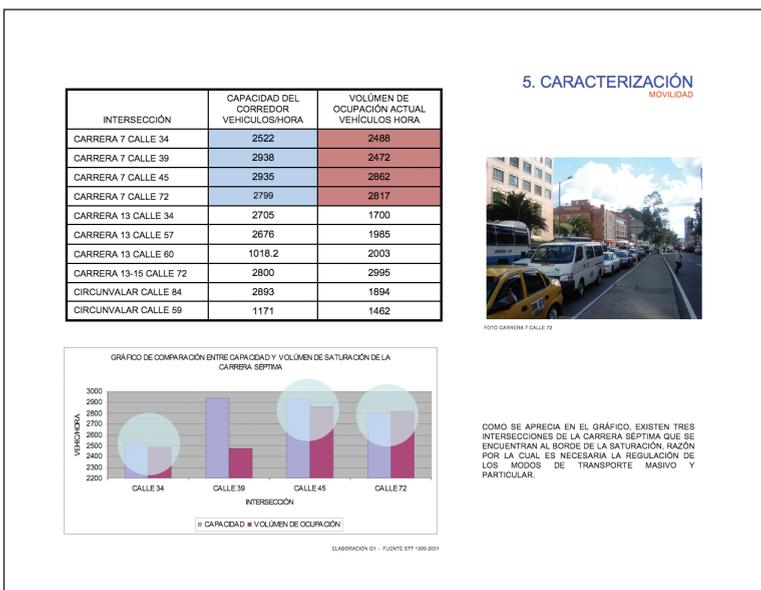




### 6. ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

MATRIZ DE EVALUACION

SISTEMA	TRANSMILENIO	VALOR	BUS CAMA BAJA ARTICULADO/ARTICULADO	VALOR	TRANVIA	VALOR
CUALIDAD	21	1	8	3	13.4 - SAN JOSÉ COSTA RICA	2
COSTO DE LA OBRA POR KM EN MILLONES DE DÓLARES						
CONGESTIÓN GENERADA DURANTE LA CONSTRUCCIÓN	SE REDUCE AL 50% DE LA CAPACIDAD DE LA VÍA	1	DEPENDIENDO DE LA UBICACIÓN SE REDUCE MAS DEL 50% DE LA CAPACIDAD DE LA VÍA	1	OCCUPA SÓLO EL CARRIL QUE SE ESTÁ CONSTRUYENDO	3
CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	ALUNQUE ALGUNOS BUSES CUMPLEN CON EL ESTÁNDAR EUROPEO MÍNIMO, LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE ES ALTA Y SE INCREMENTA POR LA MALA CALIDAD DEL DIESEL	1	SI SE UTILIZAN BUSES CON COMBUSTIBLE DE GAS NATURAL, LA CONTAMINACIÓN ES MENOR QUE LA DE TRANSMILENIO	3	NO CONTAMINANTE	3
CONTAMINACIÓN AUDITIVA	83 DECIBELES	1	83 DECIBELES	1	CERO	3
IMÁGEN	LAS ESTACIONES ROMPEN DRÁSTICAMENTE EL PAISAJE URBANO	1	SE ADAPTA AL PAISAJE URBANO PORQUE ESTÁ EN CONTACTO DIRECTO CON EL NIVEL DEL PEATÓN	3	SE ADAPTA AL PAISAJE URBANO PORQUE ESTÁ EN CONTACTO DIRECTO CON EL NIVEL DEL PEATÓN	3
ADAPTABILIDAD AL PERFIL URBANO	PERFIL DE LA CRA Y ES INSUFICIENTE PARA EL SISTEMA	1	SE ADAPTA	3	SE ADAPTA	3
VELOCIDAD	26.5 KMH	3	26.5 KMH	3	26.5 KMH	3
ANCHO DE CARRIL	3.5	2	3.5	2	2.5	3
ENERGÍA A EMPLEAR	COMBUSTIBLE FÓSIL	1	EMPLEA ENERGÍAS ALTERNATIVAS	3	ELECTRICA	3
ACCESIBILIDAD	ACCESIBILIDAD REDUCIDA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA. EL SISTEMA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE NECESITA ESTRUCTURAS ESPECIALES - 3 PUERTAS.	1	FACILITA EL SISTEMA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS POR LA FLEXIBILIDAD EN LA TECNOLOGÍAS: - 5 A 6 PUERTAS.	3	PERMITE UNA MAYOR ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS DISCAPACITADAS, Y PARA EL PEATÓN EN GENERAL - 5 A 6 PUERTAS.	3
VALORACIÓN FINAL		13		25		29

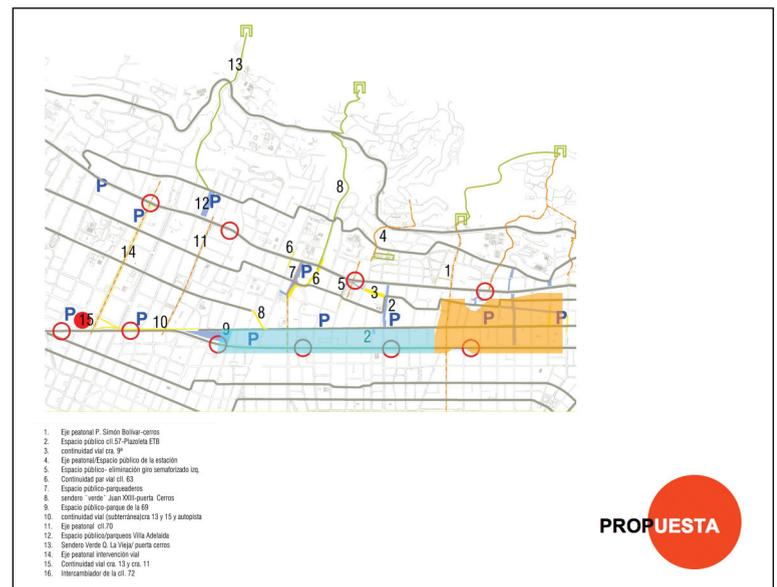
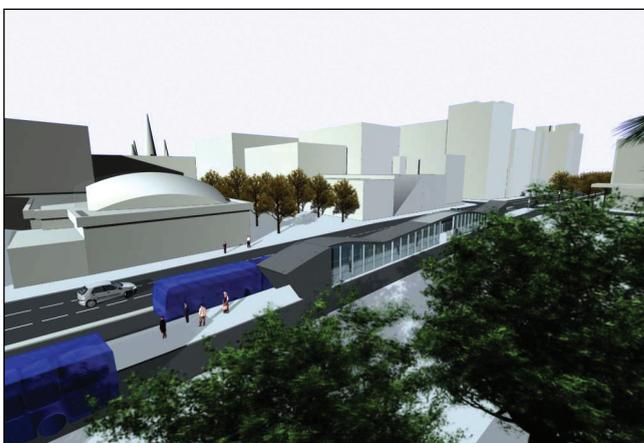


### 7. GENERALIDADES DE LA PROPUESTA

CAMPO RELACIONAL DE DIMENSIONES Y PERSPECTIVAS

DIMENSION	SOCIAL	CULTURAL	AMBIENTAL	POLITICO	ECONOMICO
PERSPECTIVA					
MOVILIDAD	-Nuevas formas de funcionamiento del sistema mediante la educación -Generar facilidad de acceso al sistema	-Nuevos espacios de intercambio -Apropiación del corredor y del sistema por parte del ciudadano	Delimitación áreas de conservación con infraestructura de transporte Recorridos ecológicos	-Oportunidad de mostrar eficiencia en la gestión	-Racionalización del transporte = economía en tiempo de desplazamiento -Reducción de costos por compra de predios
USOS	-Se fortalece la red educativa a través del Plan de Regularización y Manejo UNAL- PUJ-URC-UCC-UST-PLTGC	-Nuevos espacios lúdicos "a cielo abierto"	Adaptación hombre naturaleza		-Beneficios de focalización para empresas
IMAGINARIO	Cambio en el sistema de relaciones sociales porque al tener más espacios de intercambio el ciudadano tendrá mayor sentido de pertenencia.	Nuevas formas de identidad Espacio cosmopolita y de libre expresión	-Se recupera ambientalmente el borde de los cerros	Hay mayor participación y solidaridad	-Vale la pena invertir por la valoración del suelo y por la creación de un gran mercado local y global
MORFOLOGÍA	Si las formas se perciben agradables, existen espacios lúdicos y si los edificios se implantan en la percepción estética agradable las relaciones sociales se dinamizarán.	Generación de redes transversales de articulación del sistema de avenidas	Percepción de nuevas formas Naturaleza en armonía con arquitectura; creación de corredores ecológicos para conectar la estructura ecológica principal	La buena percepción fomenta el desarrollo de operaciones urbanas estratégicas	Las nuevas estéticas atraen inversión Arquitectura productiva Como la compra de predios se minimiza, la forma de la ciudad se conserva y se restaura
SOSTENIBILIDAD	Hay mayores oportunidades de trabajo; la Séptima es atractiva		Se genera un ciclo autopoiético en expansión = bucle de retroalimentación para otras intervenciones	Generación de modelos sostenibles.	Se propicia la reducción de costos por construcción y mantenimiento de estaciones
NORMATIVA	El espacio público pertenece a la comunidad y es completamente abierto.		Los cerros orientales inician proceso de recuperación	El proyecto permite la articulación de las políticas urbanas	





# Conclusiones

Se ha presentado el desarrollo del ejercicio académico en torno al tema de la movilidad en Bogotá por medio de dos visiones complementarias: a) la de los docentes a cargo del grupo, quienes plantearon en sus textos sus puntos de vista personales sobre el particular y cuyos argumentos alimentaron las discusiones y las propuestas, y b) la de los estudiantes, profesionales de diversas disciplinas en proceso de culminación de la Especialización en Diseño Urbano, quienes conjugaron esta información en los procesos de lectura del territorio y propuesta de proyecto, bajo las directrices trazadas y aquí también presentadas.

El intercambio de experiencias, puntos de vista y expectativas disciplinares, a la luz del profundo compromiso con la ciudad, fue la dinámica predominante en el Taller. Las conclusiones de esta sinergia se plantean a continuación como la síntesis de las discusiones, expuestas de forma que permitan vislumbrar posibles escenarios del futuro urbano que se avecina, si la ciudad insiste por la opción que reduce el problema de la movilidad a la cuestión de las vías y los vehículos.

La responsabilidad de la academia es justamente tratar este tipo de riesgos, ilustrarlos y debatirlos, para que la discusión genere alternativas que consideren nuevas perspectivas, particularmente aquellas que abren caminos creativos e innovadores, a la luz de formas contemporáneas de modelación de la realidad, capaces de responder adecuadamente a retos tan complejos.

## 1. La mirada

Abordar los asuntos urbanos implica siempre una postura frente a la ciudad, la que se revela en el modo como se interpreta su historia, se entienden los retos que implican sus coyunturas y se vislumbra su futuro. La mirada puede ubicarse, así, en un abanico de posibilidades, desde las meramente funcionalistas, hasta las más poéticas; desde aquellas que reducen los problemas propios de la aglomeración de seres humanos a disfuncionalidades, a las que los entienden como parte del proceso de crecimiento de la especie, hoy por hoy abocada a las concentraciones babélicas. La mirada propuesta y descrita por medio de un brevísimo ejercicio académico sobre uno de los temas más álgidos de la vida de una urbe, la movilidad, gravita en torno de la necesidad de comprender que cualquier asunto debe ser entendido en su contexto mayor y conlleva efectos en contextos menores, en primera instancia; que, por su naturaleza, cualquier dinámica urbana debe ser entendida como un proceso, con lo que ello implica frente a las dimensiones temporal y espacial, en segundo término; y finalmente, que, como todo hecho profundamente humano, la ciudad es un fenómeno de una alta complejidad, lo que ha exigido la frecuente renovación de los modelos de pensamiento con los que se ha abordado, y que el que actualmente parece explicar mejor su ser y proceder es aquél que la aborda como un sistema, cuyos componentes se encuentran estrechamente relacionados, y en el que el aprendizaje colectivo parece ser una constante.

## 2. La modelación

La analogía resulta ser un proceso racional que sirve a manera de herramienta para la comprensión de muchos fenómenos urbanos. En tal sentido, relacionar el cuerpo humano con la ciudad es un símil válido, particularmente cuando se aborda desde la noción sistémica. Así, el sistema circulatorio es análogo al de la movilidad de la ciudad, en tanto representa los flujos que mantienen vivas las partes del todo, por cuanto llevan parte de aquello que las alimenta: nutrientes en la sangre, personas en las vías. El movimiento es condición para la vida; la movilidad lo es para la convivencia. Pero la comparación puede ir más allá: el transporte resulta ser el principal determinante de la estructura urbana, y particularmente el transporte público es dinamizador de actividades y usos en el tejido construido y habitado. Además, la noción de corazón alimenta el paralelismo, pues existe en ambos casos un músculo que dinamiza los flujos, cuya potencia (y tamaño) debe ser proporcional al tamaño total del cuerpo, generalmente ubicado en un lugar central con respecto al grueso de las funciones del organismo, y del que dependen funciones que no pueden ser leídas desde la mera funcionalidad (el nivel simbólico atribuido al corazón puede ser así comparado con la carga simbólica que tiene para la memoria urbana el centro histórico).

## 3. La movilidad

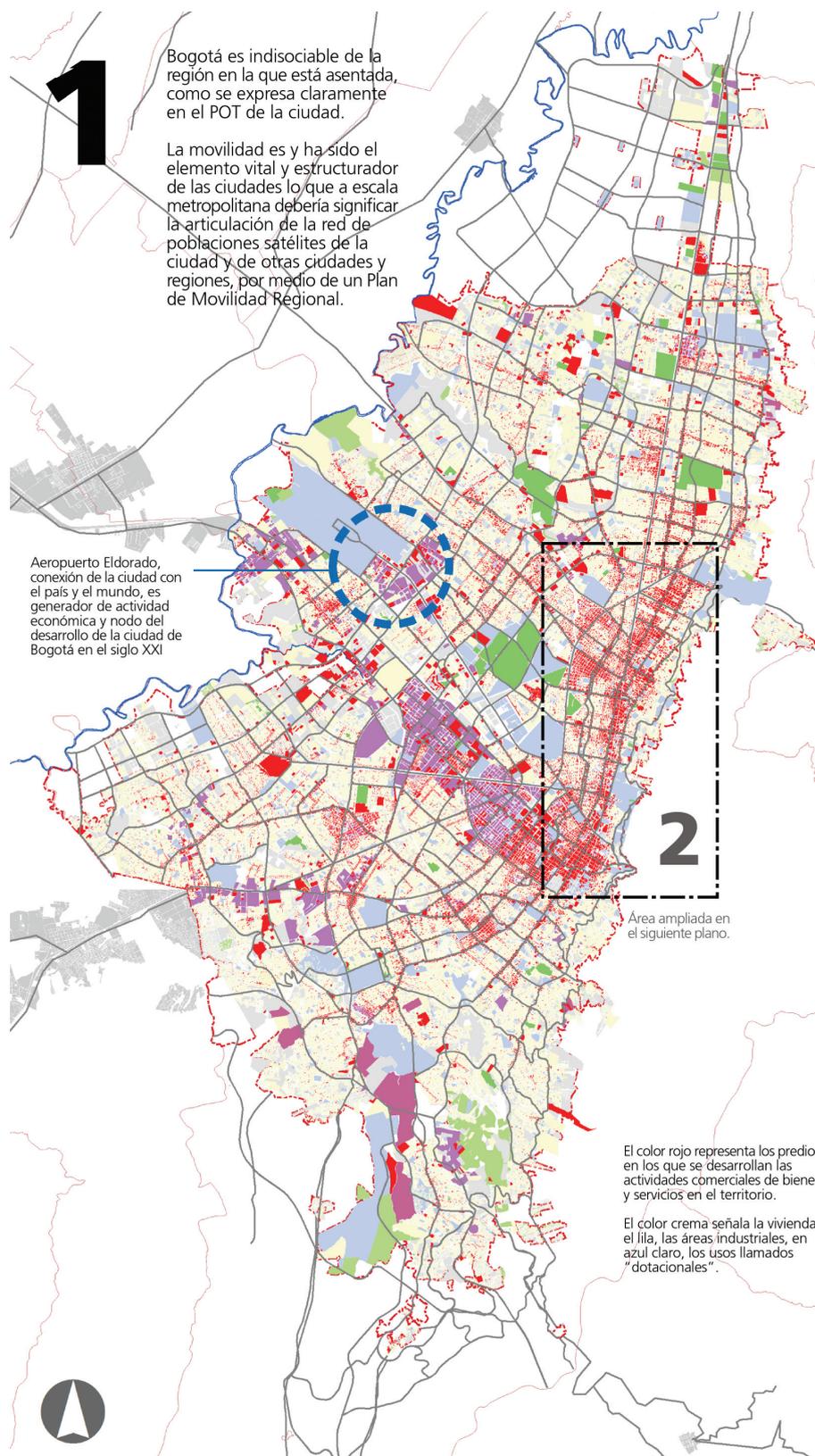
El análisis de los asuntos de la movilidad urbana implica claridades sobre los dos puntos anteriores, a la vez que gran cantidad de información para entender, modelar y proyectar de manera integral aquello que nutre este componente y lo que su intervención conlleva para la ciudad entera. Cuando se desconocen estos imperativos metodológicos, el primer impulso reduce el tema a la relación entre las condiciones de las vías por las que circulan los vehículos, la cantidad de éstos y los ritmos de sus comportamientos. En tal sentido, las aparentes soluciones no son más que paliativos para síntomas que señalan causas profundas. La restricción de la circulación vehicular en determinadas horas y días es el ejemplo más patético en el caso de Bogotá. La reproducción de la medida en otras ciudades con circunstancias

completamente distintas demuestra la miopía con la que se encara en general el tema.

Pero un análisis sobre cómo el crecimiento de la ciudad ha ido de la mano con la proyección de las vías de acceso y circulación y sobre cómo los cambios de uso han sido jalonados por la expansión de las funciones comerciales a lo largo de las mismas vías, explicaría buena parte de lo que ha ocurrido y seguirá ocurriendo en Bogotá, particularmente en la zona de estudio. La simple inspección del plano de usos de suelo del centro y el nororiente de la ciudad revela las etapas del crecimiento urbano en función de sus ejes transversales y polos de desarrollo, como se explica más adelante. Al focalizar en cada uno de estos centros, se ha replicado el patrón de concentración de usos, saturación vehicular y construcción de zonas de soporte (comercio y vivienda hacia el occidente en la mayoría de los casos), lo que indefectiblemente ha convertido a los residentes tradicionales en náufragos dentro de sus territorios, ahora sumergidos en la marea de locales y oficinas.

#### 4. La escala

La dimensión del problema de la movilidad en la ciudad debe comprenderse en función de la escala urbana en la que ésta se identifique: en el nivel del ordenamiento territorial, las dinámicas de la movilidad se relacionan con los grandes desplazamientos de nivel nacional, los modos como las cargas de grandes volúmenes se transportan y el desplazamiento de grupos humanos, desde migraciones hasta temporadas vacacionales. Comprender este tipo de magnitudes y temporalidades exige mirar a las poblaciones como entidades inmersas en condiciones geográficas y culturales globales. En el nivel urbano, la movilidad resulta fundamental para el crecimiento de las zonas que componen la ciudad, las relaciones que entre ellas se construyen y las dinámicas sociales, económicas y administrativas que se desarrollan en sus interiores. En esta escala son relevantes las nociones de centro y periferia, nodo y red, cuestiones que describen los flujos y recorridos que integran o dividen el territorio. En el nivel local, la movilidad pasa de conceptos gruesos a una instancia más fina, la micro-movilidad, donde cuentan particularidades como los recorridos peatonales, los cruces de flujos propios de la cotidianidad en horas pico, las aglomeraciones casuales producto de acontecimientos en espacios públicos... En general, todo aquello que configura la identidad personal de la vida urbana. Ninguna dimensión es más o menos valiosa que la otra: cada una, desde su lógica, conlleva formas de modelación e intervención; cada una exige cuidado en el uso de sus herramientas de diseño, desde la planificación urbana, hasta el diseño urbano; sin que se desconozca o se olviden condiciones ya planteadas como la visión integral, la conciencia de la complejidad y la atención a la mirada.



Plano de destinación económica del suelo de Bogotá

# A manera de epílogo

En los gráficos a los que se refiere este epílogo, las manchas de color rojo claro corresponden a la ocupación predial con actividad comercial, financiera, corporativa o de servicios; las de color crema señalan las áreas residenciales; las azules, el uso llamado ‘dotacional’.

Los ejes de la Carrera Séptima y la Avenida Caracas están señalados con rojo, como los vectores generadores de la expansión hacia el norte. A lo largo de esta última se construyó y está en operación la primera línea del sistema de troncales para buses articulados de Transmilenio, lo que debe aportar como experiencia colectiva. Las demás arterias están señaladas con color morado.

El gráfico 1 corresponde a la escala metropolitana de la ciudad de Bogotá, que abarca la totalidad de su territorio urbanizado. Por el alcance de este cuaderno, no incluye su región, de la que depende para el suministro de agua, alimentos, energía, bienes y productos, insumos para la producción y demás, que requiere para mantener su vitalidad y la de sus proveedores.

La mancha roja que se concentra en el territorio comprendido entre el centro tradicional y la Calle 100, los cerros orientales y la Avenida NQS corresponde al territorio principal de la actividad económica de la ciudad de Bogotá. Aunque existen nuevos núcleos que gravitan alrededor, por su tamaño sobresale ante cualquier otra centralidad, aunque administrativamente pertenezca a varias localidades.

Es un territorio en permanente mutación, de uso y de forma, atropellado por el permanente cambio de las condiciones y las oportunidades. Lo que fueron áreas residenciales estupidas se convirtieron en áreas “de uso múltiple” en donde se construyeron oficinas, consultorios, locales comerciales, que trajeron consigo una creciente población flotante con la consecuente saturación vial, la ausencia de parqueaderos y de espacio público, más la consiguiente degradación de las condiciones ambientales y funcionales de muchos ejes urbanos, y que fueron preámbulo a la aparición de los grandes centros comerciales.

Los círculos en el gráfico 2 señalan los distintos núcleos urbanos que dieron inicio a los polos de actividad económica que conformaron lo que hoy en día es el núcleo principal de la ciudad y del país.

El círculo A corresponde al centro histórico y tradicional de la ciudad de Bogotá, nú-

cleo donde tiene su asiento el poder político nacional y distrital además del religioso. El corazón de la urbe es igualmente su centro cultural, donde universidades y bibliotecas se mezclan con los museos, galerías, teatros y auditorios. La administración de la ciudad busca aumentar el número de residentes, para lo cual es necesario mejorar sus condiciones de habitabilidad.

El círculo B señala a Chapinero, núcleo que se desprendió del anterior con el cambio al siglo XX, como respuesta al crecimiento poblacional y gracias a la magnífica conectividad con la que se contaba entre los dos conjuntos para la época: por un costado, el Ferrocarril del Norte y del Nordeste (la actual Avenida Caracas), con el tranvía por la Carrera 13 y con la Carretera Central del Norte, por el occidente. Con la adición en la década de los setenta de la Avenida Circunvalar, son las mismas vías con las que cuenta el territorio hoy en día.

Hay que señalar cómo la Calle 64 cambia el ángulo con el que se desarrolló la trama urbana, giro que determina que la distancia entre la Carrera Séptima y la Avenida Caracas, que continúa su antigua dirección, sea cada vez mayor. La Avenida de Chile se traza paralela a esta nueva dirección, y en forma perpendicular, la Carrera 11 y la nueva Carrera 15, que se requieren como vías intermedias entre la Séptima y la Caracas.

El círculo C se refiere al Centro Internacional San Diego, conjunto que ofreció un concepto urbano innovador para la ciudad, desarrollado en la década de los cincuenta cuando se construyeron las grandes avenidas para los pocos automóviles de la época, como la Carrera Décima, la Tercera y la Avenida 26, con lo que se establece la tensión necesaria para conformar un corredor comercial entre los núcleos A y B. La Carrera 13 se convirtió en la calle comercial ‘in’ del ‘norte’ de esa ciudad que llegaba hasta los alrededores de la Avenida de Chile, con el “Tout va bien” y el tranvía.

El transporte público utilizaba la Avenida Caracas y la Carrera 13, mientras que la Carrera Séptima era ampliada para el uso de los automóviles.

El círculo D señala el área de actividad económica que se desarrolló sobre el eje de la Carrera 15 en las inmediaciones de los centros comerciales de los barrios El Lago y Antiguo Country, nodos que originalmente tenían una escala local, orientado al servicio de las áreas residenciales que los rodeaban. Contaban con

un pequeño supermercado, un cine y algunos locales, que poco a poco fueron replicándose, aumentando su cobertura. La secuencia de pequeños centros comerciales a lo largo de un nuevo eje vial por el cual se desplazaba el transporte público incentivó la aparición paulatina de un nuevo comercio que acabó consolidando la vía como la nueva pasarela de la ciudad: almacenes elegantes, restaurantes y cafeterías, bancos y otras instituciones que poco a poco sustituyeron el rol de aquellos que se ubicaban sobre la Carrera 13.

El círculo E corresponde al área de expansión del proceso anterior, generado por los centros comerciales de la Calle 90 y de la Calle 100, inicialmente áreas residenciales que poco a poco fueron transformándose en comerciales y de oficinas, sin considerar las necesidades de espacio público, servicios o parqueo que el cambio de uso del suelo trae consigo. El proceso no termina aquí; continúa su dinámica hacia el norte, ahora atraído por un nuevo concepto, el de los grandes centros comerciales, que reemplazará paulatinamente los ejes comerciales de las preferencias de los ciudadanos.

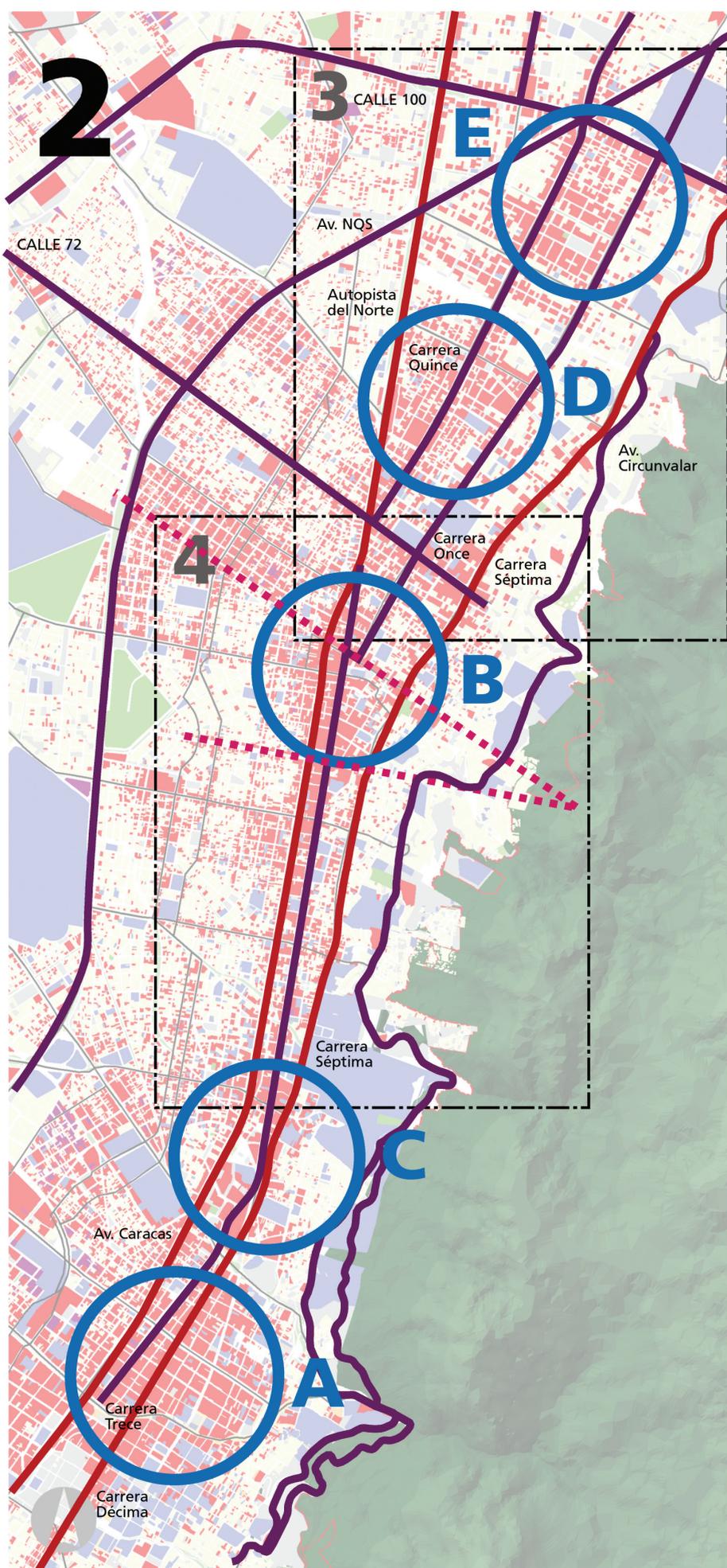
Como es evidente en el gráfico 1, la Carrera Séptima y la Avenida Caracas, convertida en Autopista del Norte a partir de la Calle 80, conforman un gran embudo que se adelgaza y disminuye su capacidad vial a medida que avanza hacia el centro tradicional de la ciudad, lo que ayuda a explicar los múltiples problemas de movilidad de la zona. Ante la incapacidad de la red arterial, la ciudad decidió, por 'capilaridad', usar la red local, la de los barrios y las viviendas, para sus movimientos pendulares, con el consiguiente detrimento de las condiciones de habitabilidad.

Los gráficos 3 y 4 corresponden a ampliaciones del gráfico 2; se emplean las mismas convenciones de los anteriores.

El gráfico 3 corresponde a la zona del área de estudio por parte de los estudiantes del Taller, mientras que el gráfico 4 muestra lo que es el sector comprendido entre la Avenida de Chile (Calle 72) y la Calle 100.

El gráfico 4 muestra cómo el sector comprendido entre la calle 74 y la calle 100 es predominantemente de vivienda de alta densidad en altura, de estrato 6, el más alto de la ciudad. La actividad económica que justifique el trayecto de una troncal para Transmilenio desde la 76 hasta Usaquén no es clara como prioridad para la ciudad, puesto que atiende a la población con mayor poder adquisitivo y tenencia de automóvil, en atención a que el corredor de actividad económica contenido entre la Avenida Caracas y la Carrera Séptima, a partir de la Avenida de Chile se desplaza al territorio comprendido entre la Carrera 11 y la Carrera 15, distante del corredor de la Carrera Séptima. Queda la pregunta: ¿cómo se piensa irrigar este territorio, si el transporte público que lo hace igualmente utiliza la Carrera Séptima?

Así como el establecimiento del par vial de las Carreras 11 y 15 obligó a las personas a desplazarse perpendicularmente a esta vías, lo acabó por cambiar totalmente el uso del territorio entre las dos arterias, obligar al público a tener que circular por determinados ejes hasta las estaciones de Transmilenio sobre la Carrera Séptima, acabará convirtiendo los ejes de la 76 y de la 85 en vías de alto tráfico peatonal, con las consecuencias que esto trae.



# 3

En el eje de la Calle 72 se concentran actividades financieras y corporativas, comerciales y de servicios. Alrededor de ésta se han unificado diferentes instituciones de educación superior.

Área de Interés Cultural y barrio con tratamiento de Conservación Urbanística y Arquitectónica, con muy poca protección. El sector de la Avenida de Chile presionó un cambio de uso que cambió rápidamente la fisonomía del área.

Nodo urbano y nudo de tráfico. La Carrera 13, otrora eje urbano significativo para los bogotanos, es hoy una vía "tomada" por los vehículos de transporte tradicional, altamente contaminada y degradada.

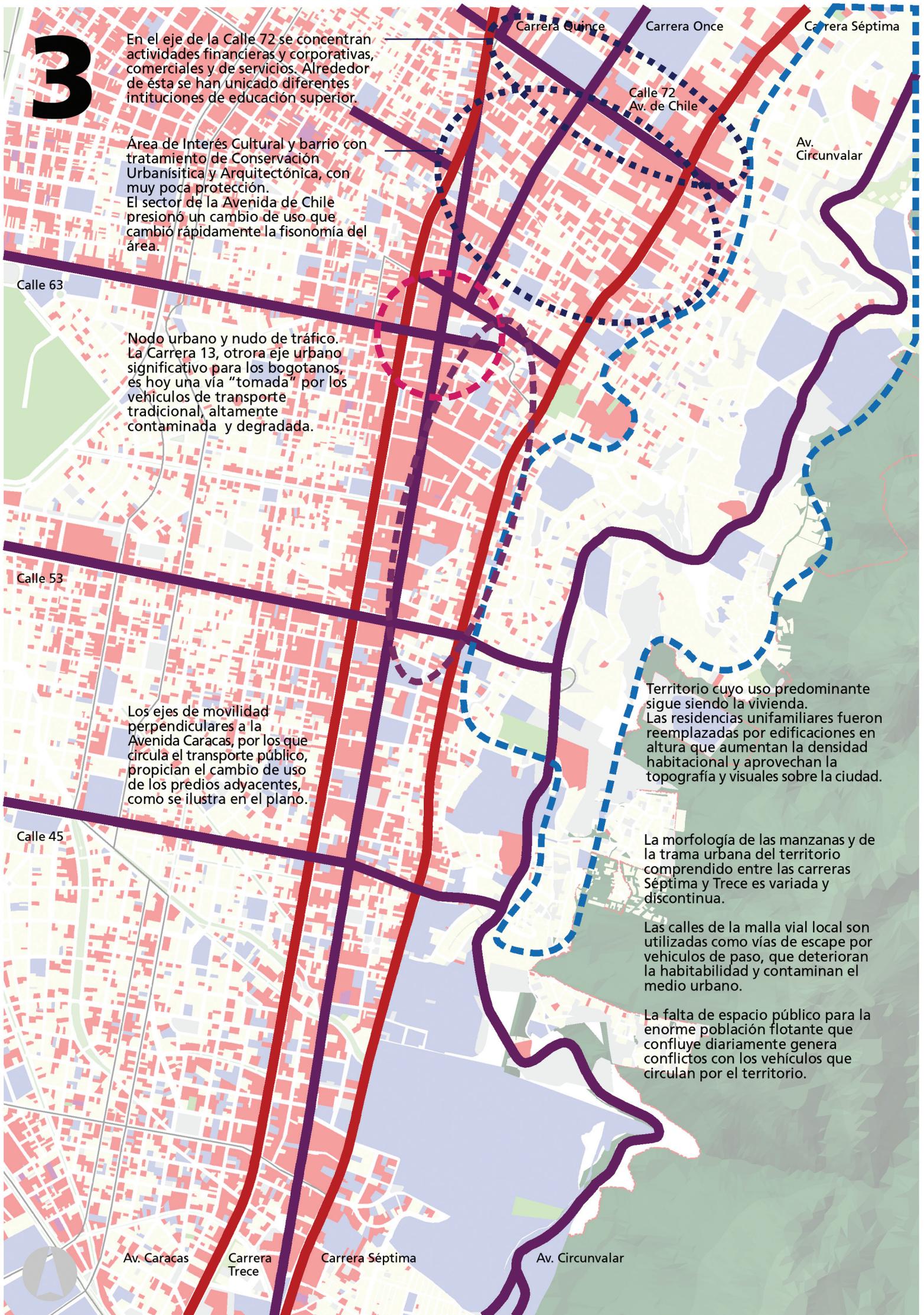
Los ejes de movilidad perpendiculares a la Avenida Caracas, por los que circula el transporte público, propician el cambio de uso de los predios adyacentes, como se ilustra en el plano.

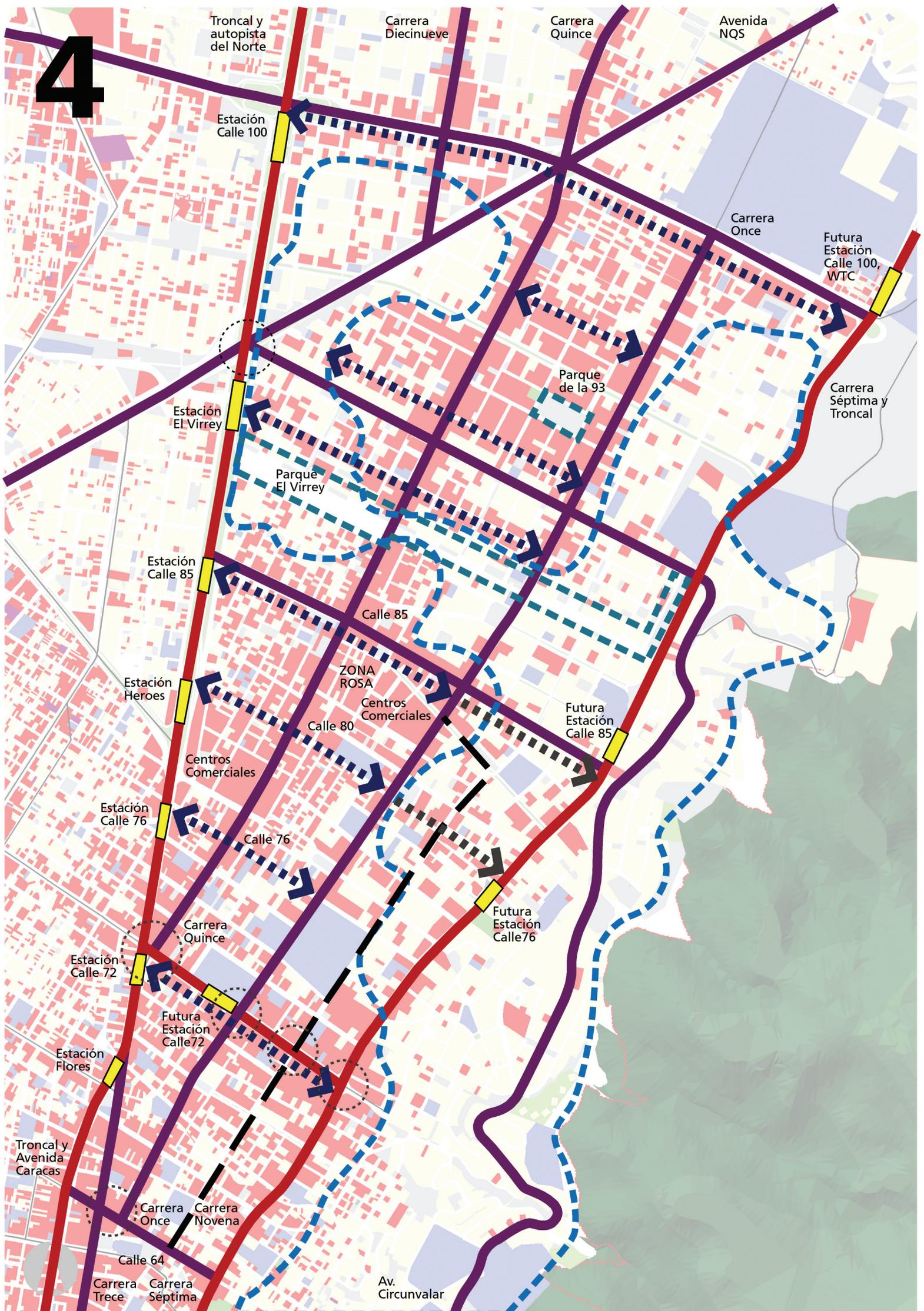
Territorio cuyo uso predominante sigue siendo la vivienda. Las residencias unifamiliares fueron reemplazadas por edificaciones en altura que aumentan la densidad habitacional y aprovechan la topografía y visuales sobre la ciudad.

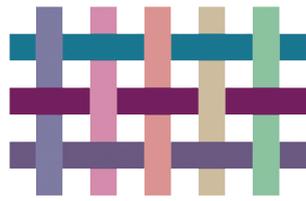
La morfología de las manzanas y de la trama urbana del territorio comprendido entre las carreras Séptima y Trece es variada y discontinua.

Las calles de la malla vial local son utilizadas como vías de escape por vehículos de paso, que deterioran la habitabilidad y contaminan el medio urbano.

La falta de espacio público para la enorme población flotante que confluye diariamente genera conflictos con los vehículos que circulan por el territorio.







ISBN 958-9029-87-9



9 789589 029879