

BOGOTÁ. ACCIONES URBANÍSTICAS PARA UNA CIUDAD SUSTENTABLE

VI SEMINARIO DE URBANISMO INTERNACIONAL

CIUDAD DE MÉXICO, abril de 2010

Mtra. Maruja Redondo Gómez

Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco

Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo



La transformación de Bogotá demuestra que las ciudades pueden cambiar. Que las administraciones pueden ser más transparentes y eficaces y que la sociedad está en capacidad de asumir cambios de actitud y comportamiento. Que es posible generar un círculo virtuoso de confianza mutua.

**Carmenza Saldías
Barreneche**
Directora Departamento
Administrativo de
Planeación
mayo 30 de 2005

La transformación de Bogotá es resultado de un proceso coyuntural, donde lo más importante ha sido la complementariedad entre cambios culturales y espaciales. (Ricardo Montezuma, Msc, Ph.D. Director Fundación Ciudad Humana Bogotá – Colombia)

ANTANAS MOKUS (Alcalde de Bogotá 1995-97 2001-03)

¿PARA QUE TRANSFORMAMOS LAS CIUDADES?

- Productivas
- Competitivas
- Equitativas
- Atractivas
- Habitables
- Humanas

SOSTENIBLES

¿PARA QUIENES TRANSFORMAMOS LAS CIUDADES?

Ciudadanos

- Locales •Nacionales •Internacionales

¿COMO TRANSFORMAMOS LAS CIUDADES?

- Instituciones •Instrumentos •Incentivos

¿QUIENES TRANSFORMAN LAS CIUDADES?

Todos

Gobernantes, Ciudadanos, Gremios



LAS CIUDADES QUE TENEMOS

PROBLEMAS ESTRUCTURALES

- Inequidad
- Segregación
- Exclusión



¿ES POSIBLE UNA CIUDAD MEJOR?



MODELO DE URBANIZACIÓN DE NUESTRAS CIUDADES

La ciudad de hoy tiende a especializarse funcionalmente en el territorio. los usos residenciales, comerciales e industriales se han ido separando generando, por un lado, empobrecimiento y simplificación de la ciudad y por el otro **“aumento explosivo de la movilidad”**.

El mercado de la vivienda ha venido empujando a amplios sectores de la población a ubicarse en periferias extensas con precios relativamente más bajos, generando una segregación social que conlleva a una descohesión social y a la dificultad para acceder a los servicios básicos.



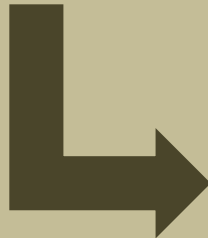
**Impacto en la ciudad y sus pobladores.
Despilfarro de recursos consumidos de
modo ineficiente.**

MODELO ABSOLUTAMENTE INSOSTENIBLE

En los últimos tiempos, la motorización de las ciudades y el impacto de las nuevas tecnologías, han generado muchas oportunidades, sí, pero oportunidades que no se han traducido en una mejor calidad de vida sino en todo lo contrario, pérdida de los espacios públicos y residenciales de la ciudad dando como resultado, una ciudad

congestionada, Invadida, atomizada, dispersa, segregada, contaminada.

**QUE TENEMOS
QUE HACER?**



Repensar las ciudades

abordando los dos retos que hoy tiene la sociedad:

La sostenibilidad y la *entrada en la era de la*

información. Esto es un punto obligado que si no se aborda, no hay futuro.

LOCALIZACIÓN DE BOGOTÁ

Ubicación astronómica: 4° , 35' , 56.57" de latitud norte y 74° , 04' , 51.30" de longitud al oeste de Greenwich.

Altitud: 2.550 metros sobre el nivel del mar.
Distrito Capital, área total: 177.598 hectáreas.
Área urbana: 30.736 hectáreas.
Área suburbana: 17.045 hectáreas.

20 Localidades: Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, Suba, Barrios Unidos, Teusaquillo, Los Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, La Candelaria, Rafael Uribe Uribe, Ciudad Bolívar y Sumapaz.



CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

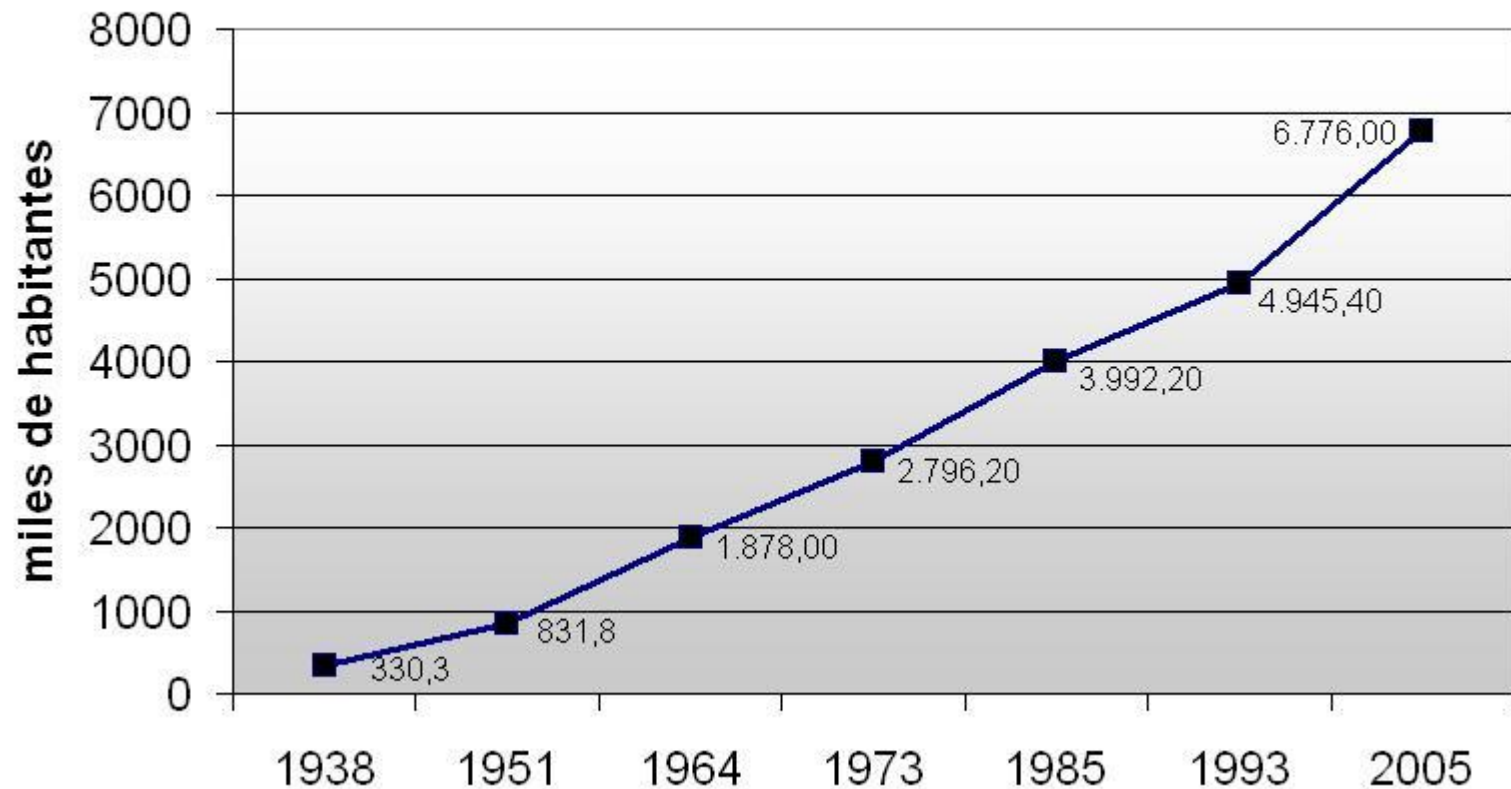
1775		16.233* habitantes en la ciudad
1800	→	21.964 personas. Padrón general a fines de 1800.
1832		28.341 habitantes. Constitucional de Cundinamarca, junio 10, 1832.
1870		40.883 habitantes* anuario estadístico de Colombia de 1875.
1912		121.257 habitantes, del 5 de marzo de 1912.
1918	→	143.994 habitantes* Censo de población del 14 de octubre de 1918
1928		235.702 habitantes. Censo de población, 1928
1938		325.650 habitantes*. Censo de población, 5 de julio de 1938.
1951	→	715.250 habitantes. Censo de edificios y viviendas de 1951.
1964	→	1'697.311 habitantes. XIII Censo nacional de población
1973	→	2'855.065 habitantes. XIV Censo nacional de población
1985		4'236.490 habitantes. XV Censo nacional de población
1993	→	5'484.244 habitantes. XVI Censo nacional de población
1999	→	6'276.428 habitantes*
2005	→	7'881.156 habitantes**

*Solo en el perímetro urbano

** DANE. Departamento administrativo nacional de Estadística. Censo de 2005

FUENTE: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Población de Bogotá



Históricamente la población de la ciudad no experimentó un crecimiento significativo hasta entrado el siglo XX cuando contaba con 100.000 habitantes. Pero las décadas de 1940, 1960 y 1970 observaron los incrementos más significativos en la población que fueron desproporcionados frente a los recursos disponibles en la ciudad, los cuales se manifestaron principalmente en la cobertura del transporte, los servicios públicos y la oferta de empleo.



Sta. Fé de Bogotá, 1840



1749

Sabana de Bogotá

Dos elementos le han dado carácter a Bogotá desde la Colonia: la íntima relación con su entorno natural, evidente en la abundancia de corrientes de agua que regaban la ciudad desde los cerros orientales y que determinaron la disposición de las calles y carreras . y la tradición de edificar a partir de ladrillos y tejas de barro.

El siglo XVIII fue próspero en obras públicas principalmente con las obras de puentes y mejoras de caminos sobre terrenos anegables.

La ciudad empezó el siglo XIX preparada para crecer en población, en actividad comercial y en área urbana. La ciudad contaba con siete puentes al interior del perímetro urbano.



Bogotá, mediados siglo XIX

1820 proceso de transformación significativa en la historia urbana de Bogotá.

Sta. Fé de Bogotá tenía sentadas las bases para entrar a la modernidad.



Calle 26, 1900



Camellón de San Victorino 1908



Paseo del Prado 1910



Avenida Caracas 1910

A comienzos del siglo XX se trazaron las primeras grandes avenidas y el crecimiento se aceleró drásticamente. En 1900 la ciudad abarcaba un área de 260 hectáreas y tenía una población de 96.605 habitantes

Las vías del tranvía (1884) se constituyeron en ejes de desarrollo dando cabida a nuevos asentamientos.



Avenida de la República 1910



Calle Real 1920
(Carrera 7ma)

Relación entre el paisaje urbano y el entorno natural



Paseo del Libertador 1912



Avenida Colón 1929

El proyecto de la línea del tranvía municipal a Chapinero, parecía pronosticar la tendencia de crecimiento de la ciudad hacia el norte.

En 1915 surge un proyecto de ensanche de la ciudad, en donde la cultura del automóvil ya emprendía su camino hacia la modernidad.



Calle 26, 1929

OBRA PÚBLICA

Acueducto



REPRESA SAN RAFAEL

SUMINISTRO DE AGUA GARANTIZADO EN BOGOTÁ POR LOS PRÓXIMOS 100 AÑOS, CONTRIBUYENDO AL ABASTECIMIENTO DE ENERGÍA ELECTRICA.



CHORRO DE PADILLA



20s. SEGUNDA MODERNIDAD EN COLOMBIA



Almacén

aparecieron los primeros edificios construidos especialmente para albergar centros comerciales.

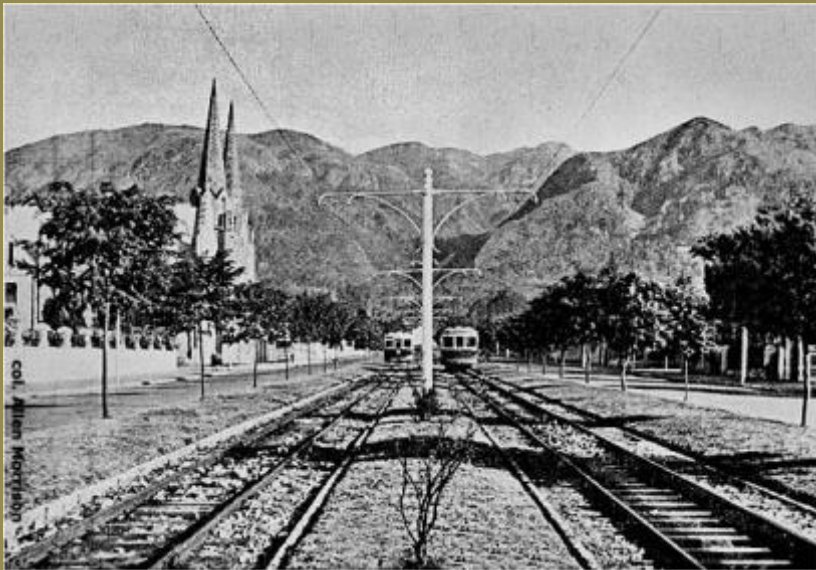


Pasaje comercial 1920

La ciudad expandida sobre la Sabana

Desde los años treinta se nota una marcada tendencia por el crecimiento rápido de la ciudad

“Plan de Bogotá Futuro”
proyecto que proponía la organización de las 1.172 hectáreas urbanas a través de intervenciones viales de tipo radial.



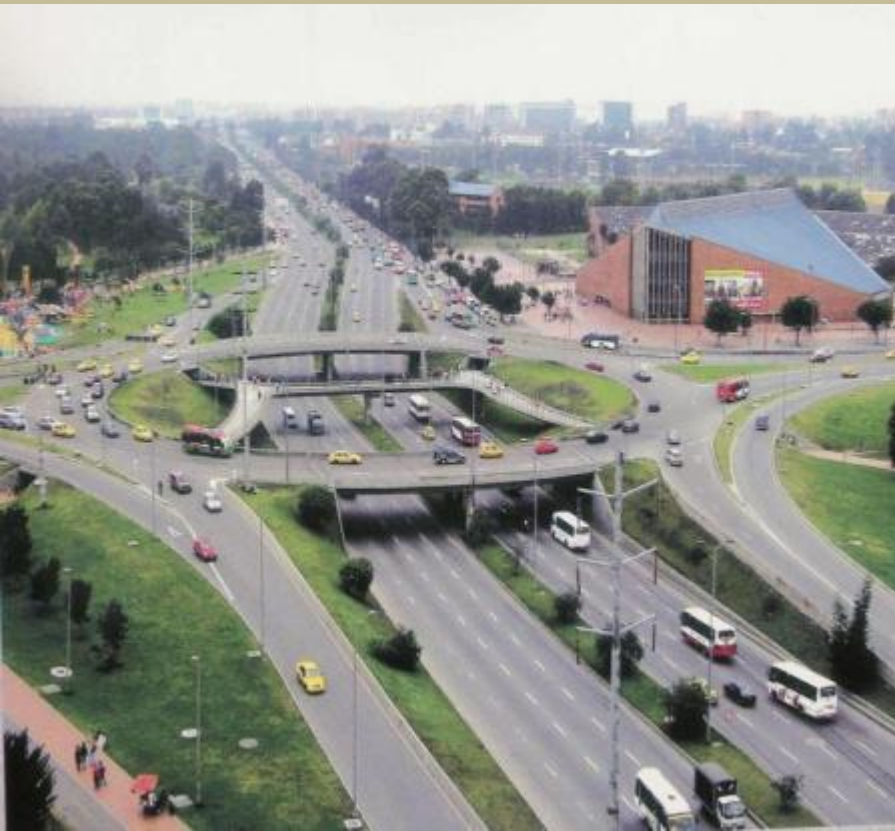
carrera 7ma. En 1930



Bogotá 1940

50s

en 1947 Le Corbusier visitó la ciudad y en 1950 entregó un «plan piloto» para su desarrollo futuro. Este proyecto contemplaba la idea de sectorización por usos del suelo, proponía clasificar las vías de acuerdo a su capacidad y pronosticaba que en cincuenta años la población total llegaría a un millón y medio de habitantes.



avenida 68, calle 63



Calle 26

Grandes avenidas

A mediados del siglo, una ola de inmigrantes, fruto de la violencia, empezó a llegar a Bogotá en busca de mejores condiciones de vida.



Calle 42, carrera 7ma



Carrera 7ma. (calle real)

Reconstrucción de la carrera 7ma. que condujo al ensanchamiento del trazado colonial y la Desaparición de edificios coloniales.



Chapinero

Se inicia con la apertura del tranvía en 1884.

Uno de los sectores mas vigorosos de la ciudad
Universidades, centros de negocio, comercio
etc.

Carrera 7ma. con calle 54



PUENTES



PUENTES CRA. 30 CALLE 94



AVENIDA CIRCUNVALAR

CENTROS COMERCIALES



Nació en 1910 de traza republicana →

AUGE DE PARQUES Y ALAMEDAS



Parque de la Independencia



De los espacios públicos de mas tradición de Bogotá



Parque Olaya Herrera de 1934



Parque El Tunal

Últimas décadas



Parque de la 93

...imaginemos lo acogedora y aún encantadora que será nuestra ciudad con andenes y zonas verdes aledañas mas amplias, con cientos de parques abiertos a todos...

alcalde reciente



Parque Metropolitano
Simón Bolívar

CENTRO INTERNACIONAL

LA RECOLETA DE SAN DIEGO





CENTRO INTERNACIONAL



ROGELIO SALMONA











EN MEMORIA DE ROGELIO SALMONA









EJE AMBIENTAL

A pesar de los avances importantes realizados en diversas áreas de la gestión urbana y municipal en el pasado siglo, Bogotá todavía se enfrenta a una serie de problemas que comprometen su desarrollo sostenible. La gestión del medio ambiente urbano de Bogotá, agravado por la migración y el desplazamiento forzado, se convirtió en una prioridad clave que requería una acción urgente.

90s. PERÍODO DE CAMBIO

1995-7 y 2001-3

Antanas Mockus, matemático, alcalde de Bogotá por dos períodos de 1995 a 1997 el primero y de 2001 a 2003 el segundo.

¿CÓMO TRANSFORMAR UNA UTOPIA EN UNA POLÍTICA DE GOBIERNO?

¿Como es posible hacer convivir a los peatones con los automovilitas en grandes ciudades en las que ambos requieren espacios?

¿A donde deben ir las inversiones de la ciudad ?

¿Cómo propiciar la participación ciudadana?



ESCENARIO 1995

- Población 5.9 m
- Automóviles 650 mil
- Congestión 5 Km/h
- Transporte colectivo 70%
- Accidentalidad 1387-3303
- Liquidación de EDTU

PREOCUPACIÓN

Movilidad, Deterioro ambiental y Calidad de vida.

CIUDAD SEGURA

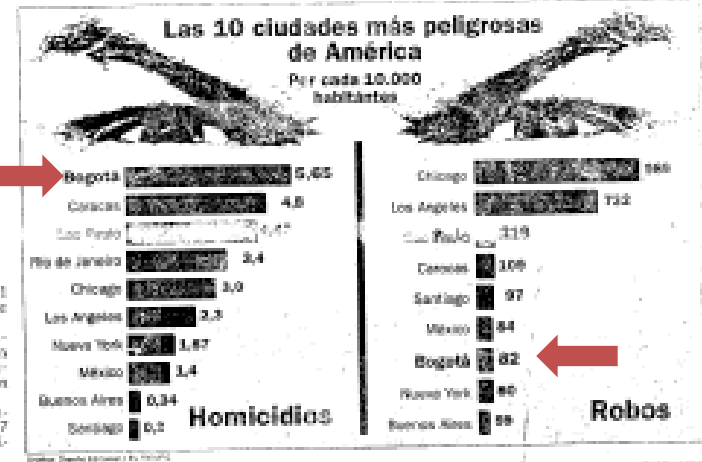
Seguramente mueren asesinadas 10 personas en la capital Bogotá, la ciudad más peligrosa del continente

Según una encuesta de la agencia de noticias AP, Bogotá, Bogotá y de Caracas, São Paulo y Río de Janeiro, es la ciudad con más homicidios en América.

BOGOTÁ
Que Bogotá sea una ciudad con altos índices de inseguridad donde a diario se presentan atracos, homicidios y violaciones al tráfico es una noticia. Pero que sea el centro urbano más peligroso de América por encima de São Paulo, Río de Janeiro, Caracas, y hasta la convencional Nueva York sí que lo es.

En relación con los robos, que incluye hurto, atracos y robo de automóviles, las ciudades más peligrosas son Chicago con 889 robos por cada 10.000 habitantes seguida por Los Angeles con 732 robos.

La encuesta pone a esta ciudad en el quinto puesto con 97 robos por cada 10.000 habitantes, superando a Bogotá.



EL TIEMPO
20 de junio de 1996

Qué es una ciudad segura?

La que tiene más:

- Policías
- Patrullas ?
- Leyes
- Cárceles
- Vigilantes

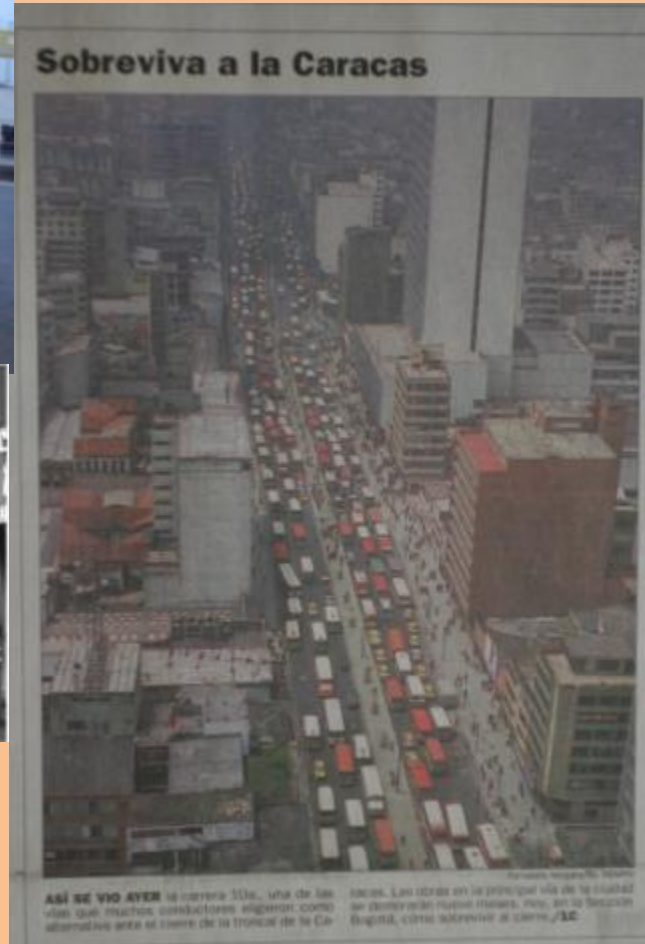
La que tiene más:

- Oportunidades
- Educación
- Cultura
- Trabajo
- Gente en sus calles
- Integración social

RETO

CONGESTIÓN

Progresiva reducción en la velocidad de circulación con incremento de:

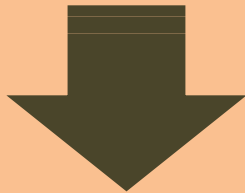


- Tiempos viaje
- Consumo combustibles,

- Costos operación
- Contaminación atmosférica

- Deterioro calidad vida urbana

En el año de 1994 nacen en Bogotá las primeras
AGENDAS AMBIENTALES LOCALES (AAL)

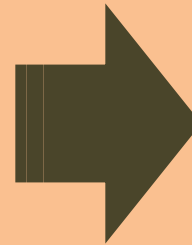


2008 Actualización de AAL

Instrumento para encaminar el
Desarrollo Sostenible de las
Localidades de Bogotá.



Estrategia de AAL **PARTICIPACIÓN**



AGENDA 21 (ONU)
Contribuir al Desarrollo
Sostenible del Planeta.



un instrumento para que en las instancias
locales, tanto los gobiernos, como entidades
privadas de cooperación y sociedad civil, se
organicen en torno a políticas y acciones para
la sostenibilidad.

AGENDA AMBIENTAL LOCAL (20) INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN LOCAL

garantiza una respuesta más adecuada a las necesidades y condiciones específicas de cada localidad.

- medio de referencia ambiental urbana
- medio de consulta
- medio de comunicación y aprendizaje de lo ambiental por parte de la comunidad.

ENCAMINAR A LA CIUDAD EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE



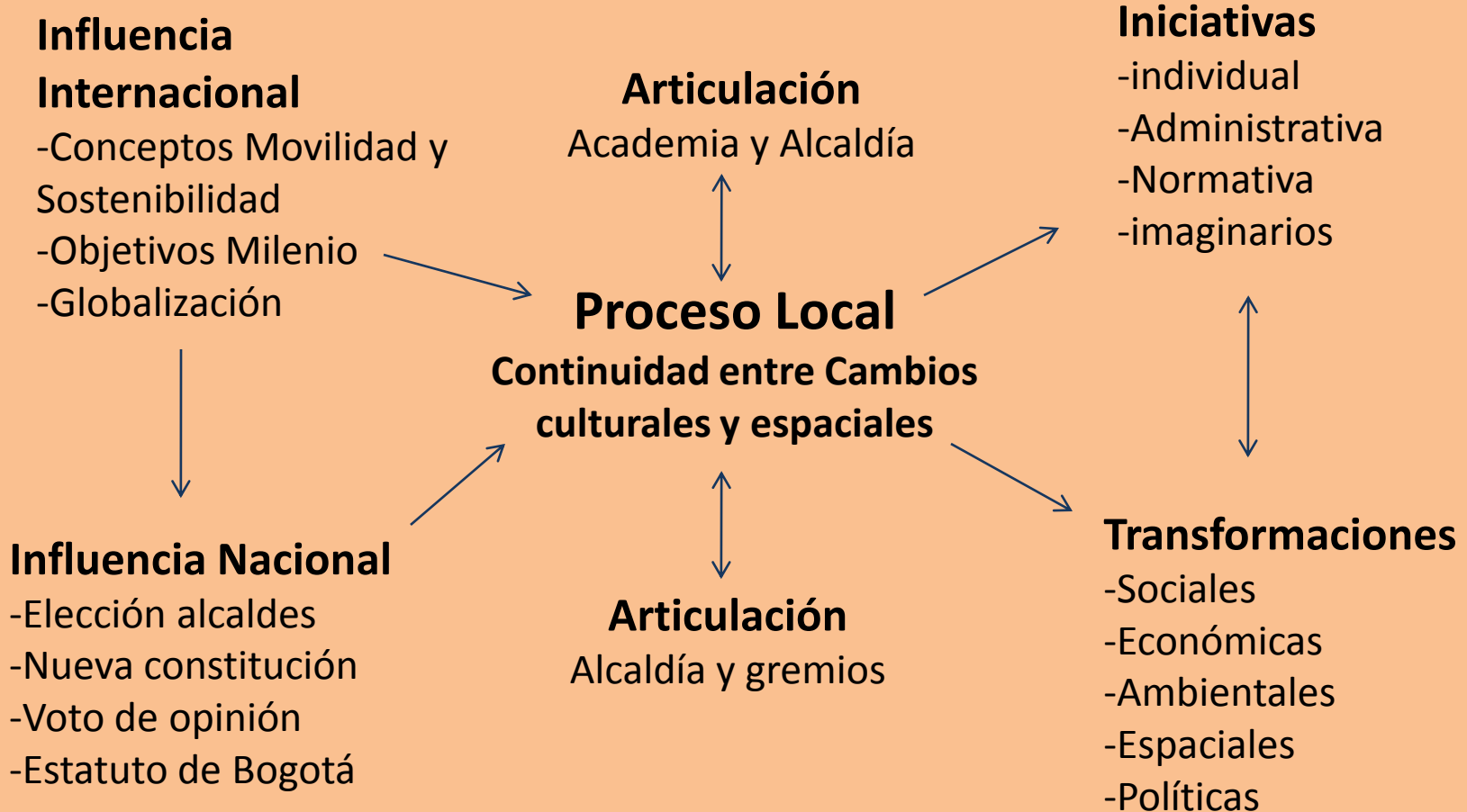
- Problemáticas y Potencialidades ambientales
- Iniciativas Locales (talleres) Participación ciudadana, autoridades locales, inversionistas.
 - . Ejecución de proyectos para la localidad y la ciudad en su conjunto.



PLAN AMBIENTAL LOCAL

TRANSFORMACIÓN DE BOGOTÁ

SOSTENIBILIDAD GLOBAL-SOSTENIBILIDAD LOCAL-SOSTENIBILIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA



BOGOTÁ. Artífices del cambio

- Constitución
- Elección Alcaldes
- Estatuto orgánico
- Gobiernos alternativos

POLÍTICA

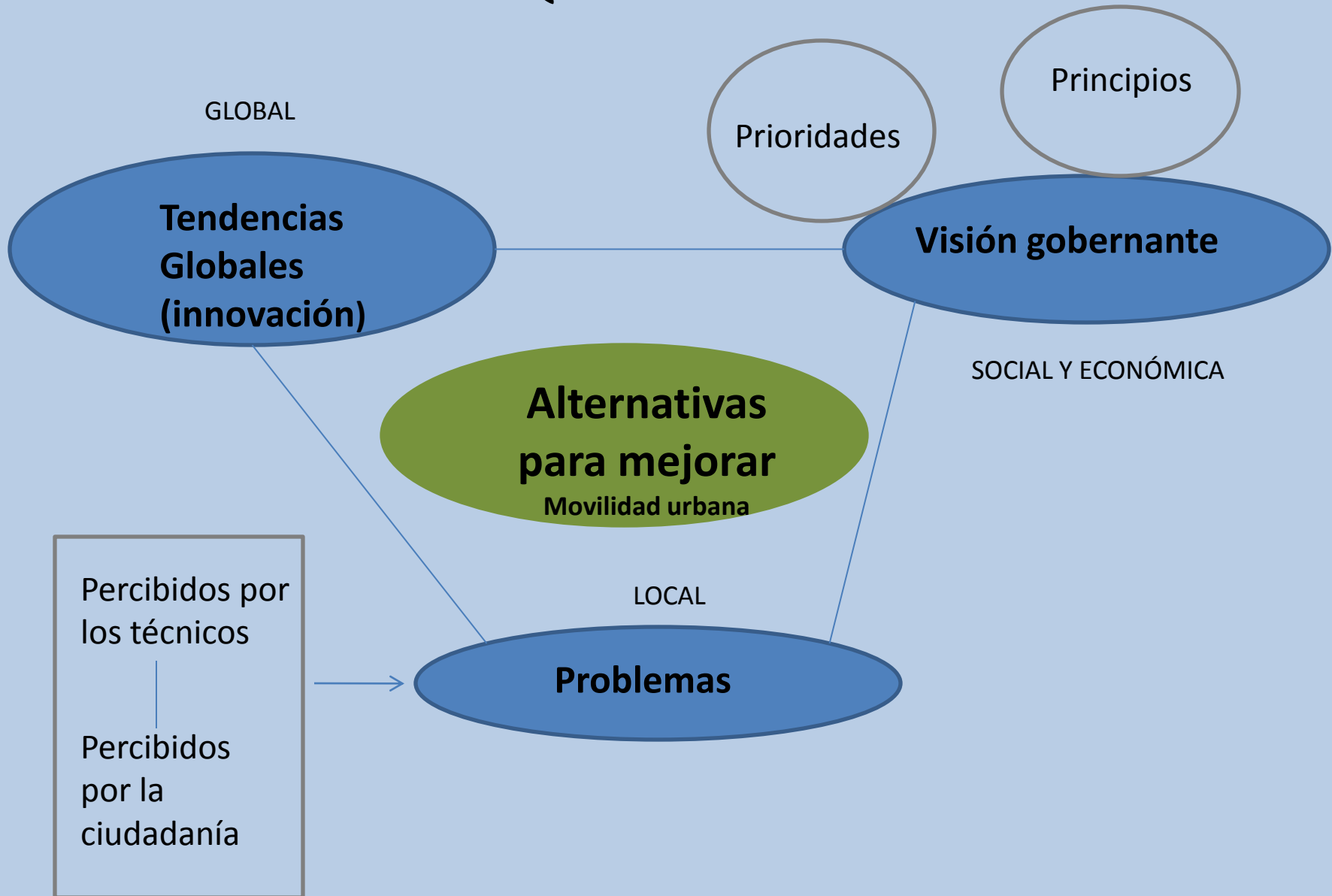
CULTURA

ESPACIO

- Transmilenio
- Espacio público
- vivienda
- Colegios
- Bibliotecas
- Ciclorrutas
- Parques

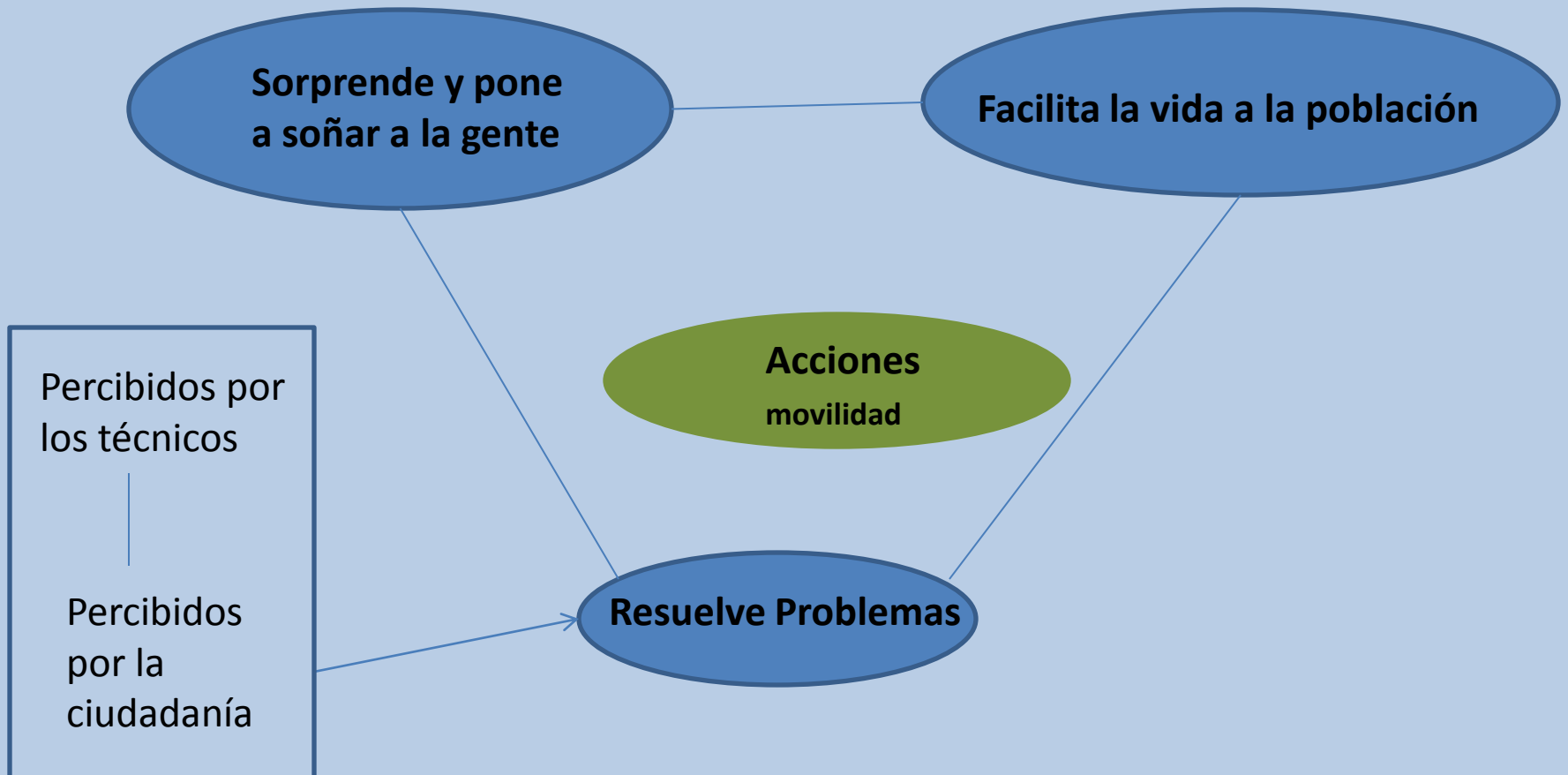
- C. Ciudadana
- C. Tributaria
- Seguridad
- Reforma A.
- Protección vida
- Sentido P.
- Legitimidad P.

COMO HACERLO. Qué tener en cuenta ?



Éxito de las intervenciones

útiles para varias generaciones





EJE AMBIENTAL DE LA AVENIDA JIMENEZ

1997 se emprende uno de los proyectos más ambiciosos de recuperación del espacio público en el centro de Bogotá.

Los arquitectos Rogelio Salmona y Luis Kopec fueron los diseñadores del proyecto.

En este proyecto básicamente se constituyó la Avenida Jiménez como un gran sendero peatonal de ladrillo acompañado por el canal del río San Francisco y arborizado con especies de flora nativa.

El conjunto crea un entorno que recupera de manera integral parte del Centro Histórico, resalta el patrimonio arquitectónico y urbanístico ubicado a lo largo del Eje y genera las condiciones necesarias para reanimarlo en términos ambientales.

Incluye un amplio paseo de uso peatonal y un corredor para el uso exclusivo del servicio de transporte público Transmilenio

Lugar fundamental en la historia de la ciudad, evoca el inicio de lo que hoy es Bogotá. Obedeció al recorrido del río para generar su forma.



- El proyecto se desarrolló en base a unos planteamientos de orden jerárquico:
- La mejora de accesos vehiculares y peatonales principalmente a las universidades.
 - La generación de un acceso a la estación del funicular con diferentes zonas.
 - La solución de problemas de circulación vehicular.

Tomando éstos como un punto de partida se desarrolló la propuesta que generaba un recorrido con paraderos para los estudiantes, siempre pensando en espacios para la gente y no en las necesidades del vehículo.



Nuevo modelo de transporte masivo -Transmilenio

ENERO DE 2001

Foto: Transmilenio S.A.



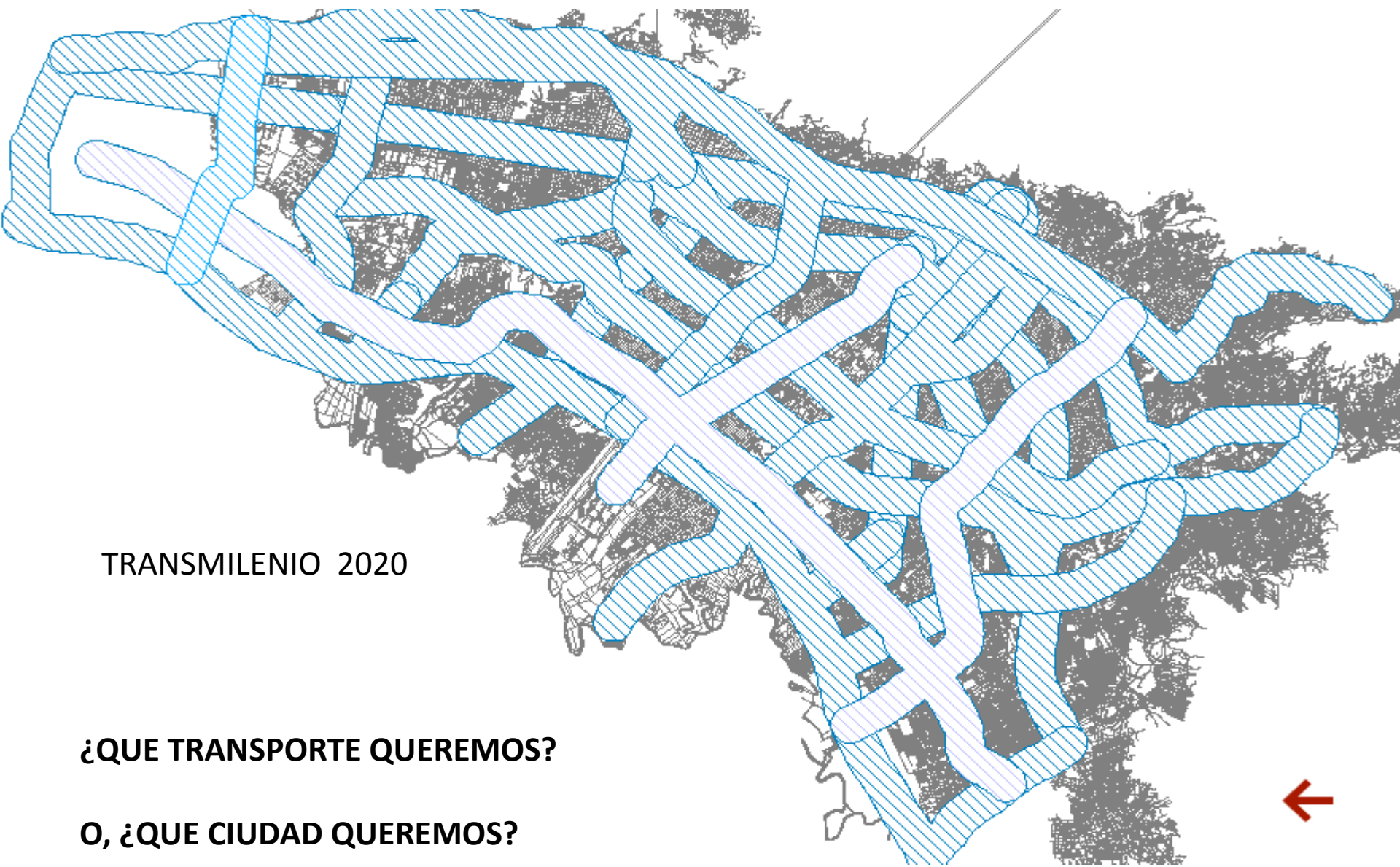


La solución es el transporte masivo para todos.









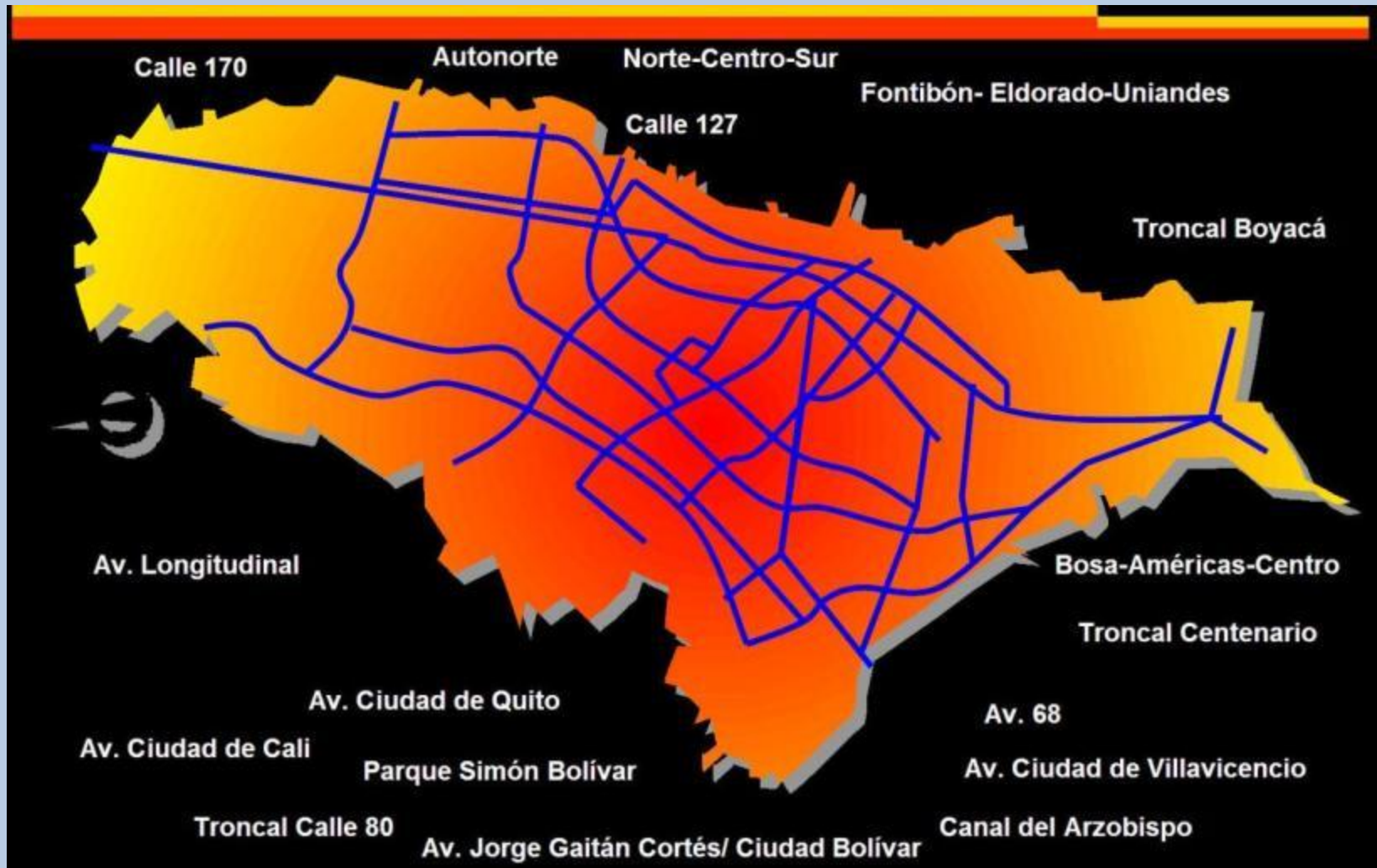
TRANSMILENIO 2020

¿QUE TRANSPORTE QUEREMOS?

O, ¿QUE CIUDAD QUEREMOS?



RED DE CICLORUTAS









Respeto por la dignidad humana



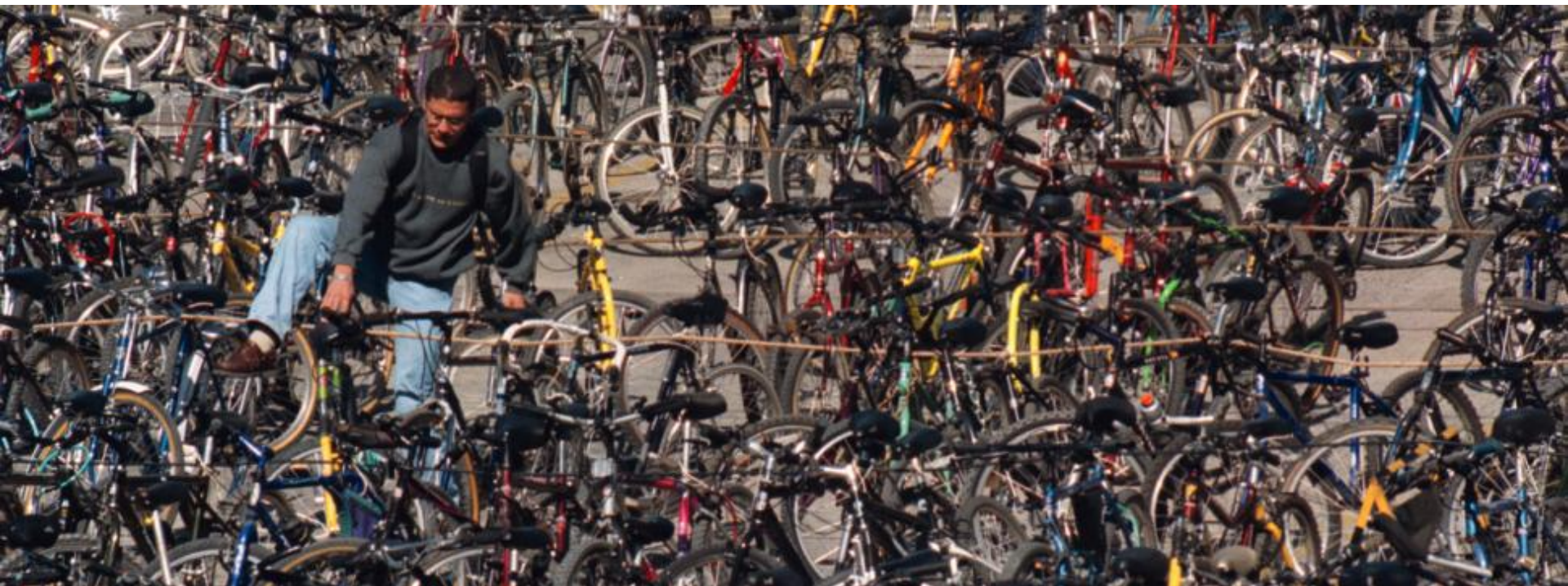


DÍA SIN AUTO

PICO Y PLACA

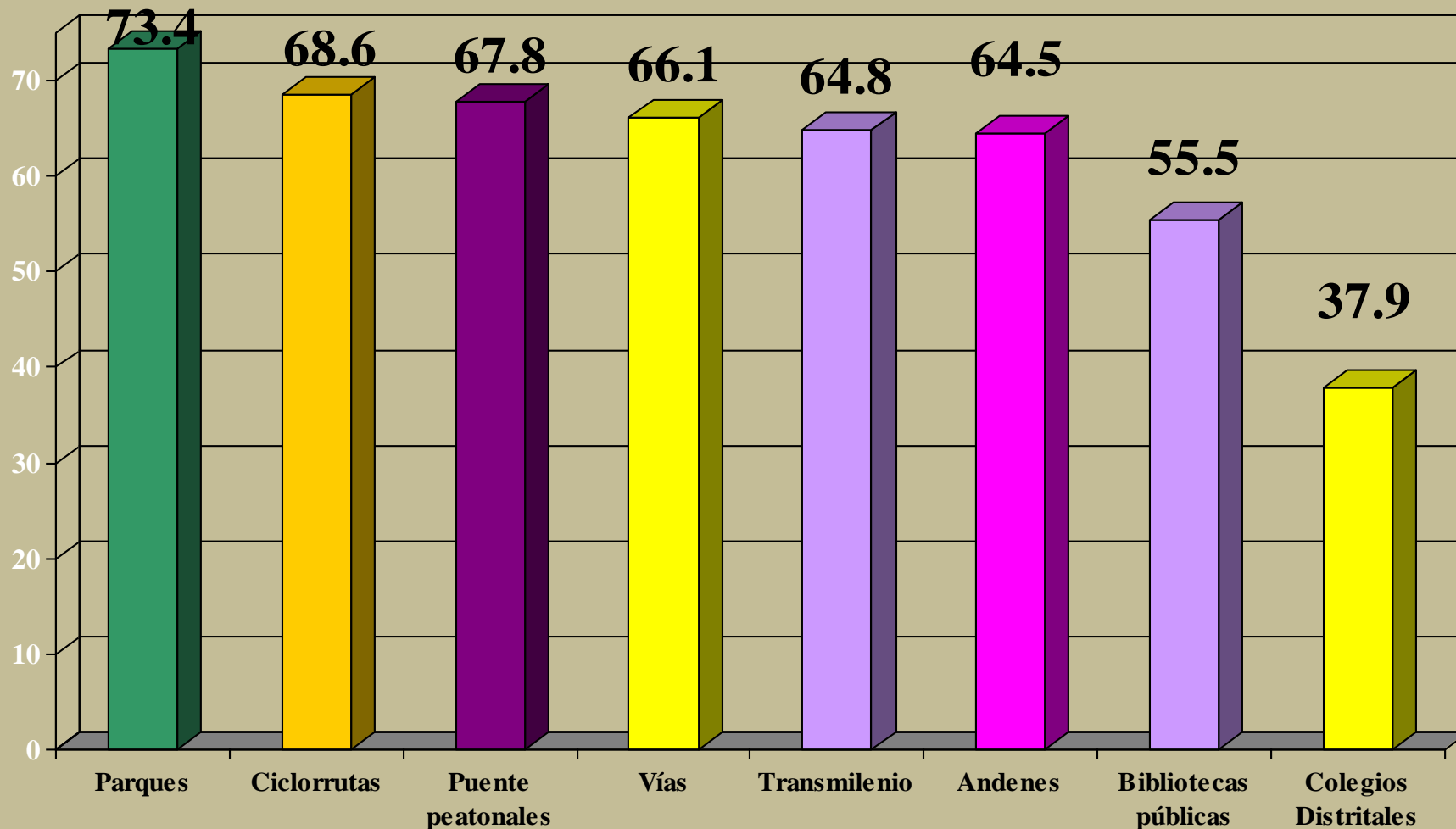


DIA SIN AUTO



Archivo el Tiempo

Obras que han mejorado la calidad de vida de los miembros del hogar, últimos 5 años

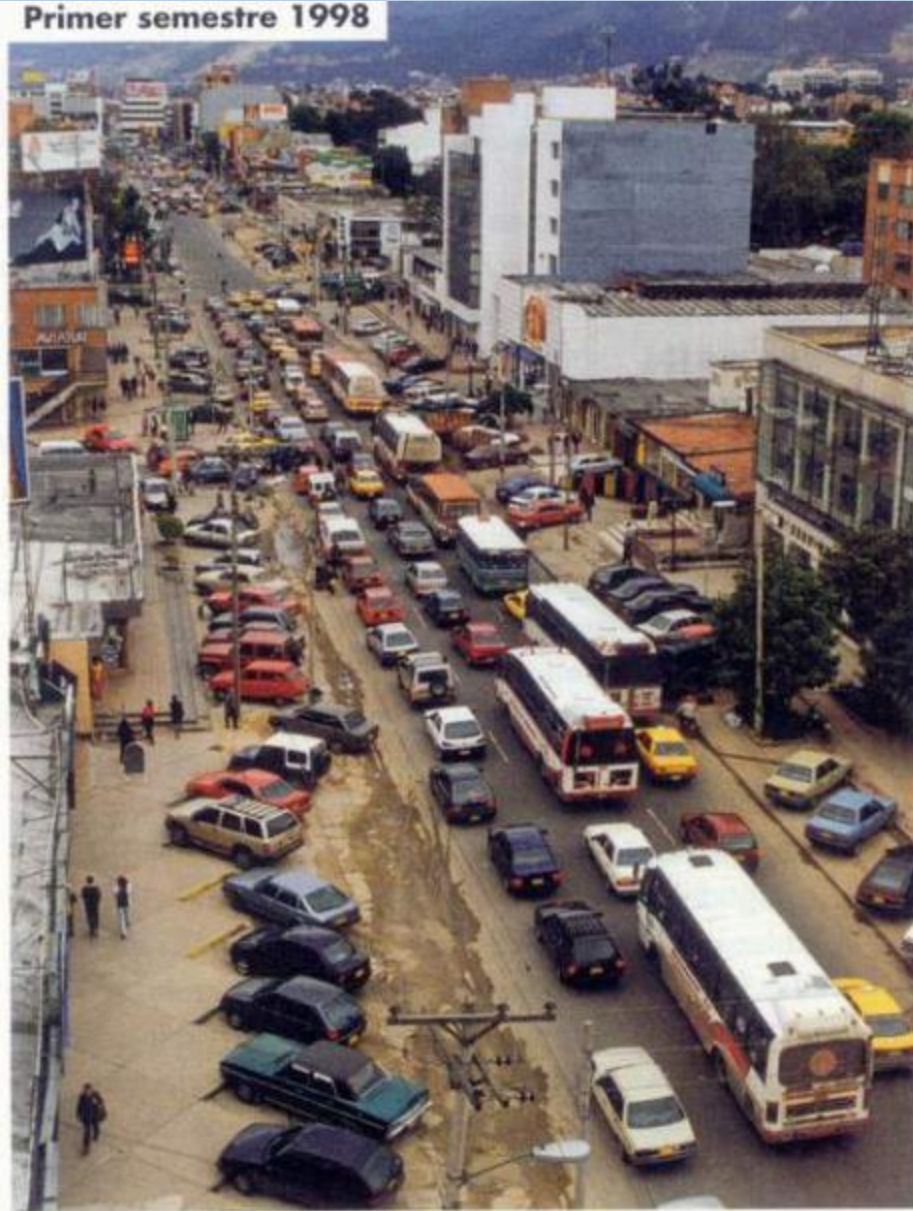


Fuente : DANE – DAPD, Encuesta de Calidad de Vida 2003

ECV-2003: BOGOTÁ D.C. Y POR LOCALIDADES

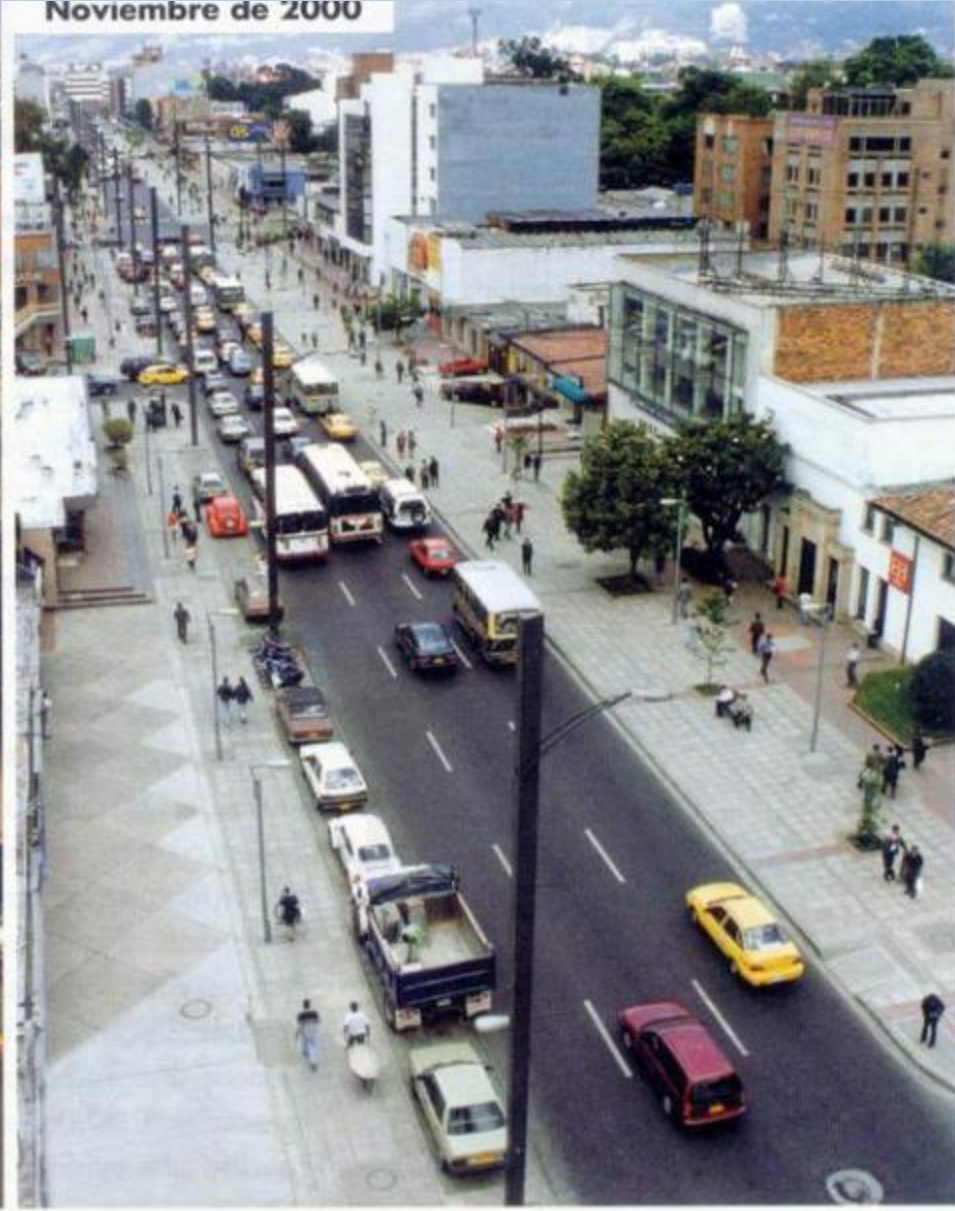
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Primer semestre 1998



CARRERA 15 ANTES

Noviembre de 2000



DESPUES



ANTES



DESPUES

El derecho al estacionamiento no está en ninguna Constitución. El estacionamiento es un problema privado que se debe resolver con recursos privados en espacios privados.



ANTES

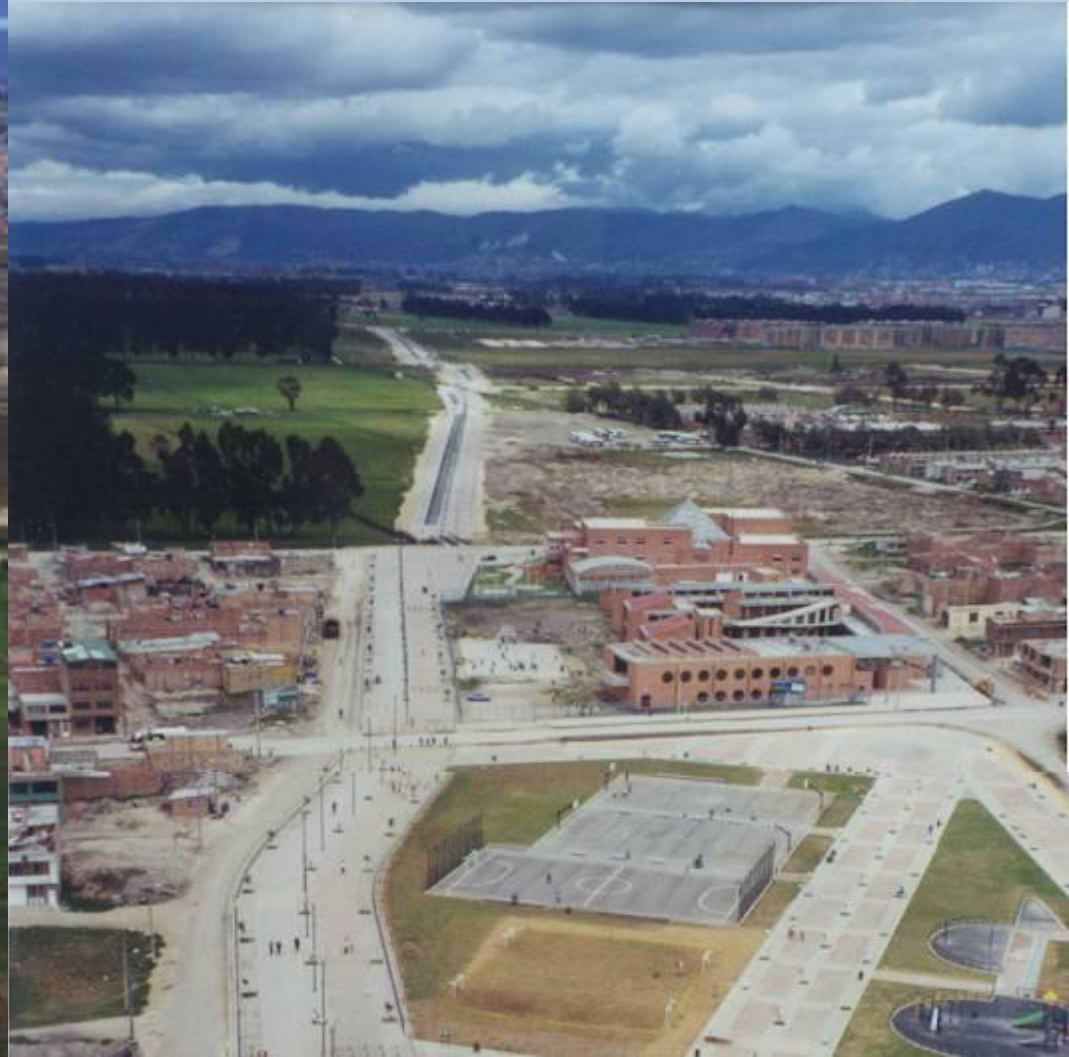


DESPUES

Aunque en Europa se peatonalizan los centros históricos, no hay razón alguna para no incluir avenidas peatonales y se cree toda una red peatonal dentro de los planes viales de las zonas de expansión de nuestras ciudades.



Alameda el porvenir





Alameda el porvenir

La diferencia en los niveles de ingreso se siente en el tiempo libre: La única alternativa de los pobres es el espacio público peatonal

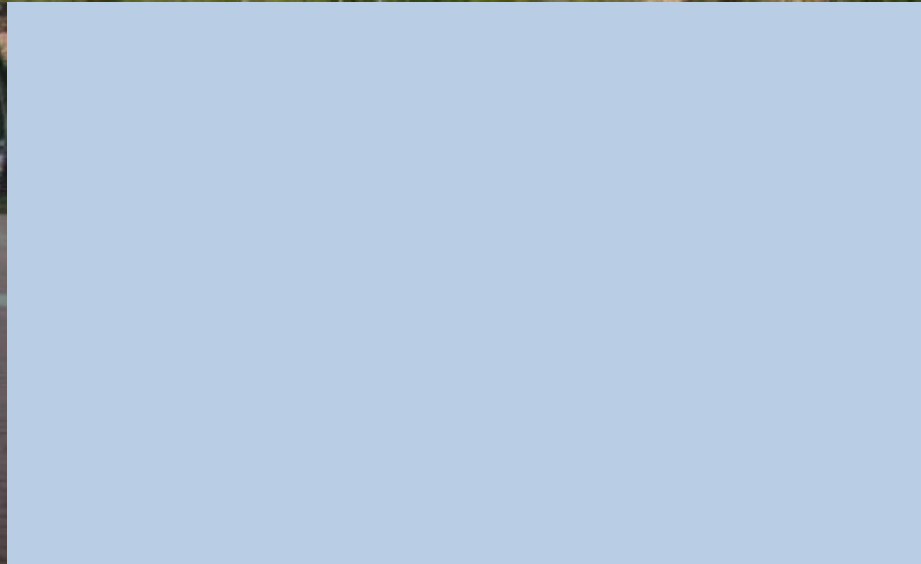


Alameda el porvenir



El espacio público de calidad, apenas comienza a compensar nuestras enormes desigualdades.





COLEGIOS POR CONCESIÓN









CONSTRUYENDO VALORES

Los edificios no son solo funcionales. Como las iglesias en los pueblos medievales, nuestros jardines infantiles, escuelas y bibliotecas, construyen valores.

BIBLIOTECAS



EL TINTAL, KENNEDY



EL CARTUCHO



PARQUES

PARQUE TERCER MILENIO



PLAZA SAN VICTORINO

SAN VICTORINO



ANTES

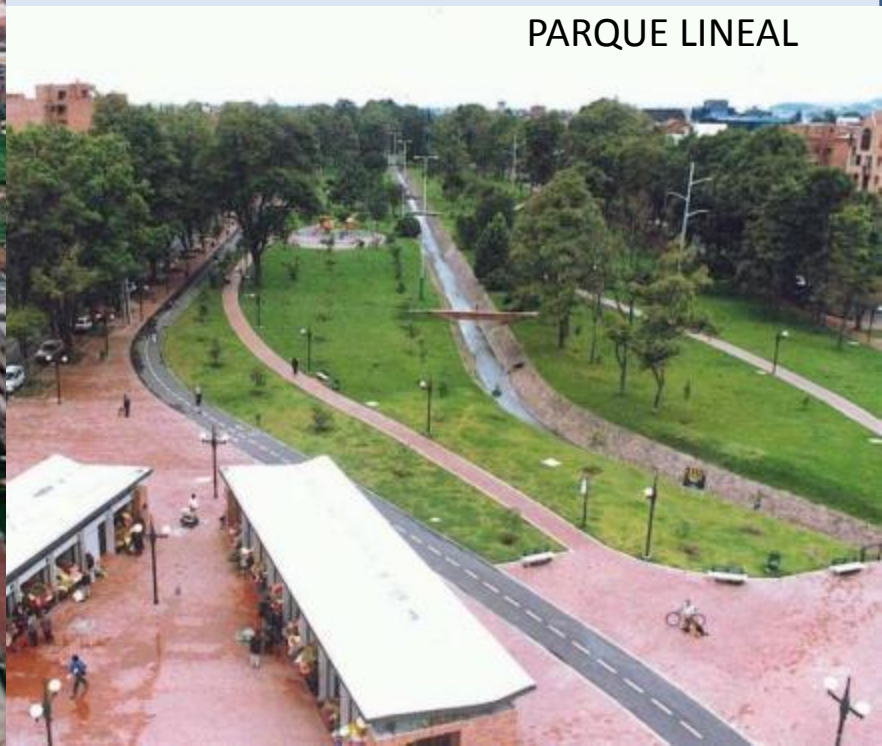


DESPUES

PARQUE JUAN AMARILLO

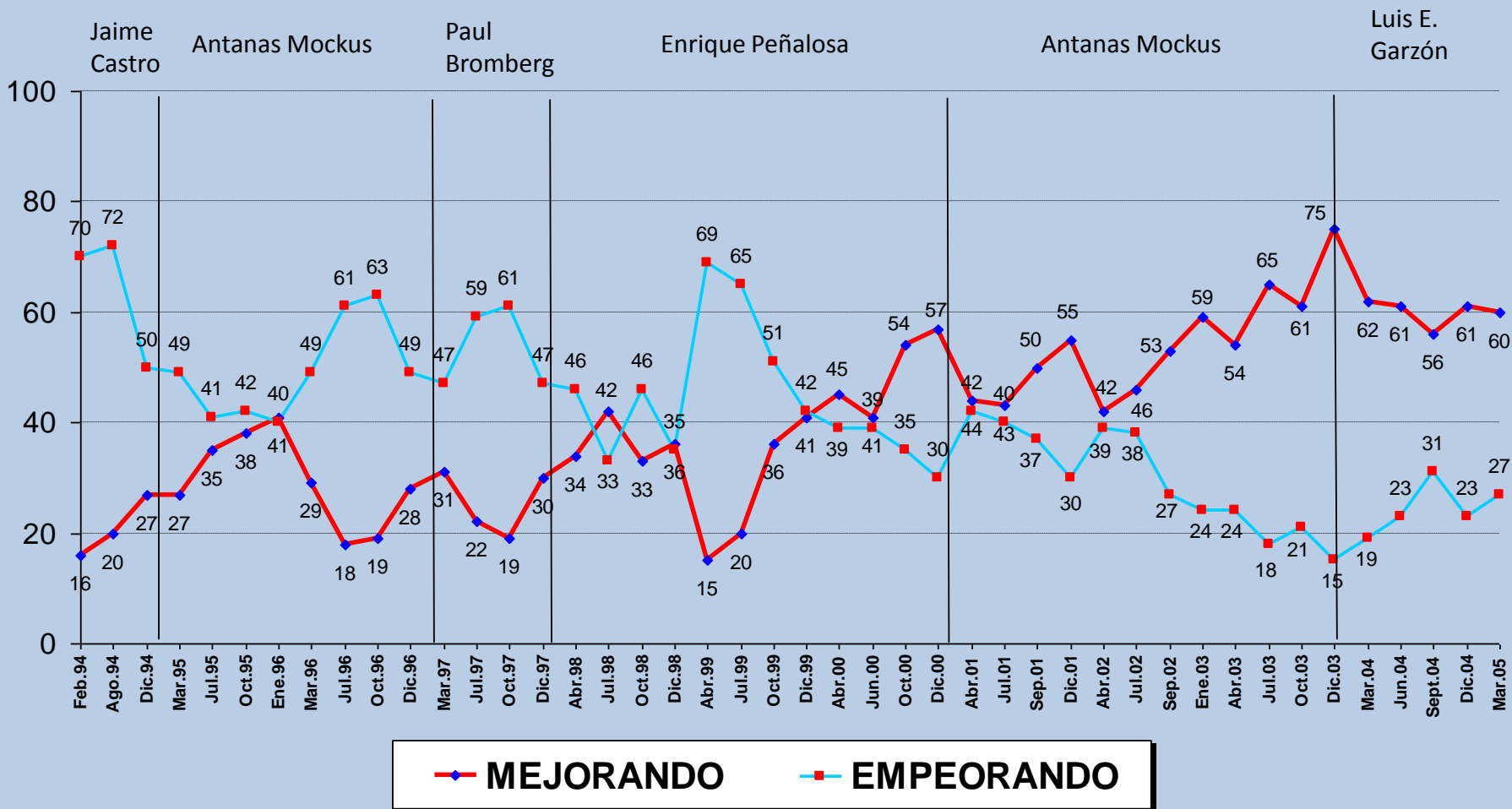


PARQUE LINEAL





EN GENERAL, CREE USTED QUE LAS COSAS EN BOGOTÁ ESTÁN MEJORANDO O EMPEORANDO ?



Transformación social y administrativa: 2003-2007

Avances:

- **Secretaria de Movilidad**
- **Plan Maestro de Movilidad**
- **Valorización**
- **Inversión social en movilidad?**

Retrocedió:

- **TPT (buses y busetas)**
- **Transmilenio**
- **Espacio público**
- **Cultura ciudadana**



Transformación Política

- La inversión pública es la locomotora inicial del cambio
- La ciudad es un tema de “Estado” y de responsabilidad local
- La transparencia y confianza son la clave del éxito de las alianzas
- Las coordinaciones supramunicipales son el futuro de la gestión urbana efectiva

- Defender el interés general sobre el particular
- Defender lo público sobre lo privado

CONCLUSIONES

LOGROS

Reequilibrio:

- Inversión infraestructura y cultura
- Espacio publico peatón, ciclista, TC y auto
- Motorizado –no motorizado
- Transporte colectivo –individual
- Responsabilidad pública–privada
- Confianza
- Legitimidad de lo público



CONCLUSIONES

Desafíos

Empoderar a los ciudadanos

Hacer una política:

- **Multisectorial Integral**
- **En doble sentido ↑↓**
- **Con nuevas formas de autoridad**
- **De equipo, movimiento o partido**
- **Coherencia entre pensamiento, discurso y acción**



REFERENCIAS:

Parte del material presentado e información estadística fue tomada de la ponencia: “Visión de una Ciudad” presentada en el 3er. Seminario de Urbanismo Internacional en abril de 2007 por David Luna, actualmente candidato a la alcaldía mayor de Bogotá; y la presentación “Transformación, Movilidad Urbana Bogotá 95-05: ciudadana y espacial” de el Dr. Ricardo Montezuma, director de la Fundación Ciudad Humana de Bogotá y Profesor titular de la Universidad Nacional de Bogotá.

Algunas de las fotografías originales son del Mtro. Sergio Padilla Galicia.

ARQ. MTRA. EN URBANISMO **MARUJA REDONDO GOMEZ.**
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA-AZCAPOTZALCO
Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo
mrg@correo.azc.uam.mx

GRACIAS

