



Una Visión Desprevenida sobre el Crecimiento de Bogotá

*Edgar Bueno
Rafael Obregón*

Esta breve introducción intenta explorar los orígenes y tendencias de la forma urbana de Bogotá a través de su historia. En ella se trata de evadir la tentación que siempre tienen los Arquitectos-Urbanistas de evaluar la calidad del desarrollo urbano, teniéndose solo como propósito el observar el comportamiento físico de la ciudad.

En los planos ilustrados se puede contemplar como Bogotá se consolidó alrededor de una plaza desde 1538 hasta 1890, época en la cual aparecieron nuevos desarrollos al norte (Chapinero y Usaquén—, al occidente (Fontibón, Engativá y Suba) y al sur (Bosa).

¿Qué motivó el desarrollo de estos núcleos?

El único elemento nuevo que aparece en los planos lo constituyen las vías y el ferrocarril, así que una explicación simplista podría ser el que éstos se conformaron alrededor de una comunidad indígena o de la prestación de un servicio a los usuarios de los caminos. Por ejemplo, Suba aparece al construirse dos vías: la de Engativá-Zipacquirá, y la derivación Suba-Bogotá, con intersección en ese punto.

La etapa anteriormente referida tomó 352 años en producirse; lo que sucedió en los siguientes 20 años debió asombrar a los bogotanos, ya que el distante Chapinero se incorporó a la ciudad, creándose un pequeño centro, rival potencial de la Plaza de Bolívar. ¿Cuáles fueron las determinantes físicas de este desarrollo?

Nuevamente fueron vías; en este caso la Carrera 7a. y la Avenida Caracas.

Pasaron otros 30 años y Bogotá ya no fue la misma. La ciudad anteriormente monocéntrica y tímida en su expansión se abalanzó sobre el incipiente centro de Chapinero, limitando el ferrocarril del Norte su avance hacia el occidente. (Comparar mapa 1940 con el de 1910).

De esta época en adelante surgió el proceso de la urbanización masiva, ya que no era difícil prever que como en un juego de niños había que colorear de oscuro (tono urbano) las áreas verdes vacías que habían quedado encerradas por la ciudad. Los siguientes 20 años vivieron el fenómeno de una ciudad impulsada

hacia la urbanización de sus zonas aledañas, teniendo como únicas guías en este arrollador proceso al plan vial de la ciudad, el cual hasta hoy ha sido la norma constante en el desarrollo urbano de Bogotá.

No se puede negar que el juego del urbanizador convertido en proceso de expansión urbana ha adquirido una mecánica relativamente clara, consistente en saltar sobre las nuevas vías al punto más distante posible para luego arrastrar la ciudad hasta él. Sin ánimo polémico ese fue el caso de Ciudad Kennedy, el Minuto de Dios, Garcés Navas y actualmente el proyecto del Centro Colseguros Norte, los cuales una vez asegurados su accesibilidad y servicios actuaron como polos de desarrollo asumiendo las mismas funciones que en una época tuvieron Chapinero, Suba, Fontibón y Bosa.

¿Qué sucederá durante la década de los 80? De no encontrarse fórmulas efectivas probablemente se anexará a la ciudad municipios como Chía, Cota y Funza y antes de fin de siglo se habrá ocupado la tierra comprendida por el Distrito Especial de Bogotá, con excepción de la franja que va hasta el Huila por encima de los cerros.

Esto quiere decir que la historia Urbana de Bogotá tiene dos grandes épocas, la primera que abarcó desde su fundación hasta 1910 o sea aproximadamente 400 años, donde la ciudad llegó a ocupar hasta 900 hectáreas; y la segunda de solo 100 años donde se invade la totalidad de la superficie que el legislador en su sabiduría le asignó para toda su vida futura, correspondiente a aproximadamente 32.000 hectáreas.

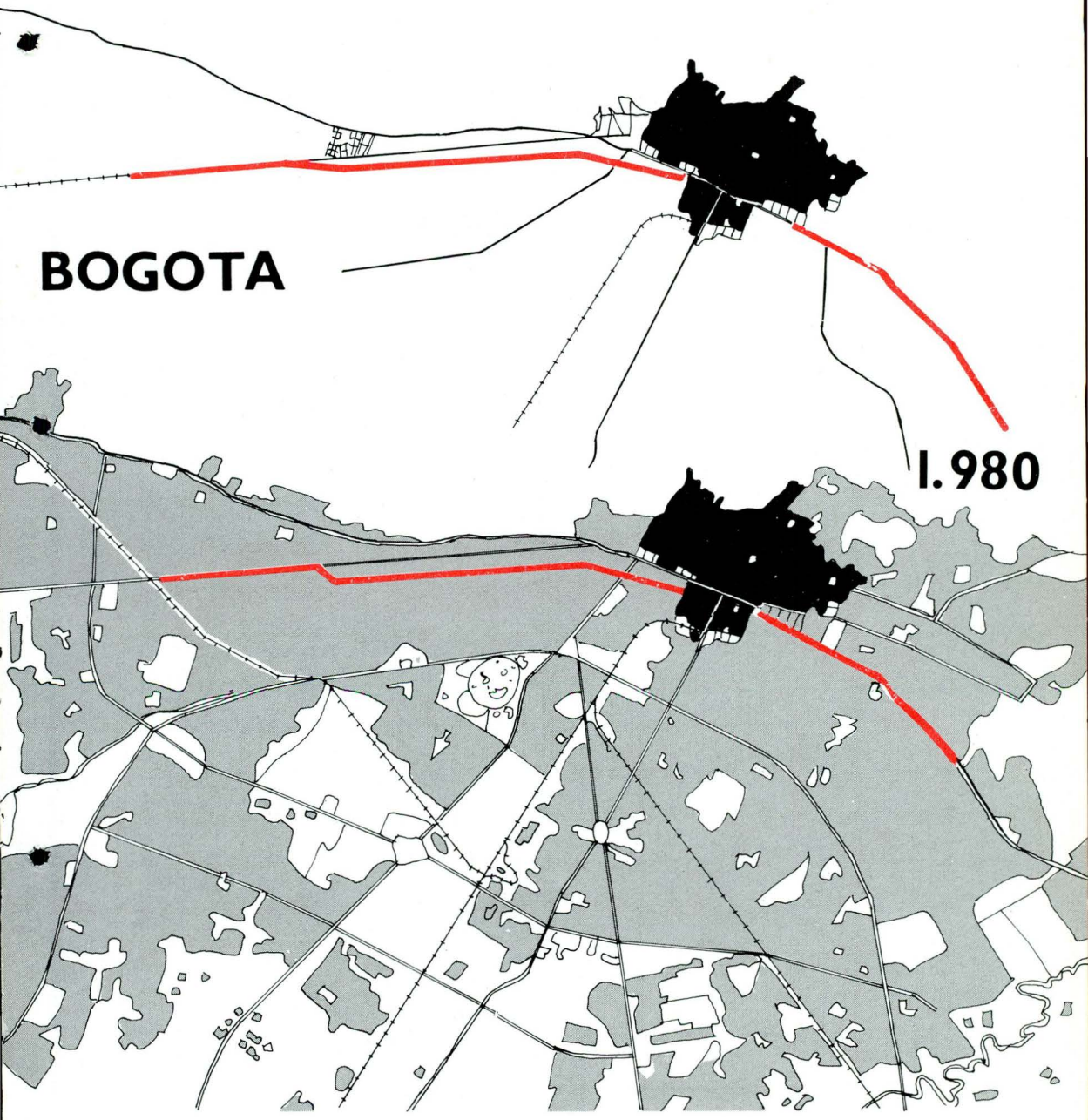
Finalmente cabe preguntarse cómo puede encauzarse el futuro crecimiento de la ciudad. A este respecto existen varios mecanismos: el primero es obviamente a través de un plan regulador efectivo y eficiente; el segundo toma en cuenta la importancia que tuvo para la ciudad el plan vial y asume que en un futuro un sistema de transporte masivo puede también condicionar el desarrollo urbano. El grado de influencia que este sistema tenga en la estructura urbana de Bogotá dependerá del tipo y localización del mismo.

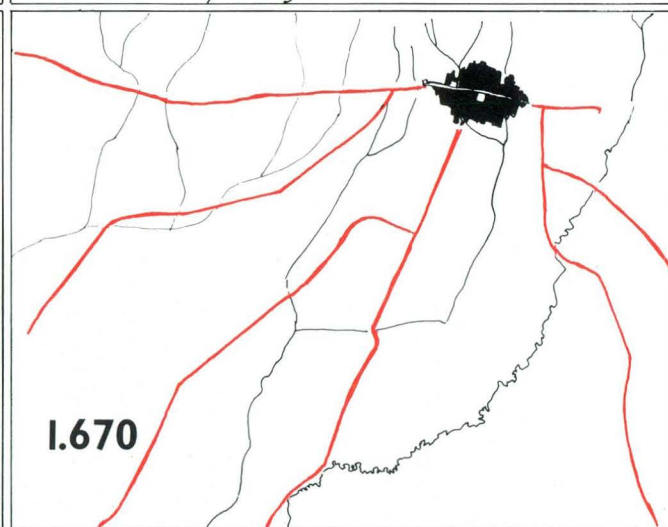
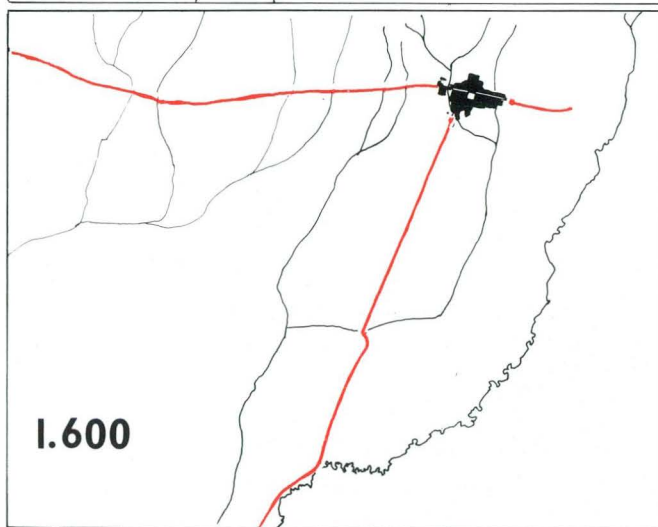
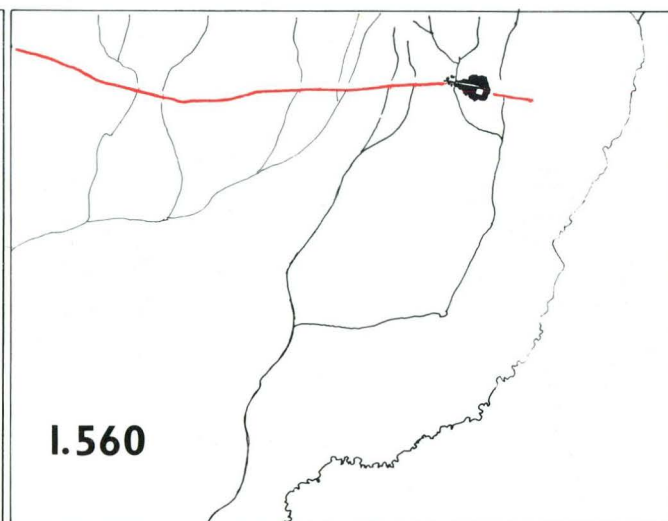
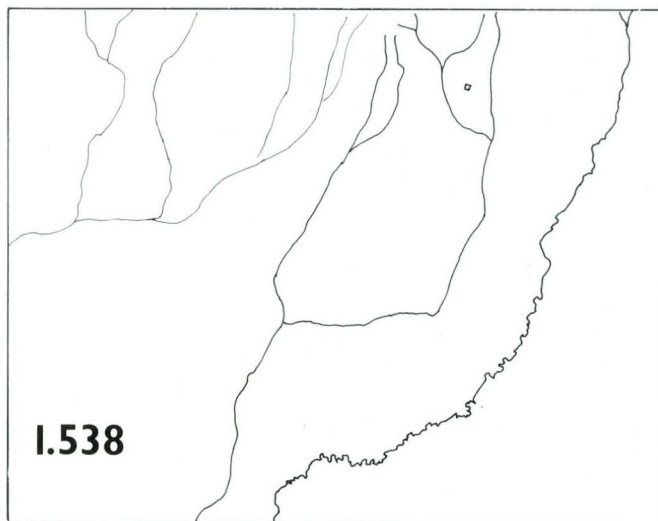
Al respecto vale la pena anotar que en la historia de las distintas capitales del mundo algunas veces se aprovechó la implantación de un sistema de transporte para modificar y adecuar su estructura física, mientras en otras sencillamente se buscó solucionar el problema de movilización de la población, desperdiciando tan útil herramienta.

Cabe entonces esperar que el sistema finalmente escogido para la ciudad tenga un impacto similar en su futuro desarrollo al que tuvo la Calle Real o el Ferrocarril del Norte en su época. Sería triste que en razón a sus características o ubicación no contribuyera a determinar la futura estructura urbana de Bogotá y sí conllevara al desequilibrio de una eficiente red vial que representa no solo una importante inversión, sino la única continuidad urbanística que ha conocido la ciudad a través de su historia y por lo tanto, hasta cierto punto la razón de ser de su forma física.

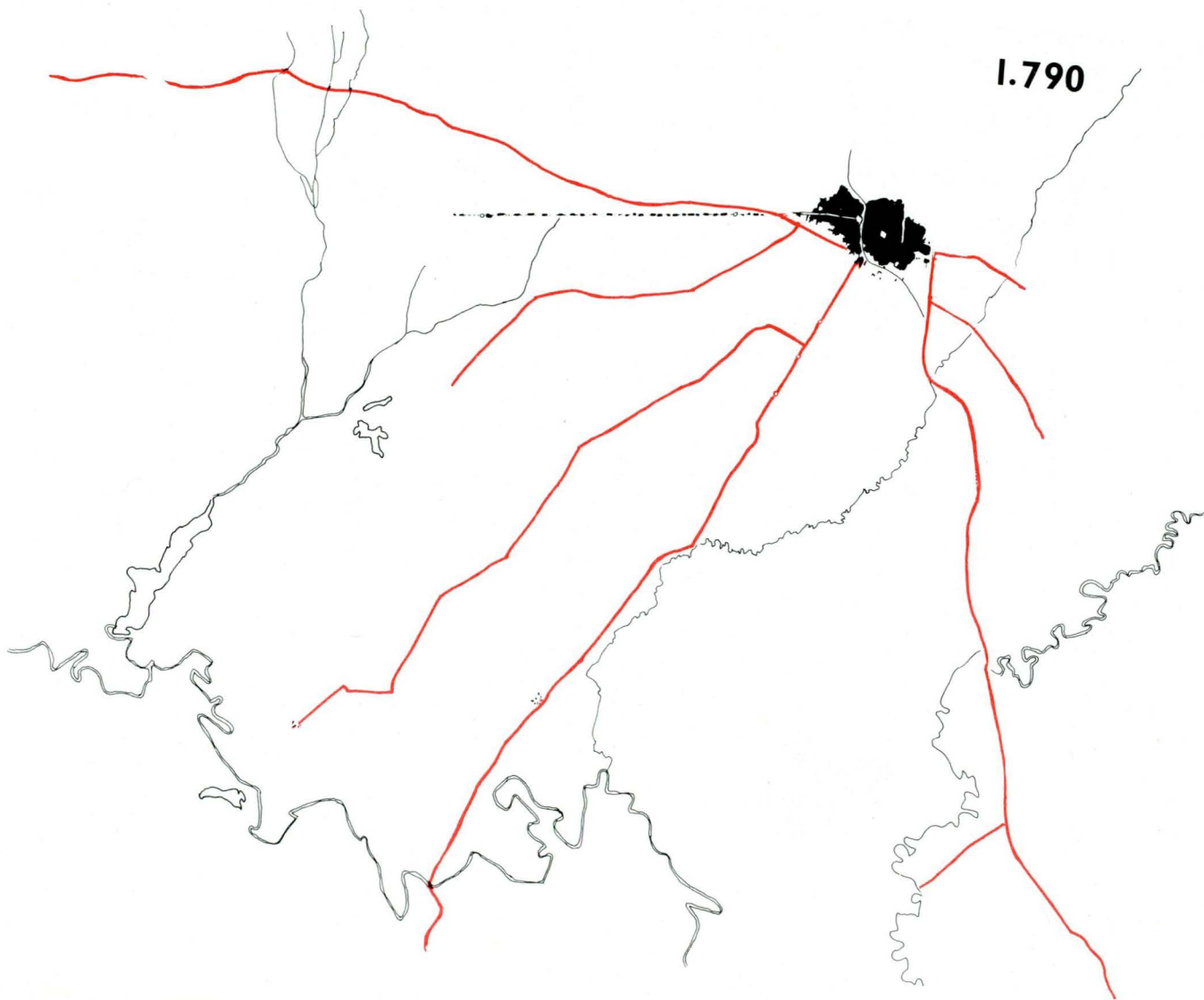
BOGOTA

1.980

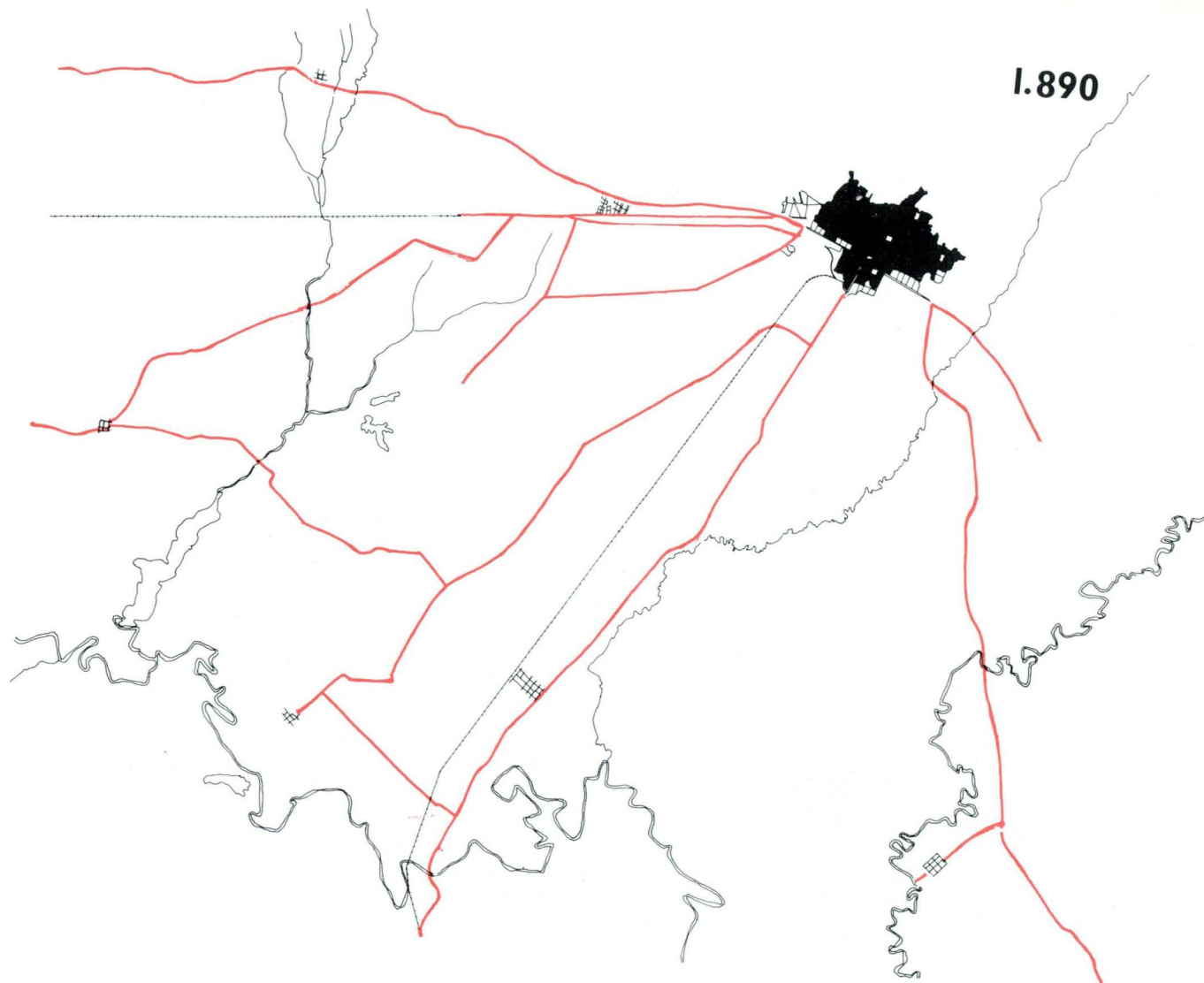


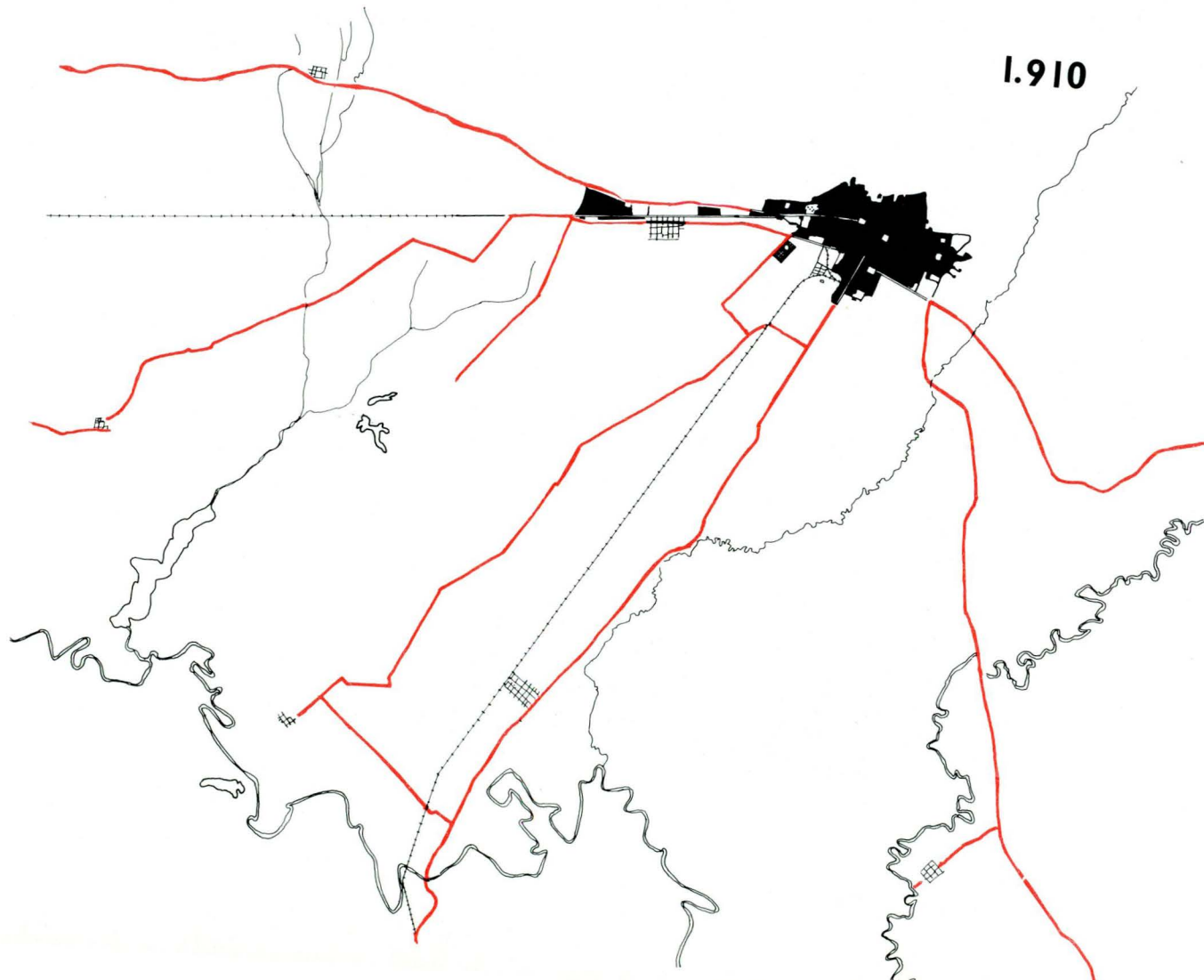


1.790



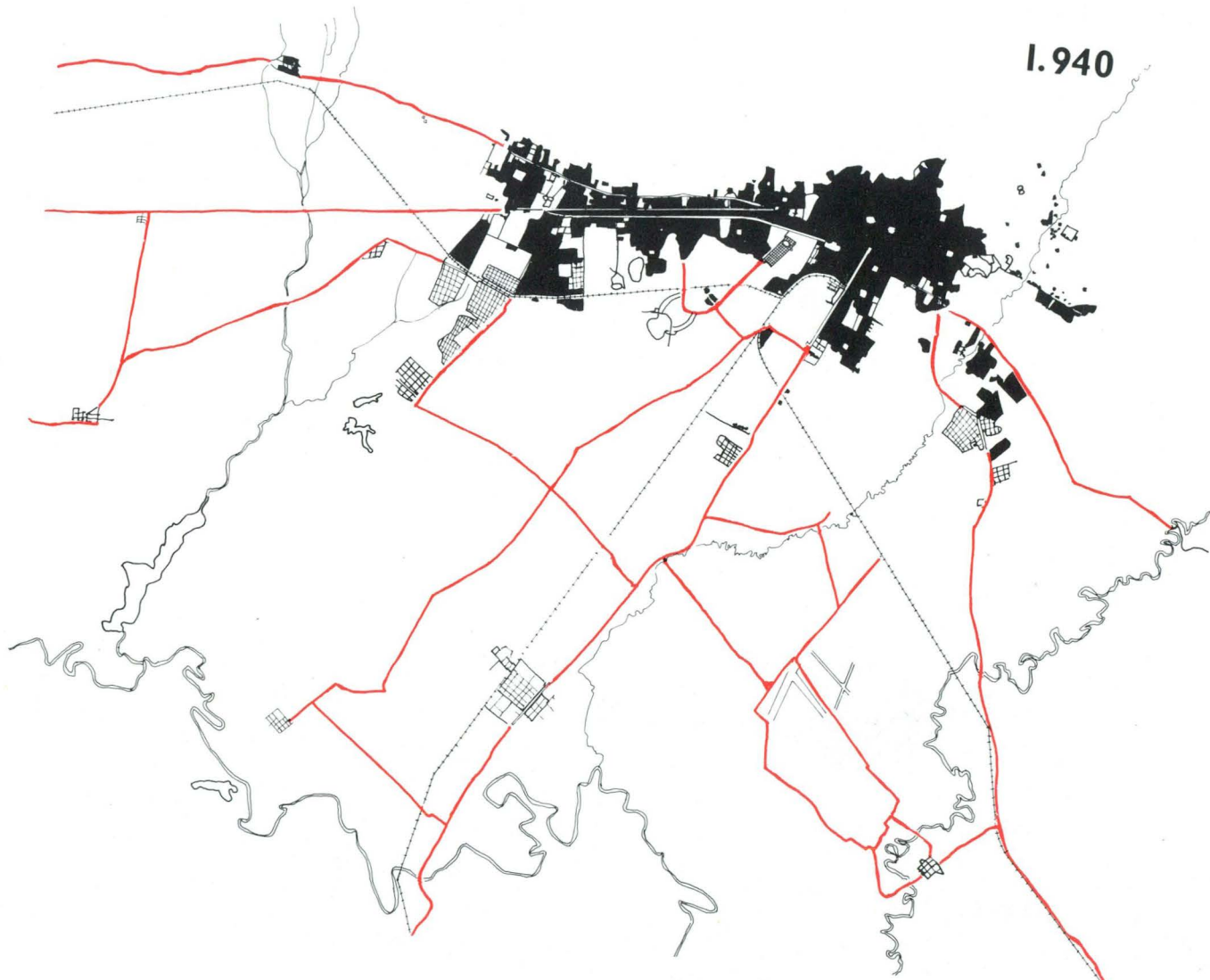
1.890



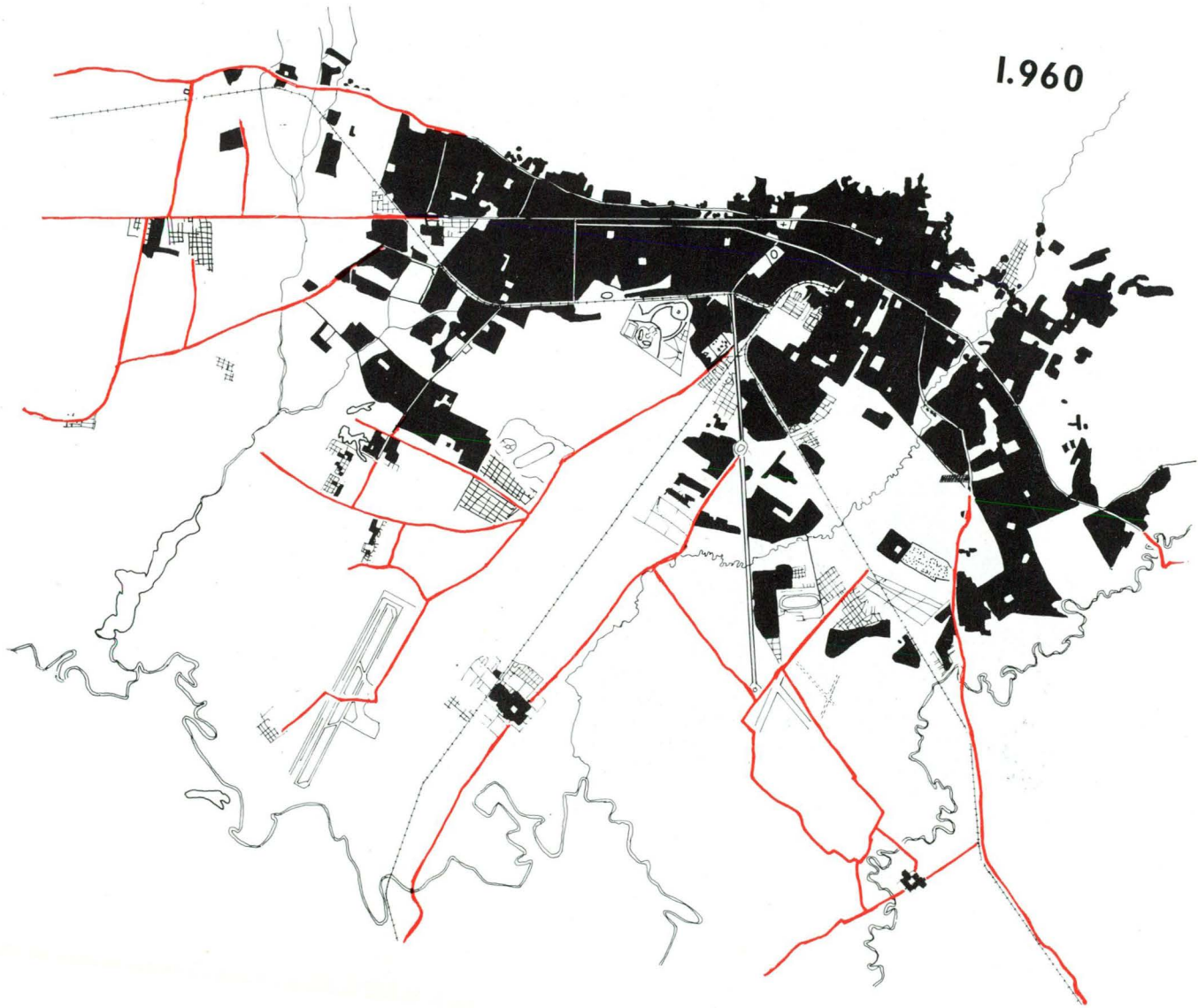


1.910

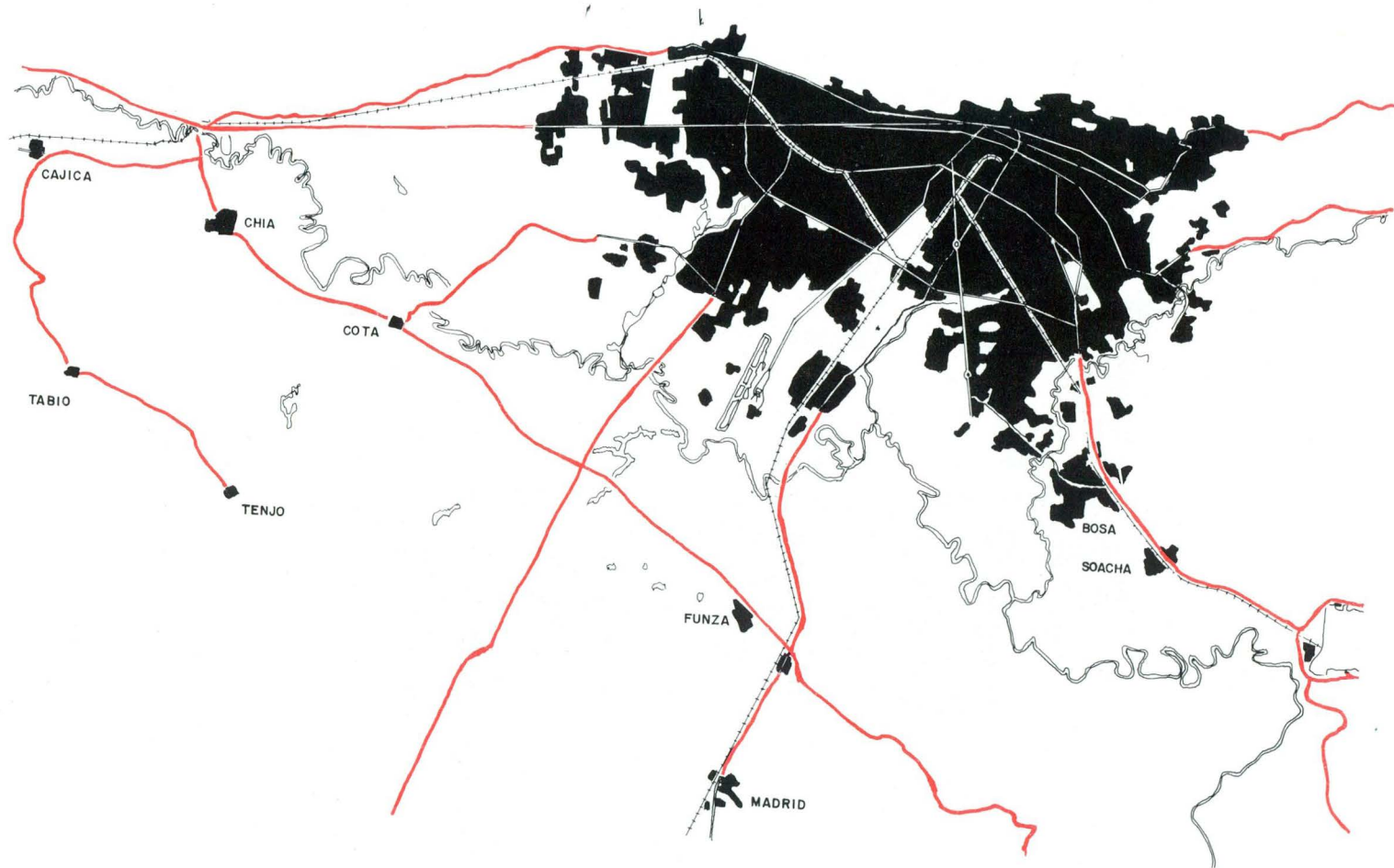
1.940



1.960



regional 1.978



1.980

