

# BOGOTÁ

LA BOGOTÁ DEL TERCER MILENIO | HISTORIA DE UNA REVOLUCIÓN URBANA

# PARA TODOS









## **ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C.**

Uno de los presupuestos esenciales de la filosofía que rige las actuaciones de la administración del Distrito Capital es mantener una continua y clara comunicación con los habitantes de la ciudad, como receptores directos de la gestión y protagonistas cotidianos de la realidad de la capital de la República.

Por eso, al terminar el periodo 1998 - 2000 al frente de la Alcaldía Mayor de Bogotá, el gobierno distrital encabezado por el Alcalde Mayor, informa a la comunidad sobre su gestión mediante el presente documento, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 315 de la Constitución Política y en el Artículo 91 de la Ley 134 de 1994, a través de la cual el legislador estableció los mecanismos de participación ciudadana.

**BOGOTÁ**

LA BOGOTÁ DEL TERCER MILENIO | HISTORIA DE UNA REVOLUCIÓN URBANA

**PARA TODOS**

# **BOGOTÁ PARA TODOS**

**El papel del espacio público y del transporte en la construcción de una forma de vivir más sostenible en lo ambiental y más igualitaria en lo social, que atienda las necesidades de los grupos más vulnerables.**



*En Bogotá, entre los años 1998 y 2000, cambió drásticamente el concepto de espacio público. De ser el lugar de nadie, sin atención seria por parte de la Administración, apropiado para uso privativo de cualquier persona y sin ninguna consideración hacia el ser humano, pasó a constituirse en el espacio por excelencia de la ciudad a escala humana.*

*El cumplimiento de los programas del Plan de Desarrollo Por la Bogotá que Queremos, por medio de un trabajo interinstitucional y una inversión social sin precedentes, deja un saldo muy positivo con respecto a la recuperación y construcción de espacio público de alta calidad, el aumento del área verde por habitante y el aprovechamiento de los recursos hídricos de la ciudad para constituir corredores ecológicos entre los cerros y el Río Bogotá.*

*La Defensoría del Espacio Público, entidad creada por la Administración Distrital, recuperó 338.297 metros cuadrados de espacio público. El DAMA desmontó 1.005 vallas y los infractores, al atender requerimientos de las autoridades del medio ambiente, retiraron 763 elementos de publicidad exterior.*

*El IDU construyó 147.000 metros cuadrados de estructuras bajo puentes y 432.000 metros cuadrados de andenes, separadores y sardineles. En total se construyeron 836.143 metros cuadrados de espacio público, equivalente a 83 veces la Plaza de Bolívar de la capital.*

*Con una inversión de 212.000 millones de pesos se recuperaron, mejoraron y mantuvieron 1.034 parques, es decir, el 54 por ciento del área verde de la ciudad. Se plantaron 68.688 árboles y 183.651 plantas de jardín y con el programa de arborización se intervinieron 202 kilómetros de ejes viales y 280 hectáreas de parques. Entonces, si al comenzar la Administración el promedio era de un árbol por cada 16 habitantes, en el año 2000 es de uno por cada 13 habitantes.*

Página anterior: **El andén del Parque Nacional**, un lugar histórico de la ciudad, fue reconstruido, ampliado y convertido en una acogedora alameda que brinda a los peatones de la Carrera 7ª un lugar seguro, especialmente para los niños.

**La construcción** del espacio público tiene en la arborización uno de sus elementos fundamentales. En la Alameda de Arboleda Alta, en Ciudad Bolívar, se hizo este proceso con espacios y árboles adecuados al medio ambiente urbano.



# LA CIUDAD ES EL ESPACIO PÚBLICO

Hasta hace pocos años, el espacio público no era un tema importante en Bogotá ni en el resto del país<sup>1</sup>. El Documento Técnico de Soporte, del Plan de Ordenamiento Territorial<sup>2</sup>, señala algunos de los factores que afectaban el espacio público y consolidaban su abandono:

1. Gran congestión vehicular y publicitaria, que implican contaminación auditiva y visual. La primera se considera crítica en los principales ejes viales y la segunda alcanza niveles nocivos, afecta los hábitos ciudadanos y genera espacios caóticos y de cuestionable estética.
2. El andén es el gran abandonado. Su mantenimiento, según la legislación vigente, es responsabilidad de los predios vecinos, pero los propie-

tarios, en una interpretación acomodada, hacen uso de él de acuerdo con sus intereses. El andén carece de continuidad y de diseño uniforme y contribuye definitivamente al deterioro general del espacio urbano.

3. El andén es el espacio más invadido por los vehículos y por elementos de diversas actividades, como venta ambulante, extensión del área privada comercial, apropiación para beneficio particular, etc. Esto restringe su uso y acceso, en beneficio de particulares y en perjuicio del transeúnte.

**La contaminación** visual alcanzó niveles nocivos en la ciudad y la deterioró desde el punto de vista estético. El trabajo en ese sentido es vital para recuperar el espacio público.

A la hora de construir lo público en la ciudad y de poner en práctica el principio expresado en nuestra Constitución según el cual el bien general está por encima del bien particular, la principal dificultad era el abandono del espacio público.

Los barrios populares carecían de espacio público. Antiguas zonas de vivienda habilitadas para usos y actividades comerciales o institucionales presentaban un desconocimiento total de las necesidades de los peatones —andenes, plazas, alamedas, parques—. Además, era evidente que las grandes avenidas

**Andenes para** la gente es un concepto que integra iluminación, amoblamiento urbano y dimensiones respetuosas con el ciudadano. Es el caso del andén de la carrera 30 con calle 72.





**Primer semestre 1998**



**Noviembre de 2000**



**Las ventas** estacionarias han colonizado espacios públicos notorias en la ciudad. Era el caso del Puente de Venecia, donde se ejerció una cuidadosa acción de recuperación que redundó en beneficio del sector.

habían generado su propio tráfico y estaban ocupadas por el comercio en forma lineal, condición que afectaba tanto el funcionamiento vial y peatonal como la misma actividad mercantil.

Los parques y otro tipo de espacios peatonales no existían o estaban deteriorados, invadidos o cerrados. Los edificios públicos ya no eran modelos de estructura urbana; las instituciones se habían exiliado tras las rejas o en los dominios privados, construidos con el único criterio de la rentabilidad.

El norte de la ciudad poseía más zonas verdes que el sur y, además, mejor manejadas. Aunque se atendían los parques metropolitanos, sus homólogos zonales y de barrio carecían de un mane-

jo adecuado y de un amoblamiento mínimo, sensato y acogedor: se habían transformado en "tierras de nadie", propicias para la delincuencia y, por ende, generadoras de inseguridad.

La arborización brillaba por su ausencia. Tanto los parques como los ejes viales carecían de un mantenimiento metódico y de una selección de las especies adecuadas para una ciudad con las características de Bogotá.

En el campo del espacio público, el interés, la participación y la responsabilidad ciudadana no tenían instrumentos de gestión.

En la apertura del Seminario sobre Espacio Público, realizado el 29 de octubre de 1999 en la Biblioteca Luis Ángel Arango<sup>3</sup>, se diagnosticó así este desastre: "Al comienzo de esta administración, los espacios públicos de Bogotá se encontraban descuidados, abandonados, deteriorados; sin mantenimiento, irrespetados y vandalizados, como producto de la permanente instalación de nuevas redes de servicios públicos, de la privatización, de la invasión vehicular y de vendedores ambulantes, de la falta de respeto por las normas urbanísticas y del olvido y ausencia de unidad estética del mobiliario urbano".

La inexistencia de una noción de espacio público para la gente había conducido a un modelo de ciudad insostenible. Bogotá era una metrópoli gris. El ser humano estaba desterrado. La cifra de dos metros cuadrados de espacio

público por habitante reflejaba la precariedad de su vida colectiva<sup>4</sup>.

## UNA INVERSIÓN SOCIAL

Para Enrique Peñalosa Londoño el concepto de *espacio público* trasciende las obras. Como las aves necesitan volar, los seres humanos necesitan caminar. Es parte de su esencia. Y aunque un pájaro puede sobrevivir en una jaula, se supone que está mejor volando libre. Del mismo modo, cuanto más

amplios los espacios peatonales, como parques y andenes y más lento el tráfico adyacente, mejor se encuentra el ser humano.

"Si la calidad de vida de una ciudad depende de qué tan efectivamente propicia es la calidad de vida de los niños, ancianos, discapacitados —dice el Alcalde Mayor—, su calidad urbanística depende de la cantidad y calidad de su espacio público peatonal". Internacionalmente se ha encontrado que cuando

**El deterioro** del sector comercial de la carrera 15 se hizo evidente con la presencia de los carros en los andenes. Hoy es un sector recuperado en sus espacios públicos y reactivado económicamente.

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



"Los peatones — dirán los choferes — deberían andar contra las paredes. Y seguramente están en lo cierto. Yo no veo, para nosotros los peatones, otro remedio sino 'tener paciencia y maldecir pasito', como reza la máxima. Mientras surge la solterona o el 'cívico' que venga a protegernos como se protege a los perros y a los caballos. Quieran los hados que el redentor no esté lejano". Germán Arciniegas, Diario de un peatón, 1936.



## ¿QUÉ ES ESPACIO PÚBLICO?

Espacio público es "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 que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes". Ley Número 9 de 1989, en concordancia con el Acuerdo Número 06 de 1990, inciso 2.

Son bienes de uso público "aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, fuentes y caminos, y en general todos los inmuebles públicos destinados al uso o disfrute colectivo". Artículo 69 del Acuerdo Número 06 de 1990.

"La noción de espacio público es aplicable a la totalidad de lugares y elementos de la ciudad, de propiedad colectiva o privada, que albergan el cotidiano transcurrir de la vida colectiva, ya que enlazan y entretajan el ámbito propio de la arquitectura con su dimensión urbana, posibilitando la vida ciudadana en la medida en que son ellos los lugares de expresión y apropiación social por excelencia". Cartilla del Espacio Público, Planeación Distrital, Alcaldía Mayor de Bogotá, 1993.

los andenes son más amplios y de más calidad, más personas salen y se quedan más tiempo afuera. Cuanto más lento sea el tráfico —lo ideal es que las vías peatonales no tengan tráfico—, también ocurre lo mismo. Andenes con gente son interesantes y la gente mira por la ventana. Los espacios públicos de calidad son seguros, porque hay vigilancia mutua y solidaridad.

Pero Enrique Peñalosa Londoño va más allá: el espacio público es una inversión social. "El espacio público de alta calidad comienza a compensar, así sea de modo ínfimo, las grandes desigualdades", dice. No es posible darles a los más necesitados casas grandes, carros o viajes. El gesto más elemental de respeto de una sociedad hacia los menos favorecidos es un espacio público de calidad que evidencie una alta conside-

ración por lo humano. En Bogotá, quienes más caminan son los pobres. Pero el espacio público es democrático por razones más profundas: "En una sociedad muy jerarquizada en sus organizaciones, en sus consumos, de los que el más conspicuo es el automóvil —afirma Enrique Peñalosa Londoño—, el espacio público iguala; en una empresa, los ciudadanos pueden encontrarse pero encerrados en sus categorías: uno puede ser el gerente y el otro puede ser el mensajero; en el espacio público se encuentran como iguales".

El automóvil destruye la ciudad humana. Se amplían las vías y se reducen los andenes. Se estacionan en los andenes o en bahías robando espacio a los andenes. Irónicamente la gente busca alejarse en su carro, la amenaza que él genera. Quieren que sus niños caminen y

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



jueguen libres del terror de ser arrollados por un vehículo. "La ciudad del Tercer Milenio debe poder ofrecer eso —propone Enrique Peñalosa Londoño—: una red de vías peatonales, equivalente en su extensión y amplitud a la malla vial vehicular; parques amplios y abundantes; plantear una malla vial peatonal equivalente a la vehicular, hoy parece una utopía, pero si queremos devolverle la ciudad a la gente, esto es indispensable aunque nos tome 200 años lograrlo".

Las vías peatonalizadas y los andenes de alta calidad hacen prosperar los sectores. Por el contrario, cuando el andén se deteriora es invadido por ventas informales y por vehículos que se estacionan encima o en bahías labradas en el andén; así el sector se deteriora y se desvaloriza ineluctablemente. En lo que

se refiere a las ventas informales en los andenes, suponer que surgen como consecuencia de la pobreza extrema es una equivocación. Un puesto de ventas informales bien ubicado produce ganancias mucho más altas que los empleos o incluso los locales comerciales formales. "El deterioro que vivió el Centro de Bogotá por décadas, que sólo ahora

**Mediante muros** y cerramientos, los urbanizadores se apropiaron del espacio público, como en el caso del Conjunto Residencial Metrópoli, donde se abrió paso una solución concertada entre los residentes y el Distrito, para la restitución del espacio público. Se calcula que hay 400 hectáreas de parques públicos cerrados de manera ilegal por propietarios privados.

## RECONOZCA EL ESPACIO PÚBLICO

1. Zonas viales: calzada, separador, andén, antejardín, franja de control ambiental, alameda, bahía de estacionamiento, paso a desnivel, y vía peatonal.
2. Zonas recreativas de uso público: zona verde, plaza, plazoleta, parque y campo deportivo.
3. Zonas de equipamiento comunal: zona verde y comunal.
4. Zonas de servicios públicos: franja de aislamiento.
5. Rondas de ríos, quebradas, canales, lagunas y sus respectivas zonas de preservación ambiental<sup>5</sup>.



**El comienzo** de un gran proceso de renovación urbana en el centro de la ciudad está basado en la recuperación de espacio público deteriorado. El caso de la Plaza de San Victorino, presidida por la escultura "Mariposa", de Édgar Negret, fue un modelo de gestión y valor político.

comienza a revertirse —dice Enrique Peñalosa Londoño—, en gran medida fue causado por la invasión de vendedores informales". Pero no son ellos la amenaza más demoledora al espacio público peatonal: son los automóviles.

Algunos han llegado a decir que en la acera "hay suficiente espacio para que se hagan bahías de estacionamiento y además para que pase la gente". El punto es que los andenes no son para que pase la gente. Son para jugar, co-

## SAN VICTORINO: UNA RECUPERACIÓN HISTÓRICA

El hecho más importante de recuperación de espacio público en la historia de la ciudad fue logrado en la Administración de Enrique Peñalosa Londoño y tuvo como escenario la Plaza de San Victorino. Allí, se hicieron patentes tanto la voluntad política irrevocable como el modelo de espacio público que manejaba la Administración. El caso del histórico sector de San Victorino había sido evitado por las administraciones distritales durante más de 30 años. En 1999 era la concentración más grande de vendedores estacionarios de Bogotá (1.500) en un lugar inseguro que había deteriorado la arquitectura de los alrededores. La Administración demostró que no se trataba de una población desamparada y ratificó sus planes de reubicación como parte integral del proyecto. Las obras se iniciaron el 12 de julio de 1999 y el desalojo de los vendedores se efectuó el 27 de diciembre. La plaza fue entregada al Icu el 8 de enero de 2000 y su inauguración se produjo el 19 de junio. Hoy, 16.200 metros cuadrados de espacio público son presididos por la escultura Mariposa de Édgar Negret y San Victorino hace parte de la nueva cara del Centro de Bogotá. (Los detalles y la historia de esta recuperación de espacio público están consignados en el primer libro de esta colección *La ciudad sin fronteras*)



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000

rrer, seducir, leer, mirar a otra gente. Aunque los andenes están junto a las calles, lo cierto es que son parientes mucho más cercanos de las plazas y de los parques que de las vías vehiculares; estas últimas son efectivamente para pasar; los andenes son para vivir.

El tema de los andenes no había sido objeto de interés o discusión en Bogotá. Como los estratos más altos eran los propietarios de los vehículos, nadie

cuestionó que se redujeran los andenes para ampliar las vías o para hacer bahías de estacionamiento, ni que se encementaran los andenes. Las vías, incluso las más importantes, se hacían sin andenes. "Hasta ahora —afirma Enrique Peñalosa Londoño— había sido asombrosa la pasividad de la sociedad frente a los irrespetos de los particulares por este espacio público, que es la esencia de la calidad de la ciudad".

**La recuperación** de la Plaza de San Victorino tuvo un enorme significado para la ciudad. Con esta obra la Administración ratificó la noción de espacio público y el sentido de autoridad que no tuvieron administraciones anteriores.



**Fue claro** para la Administración Distrital que la existencia de bahías de parqueo indiscriminadas deteriora rápidamente un sector. El andén integral de la carrera 13 es una muestra de lo que gana la ciudad al suprimir esos espacios vehiculares.

"Hasta en los más mínimos detalles, la ciudad debe demostrar respeto por el ciudadano, para que éste a su vez la respete", precisaba el Programa de Gobierno del Movimiento *Por la Bogotá que Queremos*, de Enrique Peñalosa Londoño, candidato a la Alcaldía Mayor de Bogotá para el periodo 1998-2000<sup>6</sup>.

En el capítulo dedicado al espacio público se determinaba que los andenes "no deben ser labrados para acomodar estacionamientos; no deben tener vehículos estacionados encima; ni talleres, ni casetas de venta; ni las entradas a los estacionamientos deben tener desniveles ya que el vehículo es el que debe tener una pequeña rampa y no el peatón".

El compromiso era claro, por una Bogotá más humana y civilizada: andenes muy amplios, perfectamente planos, con árboles hermosos técnicamente sembrados y mantenidos. "Vamos a emprender una gran cruzada, con una amplia participación comunitaria, por la recupera-

ción de los andenes de nuestra ciudad", expresó el entonces candidato. La meta estaba trazada.

Se anunciaba la restricción del estacionamiento, primero en los andenes, después en las calles de bastante tráfico. Se otorgarían concesiones para la construcción de parqueaderos subterráneos o elevados, contemplando beneficios tributarios.

El espacio público tiene sentido en la medida en que se convierta en lugar de encuentro y la gente se apropie de él con un sentido lúdico y comunitario que invite a la alegría. En el capítulo dedicado a la recreación se establecía el tratamiento de los ríos que atraviesan la

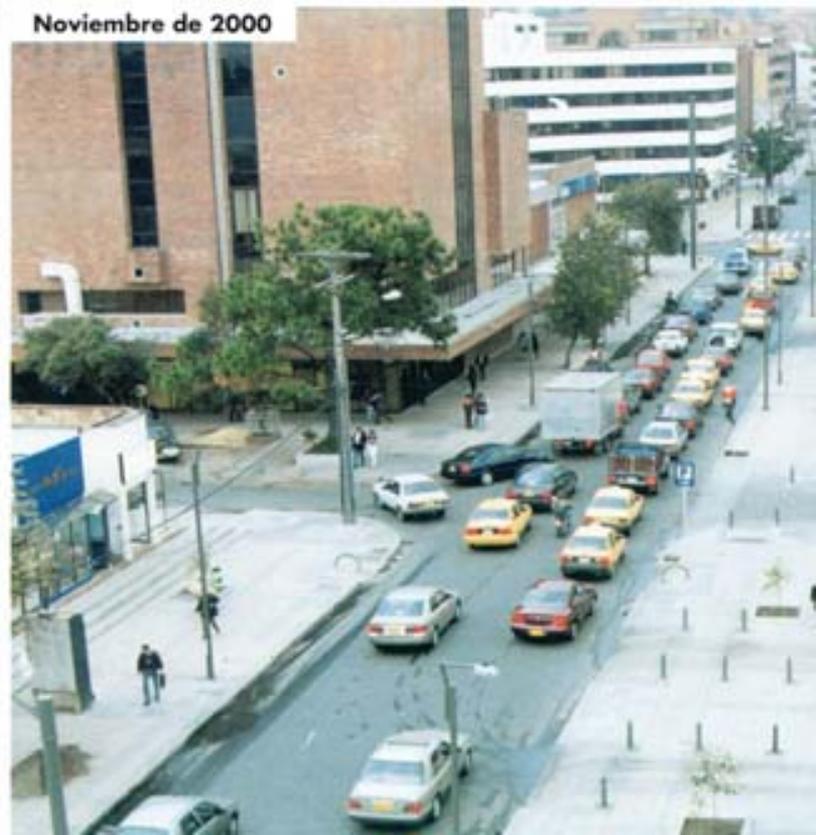
**El concepto** de *Vías Modelo* buscaba posicionar en los habitantes una imagen de ciudad con dos características: que fuera un ideal de vida y que pudiera repetirse en otros lugares de Bogotá. La calle noventa es un buen ejemplo.



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000





**El uso de las ciclo rutas,** como ésta de la Avenida a Villavicencio, representa para los habitantes que antes se transportaban en bus un ahorro calculado entre 20.000 y 40.000 pesos mensuales, es decir entre 240.000 y 480.000 pesos al año.

ciudad y sus quebradas afluentes. Un parque lineal a lo largo del Río Tunjuelo y un parque corredor ecológico Molinos-Córdoba-Juan Amarillo quedaban proyectados como productos de la restauración ecológica y el rescate del espacio público desde los cerros orientales —a través de los canales, ríos y humedales— hasta el Río Bogotá.

Como el ambiente natural de la ciudad está enmarcado entre los cerros orien-

tales y el Río Bogotá, se prometía buscar un acuerdo para recuperar los cerros, sometidos a una invasión casi centenaria.

Por último, se planteaba la creación de una zona metropolitana que permitiera tener una red de ciclo rutas a campo traviesa, que comunicara a la capital con los municipios vecinos. Aprovechando la propiedad que la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá tiene sobre varios terrenos en el Embalse de Tomíné, se prometía habilitar un gran parque ecológico en ese lugar.

## UN CAMBIO EN LA MANERA DE VIVIR

El 30 de mayo de 1998, el Concejo de Bogotá adoptó, por medio del Acuerdo Número 06, el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C. 1998–2001 *Por la Bogotá que Queremos*, presentado a su consideración por el Alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño.

"El objetivo del Plan es generar un cambio profundo en la manera de vivir de los ciudadanos —estableció en su Artículo 1º—, devolviendo la confianza a todos los bogotanos en su capacidad para construir un futuro mejor y

**A la calle 90** le correspondió ser la primera área escogida como vitrina para el nuevo concepto de andenes. Allí se implantó la noción de andén interminable, que obliga al carro a subir y a bajar, sin riesgos para el peatón.



**"Estamos perfilando** la Bogotá que queremos; esa Bogotá para los niños, para las familias, para unos ciudadanos cada vez más cultos, cada vez más deportistas, cada vez más sanos de mente, de espíritu y de cuerpo".



dinamizar el progreso social, cultural y económico". Asimismo, reafirmaba su condición de tarea sostenible: "Se trata de proyectar y hacer viable a Bogotá para enfrentar los retos y aprovechar las posibilidades que impone una nueva era, trabajando con miras a mejorar significativamente la calidad de vida para las presentes y futuras generaciones".

El espacio público, como un principio básico en la nueva manera de vivir de

los bogotanos, se convirtió en la columna vertebral en las siete prioridades y los cinco proyectos prioritarios del Plan. Pero adquiriría toda su dimensión en el Capítulo III, "Ciudad a escala humana".

Destinada a incrementar la cantidad y calidad del espacio público para los bogotanos, la meta de una "ciudad a escala humana" reubica el centro conceptual de la ciudad en el ser humano. Es una base para recomponer la vida en común, disfrutando, gozando y viviendo alegremente a Bogotá como "una ciudad con múltiples parques y áreas verdes que posibilite y optimice el uso del tiempo libre de los ciudadanos, estimule la convivencia civilizada, fortalezca la amistad entre vecinos, amplie las posibilidades para que personas discapacitadas tengan las mismas oportunidades para disfrutar de su ciudad, mejore la seguridad ciudadana, promueva y fomente la cultura del cuidado y mantenimiento del espacio público por parte de los ciudadanos y ofrezca una mejor calidad de vida a todos sus habitantes".

El eje fundamental de esa ciudad a escala humana es el andén, "espacio/límite entre las vías —dominio de los vehículos— y las edificaciones —dominio de lo privado—". En el andén comien-

**La Alameda** de la Calle 100 hace parte de los espacios públicos recuperados en el sector, como zonas bajo puentes y andenes. El recorrido comienza en la Carrera Séptima, pasa por las Carreras 11 y 15, para desembocar en la alameda y ciclo ruta de la NQS.



**"Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular". Artículo 82°, Constitución Política Nacional, 1991.**

za la recuperación de una imagen de ciudad grata y bonita. Es el sitio de vida natural del habitante urbano.

Cuatro programas relacionados directamente con el espacio público estableció el Acuerdo Número 06. Invadido por múltiples actividades particulares y privatizado de hecho —ocupado por automóviles, casetas y vendedores ambulantes—, era preciso recuperarlo, mejorarlo y ampliarlo para el peatón. Había que dotar al espacio público de todos los elementos adecuados: zonas verdes, plazoletas, árboles, paseos y escaleras peatonales, zonas duras, amoblamiento urbano y vías.

Un segundo programa consideraba las mismas acciones, pero destinadas a los parques, los ecosistemas estratégicos y la infraestructura recreativa y deportiva. El objetivo inicial de estas tareas era la

constitución de un Sistema Distrital de Parques<sup>7</sup> que integrara y armonizara los niveles barrial, local, zonal, distrital y metropolitano.

El planteamiento era firme en la habilitación de grandes áreas para la preservación ambiental y el desarrollo recreativo: una red de zonas verdes del distrito "constituida por las rondas de los cuerpos de agua, los parques distritales y regionales, las zonas de cesión, los parques de barrio y la red verde vial". Todo para conectar la ciudad, para in-

**La carrera 15** fue otro hilo en la construcción del espacio público en Bogotá. Los comerciantes del sector pidieron un plazo de doce meses para realizar el cambio y otro grupo de ciudadanos organizó un movimiento para revocarle el mandato al Alcalde Mayor. Hoy es un modelo en la ciudad.

## LA RECUPERACIÓN DE LOS CERROS ORIENTALES

La desordenada expansión urbana y el desarrollo de vivienda subnormal han afectado notablemente los cerros orientales de la ciudad. Recuperar esta área verde urbana, pulmón de la ciudad y patrimonio de los bogotanos, como parte de los ecosistemas estratégicos del Distrito Capital, es una prioridad de la Administración Distrital.

La Defensoría del Espacio Público hizo un diagnóstico socioeconómico y jurídico de la zona de influencia del cerro de Monserrate; allí encontró 165 familias y 595 habitantes en una ocupación ilegal que se afianzó en los últimos 50 años. Esta entidad asignó una parte de su presupuesto destinado a administración y saneamiento del Espacio Público (2.930 millones de pesos) para reubicar a esta población. A su vez, el DAMA contrató una gerencia que brindó un apoyo jurídico, técnico y administrativo para el estudio predial, el diagnóstico general y la conformación de escenarios. Este proyecto trabajó especialmente en el área del Parque Nacional al elaborar diversos estudios sobre la vereda Monserrate y un diseño paisajístico de la etapa II que permita su aprovechamiento para la recreación pasiva, incluyendo la restauración ecológica. Adicionalmente, mediante convenio suscrito entre el DAMA, FOPAE, IDPRON y el Jardín Botánico se han venido restaurando áreas de los cerros orientales que años atrás fueron afectadas por incendios forestales.



**Bosa fue una** de las localidades más beneficiadas de la ciudad durante la Administración de Enrique Peñalosa Londoño. Esa comunidad vio convertir espacios abandonados en obras públicas como la Alameda Bosa Laureles.

tegrarla. Era preciso adquirir terrenos, lotes aún no construidos para transformarlos en parques. Enrique Peñalosa Londoño explicó al respecto: "Es clave que todos esos parques queden ahora. Cada lote que nosotros alcancemos a reservar hoy para parque, va a servirles a muchas generaciones en el futuro; y cada lote que perdamos para parques, se va a perder para muchas generaciones por venir"<sup>8</sup>.

La Administración Distrital se comprometió así a crear una entidad para la

defensa y administración del espacio público, para controlar su uso y recuperarlo. El tercer programa le asignaba a esa entidad el control sobre el entorno visual, invadido por vallas y avisos que permanentemente arremeten contra el ciudadano. Allí también se tuvo en cuenta la obligación del Instituto Distrital de Recreación y Deporte de adelantar un esquema para la administración del Sistema Distrital de Parques.

Por último, se establecía la necesidad de controlar y mitigar el impacto am-

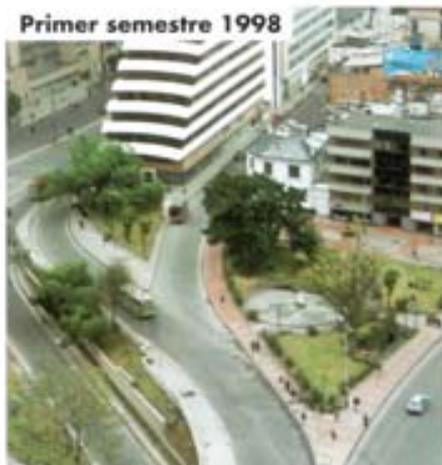
**Primer semestre 1998**



**Noviembre de 2000**



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



**El sector de La Rebeca**, uno de los más conocidos de Bogotá, fue objeto de un tratamiento especial por parte del Taller del Espacio Público. El cierre del tránsito vehicular permitió que la plazoleta tenga hoy un área de 3.000 metros cuadrados.

biental. Había que detener la depredación del entorno. Descontaminar la ciudad es una acción apoyada primordialmente en la sustitución del vehículo privado por el transporte público, la promoción del uso de la bicicleta y la exigencia a los buses de tener sistemas menos contaminantes y así constituir un transporte ecológico.

Esa carta de navegación representaba el retorno de la grandeza a la visión de ciudad, dirigida a construir espacios dignos para la felicidad de sus habitantes. Al igual que en los escenarios de excelencia del Programa de Desmarginalización, se trataba de convertir la ciudad en ejemplo de otra manera de vivir, impulsada por una capacidad gerencial y el valor de una voluntad política que no estaba dispuesta a sacrificar el bien común por la popularidad engañosa.

Recuperar y construir espacio público: el paradigma de la ciudad humanizada comenzaba a recuperarse.

## LA DEFENSORÍA EN ACCIÓN

La planta de 20 personas que integraban la Procuraduría de Bienes del Distrito Capital se ha convertido en 84, y las funciones de esta dependencia han sido asumidas por la Defensoría del Espacio Público<sup>9</sup>.

Los temas de la Defensoría del Espacio Público son: las casetas dispuestas sobre un andén, en Chapinero; los reductores de velocidad puestos sobre una vía o la invasión de la ronda de un río, en Usaquén; los vendedores ambulantes en los alrededores del parque Jorge Gaitán Cortés, en San Cristóbal; una caseta y un reloj empotrado en un separador de la calle 48B Sur con la carrera 24, en Tunjuelito; de un paradero de buses en un terreno de Bosa; una antena parabólica ubicada en una zona verde de Puente Aranda; de un cerramiento en zona de andén y vehicular, en Engativá, y

cerramientos de zonas de cesión por toda la ciudad...

Éstos son los temas del espacio público<sup>10</sup>. Por ejemplo, Nadie había planteado la importancia de los andenes como un medio de igualdad social y dignidad humana —como escenarios que al invitar a permanecer a la gente se convierten en garantes de seguridad ciudadana—, de la forma como lo estableció Enrique Peñalosa Londoño<sup>11</sup>.

La restitución del espacio público, la reubicación de los vendedores ambulantes, la recuperación de las áreas públicas del Distrito no entregadas por los urbanizadores y asumidas como propiedad privada, la necesidad de descontaminar visualmente a la ciudad saturada de pancartas abusivas, vallas agobiantes y pasacalles eran acciones que habían carecido de definición conceptual y voluntad política y sólo se ejercían mínimamente para no perturbar popularidades fugaces.

El espacio público había saltado a la pri-

**La Alameda** *El Porvenir* significará un cambio del cielo a la tierra para muchos sectores del suroccidente de la ciudad. La obra, concebida e iniciada en la Administración de Enrique Peñalosa Londoño será un orgullo para Bogotá.

mera plana. Ante todo, por la persistencia del Alcalde Mayor en tratar el tema al que aludía en todas sus intervenciones y conferencias; pero también porque comprende una alta dosis de situaciones humanas llamativas para los medios de comunicación: desalojo, enfrentamientos con la Policía, inseguridad, etc.

En el espacio público se hace patente, como en ningún otro acontecer de Bogotá, que las minorías organizadas capturan fácilmente la atención de la opinión pública, y hacen irrisorio, por diferentes vías, el principio constitucional que obliga a considerar el interés general por encima del particular<sup>12</sup>. "La corta experiencia frente a un nuevo espacio urbano ha demostrado que a los capitalinos todavía les cuesta tener una

## LA ALAMEDA MÁS GRANDE DEL MUNDO

No existe un proyecto en el mundo entero que pueda compararse a la Alameda El Porvenir, un corredor para comunicar el suroccidente de Bogotá. Son 17 kilómetros de largo y quince metros de ancho que se extienden desde la Autopista Sur (acceso a Soacha) y la Avenida Centenario (acceso a Fontibón) con la posibilidad de tener una variante por la Avenida de las Américas. Con una inversión de 6.300 millones de pesos y la generación de 600 nuevos empleos, esta alameda favorece a las localidades Bosa, Kennedy y Fontibón. La administración de Enrique Peñalosa Londoño dejó terminados 6,3 kilómetros. Más de 28 barrios, especialmente de estratos uno, dos y tres se beneficiarán con esta obra magnífica, como: La Cabaña, El Corso, Santa Fe de Bosa, La Libertad, San Bernardino, Danubio Azul, El Vergel, Brasil, Patio Bonito, Tintalito, Bosa Nova, Betania, Brasília, Campo Hermoso, Cañaveralejo, Chicalá, Chicó Sur, El Portal del Brasil, Escocia, Jorge Uribe Botero, Los Laureles, Osorio Díez, Osorio XXIII, Parcela El Porvenir, San Antonio Escicua, San Marín, Vereda El Tintal, Villas del Progreso, entre otros.









vida en común que genere seguridad", se afirmó en el artículo "Espacio Público: los muros de la discordia"<sup>13</sup>.

La recuperación del espacio público es también una respuesta a las demandas de los ciudadanos. "Las denuncias recibidas en la Defensoría del Espacio Público son, sin duda alguna, la mayor parte de la carga de trabajo; constituyen el día a día, y son, en esencia, gran parte de la proyección de la entidad hacia la ciudadanía"<sup>14</sup>.

## ANÓNIMOS DENUNCIANTES

Llaman mayoritariamente de Suba y Engativá. Su queja principal es por estacionamientos —carros sobre los andenes, espacios públicos habilitados como parqueaderos—. Muchos prefieren no dejar sus datos personales.

Éstos son los usuarios del Centro de Atención de Denuncias puesto en funcionamiento por la Defensoría del Espacio Público el 22 de marzo de 2000. A través de dos líneas telefónicas (636 0819 y 636 0789) se reciben las quejas y se da la orientación pertinente; además un software especializado y desarrollado específicamente para este trabajo complementa una estructura que reemplazó la práctica de la Procuraduría de Bienes que sólo atendía peticiones escritas.

El Centro recibe llamadas de 8:00 de la mañana a 6:00 de la tarde; las organizan en cuadros, las trasladan por correo electrónico y son divididas en hechos no-

torios y no notorios. Los primeros se aceptan como evidentes y motivan una restitución inmediata, que suele hacerse con el respaldo del IDIPRON, la Policía Metropolitana, el DAMA, las Alcaldías Locales y la Secretaría de Tránsito. Los segundos, por sus características, requieren un estudio especial.

Desde que comenzó a funcionar y hasta la fecha, el Centro ha recibido 1.776 denuncias: 1.142 correspondieron a hechos notorios y 634 a hechos no notorios. De 34 llamadas que recibieron en marzo pasaron a 610 en agosto de 2000. De junio a julio hubo un aumento del 266 por ciento. Lo anterior demuestra el interés de los habitantes por el tema, sobre todo si se tiene en cuenta la austera publicidad que se le hizo al servicio.

Las localidades más centrales, Santa Fe y La Candelaria, muestran un índice bajo de llamadas, 28, mientras que Suba alcanza 306. Le siguen Engativá, Usaquén, Chapinero y Kennedy. Salvo el caso de Chapinero, que tiene en la invasión de los andenes por casetas de ventas informales su problema principal, las otras localidades confirman que las apropiaciones del espacio público aumentan en la medida en que crece la extensión de la localidad y se incrementa la distancia con respecto al centro de la ciudad.

**Con cerca de 360 hectáreas,** el Parque Metropolitano Simón Bolívar es uno de los parques urbanos más grandes de Suramérica. En el Parque Central la Administración invirtió cerca de 5.800 millones de pesos.

Página anterior: **El proyecto integral** de El Campín hizo parte de las acciones de la Administración Distrital tendientes a fortalecer este polo de desarrollo deportivo y cultural de la capital. La sustitución de terrenos de prado por zonas duras previene el rápido deterioro en estas áreas de uso masivo.



**Los juegos infantiles** en los parques tienen las mismas características para toda la ciudad. El Parque Sucre en la localidad de Kennedy representa una transformación total del entorno público, donde se privilegia la seguridad de quienes lo usan.

La lucha contra el totalitarismo ejercido por el carro particular no es aislada ni producto de un capricho de la administración. Eso se comprueba al ver que la mayor parte de denuncias por invasión del espacio público corresponden a estacionamientos: 38,01 por ciento. También es claro que el fenómeno de las ventas ambulantes no es una alternativa de general aceptación: 15,93 por ciento de las denuncias se refieren al comercio sobre el espacio público. Les siguen, en su orden, cerramientos y rejas (12,44 por ciento), construcción sin licencia (12,67 por ciento) y casetas (5,35 por ciento).

La recuperación del espacio público requiere un trabajo mancomunado con las alcaldías locales. El mecanismo de la restitución, en que debe culminar el proceso iniciado con una querrela instaurada ante la Alcaldía, se ha agilizado notablemente. Un trámite dispendioso fue reducido a dos formalidades: la

expedición de una resolución motivada y la realización de una diligencia de restitución dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que haya quedado en firme el acto administrativo.

Desde ese momento se ha fortalecido la coordinación institucional, se interviene en la etapa probatoria y se da un apoyo técnico y logístico a las diligencias de restitución. Asimismo, se capacita a funcionarios de las alcaldías locales sobre temas jurídicos y procedimientos relacionados con restituciones de espacio público.

## EL ESPACIO RECUPERADO

Bogotá era una ciudad en la que los urbanizadores nunca entregaban las áreas públicas al Distrito Capital, hay un promedio de ocho áreas públicas por urbanización; en las urbanizaciones legales el espacio público no vial

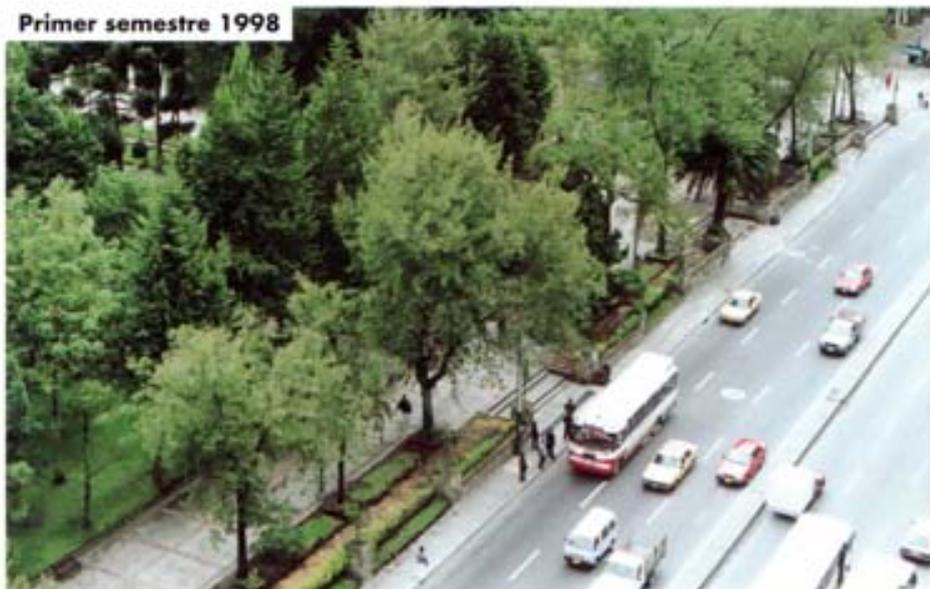
Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



**La recuperación** de la Alameda del Parque Nacional demandó un trabajo cuidadoso, destinado a conservar la armonía en este antiguo sector de la ciudad. Allí comenzará un recorrido peatonal que irá hasta la Biblioteca Nacional.

representa entre el 18 y el 25 por ciento, mientras que en las ilegales difícilmente alcanza el tres por ciento. De otro lado, el espacio público encerrado en el norte de la ciudad suma casi cinco

hectáreas, cinco veces el tamaño de la Plaza de Bolívar<sup>15</sup>.

Una investigación detallada en cada una de las alcaldías locales detectó un núme-



**"Aunque la ciudad** que tenemos hoy tiene defectos, no hay que creer sin embargo, que el campo es el ambiente natural de la gente. De ninguna manera. El ambiente natural para las personas es la ciudad".

ro considerable de cerramientos en las zonas de cesión tipo A: parque y zona verde. La apropiación indebida del espacio público en todas sus formas es un comportamiento equivocado que caracteriza a todos los estratos de la capital. Por ejemplo, existían cerramientos tanto en Unicentro y la Agrupación de Vivienda Antigua como en la Autopista al Llano y la Autopista Sur. La Localidad Barrios Unidos presentaba una mayoritaria muestra de infracciones contra el espacio público, con casos que adquirieron un insólito carácter de batalla comunal.

Al terminar 1999 se habían recuperado 77.764 metros cuadrados de espacio público y se practicaron 342 diligencias de restitución en respuesta a 722 querrelas.

Las dimensiones de los resultados cambiaron completamente en el 2000. En

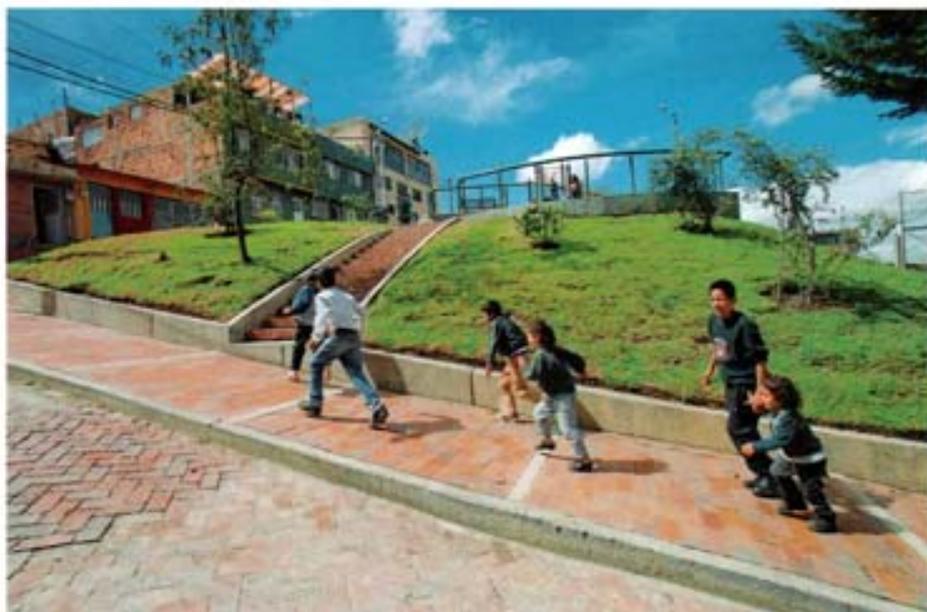
tre el 4 de enero y el 26 de octubre se restituyeron 260.533 metros cuadrados de espacio público, cerca de tres veces lo logrado en el año anterior. Esa cantidad equivale a casi 24 veces la Plaza de Bolívar.

En cuanto a las restituciones de espacio público apropiado privadamente con muros y cerramientos sumaron un total de 173.032 metros cuadrados en el año 2000. Entre otras, estaban comprendidas la Urbanización Calatrava, cerramientos en zona verde y vías públicas y peatonales invadidas; la Ciudadela Colsubsidio, Carrefour y Bolivia, cerramiento sobre control ambiental de la Calle 80; los cerramientos en Villa de Los Alpes y Urbanización Altos del Sol, en la Localidad San Cristóbal; Entreríos Industrial, muro y cerramiento en zona verde contigua al Canal Salitre, y el Canal Molinos, calles 114, 114A y 116 entre Avenida 19 y Autopista Norte, cuya área alcanza los 54.214 metros cuadrados.

El Comité Técnico del Espacio Público que se reúne una vez por semana y que está integrado por la Secretaría de Gobierno, la Policía Metropolitana, el DAMA, Misión Bogotá, IDPRON, la Secretaría de Tránsito y Transporte, los alcaldes locales y la Defensoría del Espacio Público se concentra

**La Alameda de Fátima** fue una de las primeras en ponerse al servicio de la comunidad. Su construcción demostró el grado de inversión social que representa el espacio público.





**La construcción de andenes** fue uno de los objetivos básicos del programa de Desmarginalización. La forma como cambia la vida comunitaria con este elemento urbano se puede apreciar en Ciudad Hunza, localidad de Suba.

en las restituciones correspondientes a hechos notorios. Tiene también a su cargo la recuperación del espacio público contaminado visualmente.

Vallas, avisos, globos, pasacalles, pendones, murales y otros elementos visuales se habían convertido en instrumentos para promocionar todo tipo de actividades que se apropiaron arbitrariamente de las vías de uso público. Los separadores eran el blanco preferido de este tipo de publicidad, que muchas veces disfrazaba su interés comercial con un altruista motivo cívico y también, por este motivo, se había perdido el sentido público de las fachadas.

Al comenzar la Administración había 4.600 vallas y más de 20.000 metros cuadrados de murales ilegales. El DAMA, entidad competente para el regis-

tro y control de estos elementos de publicidad exterior visual, siguiendo el Acuerdo Número 01 de 1998 —modificado por el Acuerdo Número 12 del 2000<sup>20</sup>— que reglamenta la actividad de publicidad exterior visual en el Distrito Capital desmontó 1.005 vallas y los infractores (atendiendo requerimientos del DAMA) retiraron 763 elementos de publicidad exterior. En total se realizó requerimiento a 3.351 vallas y murales.

En cuanto a la recuperación de sectores cabe mencionar la carrera décima desde la calle sexta hasta la calle 26; la Avenida Jiménez desde la carrera tercera hasta la Avenida Caracas y por la séptima hasta la calle 42; la carrera 15 desde la calle 72 hasta la calle 116, además de un gran número de pequeñas vías de acceso a barrios de todas las localidades.

Esta campaña contra la contaminación visual, que deprime el paisaje urbano y desmejora la calidad de vida de los ciudadanos, le ha permitido generar al DAMA cerca de 20 empleos directos de manera permanente. En este campo también han trabajado los jóvenes de IDIPRON que, con el apoyo de Misión Bogotá, han ocupado 40 empleos directos. La Defensoría del Espacio Público finalizó el 22 de agosto de 2000 un contrato, con los muchachos resocializados del IDIPRON, que permitió desmontar 264 vallas publicitarias.

La Administración Distrital propuso una nueva forma de manejar la publicidad



**"La ciudad** es un ambiente vibrante, estimulante, que facilita el desarrollo del potencial humano; pero a nuestra ciudad hay que hacerle cambios profundos para que sea una ciudad para la gente y para los niños, y no para los carros".



40

**"Los niños y jóvenes** tienen que inventar una nueva Bogotá, para el nuevo Milenio; una ciudad limpia, arborizada, con parques y bicicletas".



exterior visual en el Distrito Capital de manera que esta actividad pueda desarrollarse de una forma respetuosa con los ciudadanos, con el paisaje y con la arquitectura de Bogotá. Esta nueva cultura de la publicidad exterior implica erradicar, de una vez por todas, la publicidad en espacio público, limitar a un solo aviso por fachada de establecimiento y fijar un cupo de no más de 500 vallas para toda la ciudad —elementos que se instalarán sobre las vías de mayor capacidad de circulación vehicular, alejadas de las zonas residenciales, y que se asignarán mediante los procesos de subasta o remate público por un período no mayor de cinco años—<sup>10</sup>.

Durante el año 2000 la Defensoría del Espacio Público realizó 504 operativos que permitieron recuperar 53.544 metros cuadrados de espacio público inva-

dido con avisos, pendones, escombros, llantas, postes, piedras, etc. Con el propósito de evitar una invasión indiscriminada de andenes y separadores se inició una campaña dirigida a los dueños y administradores de los montallantas. Dos mil señales serán instaladas y distribuidas para reemplazar las llantas ubicadas en los andenes. Esta señalización, ahora obligatoria, fue adoptada mediante la expedición de la Resolución 315 de julio de 2000. En una segunda fase, a partir del año 2001, la campaña se dirigirá a la comunidad invitándola a emplear los servicios de los establecimientos señalizados con La llanta amarilla".

En materia de consolidación y organización del inventario de bienes inmuebles del Distrito Capital se pudo establecer que existen 3.085 urbanizaciones, barrios o desarrollos; 3.840 bienes de uso público y 650 bienes fiscales. Se va a iniciar la verificación de su estado actual para poder iniciar las acciones de recuperación. En estos casos, sólo el 19 por ciento de las urbanizaciones se encontraban escrituradas, el 43 por ciento tenía el debido recibo de las zonas de cesión obligatoria y un 38 por ciento se encontraba sin acta de recibo o toma de posesión. Todo ello está in-

**Los puentes peatonales** modulares representaron una verdadera revolución en el concepto de esos espacios. En la Troncal de la calle 80, las estructuras se multiplicaron como parte del sistema TransMilenio, gracias a la facilidad y rapidez para montarlas.



## RESTITUIDA FRANJA EN LA CALLE 200

Una ardua gestión administrativa y un plan de reubicación de los invasores —que utilizaron todos los recursos para justificar su ocupación—, terminaron en la restitución de la franja de control ambiental<sup>17</sup> comprendida entre las calles 200 y 202, costado occidental de la Autopista Norte. En 9.300 metros cuadrados funcionaban las casetas de 23 vendedores de carne, que en dos días fueron desalojados. El costo total del operativo fue \$1.313.328 y ocupó a ocho cuadrillas de tres trabajadores cada una. La Secretaría de Gobierno reubicó a todos los vendedores en la Caseta Feria Popular de la 38.



**La rápida instalación** del puente modular en la calle 122 fortaleció la conveniencia de los puentes como solución urbana. La estructura es segura y cómoda y determina una personalidad a las vías de la ciudad.

ventariado gracias al nuevo concepto del Sistema de Información de los Bienes Inmuebles del Distrito Capital, diseñado y desarrollado a partir del año 2000.

Las áreas públicas que estaban en proceso de restitución en los últimos meses del año 2000 sumaban 221.986 me-

tros cuadrados. El 30 por ciento de esa cantidad estaba representado por los terrenos de la Urbanización Marantá y cerca del 18 por ciento correspondía a un área perteneciente a Metrópolis. Unicentro, Pinar Alto, Emaús, Lafayette y Santa Coloma también estaban en proceso de intervención. El cálculo de lo que se requiere recuperar de espacio público a finales del año 2001 está estimado en 400.000 metros cuadrados.

## AMBULANTES Y ESTACIONARIOS

A la 1:25 minutos de la madrugada del sábado 9 de septiembre de 2000 las zonas bajas de los puentes de Venecia tenían el aspecto de un campo de batalla. Un pelotón de 1.200 uniformados rodeaba en tres cuadras a la redonda la intersección de la Autopista Sur con

**El puente que conecta** al Parque Simón Bolívar con la Unidad Deportiva El Salitre, permite a los visitantes desplazarse con seguridad y comodidad.





Avenida 68 y, dentro de ella, el área de las casetas de ventas ambulantes, establecidas allí desde hacía nueve años. Algunos de sus propietarios, notificados de una orden de restitución de espacio público, se armaron de piedras, palos y bombas de humo caseras. Otros se encadenaron a las casetas.

Los comerciantes resistieron 20 minutos. Un chorro de agua cayó sobre quienes trataban de oponerse con palos y piedras. La Policía avanzó y dio paso a 20 volquetas y cuatro tractores que comenzaron a tumbar las casetas. La Secretaría de Gobierno ofreció reubicar a los vendedores en el Centro Comercial La Caseta, en San Andrésito de

**"Siempre he dicho** que nuestra meta principal es construir una sociedad más igualitaria y más solidaria, que permita y promueva el desarrollo pleno del potencial humano en todas las habitantes de la ciudad".



**La construcción del parqueadero** subterráneo hará parte del conjunto de obras que embellece y valoriza el sector de la calle 85. La obra amplía el espacio peatonal y resuelve el problema de estacionamiento vehicular.

la 38, pero los comerciantes rechazaron la oferta. Todo terminó a las 9:00 de la mañana. La recuperación de los 1.240 metros cuadrados de espacio público ocupados por aproximadamente 310 casetas en el Puente de Venecia fue un caso ampliamente divulgado por la prensa.

Si en 1999 la Procuraduría de Bienes del Distrito había restituido el área ocupada por 222 casetas, entre el 4 de enero y el 26 de octubre de 2000 la cifra aumentó a 802. Se restituyó el espacio que ocupaban 152 casetas en Puente Aranda, 109 en Chapinero, 55 en Usaquén, 77 en Suba, 35 en Teusaquillo y 25 en Usme, entre otras localidades.

El Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos* se comprometió a enfrentar la ocupación de los andenes por casetas y vendedores informales. No era una declaratoria de persecución. Junto a la recuperación del espacio público estaba la resolución de un problema social en vías a la formalización. Se prometía identificar espacios en la ciudad "que sirvan para la ubicación de estos vendedores, en zonas estratégicas que les permitan adelantar sus negocios mediante la adquisición, promo-



**"Lo que hicimos** son las primeras bases de la estructura social que busca una manera distinta de vivir; es la generación de amor por nuestra ciudad, la construcción de sentido de pertenencia, el forjamiento de memorias que irán construyendo en esta comunidad, no a la ciudad misma, sino a una gran familia".

ción y desarrollo de proyectos comerciales formales"<sup>18</sup>.

La discusión, que suele polarizarse en términos de vida y trabajo, acostumbra desconocer, también, el principio de autoridad. En eso, la Administración Distrital fue clara. Reconoce la importancia y trascendencia del trabajo como derecho fundamental de interés particular, pero igualmente admite la existencia del espacio público como derecho colectivo de interés general. Apoyada en el Artículo 25<sup>o</sup> de la Constitución acepta que el trabajo es un derecho y una obligación social que goza en todas sus modalidades de especial protección por el Estado, pero es claro

**Pocos sectores** de la ciudad han cambiado tanto en tan poco tiempo como El Lago. Su adaptación futura como parqueadero subterráneo representa una definición que hace compatible la creación de un espacio público con la oferta de lugares para el estacionamiento de vehículos.

que dicha protección sólo está comprometida con actividades lícitas.

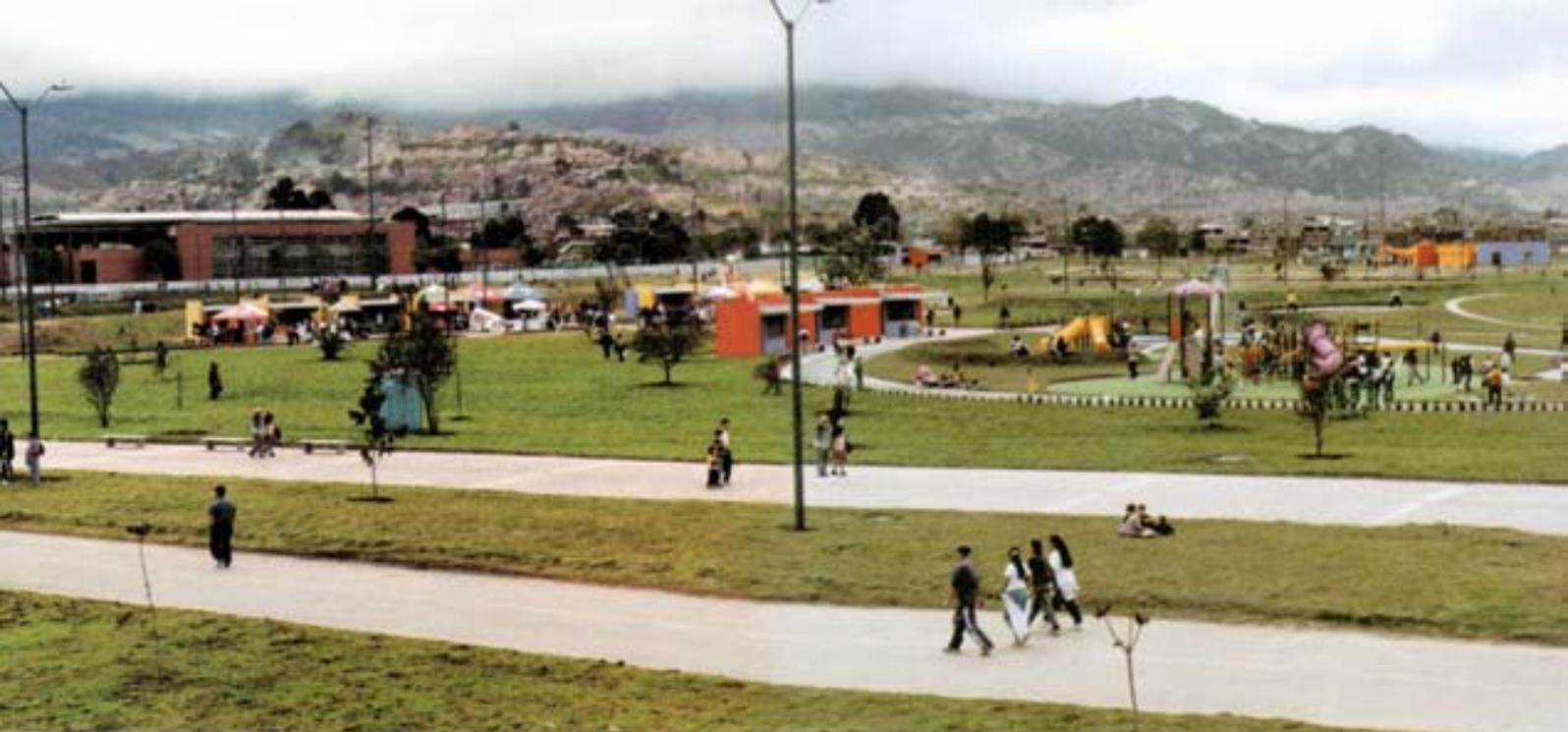
Recuperar el espacio público había hecho parte de varios programas de gobierno, aunque nadie le había dado importancia alguna al tema. Los carros parqueados en los andenes no eran ni siquiera un asunto en discusión, sacarlos de allí y prohibir las bahías de estacionamiento era un asunto de prioridades, de capacidad gerencial y de disposición para asumir costos políticos.

## ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO

Los objetivos centrales de esta Administración fueron recuperar el espacio público, ampliarlo y mejorarlo. Así lo concibió el Plan de Desarrollo Por la Bogotá que Queremos, al incluir proyectos "para la renovación integral de los elementos urbanísticos que permitan el uso y disfrute de espacios públicos y garanticen la reanimación de los corredores peatonales, bajo unos principios básicos de estética urbana y con óptimas condiciones de seguridad y comodidad, que demuestren respeto por la dignidad del ser humano".







Hacer de Bogotá una ciudad amable y con proyección de futuro, diseñada por y para sus habitantes requería, por parte de la entidad responsable de la ejecución de los principales proyectos de infraestructura física, un cambio de orientación que le permitiera pasar de la ciudad deshumanizada a ser propiciadores de un cambio de vida.

Para cumplir la visión de La Ciudad a Escala Humana era preciso invertir las prioridades del IDU. El desarrollo urbano había sido concebido como una adaptación de la ciudad a las exigencias vehiculares. Los espacios peatonales estaban en el último lugar de la agenda institucional. Las vías que construía no tenían andenes ni estaban destinadas prioritaria y mayoritariamente al transporte público.

Las metas del Plan de Desarrollo enfocaron la entidad hacia el ser humano y hacia el cumplimiento del mandato constitucional que pone el interés general por encima del particular. La entidad vivió una revolución, que dejó otro orden en sus actividades: primero, el espacio público peatonal, de calidad, repartido en todos los lugares de la ciudad, pero especialmente en las zonas más pobres; segundo, las ciclo rutas, como una nueva forma de desplazarse por la ciudad; tercero, el transporte público, con vías exclusivas para los buses de TransMilenio; por último, las obras destinadas al automóvil particular.

Los andenes no existían como lugar obligatorio del espacio público. Grandes vías, como la calle 26 y la Avenida 68, se construyeron sin andenes. El espacio



peatonal era dejado al arbitrio de los vecinos, quienes construían andenes según sus conveniencias privadas. Y es que, en ese aspecto, la realidad era dramática: el 23 por ciento de las vías existentes no contaba con andenes.

## ANDENES PARA LA GENTE

El proyecto de recuperación de andenes y separadores de la actual Administración definió un modelo, donde se plasmaron las reglas establecidas en el Decreto Número 682 del 4 de agosto de 1998. El elegido fue el tramo de la calle 90 entre carreras 11 y 11A, costados norte y sur, que tuvo un costo de 100 millones de pesos. Sus características, que se aplicaron a todos los andenes de la ciudad, son:

**a.** Los andenes deben ser continuos en

nivel, sin escalones, y no deben tener elementos que sobresalgan de la superficie, salvo los previstos dentro del conjunto de mobiliario urbano.

**b.** Elementos tales como tapas de alcantarilla, rejillas, cajas de contadores de agua y otros elementos similares de protección no podrán sobresalir a más de seis milímetros y no deberán quedar en desnivel.

**c.** Los andenes contemplarán soluciones para el tránsito de minusválidos, de conformidad con las normas vigentes.

**d.** Las zonas de andén no volverán a ser utilizadas como parqueaderos públicos.

**e.** Los andenes deben ser contruidos en materiales firmes, estables y antideslizantes, aún en condiciones de humedad de la superficie, para evitar posibles accidentes.

**f.** Los accesos vehiculares en ningún momento implicarán cambio en el nivel

**El Parque Metropolitano El Tunal** es el más importante del sur de la ciudad. En él se invirtieron más de 12.000 millones de pesos y sus instalaciones benefician a los habitantes de las localidades de Usme, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar y Tunjuelito.



**Cerca de 50.000** personas podrán acceder al escenario al aire libre del Parque El Tunal. Es una alternativa para los habitantes de los estratos uno, dos y tres, que también encuentran instalaciones deportivas y un centro recreativo y cultural para la tercera edad.

del andén. Es decir, que en las zonas de acceso vehicular se debe construir una rampa entre la calzada y el andén para salvar el cambio del nivel.

El propósito era intervenir un área total equivalente a construir un andén de cinco metros de ancho entre Bogotá y Fusagasugá. Dentro de los andenes más importantes construidos en el periodo 1998-2000 se encuentran: calle 85, entre carrera 11 y Autopista Norte; carre-

ra Séptima, entre calles 39 y 45; Centro Internacional San Diego; Avenida Primero de Mayo desde calle 40 sur hasta carrera 86; Avenida Ciudad de Villavieja desde Avenida Boyacá hasta Avenida Tunjuelito; calles 19, 72, 90 y peatonalización de la 14; y carreras 9, 10, 11, 76, 80, 92 y 100.

Con el proyecto de recuperación y mantenimiento de zonas verdes, separadores, andenes y sardineles se buscaba mantener



42,11 kilómetros cuadrados de espacio público. En este sentido, durante el período 1998-2000 se mantuvieron 38,89 kilómetros cuadrados de espacio público y se intervinieron 5.130 árboles.

De esta manera, durante el período 1998-2000, la meta ejecutada por tal concepto fue de 33.500 metros cuadrados. Adicionalmente, se construyeron 432.100 metros cuadrados de andenes, separadores y sardineles.

## LOS PUENTES Y SUS ZONAS

El Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos* construyó 147.000 metros cuadrados de estructura bajo puentes vehiculares.

En cuanto a puentes peatonales, el diagnóstico al comenzar la Administración era deplorable: de 134 existentes en la ciudad, 20 requerían reparación inme-

**El cambio en la construcción** de juegos infantiles fue radical. De las zonas blandas en pasto se pasó a las superficies duras, que evitan el deterioro producido por el uso y el cambio de clima. En el Parque Metropolitano El Tunal se comprobó la acogida de los niños a este tipo de estructura.

**La escultura Hombre a Caballo**, del maestro Fernando Botero, preside el Parque del Renacimiento, que beneficia a los habitantes de las localidades de Los Mártires, Teusaquillo, Punte Aranda, Santa Fe y La Candelaria.



diata y 114 demandaban una profunda evaluación estructural. No existía homogeneidad de los puentes como elemento urbano, porque cada constructor lo diseñaba a su gusto. Se elaboró un cuadernillo emanado del Taller del Espacio Público, en el que se establecieron los primeros parámetros que se iban a tener en cuenta tanto en diseño como en especificaciones y materiales de construcción de los puentes peatonales. Fue el primer paso para el diseño del puente peatonal prototipo para Bogotá.

La caída del puente de la calle 122 aceleró una solución estudiada: los puentes modulares. Así se logró homologar la tipología, la forma, los materiales y las proporciones de los puentes peatonales de la ciudad. El nuevo diseño permite adaptar el puente a diferentes curvaturas, por lo que ofrece

solución a mayor número de solicitudes estructurales.

Entre los años 1999 y 2000 se programaron catorce proyectos por un valor de 10.613 millones 839 mil 145 pesos que incluían los de TransMilenio. En 1997 se construyeron los de la carrera 5 con Parque Nacional, Avenida 68 con diagonal 22°, calle 84 sur con carrera 52 Este, Autopista Sur con carrera 67, Avenida calle 63 con Parque Simón Bolívar, Autopista Sur con calle 13, Bosa, Avenida Villavicencio con diagonal 62A Sur, Avenida 68 con calle 26 y Autopista Norte con calle 122.

Un año después se construyeron los siguientes: Avenida Primero de Mayo entre Avenida Villavicencio y Avenida Boyacá, calle 127 con carrera 12, calle 53-Universidad Nacional, Avenida El Dorado con carrera 101, Avenida El Dorado con Avenida Ciudad de Cali, Avenida Centenario con Avenida Ciudad de Cali, Autopista Norte con 105, Autopista Norte con 161 y siete puentes de TransMilenio sobre la Troncal calle 80. Adicionalmente, se inició la construcción de siete puentes sobre la Autopista Norte —calles 90, 97, 116, 125, 128B, 137 y 166— que serán entregados en febrero de 2001.

**El Parque del Renacimiento** reúne dos características importantes: su valor ecológico y su sentido de recreación pasiva. El sector, con más de un millón de habitantes, no tenía un espacio de esa magnitud.



**Primer semestre 1998**



**Noviembre de 2000**



**El terreno donde se construyó** el Parque del Renacimiento, sin uso durante muchos años, recobró vida para el beneficio de más de un millón de habitantes del sector.

En resumen, durante la Administración de Enrique Peñalosa Londoño se construyeron 836.143 metros cuadrados de espacio público, incluyendo zonas bajo puentes, andenes, separadores, sardines, el Eje Ambiental de la Jiménez y las vías modelo del espacio público. En el periodo 1998-2000 se invirtieron aproximadamente 131.800 millones de pesos, logrando una ejecución del 97 por ciento de acuerdo con lo programado.

Esta Administración entregó el parqueadero subterráneo de 350 cupos ubicada debajo de la Plazoleta de Santa Clara. Durante los años de 1998 y 1999 se efectuó la estructuración financiera, técnica, legal y puesta en funcionamiento de las concesiones que garantizarían la contratación de los parqueaderos subterráneos del Paseo Urbano de la carrera 15: calle 90, calle 77, calle 85 y calle 97.

En adelante, por lo menos una vez al año, y en conjunto y coordinación con la SIT y la futura Empresa Distrital de Estacionamientos se debe actualizar el inventario de parqueaderos en la ciudad.

La Administración Distrital impulsó también la construcción de alamedas o zonas de reserva vial específicamente definidas para la implantación de sistemas peatonales a través de corredores verdes dotados de abundante arborización. La Administración de Enrique Peñalosa Londoño, con el propósito fundamental de crear una zona cultural y de esparcimiento, promueve y propone al habitante como participe y "hacedor de la ciudad". Entre ellas se pueden mencionar: la Alameda Calle 100; la Alameda de la Floresta; la Alameda Ciudad Tunal; la Alameda Toscana; la Alameda Arborizadora Alta,

**La Plaza de Eventos** del Parque Central Simón Bolívar fue escenario de muchas actividades en los últimos tres años. Además de la rutina aeróbica de los domingos, se realizaron allí diferentes conciertos y encuentros ciudadanos.



**El parque zonal** de Villa Mayor es uno de las nuevas espacios verdes de la localidad Antonio Nariño. El parque es un pulmón para este sector central de la ciudad.

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



en Ciudad Bolívar; la Alameda Franja Seca y Canal Tintal II, en Bosa; la Alameda Laureles, también en Bosa; la Alameda Quebrada Vieja y la Alameda El Porvenir.

### **CARRERA 15: EL MEJOR EJEMPLO**

La batalla más dura que libró la Administración Distrital, en 1998, fue por cuenta de la intervención urbanística que llevó a cabo en el Paseo Urbano Carrera 15<sup>19</sup>, al norte de la ciudad, que le valió al Alcalde Mayor desde las críticas más ácidas hasta un movimiento para revocarle el mandato.

Era un sector deteriorado. El incremento del comercio de poca categoría aumentó la contaminación visual por efecto de carteles y vallas publicitarias. Las ventas cayeron para todos y proliferaron actividades nocturnas como la prostitución y la venta de drogas. El hundimiento del terreno había generado serios inconvenientes en los desagües de los locales que provocaban inundaciones en época de invierno.

Había un problema inocultable: los andenes se encontraban en pésimo estado. Se habían convertido en un enorme parqueadero para 5.000 vehículos —carros particulares cuyos conducto-

*Peatonalizar es un verbo que se puso de moda durante la Administración de Enrique Peñalosa Londoño. Así caló en los ciudadanos la idea de devolverle la ciudad al peatón, al caminante.*



res eran dueños o visitantes de los locales—. El estacionamiento en bahías en forma de espina de pescado daba a la vía de un solo carril un aspecto caótico. El peatón no tenía espacio para caminar.

En 1995, y tras varios intentos, se cristalizó la iniciativa de un grupo de comerciantes y residentes de empezar a recuperar el Paseo Urbano Carrera 15. Tal fue el origen de la Corporación Paseo Urbano Carrera 15, Corpoquinze, una organización sin ánimo de lucro que surgió para representar los intereses del sector. Se constituyó legalmente dos años más

tarde con la participación de residentes, comerciantes, el director de la sede norte de la Cámara de Comercio y un miembro de Fenalco. Esta organización entró en contacto con la Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá para diseñar un Plan Maestro cuyo fin era convertir la vía en un paseo comercial a cielo abierto, concebido a imagen y semejanza de ciertos bulevares de otras partes del mundo. La anterior administración distrital tuvo conocimiento de la iniciativa, cuya ejecución quedó contemplada en el Acuerdo Número 25 de 1995, junto con otras 43 obras de valorización por beneficio local. Se abrió un con-

**Tres kilómetros** del sendero peatonal del Parque Central Simón Bolívar se amplían a diez metros de ancho. Cerca de 200.000 personas utilizan sus áreas en un fin de semana.

**Los vecinos del** Parque El Virrey se opusieron en primera instancia a su construcción. La situación de rechazo se debía a la defensa de predios privados y la prevención causada por el uso que pudieran hacer otras habitantes. Hoy es una de las más bellas zonas de la ciudad.



Fernando Cortés Larreamendy, quien durante los dos años que demoró haciendo los estudios y el proyecto mantuvo un diálogo permanente con la comunidad, al recoger y evaluar inquietudes, con miras a lograr el mejor diseño posible. De hecho, el Paseo Comercial Urbano Carrera 15 es el proyecto que la Administración más discutió y concertó con la ciudadanía directamente beneficiada. Después de todo, la comunidad, a través de Corpoquince, la Junta de Vigilancia integrada por los ciudadanos del sector que ejercen una veeduría sobre el proyecto, la Cámara de Comercio de Bogotá, la Administración Distrital y Fenalco participaron en la revisión y aprobación del proyecto.

En líneas generales se previó la re-

58

**El Parque Galán** se levantó sobre un sector deprimido y se convirtió en un punto de encuentro del barrio. La promoción de estos espacios como los lugares de encuentro ciudadano fue la base para el trabajo en estos sectores.

curso de méritos para seleccionar una firma que diseñara el proyecto a partir del trabajo adelantado por los comerciantes, los residentes y la Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá.

El ganador fue el arquitecto urbanista

**El proyecto del** Parque Lineal El Virrey partió en dos la historia de los parques en Bogotá. Su diseño está orientado a recuperar la ronda del canal del mismo nombre en un área cercana a las diez hectáreas.

**Primer semestre 1998**



**Noviembre de 2000**



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000

**Un estudio de Fedesarrollo con corte el 30 de junio de 2000 indicó que los proyectos de infraestructura vial y espacio público ejecutados por esta Administración generaron 21.518 empleos directos y 93.984 empleos indirectos.**

construcción de los andenes convirtiendo el del costado oriental, más ancho que el occidental, en una alameda; utilizando losas fundidas en concreto, cuya remoción permitiera la instalación de redes de servicio público sin necesidad de romper el suelo que, posteriormente, gastaría dinero y generaría caos; creando bahías paralelas a lo largo de la vía para facilitar el parqueo y la carga y descarga de mercancía en los locales; reubicando el tendido eléctrico al ocultar los cables bajo tierra; sembrando árboles nuevos, como el liquidámbar, además de tratar a los existentes contra enfermedades, y dotando el sector con el mobiliario urbano adecuado: bancas, paraderos, canecas, faroles; adecuando los antejardines y definiendo una calzada de diez metros de ancho que albergara tres carriles. Todo lo anterior se pudo hacer gracias a los diseños elaborados por el Taller del Espacio

**En el llamado Parque de la Flores,** que corresponde a la última etapa del Parque El Virrey, entre la Carrera 15 y la Autopista del Norte, fue instalado el conjunto de juegos infantiles, contruido con el mismo concepto para todos los parques de la ciudad.

Público al que la Administración de Enrique Peñalosa Londoño le había devuelto su papel en la concepción y la personalidad urbanística de la ciudad.

Era julio de 1998. En sentido sur-norte comenzó la construcción. El proyecto tenía un costo de 8.000 millones de pesos, financiados a través de la valorización local y cubría un área de 32.000 metros cuadrados. A comienzos de septiembre Fenalco le solicitó a la Alcaldía Mayor un plazo de doce meses para que la ciudad se adaptara a la política de recuperación del espacio público. A

60

**Con la recuperación y el mejoramiento de las instalaciones del antiguo Parque Timiza,** aumentarán las posibilidades de recreación en las localidades de Tunjuelito, Kennedy y Bosa.

**Primer semestre 1998**





medida que se intervenían los andenes disminuían los cupos de parqueo frente a los locales, circunstancia que, decían los comerciantes, afectaba notablemente las ventas.

Sin embargo, los estudios que el IDU llevó a cabo durante el diseño del proyecto indicaron que el 80 por ciento de los vehículos —de un total de 1.723— que utili-

zaban tales cupos frente a los locales, eran de sus dueños y empleados y de residentes del sector. De manera que tan sólo el 20 por ciento —unos 345 carros— que estacionaban en los andenes pertenecía a clientes de los negocios.

El creciente malestar por la falta de estacionamiento frente a los establecimientos condujo al IDU a ubicar y conocer de ma-

## EL CASO DE EL VIRREY

Después del debate sobre la carrera 15 —que disparó el índice de impopularidad del Alcalde Mayor Enrique Peñalosa Londoño al nivel del 70 por ciento— la segunda gran polémica por los trabajos de recuperación y construcción de espacio público estuvo a cargo de los vecinos del Parque Lineal El Virrey. Desde hace diez años se quería adaptar esta zona, que tiene una longitud de 1,5 kilómetros y un área de 105.000 metros cuadrados. Pero era de un alto riesgo político, si se tiene en cuenta la gran influencia de los personajes que vivían en sus inmediaciones.

El espacio público estaba parcelado y defendido por casi diez asociaciones. Un alud de demandas controversió el trazado de las ciclo rutas, la instalación de juegos infantiles, el diseño y localización de andenes y senderos peatonales. "Yo mismo fui víctima de sesgadas informaciones que me convirtieron temporalmente en opositor del proyecto —escribió el director de la revista *Habitar*, Fernando Correa Muñoz<sup>20</sup>—; hasta cuando conocí los argumentos de algunos vecinos, en especial el referente a la instalación de juegos infantiles, según ellos, innecesarios para sus hijos ya que 'para eso tienen club'. La gente se amarró a los árboles para bloquear los trabajos destinados a renovarlos y se acostó frente a la maquinaria para impedir su desplazamiento.

"Paciente y pedagógicamente —continúa Correa Muñoz— la Administración concilia, dialoga y concede, sin ceder, eso sí, en lo fundamental: el carácter abierto, democrático e igualitario del parque y la restitución de las numerosas ocupaciones a lo largo de la ronda". Con una inversión de 2.004 millones 153 mil 388 pesos, el Parque Lineal El Virrey es hoy uno de los lugares más hermosos de la ciudad.

**La Unidad de Atracciones Mecánicas** es la primera fase del Parque Salitre Mágico. La empresa privada que administra el parque está acreditada internacionalmente por sus alianzas con Walt Disney ECE, Sitel Corp. y Ticket Master.



**El Parque Salitre Mágico** fue concebido como respuesta a las inquietudes del público. Se construyeron 26 nuevas atracciones. La inversión total para transformarlo alcanzó los 42.000 millones de pesos.



## SALITRE MÁGICO

Gracias a la apertura de Salitre Mágico, el Distrito recibirá cerca de 800 millones de pesos anuales por el arriendo del predio y el 4 por ciento de los ingresos por boletería, lo cual se calcula en unos 2.000 millones de pesos. Los cálculos indican que al parque asistirán el próximo año tres millones de personas. El nuevo parque, abierto al público desde el 21 de octubre de 2000, cuenta con 26 nuevas atracciones en las cuales se invirtieron 25.000 millones de pesos. Las novedades son la montaña rusa y la rueda Millennium (rueda de Chicago) las más grandes en su género





Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



Página anterior: **El Parque Metropolitano** San Cristóbal es el más grande del suroriente de Bogotá. La recuperación de espacios deportivos permitió diversos usos a la comunidad, también en las zonas de recreación pasiva.

nera detallada los parqueaderos de la zona. Había 25 en la vía y sus alrededores, para un total de 1.440 vehículos<sup>31</sup>. Y si bien entre las calles 75 y 80 donde parqueaban 308 carros sobre el andén existía una oferta que sólo llegaba a los 255 cupos en los parqueaderos, entre las calles 83 y 86A, la relación era de 166 carros en el espacio público peatonal y 479 cupos en los estacionamientos.

Pero el IDU, como sería su característica durante toda la Administración, avanzaba rápidamente con las obras. Entre las calles 82 y 90 se abrieron en octubre hasta siete frentes de trabajo simultáneos<sup>32</sup>.

La inevitable congestión aumentó. Sin embargo, para los comerciantes era vital la prontitud en la ejecución de lo que ya es-

**Bochica Central** es uno de los parques de barrio construidos en la localidad de Puente Aranda y que amplió la oferta de áreas recreativas en este sector de la ciudad. Los parques de barrio fueron prioridad de la Administración, por su capacidad para agrupar a la comunidad.

taba contratado, es decir, el tramo comprendido entre las calles 72 y 90. Así se lo comunicaron al IDU, pero, por otra parte, solicitaron la suspensión de las obras durante diciembre pues no querían ver afectadas sus ventas navideñas.

Un año después de haber dado inicio a las obras, la revista *Cambio* publicó: "lo novedoso de la reconstrucción es que el diseño de la nueva 15 está concebido bajo el enfoque de un gran centro comercial



**El Parque, Colegio y Centro Social Julio César Sánchez** están ubicados en la localidad de Usme y tienen una extensión de 6,4 hectáreas. Más de un millón de habitantes del sector disfrutarán de un lugar de esparcimiento. Más de 2.000 niños de Usme se beneficiarán de esta gran inversión social.

a cielo abierto. El artículo terminaba con estas palabras: Lo que falta es que los residentes y propietarios del sector embellezcan las fachadas de sus casas y locales para que la 15 vuelva a palpitara.

La carrera 15 se convertiría, poco a poco, en la zona de paseo y actividad comercial que necesitaba ese sector de la ciudad. Es un proyecto modelo de urbanismo integral que, inspirado en el concepto de centro comercial de cielo abierto, devuelve al peatón su soberanía sobre el espacio público.

## EL TALLER DEL ESPACIO PÚBLICO

Las ciudades definen su carácter y su vida en el espacio público peatonal. El espacio para los vehículos no tiene carácter, es impersonal, igual en todo el mundo; no tiene espíritu.

El Taller del Espacio Público se ocupa de la definición del espacio a través del desarrollo de los elementos que conforman el paisaje urbano; recupera para la ciudad el manejo de la es-

En Bogotá se han instalado 22.000 bolardos, 15.000 de los cuales fueron por cuenta del FONDATT y 7.000 a cargo del IDU. Luego de la polémica sobre si se debían colocar los bolardos sin haber reconstruido los andenes, la comunidad reaccionó positivamente a esta iniciativa de protección del espacio público. De atender las solicitudes de los habitantes, deberían instalarse aproximadamente 100.000 bolardos más.

**El parque** del barrio La Giralda, que corresponde al estrato tres de Fontibón, devolvió al sector un punto de encuentro comunitario y vecinal.

cala intermedia y del proyecto urbano, perdidos por las grandes escalas de planeación. Esto permite una mayor aproximación al ser humano, al paseante, y hace posible crear espacios equitativos para que la gente los use y disfrute; para que los convierta en lugares de encuentro.

El Taller del Espacio Público fue conformado en febrero de 1992 y adscrito al Departamento Administrativo de Planeación Distrital como ente asesor en el tema de espacio público. Al comienzo, el Taller elaboró la *Cartilla de Espacio Público* —mención en la Bienal de Arquitectura—, que define y genera el marco global del espacio público con sus elementos fundamentales. Sin embargo, el Taller fue desdibujándose poco a poco y, sumergido en el trámite y el día tras día, se olvidó de su tarea constante de pensar la ciudad en términos humanos y de proposición. Ese era su estado en 1998.

**El material metálico** y antivandálico de los juegos infantiles garantiza mayor durabilidad y fácil mantenimiento. Su conservación y detalles constructivos están estipulados en manuales generados por esta Administración.

Como consecuencia de la nueva visión del espacio público que tenía la Administración Distrital, se conformó un equipo de jóvenes arquitectos comprometidos con la ciudad y con el tema de los proyectos urbanos a pequeña y mediana escala. Se abrió la posibilidad de desarrollo de proyectos semilla, con intervenciones mínimas pero de fuerte impacto sobre los lugares y la ciudad. Este tema estaba consignado en las funciones del Taller y había sido afrontado de manera incipiente hasta la actual Administración.

Dentro de estos diseños, el Taller trabajó fuertemente en la recuperación de la idea de plaza, perdida con el

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000





**El Humedal Santa María del lago** sufrió un deterioro causado por la urbanización, el desecamiento y el vertimiento de aguas negras. El proceso de recuperación para convertirlo en un parque se inició en esta Administración y concluirá en marzo del año 2007.



transcurrir del tiempo por su transformación de plazas fundacionales a parques. La plaza es el espacio de encuentro por excelencia, tiene una condición y un uso más intenso que los parques; además, está más cercana a la tradición urbana del país. Entre 1998 y 2000, se desarrolló un plan de nuevas plazas cívicas que quedó incluido en el POT, y se diseñaron proyectos específicos para ser construidos: Plaza de San Victorino, Plaza de la Hoja —Paloquemao, calle 19 con carrera 30, lote del IDU—, Plaza y Monumento a los caídos en combate —CAN, calle 26, frente al Ministerio de Transporte—, Plaza Avenida Chile —antiguo lote de los Trolleys, calle 72 con carrera 24—. También se hizo seguimiento a los proyectos de recuperación de las plazas fundacionales de Suba, Usaquén y Fontibón, entre otras.

**En el Humedal Juan Amarillo**, entre Suba y Engativá, se invirtieron más de 74.000 millones de pesos. Una vez sea liberado de las aguas negras, será un espacio público que aumentará la calidad de vida de los habitantes.

Las alamedas son significativas más como lugares de encuentro y esparcimiento para mejorar la calidad de vida de los habitantes, que como sitios comerciales. Tomándolas como ejes de la vida urbana, se desarrolló el Plan de Alamedas, con una visión mucho más ambiciosa y estructurada que la inicial. Quedó consignado en el POT el desarrollo de 17 alamedas, para producir una red peatonal y de ciclo rutas de aproximadamente 120 kilómetros de longitud.





**El respeto al ciudadano estuvo presente en las construcciones de esta Administración, no solamente como objetivo, sino como método de trabajo. Todos los contratistas de proyectos de infraestructura vial y espacio público se rigen por el *Manual de respeto al ciudadano*, el cual garantiza tanto el cumplimiento de las normas como el mejoramiento de la calidad técnica y ambiental de la construcción.**



Las alamedas, aunque son espacios duros, están más cerca de los parques que de las vías. Además de servir como tejido peatonal para los parques, plazas, bibliotecas, colegios, etc., se convierten en paseos y lugares para la recreación. Esto produjo un vuelco total en la manera en que se había estructurado la ciudad, alrededor de los trazados vehiculares.

Quedó también establecido en el POT que todas las rondas y zonas de manejo y preservación ambiental, deberán convertirse en parques y alamedas. En este sentido, el Taller desarrolló dos proyectos: la Alameda de Bosa, que continuará la antigua calle 13 de Bosa en ambos costados del Canal Tintal 3 hasta la Avenida Longitudinal de Occidente, ALO, y la Alameda del Carmelo, cuyo trazado irá desde la Avenida Ciudad de Cali hasta la boca del Humedal del Jaboque, donde se eliminó un tramo de la Avenida Bolivia para salvar un parque aledaño. La EAAB dejará contratada la ejecución de ambos proyectos.

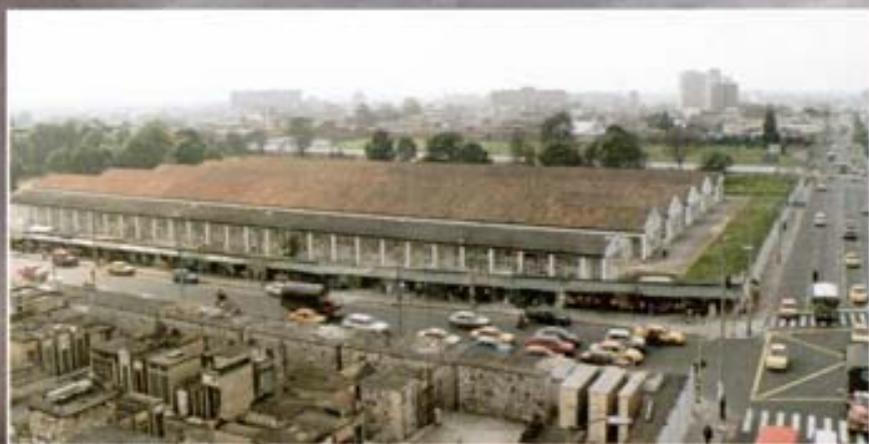
El Taller también participó en el trazado de la Alameda El Porvenir, que unirá a Soacha con Fontibón. Siete de las alamedas contempladas en el POT quedarán diseñadas y listas para ser construidas a través de la Alcaldía Mayor con la coordinación del Taller. Otra más irá desde el río Tunjuelo, pasará por el pueblo de Usme, extenderá un brazo al futuro parque de Villa Alemania, otro al Tanque El Dorado y al Parque Entrenubes. Actualmente, esta alameda se encuentra en diseño en el IDU y en el Acueducto.

La clasificación de las vías se había entendido como un problema estrictamente funcional, mensurable en términos de capacidad vial e índices de movilidad vehicular. No se tenían en cuenta perfiles homogéneos, continuos y coherentes con el espacio circundante. Por eso, en la mayoría de los casos, los proyectos de infraestructura vial no generaban espacios públicos adecuados.

La Subdirección de Productividad Urbana del Espacio Público de Planeación Distrital, y el Taller fueron sensibles a esta situación, e involucraron dentro de dichos perfiles los distintos elementos que conforman el espacio físico: arborización, iluminación y mobiliario. Se redujeron los anchos de carril: de 3,50 y 3,75, utilizados hasta el momento, se pasó a 3 metros, que es suficiente para una ciudad donde la máxima velocidad permitida es de 60 kilómetros por hora. Así, se ganó más espacio para el peatón y el ciclista; se cambió una visión puramente funcional por un concepto mucho más integral, que corresponde a otra manera de vivir.

## LA UNIVERSIDAD Y LA CIUDAD

La *Cartilla de Mobiliario Urbano* reúne 24 elementos diseñados cuidadosamente, teniendo en cuenta las condiciones de nuestra ciudad. Se creó así una unidad de imagen urbana que redonda en una mayor claridad para afrontar el diseño del espacio público en Bogotá. Las piezas se producen industrialmente,



73

**La Administración adelantó** los trámites necesarios para cambiar el uso de los terrenos ubicados en parte del Cementerio Central y construir allí un futuro parque que complementa el Parque Renacimiento. El llamado Globo B, de la Calle 26, albergará escenarios deportivos y será surcado por amplios senderos perimetrales.

**La ciclo ruta alrededor** del Parque Simón Bolívar fue la primera experiencia de un espacio dedicado únicamente a este medio de transporte. Un total de 105 kilómetros de ciclo ruta se construyeron durante esta Administración.



con el objetivo de terminar el caos existente en el manejo del mobiliario. Además, el diseño facilita el mantenimiento.

Los andenes fueron objeto de una nueva mirada y una verdadera revolución en Bogotá. Antes, los constructores los fabricaban con materiales domésticos o sobrantes; eran un residuo de la vía o simplemente no existían. Las pocas aceras que había eran atacadas constantemente por las empresas de servicios, que las rompían para instalar sus redes y las remendaban luego de cualquier manera, sin seguir las especificaciones técnicas necesarias.

A partir de la experiencia de construcción de andenes con prefabricados de concreto en la carrera 15, el Taller del Espacio Público elaboró la primera *Cartilla de Andenes*, en coordinación con

la Dirección Técnica de Espacio Público del IDU. El gran reto que queda planteado en esta guía es el desarrollo de galerías de servicio o cárcamos para el manejo de redes.

La Alcaldía Mayor solicitó involucrar a las universidades en los procesos de diseño de espacio público; esto sirvió para que se organizara el Taller Académico de Espacio Público. Cinco facultades de arquitectura escogieron a sus estudiantes más brillantes para presentar 20 proyectos aplicados a lugares de estratos uno a tres, o para sitios representativos de la ciudad. Un jurado seleccionó cinco proyectos, para que se desarrollaran y construyeran mediante convenio entre el IDU el Departamento Administrativo de Planeación Distrital y el Departamento de Administrativo de Acción Comunal del Distrito. Los proyectos se entregaron terminados al IDU.

El objetivo final de la convocatoria a las universidades fue sembrar la semilla de la importancia de una cátedra permanente de espacio público en el ámbito académico. La universidad debe comprometerse más a fondo con los temas de la ciudad, para cambiar la mirada de los profesionales que más tarde tendrán a su cargo el manejo de la ciudad.

## PARQUES PARA APRENDER A VIVIR

El 13 de octubre de 1998 se lanzó en el Parque Clarelandia, al borde del Río Tunjuelo en la Localidad de Bosa, el

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



Programa Parques para Aprender a Vivir; fue calificado como "ambicioso en cualquier parte del mundo", según palabras del Alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño.

El Alcalde no exageraba. El Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos* había establecido un sendero definido para la "recuperación, mejoramiento y ampliación de parques, infraestructura recreativa y deportiva y ecosistemas estratégicos". Las acciones se orientaron, primero, hacia la constitución del Sistema Distrital de Parques, para integrar y armonizar los ámbitos barrial, local, zonal, distrital y metropolitano. Esto permitió ampliar "la infraestructura para la recreación, el esparcimiento y la práctica de deportes al aire libre y así atender la demanda de los individuos y la colectividad". En segundo lugar, debía fortalecerse y conservarse la estructura ambiental necesaria para soportar el proceso de consolidación de la ciudad

edificada y de las áreas que se desarrollarían.

El plan se propuso, a través de una visión total de la ciudad, adecuar grandes áreas para ampliar la oferta y potenciar los beneficios de la red de zonas verdes del Distrito. Esta gran malla comprendía las rondas de los cuerpos de agua, los parques distritales y regionales, las zonas de cesión, los parques de barrio y la red verde vial. El concepto que asimila la ciudad al espacio público respaldó una tarea ambiciosa sobre terrenos que aún no estaban construidos, para convertirlos en parques. "Creemos que los parques son tan necesarios para la ciudad como el alcantarillado y las vías", era el principio motor de la Administración Distrital.

Fue una constante de gobierno, una vez definido el horizonte de un tema, realizar dos tareas: un inventario evaluador —en este caso de la malla verde— y

**Porque constituye el aporte** más significativo para la vida colectiva de nuestras ciudades y otorga un especial valor al espacio público y al paisaje urbano, el proyecto *Parques para Aprender a Vivir* fue distinguido con el Premio Nacional de Arquitectura. Las razones son evidentes en el parque Jordán, en Suba.

una asignación de responsabilidades. A principios de 1998, se contrató al Centro de Planificación y Urbanismo, CPU, de la Universidad de Los Andes para hacer el estudio sobre el Sistema Distrital de Parques. El diagnóstico reflejó el estado crítico que presentaba Bogotá en este aspecto.

La importancia de los parques no reflejaba la distribución cualitativa del suelo urbano. Bogotá contaba con 1.723 hectáreas de parques y zonas verdes, lo que arrojaba un promedio de 2,87 metros cuadrados por habitante. Allí estaban contenidos 2.332 parques y zonas verdes, que equivalían al 29,5 por ciento del área total de la ciudad. El 43 por ciento de dichas zonas estaba en buen estado, pero se situaba mayoritariamente en los estratos seis, cinco y cuatro, y algo en el tres. Sólo los parques Nacional, La Florida, Simón Bolívar, Timiza y Salitre correspondían al concepto de parques metropolitanos, definidos en la Cartilla del Espacio Público como aquellos con áreas superiores a 60 hectáreas.

Los parques de barrio, concebidos como un sitio primordial de integración de la comunidad, sin considerar las zonas verdes, representaban el 65 por ciento del total de parques con equipamiento de juegos infantiles o canchas deportivas y el 46 por ciento del total de espacio para la recreación activa o pasiva. La zona sur de la ciudad, que tiene mayores concentraciones de población residente, presentaba deficiencias significativas en ubicación y cantidad de parques.

El 77 por ciento de los parques de la ciudad demandaba un trabajo de recuperación en sus infraestructuras. La mayor parte de ellos se ubicaba en áreas densamente pobladas de los estratos uno, dos y tres. Estaban equipados principalmente con canchas deportivas.

Por otra parte, el tema de los parques había sido históricamente manejado por la División de Parques y Avenidas de la Secretaría de Obras Públicas. El Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte cumplía básicamente la tarea de dotar de bancos y estructuras para canchas deportivas.

## PARQUES PARA INTEGRAR LA CIUDAD

El Proyecto Parques para Aprender a Vivir se trazó objetivos adecuados a la realidad definida y a la visión de ciudad a escala humana:

1. Ofrecer a los ciudadanos cantidad y calidad adecuadas de parques, como áreas recreativas, culturales, deportivas y de encuentro que fortalezcan la convivencia y mejoren la calidad de vida de todos.
2. Consolidar un Sistema Distrital de Parques que integre los entornos barrial, zonal y metropolitano (ver defini-

**El Programa Parques para Aprender a Vivir** fue distinguido con el Premio Nacional de Arquitectura. Los parques enriquecieron la vida colectiva como en el barrio Calvo Sur, arriba y Gaitán Cortés, abajo.



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



## PARQUES DE BARRIO TERMINADOS

LOCALIDAD	TOTAL
01 USAQUÉN	77
02 CHAPINERO	22
03 SANTA FE	23
04 SAN CRISTÓBAL	65
05 USMÉ	52
06 TUNJUELITO	7
07 BOSA	59
08 KENNEDY	111
09 FONTIBÓN	35
10 ENGATIVA	101
11 SUBA	94
12 BARRIOS UNIDOS	24
13 TEUSAQUILLO	26
14 MÁRTIRES	4
15 ANTONIO NARIÑO	16
16 PUENTE ARANDA	52
17 CANDELARIA	2
18 RAFAEL URIBE	44
19 CIUDAD BOLÍVAR	63
<b>TOTAL</b>	<b>877</b>

ciones en recuadro), que satisfagan las diversas necesidades de aquellos, según tamaño y ubicación.

**3.** Proveer al Distrito de mecanismos que permitan un adecuado manejo y administración de los parques, de tal forma que se garantice el cumplimiento de los objetivos a través del tiempo.

**4.** Generar un equilibrio entre las zonas urbanizables y las áreas verdes mínimas requeridas para el esparcimiento y la recreación (metros cuadrados por habitante).

**5.** Proveer el desarrollo de parques de barrio, zonales y metropolitanos en las zonas con áreas verdes limitadas, con prioridad en los estratos uno y dos.

**6.** Generar una adecuada apropiación de esos espacios por parte de la comunidad, a través de la educación y promoción de actividades<sup>21</sup>.

Los parques de Bogotá no conforman una red de espacios ni una estructura ambiental; son una suma de espacios independientes. Bogotá no ha construido recorridos recreativos ni ofrece una estructura pública de descanso, juego, actividad deportiva o de relación con la ciudad y con la naturaleza en la ciudad. Por eso, junto a la adecuación y construcción de nuevos parques, se consideró la incorporación de otros espacios que permitieran un sistema integrado y que aprovecharan también los recursos hídricos de la ciudad y su sistema de montañas, los cerros, los humedales, las rondas de ríos y quebradas.

El presupuesto necesario para cumplir estas metas se calculó en 550.000 millones de pesos. "Yo diría que este proyecto va a cambiar la ciudad de Bogotá —expresó el Alcalde Mayor Enrique Peñalosa Londoño, en Clarelandia—. Solamente los recursos que están destinados al proyecto de parques son, posiblemente, superiores a la inversión total que tiene cualquier otra ciudad de Colombia; esto demuestra su magnitud".

La importancia que tenían los parques en la visión de una ciudad a escala humana —más integrada, sostenible ambientalmente, con espacios de igualdad entre sus habitantes— se tradujo en el manejo de la inversión. Con respecto a 1997, la inversión en parques aumentó en un 272,59 por ciento en 1998. Y de los 19.624 millones 847 mil pesos que se invertían en 1997, la suma destinada cambió hasta alcanzar un pico de 94.410 millones 374 mil pesos.

"La arborización existente en los parques ha sido plantada con muy buena voluntad pero sin mantenimiento y sin tomar en cuenta las funciones que debe cumplir". Muchos de los árboles han ocasionado daños en la infraestructura

**Por ofrecer "importantes espacios de encuentro** que alientan la vida ciudadana y la igualdad de acceso al disfrute de la ciudad", los parques de Bogotá obtuvieron reconocimiento nacional. Los parques transformaron los sectores como en Ciudad Floralia, arriba, y aportaron elementos pertinentes al nuevo modelo de ciudad como en el parque San Cristóbal, abajo.



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



de los parques, presentan problemas fitosanitarios o han alcanzado dimensiones que atentan no sólo contra el mobiliario urbano, sino contra la vida misma de los visitantes”.

La interacción de diferentes entidades distritales fue posible gracias a responsabilidades específicas. La Alcaldía Mayor decidió los proyectos y su alcance; el DAPD aprobó los diseños urbanos y arquitectónicos; el DAMA ejecutó y dio las directrices ambientales; el IDRD se encargó de los parques zonales, de barrio y metropolitanos; el Jardín Botánico arborizó; la EAAB aportó los terrenos, los servicios de acueducto y alcantarillado y definió las zonas de ronda; el Departamento de Acción Comunal enfatizó los proyectos de Obras con Saldo Pedagógico y el apoyo comunitario; la UESP se encargó de la iluminación de parques; la Secretaría de Educación involucró los planteles educativos en el conocimiento, mantenimiento y disfrute de los parques;

el IDU construyó puentes peatonales y ciclo rutas; la Policía Metropolitana se encargó de la seguridad, y el Instituto Distrital de Cultura y Turismo desarrolló actividades lúdicas de apropiación.

Como otra característica ejecutiva de la Administración, los proyectos del programa de parques que tuvieran una inversión superior a los 20.000 millones de pesos, debían contar con un gerente. Así se crearon diez gerencias de proyectos, a saber: Parques Tominé, San Cristóbal, Nacional y La Florida; Río Tunjuelo y Parques Tunal y Timiza; Parque Simón Bolívar; parques zonales; parques de barrio; San Rafael; Río Fucha; Molinos, Córdoba y Juan Amarillo; Cerros Orientales y Adquisición de lotes y Valorización.

## PARQUES CON SENTIDO

El diseño y el amoblamiento de los parques estuvo guiado por el sentido común. Había que destinar espacios para la recreación pasiva, porque no todos los habitantes eran usuarios de las canchas para deportes competitivos (fútbol, baloncesto). Por lo tanto, el área de cada parque zonal debía dedicarse en un 50 por ciento a recreación pasiva, con el propósito de minimizar su carácter deportivo. Luego de evaluar el deterioro de los elementos recreativos elaborados en madera, y de las áreas en que se levantaban —convertidas en lodazales por efecto de la lluvia, o en terrenos polvorientos por la acción del sol— se determinó cambiar los unos y las otras.

## ÁREA VERDE POR HABITANTE

Bogotá tenía un promedio de 3,20 metros cuadrados de área verde por habitante. Entre 1998 y 2000, este promedio aumentó a 5,9 metros cuadrados por habitante. La agencia HABITAT del Sistema de las Naciones Unidas estableció un mínimo aceptable de diez metros cuadrados por persona. Un repaso del promedio de algunas ciudades estadounidenses evidencia el trabajo que falta por hacer a este respecto: Miami (33,86 metros cuadrados por habitante), Boston (32,37), San Francisco (30,35), Nueva York (22,25) y Chicago (15,78).

Las políticas desarrolladas por esta administración en el Programa Parques para Aprender a Vivir, consignadas en el Plan de Ordenamiento Territorial para los próximos diez años, permitirán que cada habitante de Bogotá tenga un promedio de 16 metros cuadrados de área verde.



Compañías especializadas en el diseño y construcción de sistemas modulares de recreación infantil de uso público comenzaron a instalar juegos en los parques de Bogotá. Esa infraestructura llevaba implícita la noción de equidad que animaba a la Alcaldía Mayor: eran iguales en toda la ciudad y para todos los estratos. Los sistemas modulares de juegos infantiles tenían un repertorio cercano a los 3.000 componentes —plataformas, puentes, deslizadores, toboganes, pasamanos, techos, etc.— acorde con el tipo y el tamaño del parque.

Estructuralmente, estaban soportados por postes de acero o aluminio galvanizado y recubiertos con pintura electrostática de alta resistencia. Tenían remates redondeados, sin filos ni aristas, herrajes y tornillería galvanizada y polietileno de baja densidad. El mobiliario es de atractivos colores. El piso —pasto o tierra, que se deterioraba con el uso implacable de los niños— fue convertido en zona dura, con pisos y recubrimientos sintéticos. "La dotación y equipamiento para la recreación y el deporte, es un tema que por primera vez es debidamente considerado dentro de la planeación, diseño y ejecu-

**La planificación** y el fomento de la malla verde en la ciudad aumentó la cobertura vegetal en el espacio público y promovió el embellecimiento y el ornato de la ciudad. La arborización en la Avenida Eldorado ofrece a los turistas la primera impresión de la nueva ciudad.

**La Administración generó un sentimiento de confianza en el futuro.** El programa de arborización es una muestra de esta actitud, pues demanda de los ciudadanos una visión de lo que será la ciudad dentro de unos años cuando los árboles hayan alcanzado su madurez. La calle 26 y la Avenida El Dorado son un ejemplo claro de este esfuerzo, que les ha dado un nuevo aspecto ambiental y paisajístico, enriquecido con la siembra de caucho-sabenero y la adecuación del separador central. Otra de las grandes obras viales de la Administración fue la ampliación y prolongación de la calle 53. También allí se dispuso una adecuada siembra de árboles y de plantas.



**El concepto de los parques como espacios públicos chocó inmediatamente contra la tendencia a privatizar estas áreas.** Desde el Parque El Virrey hasta el Proyecto de Parque Canal Boyacá, el rechazo vehemente de las comunidades fue el mismo: impedir que se devolvieran a la ciudad zonas apropiadas a través de rejas o cerramientos, que habían sido asimiladas como extensiones naturales de la propiedad privada.

ción del espacio verde recreativo de la ciudad, bajo parámetros de calidad, estética, seguridad y protección contra deterioro y vandalismo<sup>22</sup>.

De conformidad con el lineamiento planteado en el Plan de Desarrollo Por la Bogotá que Queremos y con la visión de comprar la mayor cantidad de terrenos para destinarlos al uso público, se recuperó un lote que fue entregado en 1993 al Club Deportivo Los

Millonarios durante quince años y sin ninguna contraprestación. El terreno no fue desarrollado, se destinó a usos residuales que lo deterioraron. Esa área de trece hectáreas fue recuperada por la Administración Distrital gracias a un acuerdo que dio por terminado el contrato. El inmueble se destinó para el Parque Virgilio Barco y para construir una gran biblioteca pública, diseñada por el arquitecto Rogelio Salmons, con una inversión de 5.400 millones de pe-

sas. El resto del lote se acondicionará para la recreación pasiva.

Con ello, dará continuidad al gran Parque Metropolitano Simón Bolívar, que así abarcará 360 hectáreas, 40 más que el Central Park de Nueva York. Las personas podrán recorrer el parque sin salir a la calle, a través de ciclopuentes. Este parque quedó contratado para construirse en el año 2001.

En 1989, el Fondo de Inmuebles Nacionales del Ministerio de Obras Públicas entregó a título de arrendamiento un lote de terreno con un área de 2,7 hectáreas ubicado en el Parque Metropolitano Simón Bolívar. Allí funcionó el asadero El Motorista hasta que, en 1998, la Administración Distrital recuperó el lote que hoy forma parte del terreno en que se construye la Biblioteca Distrital Virgilio Barco.

Igualmente, se recuperaron otros dos lotes. Uno de 16 hectáreas, dentro del parque Simón Bolívar, entregado en similares condiciones a las del Club Santa Fe. En él no se hizo ningún tipo de inversión en muchos años; ahora se adaptarán allí seis campos de fútbol y un área infantil. Se conectará con el Parque de los Novios y complementará un proyecto de renovación urbana que transformará la zona de El Rosario, desde la carrera 30 hacia el occidente, entre las calles 68 y 63. El otro es un lote devuelto por la Federación Colombiana de Fútbol, que también servirá para prolongar el Parque de Los Novios y ampliar el Parque Simón Bolívar.

Entre 1998 y 2000 se logró la recuperación, mejoramiento y mantenimiento de un total de 1.034 parques de todos los niveles, equivalentes al 54 por cien-

**Un total de 1.987 parques de Bogotá son objeto del servicio de poda. Más de siete millones de metros cuadrados se podan cada 45 días, con un costo de 2.112 millones de pesos anuales.**

## CLASIFICACIÓN DE LOS PARQUES

**1. Parques de escala metropolitana y urbana:** son áreas libres que cubren una superficie superior a diez hectáreas, destinadas al desarrollo de usos recreativos activos y/o pasivos y a la generación de valores paisajísticos y ambientales, cuya área de influencia abarca todo el territorio de la ciudad.

Los parques urbanos constituyen una categoría de parque metropolitano asociada a las piezas urbanas. Algunos de ellos, aun si cubren una superficie inferior a diez hectáreas, son considerados urbanos por su localización o por su valor histórico o simbólico para la ciudad, y se catalogan como "parques urbanos especiales".

**2. Parques de escala zonal:** son áreas libres, con una dimensión variable, destinadas a la satisfacción de necesidades de recreación activa o pasiva de un grupo de barrios.

**3. Parques a escala vecinal:** son áreas libres, destinadas a la recreación, la reunión y la integración de la comunidad; cubren las necesidades de los barrios. Se les denomina genéricamente parques, zonas verdes o cesiones para parques; anteriormente se les llamaba cesiones tipo A. El parque de bolsillo es una modalidad de parque vecinal que tiene un área inferior a 1.000 metros cuadrados, destinado exclusivamente a la recreación pasiva-contemplativa.

to del área total de parques en el Distrito. Ésto requirió una inversión que supera los 212.000 millones de pesos.

En lo referente a parques metropolitanos se intervinieron La Florida, El Tunal, Nacional, San Cristóbal, Simón Bolívar y la Unidad Deportiva El Salitre. Se están ejecutando las obras correspondientes al Parque Timiza y se adelantó el proceso de contratación para el Parque Virgilio Barco. Se realizaron las obras de complementación de 31 parques zonales existentes; se encuentran en ejecución 16 nuevos y se adelantó el proceso de contratación para la construcción de los nuevos parques de El Recreo y Bellavista, con lo cual se logra la intervención de 49 parques zonales.

En cuanto a los parques de barrio y de bolsillo, hoy vecinales, se intervinieron 877, ubicados en las diferentes localidades. Se prestó el servicio de poda a

dos mil parques más. Se han previsto los diseños de los Planes Maestros de 1.222 parques de barrio inventariados.

El Programa Parques para Aprender a Vivir ganó en la categoría Proyecto Urbano y recibió el Premio Nacional de Arquitectura en la XVII Biental Colombiana de Arquitectura, fallada el jueves 23 de noviembre en Medellín. “Del conjunto de proyectos evaluados por el jurado —se establece en el acta—, Parques para Aprender a Vivir constituye el aporte más significativo para la vida colectiva de nuestras ciudades, otorgando especial valor al espacio público y al paisaje urbano”.

## PARQUES Y ECOSISTEMAS

El Distrito Capital es el centro urbano más grande del país. Tiene los índices más elevados de deterioro ambiental y la más alta concentración industrial. Sus múltiples procesos de menoscabo ambiental se manifiestan en los altos niveles de contaminación atmosférica, acústica, hídrica, visual y del espacio público.

El DAMA<sup>23</sup> jugó un papel trascendental en la realización de los programas establecidos en Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos*. No sólo por su natural ejercicio de control y mitigación del impacto ambiental. El objetivo principal del DAMA fue lograr una excelente calidad de espacio público, la cual está dada por la misma calidad del ambiente. En esta tarea desempeña un papel prioritario la preservación y generación de espacio público alrededor de los ecosis-

8.4 **La armonía** en las intervenciones urbanas fue una característica de las obras públicas. En la oreja de la calle 100 con carrera 7ª se creó un conjunto que acopla el paisaje y el entorno vial.



temas estratégicos. Éstos, en el Distrito Capital, son fundamentalmente de dos tipos, de acuerdo con su ubicación: los que están dentro del perímetro urbano y los que están dentro del perímetro rural.

Entre los ecosistemas ubicados dentro del perímetro urbano se destacan: el Sistema Hídrico conformado por los cuerpos de agua —humedales, ríos, canales, lagos— y el Sistema de Áreas Verdes Urbanas conformado por aquellas zonas que cumplen dos funciones: una ecológica y ambiental, y otra social y de ornato.

La Alcaldía Mayor protegió, conservó, restauró, amplió y mejoró el potencial paisajístico, ecológico y recreacional ofrecido por el sistema orográfico, las zonas verdes y los humedales de la ciudad mediante el "Proyecto de Manejo y Conservación de Ecosistemas Urbanos", para el disfrute de la población y para garantizar que esas áreas perduren.

El proyecto se orientó hacia dos propósitos: por un lado, recuperar y habilitar todas aquellas áreas de interés ambiental del perímetro urbano que permitieran ampliar la disponibilidad y cobertura del espacio público en cumplimiento de su función social y ecosistémica y como estrategia para revertir sus procesos de deterioro. Por otro lado, mitigar el impacto ambiental negativo sobre las áreas del sector rural a través de una adecuada transferencia tecnológica agropecuaria y mediante la protección y manejo del Sistema de Áreas Protegidas Rurales.

Desde un comienzo fue claro que Bosa,



Suba, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Usme y Kennedy debían contar, cada una, con una reserva verde importante, por tratarse de localidades densamente pobladas donde estas zonas son bastante escasas. Por eso se ubicaron y adquirieron predios o, al menos, fueron reservados.

En Ciudad Bolívar, una localidad con mínima oferta de zonas verdes en su área urbana, el DAMA adelantó el proyecto "Parque Metropolitano Arborizadora Alta". En 1988, y en el marco del convenio con la CVP y la CAR, el Distrito llevó a cabo la plantación y el mantenimiento de 11.000 árboles de características apropiadas para las condiciones del lugar, en aproximadamente 30 hectáreas de reserva forestal ubicadas en la parte alta de Ciudad Bolívar, colindante en Quiba Baja, con una inver-

### **El paseo urbano de la Carrera 15**

*fue un escenario privilegiado del nuevo concepto de andén en la ciudad. Se sembraron árboles nuevos como el liquidámbar y se dotó el andén con mobiliario urbano adecuado.*



**Mantener los árboles** en los parques de la ciudad fue un trabajo interinstitucional, que permitió manejar acertadamente las tareas de renovación, poda, tala y plantación. Comunidades, como la del Parque El Virrey, pasaron del rechazo al aprecio por el nuevo espacio público.

sión de 100 millones de pesos. Esto permitirá que la comunidad aledaña se apropie de la conservación de la zona y que se den visitas educativas escolares, peregrinaciones religiosas y actividades de recreación pasiva por parte de los residentes vecinos. Los beneficiarios más directos de este proyecto son los habitantes del sector Jerusalén de Ciudad Bolívar, con una población cercana a los 100.000 habitantes de los estratos uno y dos.

La Administración Distrital demarcó sobre los cerros Guacamayas, Juan Rey y la Cuchilla del Gavilán, ubicados al suroccidente de la ciudad, una propuesta para el límite físico del Parque Entrenubes. Los trabajos, por valor de 78 millones de pesos, incluyeron los estudios topográficos, el trazado, el amojonamiento y el registro topográfico de los predios que serían requeridos para el

trazado de una alameda perimetral. Este proyecto se enmarca dentro del gran Proyecto de la Alcaldía Mayor y la KfW Proyecto Sur con Bogotá, cuya primera fase se encamina a la desmarginalización de 25 barrios alrededor de la zona de influencia del parque de 629 hectáreas. En el año 2000, se ejecutó el convenio que permitirá cumplir con el programa.

El Decreto Número 1184 de 1984, que establece los usos del suelo en el Parque Natural Bosque San Carlos, reglamenta como uso principal el institucional, pero también —y como usos complementarios— el recreativo, residencial, forestal, vial vehicular y de parqueaderos. Por otro lado, el Acuerdo Número 1 de 1999 estipuló que la Administración Distrital debía realizar allí obras de adecuación de zonas recreativas, tanto para la infancia como para la tercera edad. Este parque cuenta con un Plan Maestro y fue construido en su primera etapa, que incluye parque infantil, adecuación de zonas deportivas existentes, manejo forestal de la zona encerrada, una alameda central, ciclo ruta periférica, senderos peatonales, módulo de servicios y salón para la tercera edad. El proyecto generó aproximadamente 130 empleos directos y beneficia ahora a más de 100.000 habitantes de los barrios Gustavo Restrepo y San Luis, en la Localidad Rafael Uribe Uribe.

Fue de particular interés para la Administración Distrital la recuperación de los cerros orientales como parte de los ecosis-

temas estratégicos del Distrito Capital. Para este proyecto, se contrató una gerencia que brindó apoyo jurídico, técnico y administrativo para el estudio predial, el diagnóstico general y la conformación de escenarios. En el proyecto Parque Cerros Orientales se trabajó particularmente en el área del Parque Nacional; se elaboraron estudios sobre la vereda Monserrate y se hizo un diseño paisajístico de la etapa II, que permite su aprovechamiento como espacio público para la recreación pasiva. Incluye la restauración ecológica como componente principal, siguiendo las directrices del Protocolo Distrital de Restauración Ecológica.

Consciente de los efectos negativos que la planta conocida popularmente como "retamo espinoso" —fácilmente combustible— ocasionaba principalmente en los Cerros Orientales de la ciudad, se emprendió la realización de estudios y acciones tendientes a controlar su propagación. Se trabajó en el re-

tiro manual de la planta por sectores, lo que favoreció notablemente los procesos naturales de regeneración vegetal. El retiro del retamo disminuyó la presión sobre las zonas trabajadas; ahora se encuentra mayor diversidad de especies y un paisaje menos homogéneo; se observa también el retorno de algunas especies animales que, por causa de los densos cojines de espinas, habían migrado hacia otros lugares. Se plantaron 3.500 árboles en 17 hectáreas ubicadas en la parte baja del cerro, sobre la Avenida Circunvalar. En esta actividad, el Jardín Botánico acompañó técnicamente a la comunidad de la Vereda de Monserrate.

Los "soches", venados de pelo y talla pequeña, dieron nombre a la vereda ubicada al extremo sur de los cerros orientales de la ciudad. Con el apoyo de la Administración Distrital, 390 campesinos emprendieron juntos un proceso encaminado a propiciar el

**Las administraciones anteriores carecieron de una política que garantizara el ordenamiento urbano, lo cual derivó en el desequilibrio entre el área construida y el área correspondiente al espacio público. De hecho, el interés que los constructores conferían a las áreas recreativas y deportivas a la hora de diseñar y desarrollar proyectos solía ser mínimo.**

## TIERRA PARA PARQUES

"De esperar unos pocos años —afirmó el Alcalde Mayor Enrique Peñalosa Londoño—, la construcción sobre estos terrenos haría imposible su conversión en parques. Debemos recordar que cada lote que logremos convertir en parque beneficiará no sólo a los ciudadanos de hoy, sino a los de muchas generaciones por venir; así mismo, cada lote que se pierda para su uso como parque, se perderá para siempre".

Se buscó adquirir predios que ofrecieran las condiciones técnicas, jurídicas y económicas óptimas para parques metropolitanos y parques urbanos especiales. El IDRD convocó a quienes poseyeran inmuebles libres de construcciones y estuvieran interesados en que el Distrito se los comprara. Se buscaba inmuebles libres de construcciones, ubicados en las localidades de Usaquén (mínimo cinco hectáreas, estratos uno, dos o tres), Suba (diez hectáreas, estratos uno o dos), Usme (diez hectáreas, estratos uno o dos) y Bosa (diez hectáreas, estratos uno o dos). Los inmuebles debían contar con disponibilidad, posibilidades mediatas de acceso peatonal, vehicular y suministro de servicios públicos básicos. Debían tener, además, área, topografía, paisajismo, ecosistema y suelos aptos para parques metropolitanos y parques urbanos especiales.

**Los parques de bolsillo** son, en un principio, una suerte de residuos viales o pequeños espacios sin uso específico, que por el descuido y la falta de utilización se convierten en botaderos de basura o en ámbitos para vendedores ambulantes. Su área es inferior a los 1.000 metros cuadrados. Una vez recuperados y dotados con piso duro, con un mobiliario básico —iluminación, bancas, canecas— y a veces con juegos infantiles, se transforman en verdaderos puntos de encuentro.



desarrollo sostenible de la vereda a través del proyecto Agroparque, que busca brindar las condiciones necesarias para que los moradores tengan la posibilidad de mantenerse en su tierra y elevar su nivel de vida. Con este proyecto se generaron seis empleos de forma directa.

## PARQUES EN LAS CANTERAS

Otra línea de acción desarrollada por el DAMA, y asociada con la protección de los ecosistemas, fue la readecuación a espacios públicos de aquellas áreas degradadas, particularmente las sometidas a altos procesos de intervención por acción de la actividad minera, que por su grado de deterioro y abandono no estaban disponibles. Es el caso de las canteras de Suba, La Aurora y Soratama. Con este propósito, se manejó el

problema generado por los escombros de la ciudad, utilizándolos como material base para la construcción, adecuación y habilitación del área de cantera como espacio público con función social y ambiental.

La Administración Distrital habilitó la antigua Cantera de Suba para la disposición adecuada de los escombros que genera la ciudad, proceso que busca su recuperación morfológica y

**Con la rehabilitación de las zonas de ronda del humedal Juan Amarillo se mejoran las condiciones hidráulicas del humedal, se le devuelven sus características naturales al ecosistema y se recupera el espacio público creando condiciones para la recreación y fomentando la educación ambiental. El proyecto recupera 37 hectáreas y beneficia a 16 barrios de Suba y 6 de Engativá.**



**Segundo semestre 2001**



**Primer semestre 1998**

Los urbanizadores ilegales no sólo dejan de lado los servicios públicos, las vías de acceso, las licencias y procedimientos normativos de construcción, sino que excluyen también los parques. Al mismo tiempo, y debido a la inmigración de la población rural a la ciudad y a la poca capacidad de reacción del Estado, las comunidades terminan apropiándose de terrenos abiertos, tanto públicos como privados. En ellos, finalmente, nacen y se extienden precarios asentamientos que llegan a ocupar las zonas de ronda de ríos, quebradas, humedales y canales de la ciudad.

ambiental. Una vez finalizada la conformación morfológica, se comenzó allí la construcción del Parque Mirador de los Nevados, con un área total de 6,2 hectáreas. Es un espacio que será destinado a la recreación pasiva y que combinará el disfrute de la naturaleza con la observación de estructuras antropológicas que rememoran la cultura cosmológica de los indígenas que habitaron estos terrenos. La inversión total en el proyecto es de 5.500 millones de pesos. Éste es el primer proyecto modelo de recuperación de una cantera realizado en el país, bajo criterios de ingeniería, geotecnia, antropología, paisajismo y ecológica.

Continuando con el programa de recuperación de áreas degradadas, la Administración Distrital contrató el Estudio de Alternativas de Recuperación Morfológica y Ambiental de la Cantera Soratama, que fue explotada por la Secretaría de Obras del Distrito hasta el año 1994 y fue abandonada desde entonces. El estudio de alternativas definió de manera técnica la mejor opción de recuperación, teniendo en cuenta factores geotécnicos, ambientales, sociales y económicos. Este proyecto fue elaborado en un plazo de cuatro meses, de tal manera que la próxima Administración pueda ejecutar las obras derivadas de este contrato y se pueda brindar un nuevo espacio de recreación pasiva y ecológica a la comunidad. Este contrato tiene un valor de 220 millones de pesos y fue ejecutado por la Universidad Nacional de Colombia.

**Las áreas degradadas** por el trabajo minero fueron recuperadas y transformadas. Una de ellas fue la antigua Cantera de Suba, donde se hizo un trabajo de rehabilitación morfológica y ambiental además se diseñó el Parque Mirador de los Nevados, destinado a la recreación pasiva. Se construyó en el año 2001.

La zona ubicada dentro de la cuenca media del Río Tunjuelo ha sido explotada para el suministro de gravas, principalmente, desde los años treinta. Una de estas áreas, además de ser inadecuadamente explotada, fue rellenada con una inconveniente disposición de escombros. La Administración Distrital, consciente de la importancia de evitar la urbanización no planificada en estos terrenos inestables, de la necesidad de un espacio de recreación pasiva y ecológica para la comunidad aledaña y de la importancia de la recuperación de áreas degradadas, realizó durante el año de 1999, en un periodo de ocho meses, los diseños detallados para la recuperación morfológica, ambiental y paisajística de la antigua Cantera La Aurora, ubicada junto al barrio del mismo nombre en la Localidad de Usme. El estudio definió la construcción de un parque de recreación pasiva, Parque de las Canteras, que beneficia a la población de cinco localidades del sur de Bogotá. La inversión realizada en este proyecto, incluida la realización de estudios hidrogeológicos y geotécnicos, fue de 337 millones de pesos.



**La Universidad de Los Andes hizo el estudio de la malla verde para el Sistema Distrital de Parques y levantó un plano de ésta. El valioso instrumento se encuentra digitalizado, se actualiza permanentemente y se comparte con las localidades para el conocimiento detallado de cada sector.**

**La ciudadela** *el Recreo en Bosa, fue el primer proyecto de MetroVivienda que hizo una verdadera reforma urbana en la ciudad. El trabajo en los canales que la rodean, entre ellos El Tintal III, permitirá habilitarlos como espacios públicos.*



## BOGOTÁ Y SUS RÍOS

La actual Sabana de Bogotá fue el asiento del Lago Funzé o Lago de Bogotá. Empezó a drenarse hace 30.000 ó 40.000 años y dejó numerosos lagos andinos de menor tamaño. Las lagunas solitarias serían, siglos después, los más importantes santuarios para los chibchas. Su devoción por los ríos, arroyos y lagunas eran parte vital de su historia. La Conquista española y el proceso de urbanización llevado a cabo en los siglos siguientes alteraron la relación del habitante de Bogotá con el agua. Hoy sobreviven en difíciles condiciones el Río Bogotá —y sus afluentes—, los ríos Salitre o Juan Amarillo, Fucha y Tunjuelo; doce humedales entre los cuales es notable el deterioro y la disminución de

tamaño de los de Tibanica, Capellania, Techo, Del Burro y De la Vaca; cien quebradas bajan de los cerros y a la ciudad la atraviesan 60 canales<sup>24</sup>.

La Administración Distrital le dio especial importancia a los diferentes proyectos de parques lineales dentro del macro proyecto del Sistema Distrital de Parques. Bajo el concepto de Parque Lineal se buscó integrar, en general, el sistema hídrico con el sistema de áreas verdes

**Torca es un nombre** *que identifica para los habitantes de Bogotá un cerro, un humedal y un canal. Hacer de este último una parte importante del Parque Lineal fue un logro notable en el proceso de recuperación del sistema de aguas de la ciudad.*



Primer semestre 1998



**La Alameda Franja Seca**, localizada en los límites con la futura Avenida Longitudinal de Occidente, es un modelo de acción para transformar un sector. El proyecto fue diseñado por el Taller del Espacio Público y ejecutado por la EAAB y el IDU.

urbanas, no solamente para la recreación activa o pasiva de los habitantes de la ciudad, sino también como una estrategia que permitiría generar corredores verdes que funcionarían como conectores entre los cerros y el Río Bogotá conformando, de esta manera, la estructura ecológica principal del Distrito.

Uno de los componentes más importantes del sistema hídrico es el de los humedales o tierras permanentemente húmedas o inundables durante todo o parte del año y cuya lámina de agua no alcanza, por lo general, más de seis me-

Noviembre de 2000



tros de profundidad. Los rellenos, las construcciones ilegales y el vertimiento de aguas negras de los barrios aledaños son algunos de los factores que han reducido este importante sistema del norte de Los Andes de 50.000 a 880 hectáreas en menos de 40 años.

En el Humedal de Juan Amarillo, la Administración Distrital adelantó la prime-



**La Alameda Franja Seca** bordea en sus costados el Canal Tintal II de Bosa, obra de canalización de aguas lluvias. Establece una comunicación desde el nuevo colegio de Santiago de las Atalayas hasta la Alameda del Porvenir.

zación de estudios por un monto de 4.400 millones de pesos. El proyecto cuenta con una gerencia que lo coordina, acompaña el Plan Maestro, hace la investigación predial y desarrolla el trabajo con la comunidad, que abarca casi todos los estratos: dos, tres, cuatro, cinco y seis. Este parque genera una conexión ecológica entre los cerros orientales y el Río Bogotá, que permite fortalecer la estructura ecológica principal de San Rafael, La Aguadora, Canal Molinos, Humedal Córdoba, Canal Córdoba, Canal Salitre, Canal Rionegro, Humedal Juan Amarillo, Humedal Jaboque.

Su trazado comienza en el Parque Ecológico San Rafael que tiene como centro el embalse del mismo nombre. Se trata, fundamentalmente, de hacer públicas 1.024 hectáreas de propiedad de la EAAB, localizadas en el municipio de La Calera. En el Plan Maestro se plantean tres accesos: uno en el costado oriental —actual portería a la Planta Wiesner—; otro en el costado norte que permite el ingreso de los habitantes desde La Calera y de los visitantes que procedan de la región norte; y un tercero, por el costado occidental, en el predio La Aguadora de 135 hectáreas y locali-

ra fase de los diseños hidráulicos y paisajísticos del Parque Lineal Los Molinos-Córdoba-Juan Amarillo-Jaboque, con la construcción de obras de manejo de aguas y de paisajismo que incluyen ciclo rutas, alamedas, miradores, plazoletas y restauración ecológica del ecosistema del humedal. En 1998, el DAMA trasladó a la EAAB los recursos asignados para la compra de predios y reali-



zado en los cerros de Usaquén. Este último es la entrada al parque desde Bogotá para visitantes que procedan de Usaquén y que ingresarán por un sendero ecológico interpretativo o por cable aéreo.

Desde Bogotá se llega por la vía a La Calera y por un sendero ecológico que parte desde el Club La Aguadara, de la EAAB. El proyecto de construcción incluye el Parque Ecológico San Rafael Fase I, con un valor de 22.000 millones de pesos; la adecuación paisajística del Canal Molinos y el Humedal Córdoba, 8.500 millones de pesos; la adecuación hidráulica y la ampliación de interceptores del Humedal Córdoba, 13.000 millones de pesos; la adecuación paisajística del Canal Río Negro y el Canal Salitre-carrera 30-Avenida 68, 6.000 millones de pesos; la adecuación paisajística del Canal Salitre —Avenida 68 con carrera 91, 7.000 millones de pesos— y el Canal cubierto del Salitre, por un valor de 40.000 millones de pesos.

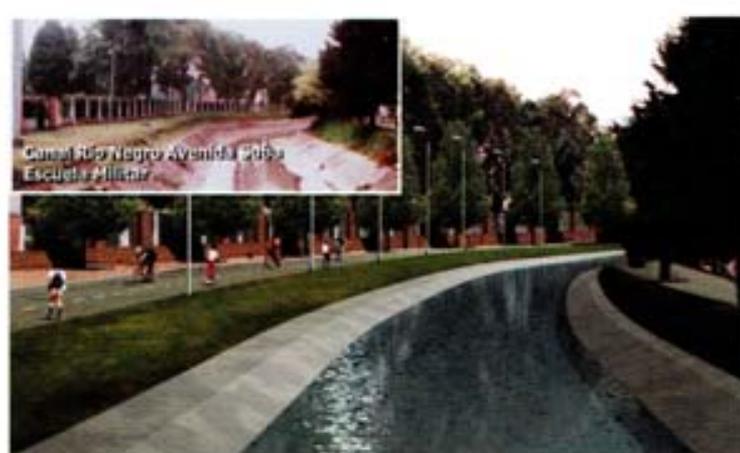
Canalizar las aguas negras es vital en este proyecto. Más de un millón de personas se beneficiarán con la eliminación de los malos olores, ratas y moscas. Esto producirá un mejoramiento de la salubridad en la zona. Es una inversión social por excelencia que también comprende: sistema Canal Cubierto Salitre; el sistema de drenaje del Humedal El Jaboque que incluye interceptores, colectores y canales perimetrales, por un valor de 9.600 millones de pesos, inaugurado en octubre de 2000; la

adecuación paisajística del Humedal El Jaboque que se va a ejecutar en el año 2002, por un valor de 20.300 millones de pesos; la adecuación paisajística del Canal Carmelo, por 1.200 millones de pesos; la adecuación paisajística del Canal Los Angeles y la alameda de conexión entre los humedales Juan Amarillo y El Jaboque, por un valor de 14.000 millones de pesos.

Durante esta Administración también comenzó el trabajo en dos valiosos corredores ecológicos de la ciudad: Guaymaral y La Conejera. La EAAB adelantó los siguientes proyectos de construcción: interceptores y adecuación paisajística del Canal de Torca, 19.000 millones de pesos; diseño del Canal Guaymaral y obras complementarias, 2.300 millones de pesos; adecuación hidráulica de la Quebrada La Salitrosa y red de drenaje pluvial del Humedal La Conejera; saneamiento ambiental —interceptores, redes locales y estaciones de bombeo— del Humedal La Conejera y el diseño y construcción del interceptor del Río Bogotá

La EAAB creó en los proyectos mencionados 57,7 kilómetros de nuevo espacio público para la ciudad, en los que sembró 4.920 árboles. En todos sus programas la empresa mejoró 6.617 hectáreas de parque.

También, la Administración Distrital convirtió los humedales en espacios propicios para la recreación pasiva de los habitantes de la zona. En esta labor, la participación de la comunidad fue



**La Administración adelantó el proyecto** de recuperación de las zonas de ronda de los canales Río Negro y Salitre, entre la carrera 30 y la Avenida 68, localidad de Barrios Unidos. Se recuperaron para los habitantes de estos barrios el medio ambiente y el espacio público, se construyeron lugares de recreación y contemplación y se impulsó la apropiación de estos por parte de la comunidad.





fundamental para la protección y recuperación de los ecosistemas. Es así como se establecieron convenios con algunas de las agrupaciones comunitarias más organizadas. Es el caso de la Fundación Humedal La Conejera que adelantó, en conjunto con las autoridades ambientales del Distrito, la recuperación de este ecosistema, ubicado en la Localidad de Suba en zonas de estratificación tres, a través de la implementación de viveros, senderos, actividades educativas, comunitarias y de mantenimiento. Actualmente, el espejo de agua del Humedal de La Conejera, antes invadido por buchón, está despejado. Asimismo, se utilizaron cerca de 24.000 árboles nativos que recuperaron diferentes sectores y, además, se instauraron senderos ecológicos que no existían. La realización de este trabajo generó cerca de diez empleos directos y ocho indirectos.

La EAAB prepara los diseños de adecuación hidráulica y paisajística de los Humedales Capellanía, Techo, Del Burro y De la Vaca donde, además, a través del programa de Arborización Urbana la Administración Distrital sembró 300 árboles.

El Humedal de Santa María del Lago se seleccionó como uno de los primeros que debían ser recuperados. Este Humedal está ubicado en la Localidad de Engativá, entre calles 75 y 79 y carreras 74 y 76. Su recuperación se adelantó a través de la ejecución de obras que tienden a permitir su uso como parque público de recreación pasi-

va y que tiende, además, a restaurar el ecosistema con vegetación propia de humedal. El proceso adelantado para lograrlo incluyó la elaboración de un Plan Maestro y de diseños detallados, concertación con la comunidad y la ejecución de la obra, con un costo aproximado de 2.200 millones de pesos que generó, aproximadamente, 125 empleos directos.

## LA RECUPERACIÓN DE RÍOS Y QUEBRADAS

El área aledaña al Río Bogotá en la zona norte, de gran importancia ecológica y ambiental, cuenta con un régimen de uso especial. El Plan Maestro para la Zona de Manejo y Preservación Ambiental del Río Bogotá en la zona norte del Distrito incluye las directrices para los planes parciales de expansión de esta zona. El proyecto permitirá a quienes estén interesados en el desarrollo urbano de dicha zona seguir pautas urbanas, paisajísticas y ambientales, así como incorporar efectivamente la Zona de Manejo y Preservación Ambiental del Río en sus planes parciales.

Dentro de los proyectos de recuperación y conservación de ecosistemas estratégicos se elaboraron, por contrato, los diseños detallados para la recupe-

**La Empresa** de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá acometió la habilitación de los canales como espacios públicos. Tarca, al nororiente de la ciudad, fue objeto de intensos trabajos de construcción



## PARQUE ECOLÓGICO EMBALSE DE TOMINÉ

A lo largo de 50 años el área de la Represa de Tominé se había entregado en lotes a entes privados, sin ninguna contraprestación clara para el Distrito. El Alcalde Mayor decidió entonces ratificar el uso público de las 5.036 hectáreas, de las cuales 1.200 corresponden a la zona no inundable —que en definitiva constituye el parque como tal—, lo que beneficia de manera directa no sólo a Bogotá, sino también a los municipios vecinos de Guasca, Guatavita y Sesquilé. Para tal fin, y a través de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, se llevó a cabo un concurso público para el diseño del Plan Maestro del Parque. Debía tratarse de una propuesta para un escenario destinado a la recreación pasiva, surcado por senderos peatonales, con una ciclo ruta perimetral al embalse, zonas infantiles y parqueaderos. Se calcula que el Parque Ecológico Embalse de Tominé, con una inversión aproximada de 16.050 millones de pesos, atraerá una población cercana a los seis mil visitantes en los días de mayor afluencia turística. La Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá es la entidad ejecutora de los diseños de este parque, que se constituye como sistema de integración y recreación regional.



ración de la ronda del Río Fucha, desde el predio El Delirio hasta su desembocadura en el Río Bogotá. Este proyecto corresponde a la implementación del concepto de corredor ecológico o Parque Lineal. Los diseños incluyeron la implementación de senderos ecológicos, el mobiliario urbano requerido, obras de arborización y obras de restauración ecológica. Los proyectos de la EAAB en el Río Fucha y el Río Tunjue-

lo (tramo Tunal-Timiza) tienen un valor de 85.000 y 46.700 millones de pesos, respectivamente.

Uno de los programas líderes de la Administración fue la participación de la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con la formulación de proyectos ambientales. Por tal razón, se invirtió 229 millones de pesos para la recuperación de la cuenca de la Quebra-



da Limas. Este proyecto favoreció el sector comprendido entre el barrio Villa Gloria y la Vereda de Quiba Alta, al cubrir barrios de estrato uno y la zona rural aledaña. La recuperación de la Quebrada incluye la ejecución de un programa de educación ambiental orientado a la formación social, la restauración ecológica, el reciclaje y la orientación para el manejo de canteras.

En lo que se refiere a las quebradas ubicadas en la parte sur oriental de Bogotá, la EAAB dejó listos los diseños de adecuación hidráulica y paisajística de las existentes en las localidades de San Cristóbal y Santa Fe. Algunas de ellas son: San Bruno, El Chorrerón, Acequia Los Laches, La Pichosa, Chorro Colorado, La Chiguaza, Chorro de Silverio, Aguamonte, Seca, Verejones, La Nutria, La Taza, Fucha, El Piojo, Chuniza, Yomasa, Los Arrayanes, Bolonia, Santa

Librada y La Olla del Ramo. Los diseños paisajísticos de las quebradas en las localidades de Usaquén, Chapinero y Ciudad Bolívar, con proyectos previstos para terminar en el 2001 abarcan una longitud de 19 kilómetros.

Se elaboraron los diseños paisajísticos de la Planta El Dorado y el Tanque El Volador, lo mismo que la rehabilitación del Río Tunjuelo.

En lo que se refiere al tratamiento del Río Bogotá la inauguración de la Planta de Tratamiento El Salitre Fase 1, el 12 de septiembre de 2000 puso al descubierto una situación crítica. "Mi posición es, y siempre ha sido —dijo el Alcalde Mayor Enrique Peñalosa Londoño en una de sus intervenciones más radicales—, que en nuestra sociedad hay necesidades más urgentes que la construcción de estas plantas de tratamiento de aguas negras;

**Integrar la ciudad,** romper todo tipo de fronteras: la Administración fue clara que la igualdad de sus habitantes comienza en la igualdad de sus espacios públicos. La adecuación del Canal Torca en su parte de El Cedro, calle 157 a 170, cambiará por completo la vida del sector.

La EAAB realizó la compra de 23,8 hectáreas de predios a particulares, ubicados dentro de la ronda del Humedal Juan Amarillo, por un valor de 4.289 millones de pesos. De igual forma, se adelantaron los registros y avalúos de 215 predios en un área de 16 hectáreas a orillas del Río Tunjuelo desde el Embalse de La Regadera hasta el casco urbano de Usme, con miras a su adquisición y la creación de una importante reserva forestal.

## UN SUEÑO, UNA VISIÓN

"Mis biznietos van en bicicleta al colegio y aun cuando regresan tarde, los padres no se preocupan; tal es la paz —escribía Enrique Peñalosa Londoño en un artículo titulado "Bogotá, año 2036", compilado en su libro *Democracia y capitalismo*, publicado en junio de 1990—. A propósito, la red de ciclovías que cubre toda la ciudad, iniciada hacia mediados de los años noventa, ha sido un elemento importantísimo no sólo para el transporte, sino para la humanización de la ciudad. Además, está conectada a las ciclovías de la Sabana, que posiblemente hoy son el principal medio de recreación de la capital. A lo largo de las ciclovías sabaneras hay parques, con parrillas y mesas para los paseantes; personalmente el tramo que prefiero es el que circunda la Represa de Tominé; ya estoy demasiado viejo para pedalear, pero gozo yendo a observar un domingo, junto al lago, las decenas de familias que acuden al parque. Hace 50 años creíamos que un fin de semana así era monopolio de los países europeos".

como mínimo, uno esperaría que hubiéramos resuelto el problema de alcantarillado de la ciudad".

La planta opera con un caudal de tratamiento de 4 m<sup>3</sup>/seg de aguas residuales. El gobierno debe pagar por ella y por su operación sesenta mil millones de pesos anuales. "La planta no puede resolver el problema de contaminación del Río —dijo el Alcalde Mayor— y no hay recursos para financiar las otras plantas".

### BOGOTÁ SE VISTE DE VERDE

La polémica por la construcción del Parque Lineal El Virrey se centró en un hecho que por un manejo de medios de comunicación conmovió a la ciudad: el programa de Arborización Urbana del Distrito

Capital, ejecutado por el Jardín Botánico José Celestino Mutis. Había una sola razón: el programa combinaba la siembra de nuevos árboles con la sustitución de aquellos que eran inadecuados, porque estaban enfermos o en mal estado, porque presentaban riesgo de volcamiento o porque eran dañinos para el medio urbano y causaban problemas en el espacio público o en las redes de servicio.

**Como parte de los proyectos** de recuperación del humedal Juan Amarillo, la Administración desarrolló el diseño y la construcción del box culvert Sistema Salitre y obras complementarias. El box culvert es una caja hermética en concreto que conducirá las aguas negras del río Juan Amarillo hasta la planta de tratamiento de aguas residuales El Salitre. Con el proyecto se beneficia aproximadamente un millón de personas en las localidades de Suba y Engativá





La discusión hizo evidente los sesgos de "la cultura del árbol". Los ciudadanos o diversas organizaciones "sembraban árboles" de manera improvisada y sin planeación. No se entendía que el árbol cumple un ciclo vital y que, a partir de cierto momento, puede volverse peligroso; una estadística del Cuerpo de Bomberos demuestra que en Bogotá se caen, en promedio, tres árboles por día. Talar un árbol generaba, por lo tanto, una reacción automática de oposición. Y estaba el asunto de las especies. "Los errores de nuestras arborizaciones urbanas —escribió el Padre Enrique Pérez Arbeláez, quien fundó el Jardín Botánico el 6 de agosto de 1955— comienza en los viveros donde se preparan los plantones para decorar la ciudad y crear en ella paisajes que definen elegancia; en los viveros prima la ignorancia y se concluye por la rutina y las prácticas facilistas"<sup>25</sup>. El científico ofrecía el ejemplo de los urapanes, traí-

dos al país en 1932, sembrados indiscriminadamente y mal emplazados. Al finalizar el siglo XX se podía constatar cómo habían perdido su batalla contra el paso del tiempo, las plagas y el descuido. Eucaliptos, Acacias y Cipreses tuvieron un destino similar.

Bogotá no había contado con una entidad que diseñara, pusiera en marcha y coordinara la ejecución de un Programa de Arborización Urbana y que respondiera de manera adecuada, ordenada y técnica a los requerimientos del medio ambiente urbano. El Decreto Número 984 del 26 de noviembre de 1998 definió las competencias y procedimientos en materia de arborización urbana y manejo silvicultural de los árboles con fines paisajísticos en el espacio público del área urbana del Distrito Capital. Allí se determinó que el Jardín Botánico fuera la entidad responsable de la arborización —inser-

## EL FORTALECIMIENTO DEL DAMA

Como otras instituciones del Distrito Capital y en respuesta al programa de modernización y fortalecimiento de la gestión pública del Plan *Por la Bogotá que Queremos*, el DAMA hizo cambios importantes en su mentalidad de funcionamiento, en sus estructuras y en sus instrumentos de gestión y medición. Vale destacar las siguientes acciones: tareas orientadas hacia las metas alcanzadas en materia de asesoría y evaluación del componente ambiental del Plan de Ordenamiento Territorial (POT); el funcionamiento de las Unidades Ejecutivas Locales (UEL) y los programas relacionados con el Sistema de Información, Sistema de Indicadores y Cuentas Ambientales tanto de la Entidad como del Sistema de Información Ambiental del Distrito Capital (SIAC). Antes de la implementación del FIGAU —Programa de Fortalecimiento Institucional del DAMA para la Gestión Ambiental Urbana— el DAMA presentaba falencias propias de su reciente constitución como Autoridad Ambiental Urbana. Con el FIGAU se refuerza la capacidad operativa institucional al permitirle adelantar estudios y desarrollar proyectos con recursos provenientes del Banco Mundial complementados con aportes del DAMA que han significado mejores resultados en la gestión.

tándose en los propósitos del Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos* sobre el espacio público— y se determinó que pusiera su conocimiento al servicio de la ciudad, por primera vez y en una dimensión colectiva<sup>26</sup>. El Jardín Botánico debería elaborar y actualizar un Manual Verde. Esa tarea se encomendó al Centro de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de los Andes bajo los criterios de sostenibilidad, equidad, viabilidad, eficacia y eficiencia, funcionalidad, versatilidad, aceptación y compromiso social y visión de conjunto o integridad.

Un aire nuevo recorrió el Jardín Botánico. Cambió su visión, misión y objetivos. Para mejorar su capacidad instalada, convertirlo en su sitio de pedagógica visita masiva e integrarlo adecuadamente al área total del Parque Simón Bolívar se construyeron senderos peatonales, se aumentaron las colecciones vivas, se determinó un nuevo sistema de señalización y se atendió a la población discapacitada con nuevos senderos y adecuación de los baños. La ciclo ruta pasa frente a su entrada en la calle 63. Lo anterior se complementó con mayor publicidad para el conocimiento de la entidad, como el desarrollo y puesta en funcionamiento de una página de internet. La inversión en esos aspectos alcanzó la cifra de 700 millones de pesos. El número de visitantes se incrementó de 132.071, en 1997, a 234.461, en 1999. El Jardín Botánico generó recursos propios por 205 millones de pesos.

El cambio de funciones se reflejó en una modificación en el presupuesto. Los 2.000 millones de pesos con que inició en 1998 se convirtieron en 15.385 millones en el año 2000. Del total del presupuesto asignado durante los tres años se hizo una ejecución del 84,67 por ciento. A través del sistema de contrataciones fue posible que terminaran laborando 250 personas dentro de la institución, pero se determinó que sólo 67 fueran de planta. Las subdirecciones cultural, científica y de conservación generaron nuevas líneas de acción para responder al programa de Arborización Urbana, que contó con una gerencia para su desarrollo.

Para el desarrollo del Plan de Arborización Bogotá se *Viste de Verde*—que generó 3.470 empleos y abarcó las 20 localidades— se escogieron especies resistentes a la contaminación, con un gran valor paisajístico y de baja agresividad en sus raíces. Estos criterios permitieron sembrar el caucho sabanero, la Eugenia, el Caucho Tequendama, el Liquidámbar, el Roble, el Guayacán de Manizales, el Sangrenado, entre otros; en ejes viales como las carreras 15 y 10 y en los principales ejes viales de la ciudad como la Troncal calle 80 (arborizada con 1.800 árboles), la Avenida Boyacá 1.700 árboles), la carrera 7, la Avenida Iberia y la Avenida a Eldorado (donde se sembró caucho sabanero).

Los resultados saltan a la vista. Antes del programa, Bogotá tenía 360.000 árboles, con un promedio de un árbol por cada 16 habitantes. Entre 1998 y

**La plantación de 3.666 árboles y las respectivas labores de mantenimiento durante nueve meses contribuyeron al mantenimiento de la ronda del Río Tunjuelo en la localidad de Usme —sector comprendido entre los barrios Monteblanco y El Oasis— y a incrementar la oferta ambiental de la zona. Este proyecto tuvo un costo de 77 millones de pesos.**

**El sendero ecológico o parque lineal es uno de los tipos de espacio verde que una ciudad puede llegar a crear tomando en cuenta las características de su territorio. Consiste en una franja de parque con ciclo ruta, caminos peatonales, plazuelas, bancas, iluminación y arborización, la cual rodea el humedal o sigue el curso del Río, en una combinación que brinda ventajas ambientales y recreativas.**

el año 2000 se plantaron 68.688 árboles y 183.651 plantas de jardín. Se intervinieron 202 kilómetros de ejes viales y 280 hectáreas de parques. Se sustituyeron 5.799 árboles, equivalentes al 1,61 por ciento de los que había en la ciudad<sup>27</sup>. Hoy, hay un árbol por cada trece habitantes.

## **EL COUNTRY CLUB: UN GRAN PARQUE PÚBLICO**

El año 2000 comenzó para los habitantes de Bogotá con una noticia que rompía todas las previsiones de cambio en la ciudad. En un artículo publicado en la revista *Semana* del 29 de enero, el Alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño, ratificó su decisión de convertir el área del Country Club en un parque metropolitano. "Para una ciudad los parques son tan necesarios como las escuelas o los hospitales —escribía el Alcalde—. Son indispensables para la salud física y espiritual, para la integración social, para la calidad de vida. Un gran parque puede cambiar por completo la calidad de vida de millones de personas por muchas generaciones. Es el caso del gran parque que debe hacer la ciudad en los terrenos que hoy pertenecen al Country Club de Bogotá".

¿El Country Club para todos? El Gobierno Distrital consideraba que esas 111 hectáreas exclusivas debían convertirse en un parque público para dos millones de bogotanos de todos los estratos sociales, además debía dar continuidad a la Avenida Jorge Uribe Botero para unir la con la carrera 15. La propuesta hizo

parte de un nuevo concepto de valoración de lo público y de la calidad de vida colectiva en la ciudad y demostró que, para la Administración, la ciudad estaba por encima de sus conveniencias políticas. El 29 de septiembre de 2000 se notificó a los socios del club la oferta de compra de 7,88 hectáreas correspondientes al campo de polo y avaluadas en 10.300 millones de pesos. Después de que los socios dejaran vencer los términos sin llegar a un acuerdo con la Administración Distrital, se expidió la resolución por la cual se ordenó el proceso de expropiación. "Todos los clubes dentro de la urbe con extensas áreas verdes que gozan de los privilegios tributarios que implica la clasificación de zona verde metropolitana deberán convertirse en parques con el tiempo para hacer una ciudad más igualitaria, más amable, más feliz", expresó el Alcalde Mayor.

Esa noción de interés general quedó expresada en el Plan de Ordenamiento Territorial. El uso dotacional de los clubes campestres "podrá transformarse parcial o totalmente en uso público recreativo, por lo menos en las dos terceras partes de su área mediante la operación combinada de reparto de cargas y beneficios y de la adquisición de parte del predio". La norma estipula el desarrollo urbanístico en hasta un tercio del total de su área, "como beneficio que se equiparará con la carga de transferir al Distrito, a título de cesión urbanística, por lo menos el doble del área que se determine como desarrollable, con destino al uso público, según se defina en un Plan de Reordenamiento, que será

# PARQUES PARA APRENDER A VIVIR

La Administración otorgó al parque el lugar que se merece como punto de encuentro comunitario y eje central de la vida ciudadana. Los parques Metropolitanos ampliaron las posibilidades de recreación, especialmente para los niños. El parque de barrio recuperó su lugar como un espacio digno y seguro para la vida comunitaria.



## MALLA VERDE DE BOGOTÁ

- A. Ecosistema Cerros Orientales
- B. Parque lineal Juan Amarillo
- C. Parque lineal río Fucha
- D. Parque lineal río Tunjuelito
- E. Parque lineal río Bogotá

- |                           |                               |                           |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| 1. La Florida             | 10. Villa Alemana             | 19. Metropolitano de Suba |
| 2. Simón Bolívar          | 11. Santa Lucía               | 20. Entrenubes            |
| 3. El Campín              | 12. San José                  | 21. Humedal La Conejera   |
| 4. Nacional Olaya Herrera | 13. Arboleda Alta             |                           |
| 5. La Independencia       | 14. Tibanica                  |                           |
| 6. Timiza                 | 15. Gibraltar                 |                           |
| 7. El Tunal               | 16. Metropolitano de Fontibón |                           |
| 8. San Cristóbal          | 17. El Indio                  |                           |
| 9. Arboledas              | 18. San Rafael                |                           |

**Parques**

- Parques Metropolitanos
- Parques, Correas y ejes ambientales DAMA
- Intervenciones Acueducto
- Parques Barriales

## AGUA VIVA

Se rescató la estructura acuática de Bogotá, recuperando quebradas, humedales y ríos y habilitándolos como espacios públicos conectados con los parques.

"Estamos trabajando como nunca antes en la historia de la ciudad por la recuperación de los humedales —expresó el Alcalde Mayor en su alocución televisada del 5 de octubre de 1999, por Canal Capital—. Hacemos inversiones inmensas para comprar terrenos, reubicamos a quienes se han instalado ilegalmente en sus márgenes, instalamos grandes interceptores que reciban las aguas negras para que no lleguen a los ríos que confluyen al humedal y haremos, incluso, dragados en algunos puntos donde la sedimentación con aguas negras y basura ha sido excesiva, para recuperar la capacidad hidráulica del humedal".

adoptado mediante decreto del Alcalde Mayor, por iniciativa de la Administración Distrital o mediante proceso de concertación con los propietarios".

## POT: EL FUTURO DEL ESPACIO PÚBLICO

Con la nueva visión de ciudad de la Alcaldía Mayor, sumada al esfuerzo mancomunado de las entidades comprometidas y la coordinación y el trabajo arduo del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, el Distrito Capital adoptó un Plan de Ordenamiento Territorial.

El espacio público continuará prevaleciendo como noción básica de ciudad en los próximos nueve años. Varias son las acciones para facilitar la apropiación del territorio por parte de los ciudadanos: intervenir mediante operaciones urbanas específicas los espacios públicos monumentales, con el fin de recuperar su importancia histórica y cultural; construir un sistema de parques en el espacio metropolitano, urbano, zonal y local, mejorando la relación de área verde por habitante; replantear las normas aplicables a la construcción de edificios destinados a equipamientos y sedes administrativas de entidades públicas con el fin de que cumplan su función como hitos urbanos; adecuar los espacios públicos peatonales de las centralidades, permitiendo el buen funcionamiento de la actividad comercial; mejorar la calidad del espacio público en las grandes avenidas con la construcción de andenes, separadores, señalización y paisajismo, además de su amoblamiento ur-

bano según la normatividad vigente; replantear los parámetros para la construcción y el manejo de los espacios públicos de las zonas residenciales y por último, producir, conformar, incorporar, regular, conservar, rehabilitar, amoblar, dotar, reivindicar, restituir, recuperar, administrar y aprovechar el espacio público apuntando a volverlo sistémico.

Respecto a los parques urbanos se determinaron dos grandes objetivos: establecer y adecuar grandes áreas verdes para el desarrollo de actividades recreacionales para potenciar los beneficios ambientales y urbanísticos y establecer una interconexión especial y funcional con elementos del sistema de áreas protegidas, aumentando cualitativa y cuantitativamente la oferta ambiental urbana.

Los parques metropolitanos, urbanos y zonales podrán ser controlados mediante cerramientos ajustados a la cartilla de mobiliario urbano vigente, definidas como parte del mobiliario urbano, o a través de controles que cuenten con diseños específicos aprobados como parte del plan maestro respectivo. En todos los casos, los cerramientos o controles no pueden privar a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito.

**Una amplia** recuperación de escenarios deportivos existentes y la unión a una red de senderos, puentes peatonales y plazoletas de altísima calidad urbana consolidaron al Parque Metropolitano San Cristóbal como el más grande del suroriente de Bogotá.





**La pavimentación** y la construcción de andenes en sectores como Los Laches permitió la creación de nuevos espacios públicos elaborados por la comunidad.

No se permiten los cerramientos o controles en parques vecinales y de bolsillo.

Para intervenir grandes vías significativas de la ciudad debe elaborarse un diseño global y unitario que contemple la recuperación de los andenes, incluidas las áreas de antejardín y los separadores, la construcción de ciclo rutas y paseos, la arborización, la instalación de mobiliario urbano y la regulación de la señalización y los avisos.

Del porcentaje de área de cesión obli-

gatoria establecido en el tratamiento de desarrollo por urbanización para parques y equipamiento comunal se destinará el 17 por ciento del área neta urbanizable para la construcción de parques y espacios peatonales correspondientes a plazas, plazoletas y alamedas. El ocho por ciento del área neta urbanizable se destinará a la construcción de equipamiento comunal público.

En los planos de proyectos urbanísticos, cuadros de áreas de zonas de uso pú-

# LA CIUDAD PEATONAL

Al comenzar la Administración, Bogotá era propiedad del carro particular y de un transporte público de mala calidad. Entre 1998 y 2000 se contruyó una ciudad a escala humana. Con el objetivo de desestimular el uso del automóvil privado, cuyo crecimiento numérico hubiera llevado a la ciudad al caos, se habilitaron posibilidades nuevas de movilizarse por Bogotá. Se construyeron 105 kilómetros de ciclo rutas y se dejaron 53,5 kilómetros para el año 2001. El peatón recobró su derecho como dueño de la ciudad, con nuevos andenes y alamedas. Las vías construidas, además de facilitar el desplazamiento automatiz, se convirtieron en espacios dignos para el peatón y el ciclista.



## CIUDAD A ESCALA HUMANA

La construcción de 836.143 metros cuadrados de espacio público y la recuperación del andén como el punto de encuentro por excelencia son algunos de los nuevos elementos de una ciudad a escala humana. Las nuevas vías tienen como fundamento estructural, espacios respetuosos y autónomos para peatones y ciclistas.



## LA NUEVA FORMA DE LLEGAR

Se construyeron 105 kilómetros de carriles exclusivos para la movilización en bicicleta, un medio de transporte económico y sostenible.

En la gráfica, el sistema en su totalidad con las ciclo rutas diseñadas a futuro.







blico y esquemas o planos de deslinde de zonas deberán delimitarse y deslindarse las áreas destinadas a parques y espacios peatonales correspondientes a plazas, plazoletas y alamedas también las destinadas al equipamiento comunal público, acotando y amojonando, de manera independiente los terrenos destinados a cada uno de estos usos.

Se deberán eliminar todos los elementos y estructuras que obstaculicen la continuidad del espacio peatonal salvo aquellos de amoblamiento urbano. Los espacios peatonales no se podrán cerrar ni controlar con ningún tipo de

elemento que impida el libre tránsito peatonal. Los andenes deberán ser continuos y a nivel, no deben generar obstáculos con los predios colindantes y, al mismo tiempo, deben ser contruidos con materiales duros y antideslizantes tanto que los accesos a los predios deberán respetar esa continuidad. Los andenes que hacen frente a las estaciones de servicio, centros comerciales y construcciones que por sus características permiten el acceso de vehiculos al interior del predio, deberán cumplir con esta norma. No se permitirá el estacionamiento de vehiculos sobre los andenes.

## INDICADORES DE GESTIÓN

	1998	1999	2000	TOTAL
1. Vallas desmontadas por los usuarios	SD	699	64	763
2. Vallas desmontadas por el DAMA	439	320	246	1.005
3. Solicitudes de registro negadas	1.280	1.643	426	3.349
4. Solicitudes de registro otorgadas	306	732	859	1.897
5. Vallas modificadas	701	20		721
6. Propietarios de vallas y murales notificados	469	2.049	833	3.351
7. Metros cuadrados de muro en espacio público recuperados	SD	6.750	2.400	9.150
8. Operativos de vigilancia y control	18	47	35	100

FUENTE: DAMA. Gestión ambiental en el D.C.

## OBRAS QUE QUEDARON SIN FINANCIACIÓN

La inversión en alamedas para el año 2000 fue estimada en, aproximadamente, 35.900 millones de pesos, de los cuales 18.600 millones dependían de la venta de la ETB. Los principales proyectos que se iban a construir con estos recursos son:

- Santa Fe barrio Tintal–Av. Américas
- Santa Fe Coysa–calle 13
- Santa Fe Tramo 5
- Santa Fe Tramo 6
- Calle 26 Tramo 1
- Calle 26 Tramo 2
- 38 Sur
- Juan Amarillo

La inversión en andenes para el año 2000 fue estimada en, aproximadamente 62.500 millones de pesos, de los cuales 46.000 millones dependían de la venta de la ETB. Los principales proyectos que se iban a construir con estos recursos son:

- Carrera 10 (Avenida Jiménez–calle 6ª)
- Carrera 10 (calle 6–calle 27 costado oriental)
- Calle 27 sur (20 Julio–Parque Olaya)
- Avenida a Villavicencio (Arborizadora–Autosur)
- Calle 26 Tramo 1
- Calle 26 Tramo 2
- Calle 26 Tramo 3
- Calle 116 (cra. 15–Autonorte)
- Calle 68 (Avenida Ciudad de Cali–Av. 68)
- Carrera 13 (calle 68–calle 32)
- Mártires y Plaza España
- Restrepo y Entorno (Parque Olaya)
- Avenida Boyacá–Luceros
- Colegios CED
- Desmarginalización

Los puentes peatonales que se mencionan a continuación estaban programados para construirse con los recursos de la venta de la ETB:

- Avenida Circunvalar con calle 10ª Universidad Externado
- Cra. 68 con diagonal 3ª Sur
- Calle 26 con carrera 24
- Calle 182 con carrera. 7ª
- Avenida Boyacá Colegio Helvetia
- Carrera 76 con calle 14B
- Calle 26 con carrera 76–Santa Cecilia
- Avenida 68 con calle 10ª
- Carrera 7ª con calle 154

- Venecia
- Carrera 86 polideportivo Cayetano Cañizales con calle 39 sur
- Autopista Sur barrio Motorista
- Calle 170 Sector carrilera
- Avenida Boyacá entre Tunjuelito y La Y
- Avenida Primero de Mayo frente al Hospital de Kennedy
- Avenida Primero de Mayo Plaza de las Américas
- Avenida Boyacá entre Avenida Primero de Mayo y línea férrea
- Avenida Suba con sector Carabineros
- Avenida Ciudad de Quito frente a IGAC
- Autopista al Llano con Valles de Cafam
- Barrio Patio Bonito
- Avenida Ciudad Cali entre Avenida 40 Sur y Avenida Américas
- Avenida Boyacá a la altura del Barrio Boyacá
- Calle 63 parque El Lago
- Calle 63 con carrera 50 Parque Simón Bolívar
- Autopista Sur con transversal 35 sur
- Calle 63 con Biblioteca Simón Bolívar
- Calle 53 con Avenida Rojas
- Avenida Centenario con carrera 135
- Calle 21 con Avenida Boyacá
- Calle 13 con Avenida Boyacá
- Circunvalar Colegio Nueva Granada
- Circunvalar Universidad Manuela Beltrán
- Carrera 7ª entre calle 146 y calle 147

## INVERSIÓN EN PARQUES-VARIACIÓN 1995-2000

INFRAESTRUCTURA	AÑOS					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL	5.459.938.000	13.448.410.000	19.624.847.000	53.495.000.000	94.410.374.000	64.913.327.000
Incremento y/o decremento (\$) con respecto al año anterior		7.988.472.000	6.176.437.000	33.870.153.000	40.915.374.000	-29.497.047.000
Incremento y/o decremento (%) con respecto al año anterior		146,31%	45,93%	272,59%	176,48%	-31,24%
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN DIRECTA	6.950.698.000	16.662.410.000	27.606.009.000	62.901.000.000	111.076.646.000	82.223.515.094
PARTICIPACIÓN PRESUPUESTAL	78,55%	80,71%	71,09%	85,05%	85,00%	-21,05%

## PIES DE PÁGINAS

1. La cual constituía, por lo demás, una constante del país. "En Colombia, hasta ahora y de manera general, podemos decir que se puede vivir sin el espacio público, sin su consideración como parte integrante de la ciudad y de la existencia". Fernando Viviescas, La agenda Hábitat II en los fundamentos para la formulación de una política de espacio público, Revista de Pensamiento Crítico y Contemporáneo, Bogotá, noviembre de 1996.

2. Documento Técnico de Soporte, Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá — Departamento Administrativo de Planeación Distrital. Decreto Número 619, julio 28 de 2000. Registro Distrital Año 34, No. 2197, 28 de julio de 2000.

3. Convocado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, con la coordinación académica del Programa de Especialización en Diseño Urbano de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.

4. "La deficiente calidad del espacio público ha alcanzado niveles tales, que la población identifica hoy dichos problemas como factores que afectan negativamente su calidad de vida. Encuestas realizadas en Bogotá por el CPU, de la Universidad de Los Andes, para el Ministerio del Medio Ambiente, establecen que el 40 por ciento de los encuestados manifiesta condiciones de estrés durante su permanencia en el espacio público". Visión ambiental Bogotá 2015. Síntesis del Plan de Gestión Ambiental del Distrito Capital, taxi, mayo, 2000.

5. Procuraduría de Bienes del Distrito Capital, Taller sobre espacio público, Guía para Alcaldes, mayo, 1999.

6. Agosto, 1997.

7. El Sistema Distrital de Parques es el Megaproyecto Número 4 del Plan de Desarrollo. Su ejecución se encargaba al Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Departamento Administrativo del Medio Ambiente

y a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá. Se le asignaba un presupuesto de 271.785 millones de pesos de 1998.

8. Foro de la Universidad de América.

9. Crear "una entidad para la defensa y administración del espacio público" era una estrategia trazada en el Plan de Desarrollo Por la Bogotá que queremos (La Ciudad o Escuela Humana, pág. 14). La Procuraduría era una limitada subdirección de la Secretaría de Hacienda, encargada de "inventariar" bienes. Por medio del Acuerdo Número 18 de 1999, el Concejo de Bogotá aprobó la creación de la Defensoría del Espacio Público como un Departamento Administrativo. Se encarga, "por medio del ejercicio de atribuciones específicas, de velar por la defensa, protección, mantenimiento, vigilancia, control y administración del patrimonio inmobiliario y el espacio público de la ciudad, en pro del mejoramiento de la calidad de vida en la capital". Taller sobre espacio público, Guía para Alcaldes, mayo, 1999.

10. "El del espacio público es un debate que está absolutamente de moda —declaraba el español José Ramón Moreno, en su intervención para el seminario "Espacio Público: la construcción de un patrimonio colectivo", el segundo de carácter internacional, realizado el 18 y 19 de marzo de 2000 en Cofetías—. Realmente es una preocupación, yo diría casi planetaria, y que creo evidencia o constata el fracaso del urbanismo convencional de gran escala en el último cuarto de siglo".

11. Por otra parte, Bogotá había sufrido un enorme vacío institucional en el tema del espacio público. En el paso del concepto de "obra pública" al de "espacio público", y en la precisión de leyes que no asimilaban el Distrito Capital a otro municipio del país, se fue casi todo un siglo. El espacio público y su

control pasaron por entidades como el Departamento de Obras Públicas Municipales, la Secretaría de Obras Públicas, el Departamento de Obras Públicas, la Personería Distrital como división de Bienes Municipales y el IDU, que se especializó en vías a partir del Acuerdo 02 de 1980, desdoblado a los peatones. La Administración de Enrique Petalosa Londoño consideró la propuesta de la ESIIP (Empresa del Sistema del Tiempo y del Espacio Público) como el nacimiento de un elefante blanco, y por eso, dimensionando al máximo la noción, la especializó en diversas entidades, como se aprecia en los diferentes libros de esta serie.

12. "Las minorías tienden a veces a oponerse a ese tipo de proyectos que integran más socialmente a las ciudades —dijo Enrique Petalosa Londoño—. En la calle 114, entre la autopista y Avenida 19, encerraron la vía con unas rejas, cerraron con unas cercas el parque, y ese es espacio público de toda la ciudad; ese parque le pertenece por igual al habitante de Bosa que al habitante de la 114: exactamente igual". Foro de la Universidad de América, charla citada.

13. Revista Semana, septiembre 18 de 2000, pág. 71.

14. Informe de espacio público recuperado, Enero-agosto de 2000, Defensoría del Espacio Público.

15. La Plaza de Bolívar tiene un área de 14.400 metros cuadrados (120 x 120). Para simplificar las comparaciones, su tamaño se asimila a una hectárea (10.000 metros cuadrados).

16. El Acuerdo 12 del 2000 hizo que el número posible de vallas pasara de 1.200 a 3.700, legalizando, además, cerca de dos terceros partes de las 657 vallas que incumplen el Acuerdo inicial, y por lo tanto son ilegales. El control pasó de los Alcaldes Locales

al DAMA. Se perdió en ese Acuerdo una forma en la administración del sistema de vallas. Por otra parte, con motivo de la campaña electoral del 2000, el Alcalde Mayor y los Registradores Distritales autorizaron la instalación de tres vallas en todo el Distrito y tres afiches por candidato en uno de las carteleras locales que se encuentran en la ciudad, sin pasacalle ni pendones, acorde con la política de descontaminación visual de la administración distrital.

17. "Es la franja de terreno no edificable que se extiende a todo y todo de determinados vicios del Plan Vial o zonas especiales, con el objeto principal de aislar el entorno del impacto urbano generado por la misma vía y de contribuir paisajística y ambientalmente". Procuraduría de Bienes del Distrito Capital, Taller sobre Espacio Público, guía citada.

18. El Fondo de Ventas Populares es una entidad adscrita a la Secretaría de Gobierno que promueve la vinculación de vendedores estacionarios y ambulantes al mercado formal. Para mayor información sobre este te-

ma véase el libro "Bogotá viva" en esta colección.

19. Un total de 3,2 kilómetros entre los calles 72 y 100.

20. Revista Habitar, No. 182.

21. "Lineamientos generales para la incorporación del Sistema Distrital de Parques en el Plan de Ordenamiento Territorial", Comité Distrital de Parques, Alcalde Mayor de Bogotá, enero del 2000.

22. Revista Habitar, No. 177

23. La Ley 99 de 1993, por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente y se organiza el Sistema Nacional Ambiental, en sus artículos 55 y 66 estableció un tratamiento especial para los distritos y ciudades con población superior a un millón de habitantes. El Distrito Capital, por su naturaleza y por tener una población superior al millón de habitantes, reestructura mediante Decreto Número 673 de 1995 y 786 de 1999, el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente (suaa), como entidad rectora de la política ambiental, coordinadora de su ejecu-

ción y autoridad ambiental dentro del perímetro del Distrito Capital.

24. Fuentes: El agua en la historia de una ciudad, sua, 1997; Documento Técnico de soporte, POT.

25. Enrique Pérez Arbeláez, Arborizaciones Urbanas con especial atención a Bogotá Banco de la República, Valencia Editores, 1978.

26. El decreto número 984 determinó igualmente que la arborización se hiciera de acuerdo a los siguientes criterios: en los parques, por el IDRD; en los espacios públicos donde el Jardín Botánico no interviniera con su programa, por el IDU; y en el interior de las rondas, ríos y canales por la EEAB. Todo estaba sujeto a los lineamientos establecidos por el DAMA y el Jardín Botánico.

27. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca favoreció al Distrito en un proceso de acción popular que contra el programa de arborización presentó la Procuraduría de Asuntos Ambientales. El demandante no pudo demostrar una tala masiva de árboles.

*El 29 de octubre de 2000, los habitantes de Bogotá tomaron una decisión histórica que los compromete con una nueva manera de vivir. Al elegir la realización de un día sin carro todos los años y la suspensión del uso del automóvil particular en las horas pico a partir del año 2015, confirmaron su compromiso en la construcción de una ciudad más igualitaria en lo social y más sostenible en lo ambiental.*

*Los avances revolucionarios en el tema de la movilidad durante la Administración de Enrique Peñalosa Londoño permiten tener fe en el cumplimiento de esa meta. Por primera vez se montó en la ciudad un sistema de transporte masivo de buses, reemplazando una estructura caduca que había aumentado los tiempos de viaje de los ciudadanos a niveles absurdos y que había abolido el sentido empresarial de los transportadores. TransMilenio es un sistema revolucionario para una ciudad del tamaño de Bogotá, que aprovecha su densidad y devuelve al transporte público la soberanía sobre la malla vial, ocupada y destruida por los carros particulares, que transportaban al 19 por ciento de la población. En el año 2015, cuando se diga adiós al automóvil privado, todos los puntos de la ciudad estarán a 500 metros de una Estación de TransMilenio o de sus rutas alimentadoras.*

*El sistema se complementa con la construcción de 105 kilómetros de ciclo rutas, una manera completamente diferente de desplazarse por la ciudad, con beneficios para la salud, el ambiente y la economía. Las ciclo rutas han sido integradas a la ciudad como parte de sus andenes, de sus vías, de sus parques y de todos los espacios públicos, y continuarán siendo parte vital de la ciudad, de acuerdo con las metas trazadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.*

ANS MILENIO

Viale

SUPERIOR

TransMilenio

Marcobolo



# TRANSMILENIO: UN SISTEMA DE VIDA

Bogotá contaba con un sistema de transporte que no aseguraba cortos tiempos de viaje, ni un servicio digno, seguro, confortable y eficiente con respeto por el entorno urbano y el ambiente. El deterioro en la calidad de vida de la ciudad lo marcaban dos factores: el rápido aumento del uso de vehículos particulares y la ineficiencia del transporte público. El caótico transporte era considerado una de las principales debilidades estructurales de Bogotá.

En 1998, cerca del 95 por ciento de la malla vial era utilizada por 850.000 vehículos particulares, que sólo movilizaban el 19 por ciento de los habitantes. Cada año entraban a la ciudad 60.000 nuevos vehículos particulares y para su adecuada movilización era necesario construir 680 kilómetros de nuevas vías cada año; es decir, la misma cantidad de kilómetros que separan a Bogotá de Buenaventura. Si un promedio de 134 carros por cada 1.000 habitantes —muy distante de las ciudades europeas (600 por cada 1.000) o norteamericanas (700 por cada 1.000)— había conducido al caos, no es difícil imaginar el desastre al que conduciría un incremento del parque automotor.

El cinco por ciento restante de la infraestructura vial era utilizado por 21.500 buses de servicio público, que realizaban el 72 por ciento de los viajes. Las anteriores administraciones distritales habían tenido ideas para mejorar el

transporte público de la ciudad, pero ninguna había sido realidad.

Por su parte, las empresas privadas de transporte público pasaron de operadoras del servicio a afiliadoras de los propietarios de los vehículos. Los incentivos propios del sistema condujeron a que en 1998 existiera una sobreoferta de vehículos e implementos de transporte; entre 1993 y 1997 la demanda por el servicio creció en un 27 por ciento, mientras que la oferta de vehículos lo hizo en un 75 por ciento, lo cual condujo a una ocupación promedio de 55 por ciento sobre la capacidad disponible. Este bajo nivel de ocupación era inferior a la rentabilidad mínima de los operadores, quienes terminaron consumiendo su capital de trabajo.

Los operadores del sistema eran los mismos conductores, quienes definían sus ingresos de acuerdo con el número de pasajeros recogidos. Esto generó la denominada "guerra del centavo", en la cual los conductores ponían en peligro su vida y la de los usuarios.

"Si no logramos que quienes poseen un automóvil utilicen el transporte público masivo —dijo el Alcalde Mayor, Enrique

---

**Las estaciones** diseñadas especialmente para el sistema TransMilenio, ofrecen seguridad y comodidad a los usuarios, que pueden ingresar o salir de ellas rápidamente, acortando los tiempos de desplazamiento.





Peñalosa Londoño, el primero de enero de 1998, cuando se posesionó—, se hará imposible el funcionamiento de nuestra ciudad, tanto por razones económicas como ambientales; sin mencionar la desesperación ciudadana". Agregó que aun contando con el metro, durante muchas décadas lo fundamental del transporte público masivo sería el transporte en bus; y que por eso "es indispensable tener un sistema de buses realmente organizado y respetuoso del ciudadano"

Sin embargo, esa no fue la primera vez que el Alcalde Enrique Peñalosa Londoño habló del tema. En 1985 —trece años antes de ser Alcalde de Bogotá y adelantándose a algunos estudios en los que siempre se coincidió con el diagnóstico, pero no se aportó en la solución real del problema— en un artículo de *El Espectador*, él escribió las bases teóricas y prácticas de lo que hoy conocemos como TransMilenio. Son las mismas que plasmó en sus programas

**A lo largo** de la Troncal de la 80, las beneficios en cuanto a recuperación del espacio público crearán un conjunto armónico que elevará la calidad de vida. El Idu adquirió más de 30 predios para la construcción de las troncales de la Calle 80, Autopista Norte y Avenida Caracas.

de gobierno durante sus tres campañas en busca de la Alcaldía de Bogotá?

Entre los programas relacionados con la movilidad —que comprendían la recuperación de los andenes, la construcción de ciclo rutas, la adecuación de la infraestructura vial y el fortalecimiento del manejo del tráfico, y que fueron expuestos en el Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos*— está el desarrollo del Sistema Integrado del Transporte Masivo, definido también como el Megaproyecto número uno de la Administración. Éste comprende la reestructuración del Sistema de Transporte de Buses —una red de transporte única e in-

## ¿CÓMO ERA EL TRANSPORTE EN NUESTRA CIUDAD?

- **Lento:** el viaje promedio de un pasajero tomaba 2 horas y 10 minutos, es decir, trece por ciento del tiempo disponible de las personas. Este valor es un 100 por ciento más alto que el promedio mundial para ciudades comparables. Una persona de 70 años, que se hubiera transportado toda la vida en los buses de Bogotá habría perdido 10 años de su vida en un bus.
- **Ineficiente:** las rutas de servicio público eran muy largas, 30 kilómetros promedio, operaban con buses viejos, 14 años promedio, y tenían baja ocupación 55 por ciento de sillas disponibles.
- **Inequitativo:** el 95 por ciento de la malla vial estaba ocupada por vehículos particulares que sólo movían al 19 por ciento de la población.
- **Contaminante:** el 70 por ciento de partículas emitidas a la atmósfera provenían de automotores. Esto equivale a fumar 60 cigarrillos diarios por persona, lo que se refleja en una elevada cantidad de enfermedades respiratorias, 1.200 muertes al año por neumonía.
- **Inseguro:** el número de accidentes de tránsito al año era muy alto, 52.764, así como las muertes que éstos causaban, 1.174.



# TRANSMILENIO

Para que los propietarios de vehículos se pasaran al transporte público, y dejaran sus carros en la casa, era necesario construir un sistema de altísima calidad. Eso es TransMilenio, una verdadera revolución en transporte público. A través de carriles exclusivos reservados en las principales vías de la ciudad se desplazan buses con capacidad para 160 pasajeros, que reducirán sus tiempos de viaje y mejorarán su calidad de vida. El sistema cubrirá toda la ciudad en el año 2015.

## Tiquetes y tarjeta

Para acceder a los buses de TransMilenio, los pasajeros comprarán tiquetes o utilizarán tarjetas antes de entrar a las estaciones. Esto redundará en rapidez de movilización y liberará al conductor del penoso sistema de recolección de dinero y de la guerra del centavo.

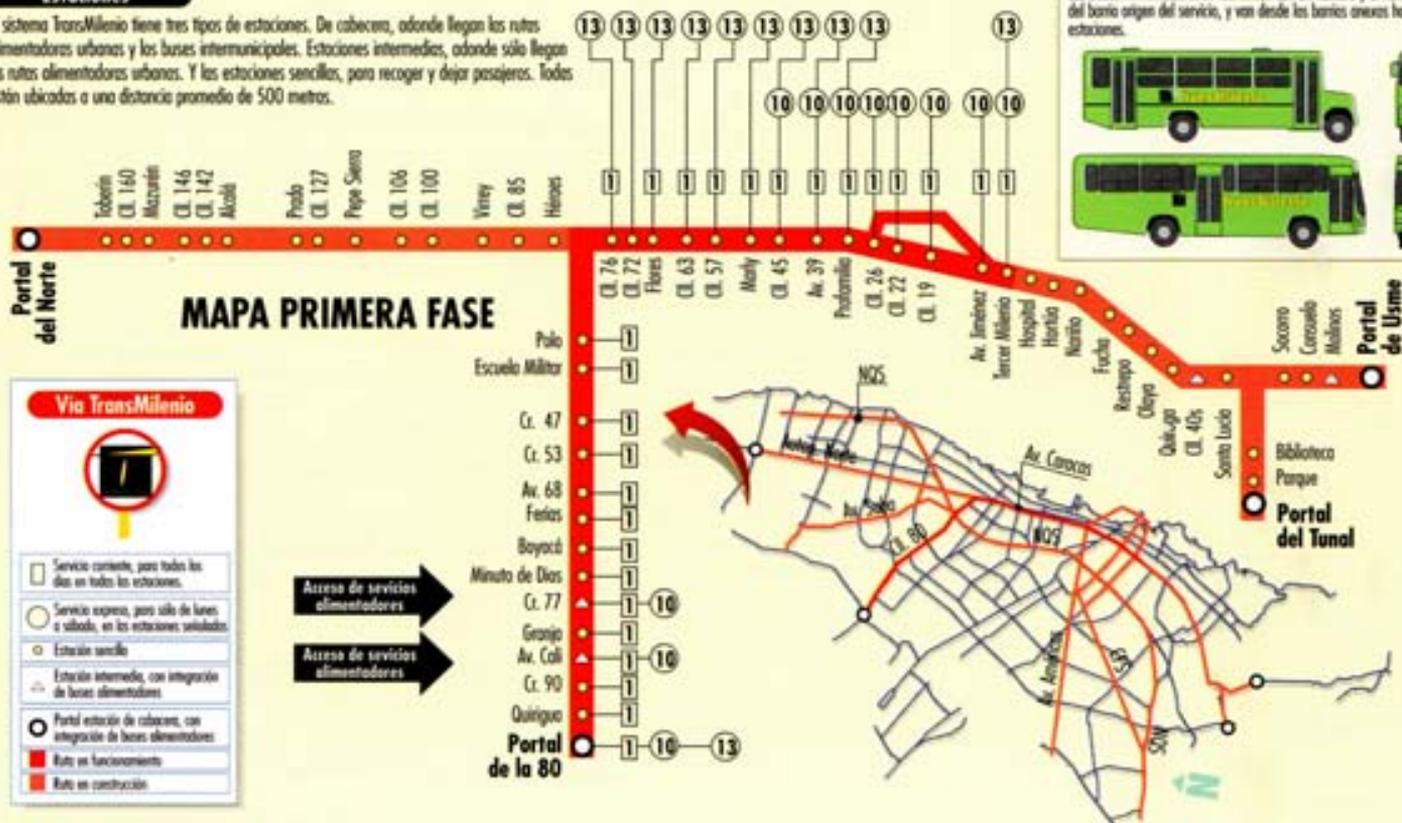


Con la tarjeta capital o con los tiquetes se entra al sistema, es decir, que se elimina el concepto de pago para subir al bus y se simplifica la utilización en buses y estaciones para el transporte.



## Estaciones

El sistema TransMilenio tiene tres tipos de estaciones. De cabecera, adonde llegan las rutas alimentadoras urbanas y los buses intermunicipales. Estaciones intermedias, adonde sólo llegan las rutas alimentadoras urbanas. Y las estaciones sencillas, para recoger y dejar pasajeros. Todas están ubicadas a una distancia promedio de 500 metros.



## Buses Alimentadores

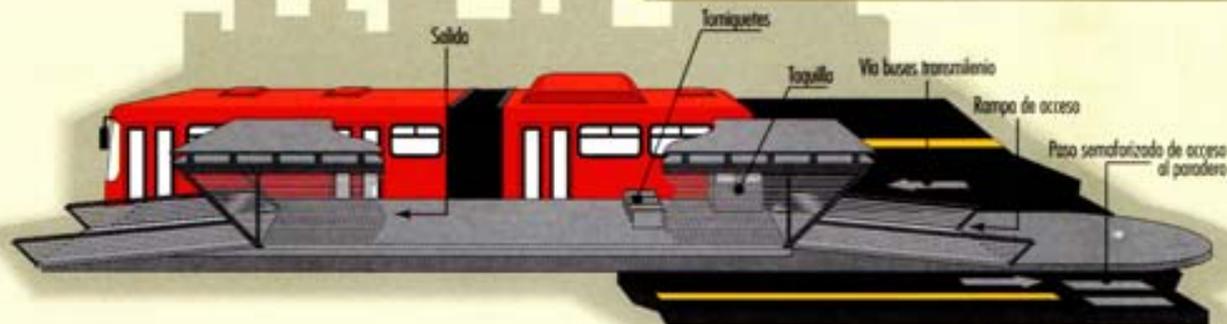
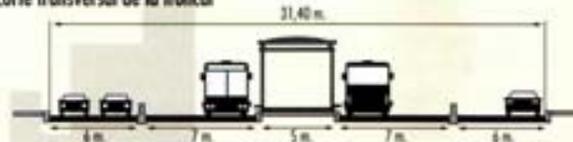
Los Buses Alimentadores se identifican con un número y el nombre del barrio origen del servicio, y van desde los barrios anexos hasta las estaciones.



## Modernas estaciones

Un sistema modular, que hace posible una construcción fácil y eficiente, permitió montar cada 500 metros las estaciones sencillas del sistema. A ellas se llega por puentes peatonales o por accesos en las vías troncales. La estación se encuentra al nivel del bus, lo que facilita abordarlo con rapidez y seguridad incluyendo un acceso seguro a los discapacitados.

## Corte transversal de la troncal





**El sistema TransMilenio** ocupará en las próximos 15 años los principales ejes viales de Bogotá. Entre los años 2001 y 2005 deberán construirse la Avenida de las Américas, la Avenida Suba, el Corredor Férreo del Sur y el sector sur de la NGS.

tegrada tarifariamente— y la iniciación de la construcción de la primera línea del metro.

Para poner en marcha este Megaproyecto, una importante decisión de la Administración consistió en conformar desde el primero de enero de 1998 un grupo de especialistas encargados de hacer realidad las propuestas, trabajando interinstitucionalmente con las entidades existentes, mientras se creaba formalmente la empresa titular del sistema. Cabe anotar que la ejecución del proyecto requirió la coordinación de la Alcaldía Mayor, la Secretaría de Trán-

sporte y el Instituto de Desarrollo Urbano, y la participación de la Secretaría General, Secretaría de Gobierno, Secretaría de Hacienda, DAPD, y el DAMA, bajo la supervisión semanal del Alcalde Mayor.

El equipo especial preparó y supervisó la puesta en marcha de los contratos de consultoría con reconocidas firmas: en el área técnica, Steer Davies Gleave; en el área gerencial, McKenzie Management Consulting; en el área financiera, Capital Corp.; en el área legal, Durán, Acero y Osorio; en los temas urbanos y arquitectónicos, Montenegro y



Bueno, Guía Ltda. y Esguerra y Asociados; en la evaluación de especificaciones técnicas de los equipos, la Universidad de los Andes. El objetivo de estas consultorías fue contar con un proyecto sólido y sostenible.

Un componente importante del proceso fue recoger información acerca de sistemas de transporte en buses, con énfasis en América Latina. Visitas técnicas a Quito (Ecuador), Curitiba, Sao Paulo y Goiânia (Brasil), Santiago de Chile (Chile), Ciudad de México y Puebla (México), entre otras, fueron básicas para identificar fortalezas y debilidades de dichos

sistemas y para diseñar el nuevo sistema de transporte de buses de Bogotá, pensado como la siguiente generación del transporte masivo en buses a nivel mundial. Se tomó lo mejor de estas experiencias y se corrigieron sus errores.

Pero no bastaba con tener un buen proyecto y un gran equipo. Había que buscarle un nombre que le diera fuerza a este importante cambio que iba a beneficiar a la ciudad. Fue así como en una de las reuniones semanales de seguimiento, en la oficina del Alcalde se discutieron nombres como Transportes Nuevo Milenio, Milenio, Transportes

Tercer Milenio, Transmil... hasta cuando el propio Alcalde tomó la iniciativa de terminar la discusión con "TransMilenio", con M mayúscula en la mitad.

Después de consolidar la idea propuesta en el Plan de Desarrollo y poner en marcha los estudios requeridos para preparar todos los componentes del sistema, el jueves 10 de diciembre de 1998, en el Teatro Municipal Jorge Eliécer Gaitán, la Administración Distrital hizo el lanzamiento del Sistema de Transporte Masivo para el Tercer Milenio, TransMilenio. Once buses de alta capacidad —traídos por diferentes proveedores con el fin de mostrar las tecnologías existentes en el mundo— recorrieron el centro de la capital. También se recordó que una ciudad como Bogotá es particularmente apta para los sistemas de transporte masivo porque su densidad (198,2 habitantes por hectárea, según el Documento Técnico de Soporte del POT) hace que los viajes sean relativamente cortos y que se pueda ofrecer un transporte masivo de alta fre-

**El sistema TransMilenio** *destina para el transporte público vías exclusivas. Es el caso de la Avenida Caracas, donde la experiencia de un espacio troncal no fue exitosa porque albergó el mismo sistema de transporte basado en la guerra del centavo.*

cuencia, alta calidad y bajo costo. También se envió un mensaje a los transportadores para participar en un sistema diseñado para ellos, donde se convertirían en accionistas de empresas modernas y fortalecidas.

La participación del sector transportador se convirtió en una meta y un reto del grupo de trabajo: la implantación del nuevo sistema era factible sólo si las empresas existentes se hacían socias del sistema. Era, entonces, necesario ponerse de acuerdo con los transportadores; para ello se realizaron innumerables encuentros donde gradualmente se logró un convencimiento generalizado de la necesidad de modernizar las

## ¿POR QUÉ NO DEBEMOS DEPENDER DEL AUTOMÓVIL?

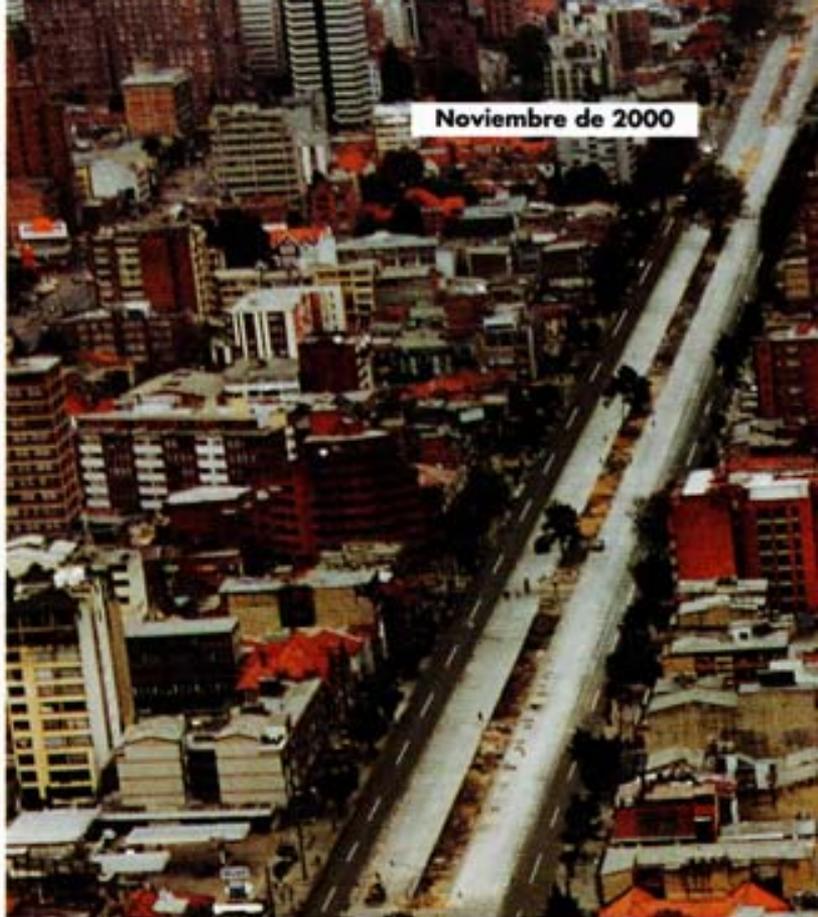
En 1998 los bogotanos compraron 60.000 carros nuevos. De continuar esta tendencia, en el año 2010 la ciudad tendría las siguientes características:

- Viajes con una duración de más de tres horas, en promedio; es decir, el 25 por ciento del tiempo de vida dedicado sólo a transportarse a velocidades muy bajas.
- Contaminación equivalente a fumar 120 cigarrillos diarios por persona.
- Necesidades de inversión para construir 15.000 kilómetros adicionales de vía para atender los nuevos carros. Esto significa la demolición del 20 por ciento de las edificaciones existentes (hoy Bogotá cuenta con 12.000 kilómetros de vías).
- Un transporte público completamente quebrado ante la imposibilidad de cubrir a través de tarifas el funcionamiento de buses cada vez más viejos, con rutas cada vez más largas y velocidades cada vez más lentas.

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



**Prácticamente toda** la industria metal-mecánica de Colombia se puso al servicio de TransMilenio durante el año 2000. Las estaciones y los puentes peatonales son estructuras básicas modulares, fáciles de armar sobre diseños funcionales.



empresas, transformándolas en las operadoras del nuevo sistema de transporte masivo.

Simultáneo al trabajo con el sector transportador, se adelantó una intensa gestión para crear la empresa que se encargaría de controlar la operación del sistema. El Proyecto de Acuerdo para autorizar su creación estaba en poder del Concejo desde el 4 de octubre de 1998. Fueron necesarias innumerables mesas de trabajo, con la participación de Concejales y sus asesores, transportadores y el equipo de trabajo de la Administración. Se trataba de encuentros puramente informativos, de carácter público mas no oficial, pues, sencillamente, todo apuntaba a contarles tanto a Concejales como a transportadores las ventajas que

TransMilenio traería a la ciudad y a los interesados en el negocio.

A tales encuentros —liderados por el Concejal Alejandro Ortiz— asistió un buen número de personas. Julio César Echeverry, presidente de Conaltr, una de las más antiguas y sólidas empresas del sector, declaró que a raíz de las mesas de trabajo se había llevado dos sorpresas: por una parte, que la intención de la Administración Distrital no era dejar a

**Los antiguos buses** que operaban en Bogotá excluían del uso del transporte público a las personas discapacitadas. La plataforma elevada de TransMilenio al nivel del bus permite el fácil desplazamiento de los minusválidos, que pueden ubicarse con seguridad dentro del bus.





**La estación de cabecera Portal de la 80** es el comienzo de un recorrido de 35 kilómetros que continúa en la Avenida Caracas. Por su ubicación beneficia a los habitantes de las localidades de Engativá y Suba.

un lado a los transportadores a partir de una decisión unilateral, y por otra, que la presentación que se les hizo del Proyecto TransMilenio lo había "descrestado".

A mediados de noviembre, el presidente del Concejo, Omar Mejía, designó a Alejandro Ortiz, Armando Benedetti, Leo César Diago, Germán Orbegozo, Fernando López y Samuel Arrieta como ponentes del Proyecto de Acuerdo. Éste fue debatido en las últimas sesiones de 1998 y en sesiones extraordinarias durante enero de 1999.

En el debate se hizo evidente la necesidad de cambiar la naturaleza jurídica propuesta para la Empresa TransMilenio. El Proyecto de Acuerdo determinaba que TransMilenio sería una "empresa industrial y comercial del Distrito", lo cual limitaba la eventual participación de la Nación en la financiación del sistema.

Por ese motivo, se propuso que la Empresa fuera una sociedad por acciones del orden distrital. Esto dio vía libre a un eventual apoyo de la Nación hasta en un 70 por ciento del valor de la infraestructura del sistema. El 29 de enero de 1999 la participación del Distrito en TRANSMILENIO S.A. fue aprobada por la Comisión de Gobierno. El 4 de febrero, dicha participación fue aprobada en Sesión Plenaria del Concejo.

El Proyecto aprobado por el Concejo fue sancionado como Acuerdo Número 04 de 1999. En el Artículo 1º se autorizó al Alcalde Mayor, en representación del Distrito Capital, para participar, conjuntamente con otras entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, TRANSMILENIO S.A. —bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del orden distrital—, con la participación exclusiva de entidades públicas. A TRANSMILENIO S.A. —con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio— le corresponde la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de in-

**El aporte del IDU** al sistema TransMilenio se resume en altos indicadores de ejecución: 35 kilómetros de vías troncales habilitadas para el sistema, 4 portales o estaciones de cabecera, 4 patios, 8 estaciones intermedias, 50 estaciones sencillas y 17 puentes peatonales, en un plazo total de 15 meses.





**La futura Troncal de la Carrera Séptima** tendrá una longitud de 11 kilómetros y beneficiará a las localidades de *Usaquén, Teusaquillo, Chapinero, La Candelaria y San Cristóbal.*

fluencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

## TRANSMILENIO EN MOVIMIENTO

El Acuerdo contiene otras disposiciones, entre las cuales se destaca la que permite a los transportadores del servicio colectivo hacer parte del nuevo sistema de transporte masivo; uno de los factores que se debía ponderar al abrir las licitaciones para la prestación del servicio era "la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo". Con esta disposición se hizo un acto de justicia con los transportadores de Bogotá que habían terminado prestando un servicio ineficiente porque el sistema anterior no otorgaba los incentivos adecuados para funcionar correctamente.

No es posible hablar de los componentes de la estrategia de movilidad en forma aislada. Las acciones adelantadas buscan promover la movilización no motorizada, reducir el uso de vehículos particulares y desarrollar un sistema de transporte masivo único e integrado. Estas acciones constituyen la base del cambio revolucionario puesto en marcha por la Administración para mejorar la calidad de vida de los habitantes e incrementar la competitividad de la ciudad.

En movilización no motorizada son muy importantes las acciones de recupera-

La empresa se constituyó formalmente mediante Escritura Pública Número 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 de Bogotá.

**La Troncal de la Caracas** se prolonga desde la calle 80 hasta la 63 sur, en Usme. Tiene una extensión de 18,1 kilómetros. Durante diciembre de 2000 se trabajó en el montaje de las estaciones.





Banco de Chile

ESTACION PARA

INICIO DE OBRA



**TransMilenio, más** que un sistema de transporte, es un sistema de vida. Como ha ocurrido en las ciudades que poseen sistemas de transporte masivo, los ciudadanos se integrarán a una cultura de organización y de respeto, que mejorará sus vidas y la competitividad de la ciudad.

ción, mejoramiento y construcción de espacios públicos peatonales y la construcción de una amplia red de ciclo rutas: "La nueva forma de llegar".

Para reducir el uso de vehículos particulares se han tomado medidas administrativas y tributarias. Entre ellas se destacan la restricción vehicular (Pico y Placa), el aumento de la sobretasa a los combustibles, la liberación de tarifas de estacionamiento, la eliminación de parqueo en espacios públicos peatonales, los incentivos tributarios a la implantación de nuevos parqueos y el incremento en la tarifa de las zonas azules.

Al mismo tiempo se realizaron acciones para crear conciencia entre los ciudadanos sobre los efectos 'perversos' de una sociedad basada en vehículos particulares; a través del Programa Bogotá Sostenible; la exitosa jornada, Sin Mi Carro

en Bogotá, el 24 de febrero de 2000 y la consulta popular en las elecciones del 29 de octubre de 2000 sobre la celebración de un día sin carro en febrero de cada año y la eliminación del automóvil particular como medio de desplazamiento en las horas pico de lunes a viernes, a partir del año 2015; propuesta apoyada significativamente por los bogotanos en la primera consulta popular de este tipo en Colombia.

Al lado de estas acciones, se desarrolló TransMilenio: un sistema de transporte masivo eficiente y de bajo costo basado en buses, hecho para Bogotá. El desarrollo del sistema se complementó con

**Las primeras tres** rutas de TransMilenio movilizarán más de 650.000 pasajeros al día. Las estaciones se encuentran al mismo nivel de los buses, facilitando la rapidez y la seguridad en el acceso de los usuarios.





**El impacto de TransMilenio** en la ciudad se aprecia no solamente en términos de movilidad. El sistema producirá una renovación urbana relacionada con el manejo de andenes y plazoletas, que estará acompañada de procesos de arborización y embellecimiento de los lugares cercanos.

una reestructuración del sistema público actual, racionalizando el servicio.

En diciembre de 2000 se dio comienzo a la operación de los buses articulados por las troncales de la calle 80 y la Avenida Caracas. La primera fase comprende un recorrido desde el Portal de la 80 hasta la calle 6ª, en la Estación Tercer Milenio sobre la Caracas. Así se pone en movimiento el cambio más importante en la historia del transporte público de la ciudad. Es una inversión netamente social que en el transcurso de 15 años permitirá que haya una Estación de TransMilenio o uno de sus buses alimentadores a menos de 500 metros de cualquier punto en la ciudad.

## NOVEDADES Y APORTES

TransMilenio acaba con la "guerra del centavo", pues el ingreso del conductor y de las empresas dueñas de los buses ya no depende del número de pasajeros, sino de los kilómetros recorridos.

El Sistema TransMilenio tiene cuatro componentes básicos orientados a garantizar un transporte más rápido, económico, menos contaminante, más seguro y equitativo con los grupos menos favorecidos:

1. Una **infraestructura** adecuada para transporte masivo.
2. Un **sistema operativo** eficiente.
3. Un **sistema de recaudo** moderno.
4. Una **planeación, gestión y control** permanente del sistema, por TRANS-MILENIO S.A.

La **infraestructura** tiene como elemento principal las vías para servicios troncales que corresponden a los carriles centrales de las más importantes avenidas de la ciudad. Estos carriles se acondicionan para soportar el paso de los buses y se separan físicamente de los carriles de uso mixto, disponibles para circulación de vehículos particulares, camiones, taxis, etc.

Con el fin de dar mayor velocidad al sistema, las troncales cuentan con puntos de parada fijos o estaciones, situados a una distancia promedio de 500 metros. Las estaciones son los únicos puntos de parada de los buses para recoger y dejar pasajeros; son espacios cerrados y cubiertos, con infraestructu-

**Las tres primeras** troncales del sistema inaugurado en diciembre de 2000 tendrán una longitud de 35 kilómetros. Catorce metros de las calzadas centrales de las vías intervenidas están destinadas exclusivamente a los buses de TransMilenio.



**Con una capacidad** de 160 personas, los buses de TransMilenio pasarán a horarios regulares, se moverán con velocidades constantes de desplazamiento y sólo se detendrán en las estaciones, situadas cada 500 metros.



ra de acceso seguro y sin barreras arquitectónicas para los usuarios. El nivel del piso de las estaciones coincide con el nivel del piso interno de los vehículos, así permite la rápida entrada y salida de todas las personas, especialmente niños, ancianos y discapacitados. Adicionalmente, las estaciones cuentan con una adecuada señalización, mobiliario e iluminación, que las convierten en espacios agradables y seguros.

Las estaciones se clasifican en sencillas, intermedias y de cabecera. Los puntos

de contacto entre los servicios troncales y alimentadores son las estaciones intermedias y de cabecera. Estos puntos permiten, en forma ágil y eficiente, transbordos entre los servicios alimentadores y los servicios troncales, sin el pago de una tarifa adicional para el usuario; así se reduce el costo del transporte para las personas que viven en áreas periféricas de la ciudad quienes debían normalmente pagar dos o tres pasajes para llegar a su destino.

Para facilitar el acceso a las estaciones, la infraestructura de TransMilenio inclu-



ye andenes amplios, plazoletas, alamedas, puentes peatonales, túneles, cruces adecuadamente señalizados, ciclo rutas y cicloparqueaderos.

Un último componente de la infraestructura de TransMilenio son los patios o garajes. Cada uno de los operadores recibe en concesión un patio para dotarlo, organizarlo y administrarlo en cumplimiento de sus obligaciones con el sistema. Estos sitios incluyen áreas de parqueo, mantenimiento, recarga de combustible, descanso de conductores y administración.

El respeto por la vida de los ciudadanos y por el bienestar de la ciudad en general también fue un objetivo importante a la hora de seleccionar los mejores proyectos, cuando se llevó a cabo el Concurso Arquitectónico y Urbanístico del Sistema de Transporte Urbano Colectivo de Buses TransMilenio, organizado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Sociedad Colombiana de Arquitectos. Hasta el momento, ha sido el concurso de arquitectura más grande realizado en Colombia, y en él se destacó el interés de la Administración por dotar a TransMi-



**La contaminación ambiental** que actualmente generan los buses se reducirá aproximadamente en un 80 por ciento. Las nuevas buses de TransMilenio utilizarán motores con combustible diesel o gas natural con la última tecnología existente a nivel mundial.

lenio del mejor diseño urbano que fuera posible ofrecer.

Las propuestas arquitectónicas del equipo seleccionado fueron complementadas con el trabajo realizado para el diseño del puente peatonal prototipo de la ciudad.

**El sistema operativo** TransMilenio opera bajo un esquema "tronco-alimentado". Los vehículos de mayor capacidad se desplazan por troncales destinadas exclusivamente para ellos. Esta red de corredores principales es complementada por servicios alimentadores, operados con buses de me-

nor capacidad, en las vías de los barrios.

Una innovación importante de TransMilenio es el uso de dos tipos de servicios en las troncales: expresos y corrientes. Los servicios expresos se detienen solamente en estaciones específicas, según los estudios de orígenes y destinos de los usuarios. Los servicios corrientes proveen todas las estaciones a lo largo del recorrido. Esta combinación permite incrementar la capacidad del sistema a límites hasta el momento no observados en sistemas organizados de buses en ninguna ciudad del mundo. La combinación de expresos y corrientes puede llevar hasta 45.000 pasajeros por hora en cada sentido, es decir, el 150 por ciento de la capacidad de la Troncal de la Caracas antes de TransMilenio, con la mitad de las sillas y al doble de la velocidad.

Los vehículos que se utilizarán en los servicios troncales de TransMilenio son especialmente diseñados para el transporte urbano de pasajeros. Cada uno tiene capacidad de 160 personas, y cuenta con características mecánicas avanzadas: suspensión neumática, caja de cambios automática y motores de última tecnología alimentados por Diesel o gas natural, los cuales supe-

**"Lo llamamos TransMilenio"** —explicó el Alcalde Mayor Enrique Peñalosa Londoño— porque éste debe ser el transporte de la ciudad para el Tercer Milenio". El aspecto de la Avenida Caracas reflejaba en el mes de agosto de 2000 el cambio ejercido por las construcciones que se extendían en principio desde el Monumento a Los Héroes hasta el Parque Tercer Milenio.





ran ampliamente las normas medioambientales vigentes en Colombia. Los vehículos del Sistema TransMilenio ofrecen estándares de calidad y servicio mucho mejores que los del transporte tradicional.

Por su parte, los servicios alimentadores extienden el área de influencia del sistema a las zonas periféricas de la ciudad. De esta forma, una persona que viva en uno de estos barrios tiene la posibilidad de tomar un vehículo que la lleve desde cerca de su casa hasta una estación de cabecera o una intermedia, donde hace transbordo al servicio troncal. Así puede viajar en forma tranquila, rápida y segura hasta su destino, con el pago de un solo pasaje.

Los servicios alimentadores circulan por las vías de los barrios, compartiéndolas con los demás vehículos. En promedio, son recorridos de cuatro kilómetros permanentemente en operación y sincronizados con los servicios troncales, minimizando así el tiempo de espera de los pasajeros en las estaciones de integración.

Los buses alimentadores son vehículos de capacidad media y baja que podría ser el servicio de transporte colectivo actualmente. Sin embargo, se ha incentivado a los operadores a utilizar buses nuevos de última tecnología, para facilitar la renovación del parque automotor existente, reducir la contaminación del aire y mejorar los estándares de servicio a los usuarios.

La operación de los servicios troncales y

alimentadores está a cargo de empresas privadas especializadas y fortalecidas para dar cumplimiento a las exigentes condiciones del sistema. Las empresas operadoras son escogidas mediante procesos licitatorios abiertos, en los cuales se solicita la superación de estrictos requisitos financieros, legales y técnicos y se evalúan condiciones que garanticen la mejor selección.

Los adjudicatarios de los procesos licitatorios son los responsables de adquirir los vehículos y contratar a los conductores, mecánicos, personal administrativo y demás operarios. La concesión de la operación incluye la administración de los patios de mantenimiento y estacionamiento provistos por el Estado.

A las empresas operadoras de servicios troncales se les paga en función de los kilómetros recorridos y de la tarifa ofertada, según la programación realizada por TransMilenio. El cumplimiento de las condiciones de operación, limpieza y confiabilidad genera estímulos; su incumplimiento acarrea multas para mejorar el sistema.

La operación de la primera fase (calle 80, Avenida Caracas, Ramal Tunal y Autopista Norte) está a cargo de las empresas SÍ 99, Express del Futuro, Sociedad Internacional de Transporte Masivo y Metrobus, que entrarán en funcionamiento con 470 buses de alta capacidad. Más del 96 por ciento de las empresas de transporte público colectivo actual de Bogotá son socias de los operadores de TransMilenio, al lado de



**Un total de** cuatro estaciones de cabecera como ésta, operarán en junio de 2001.

otros industriales internacionales y nacionales.

Adicionalmente, en diciembre de 2000 se inició la operación de los servicios alimentadores de la Estación de Cabecera de la calle 80 y las estaciones intermedias de la Avenida Ciudad de Cali y la carrera 77. Estos servicios llevan pasajeros desde Suba y Engativá en 120 buses nuevos, sin pago por transbordo. El proceso de concesión de alimentadores continuará para completar 33 servicios en Ciudad Bolívar, Usme, Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, Usaquén, Engativá y Suba. El sistema TransMilenio beneficiará directamente a 3.600.000 habitantes.

En el **sistema de recaudo** de TransMilenio los usuarios compran, antes de

tener acceso a las estaciones, tiquetes para uno o dos viajes, o tarjetas inteligentes de prepago (Tarjeta Capital), en las cuales pueden almacenar múltiples pasajes. Los tiquetes se pueden comprar en las taquillas de todas las estaciones y en los buses alimentadores; las tarjetas inteligentes se adquieren y recargan en las taquillas de las estaciones.

Todo el sistema de recaudo, incluida la producción y venta de tiquetes, fabricación, montaje y mantenimiento de equipos lectores, procesamiento de información y manejo del dinero, lo realiza una empresa privada, contratada luego de un proceso licitatorio. El dinero producto del recaudo se deposita en una fiduciaria que se encarga de realizar el pago a los operadores de





CONSTRUC  
Solu  
Estacion Dav  
Avenida 28 de Sept  
P...

Página anterior: **En la calle 80, TransMilenio** cubre una distancia de 7,3 kilómetros. La vía cuenta con su respectiva ciclo ruta, a todo lo largo del andén del costado norte



**“Esto es inversión social.** ¿O no es social reducir a la mitad el tiempo de viaje de los ciudadanos para que puedan estar con sus familias? ¿No será social tratar al ser humano con respeto? Es inversión social porque beneficia a todos los habitantes, pero sobre todo a los más humildes, que son los que más sufren con el sistema irracional que tenemos”.

los servicios troncales y alimentadores, siguiendo lo estipulado en los respectivos contratos.

La **Planeación, Gestión y Control** las realiza TransMilenio S.A. primordialmente por medio de su Centro de Control, el más moderno del mundo para un sistema de buses. El centro permite supervisar segundo a segundo la operación de los buses y el número de pasajeros que entran y salen de las estaciones; este monitoreo constituye la base del sistema de fiscalización y pago a los operadores, pues permite ajustes en tiempo real para responder a cambios no esperados de la demanda.

En el Centro de Control se consolidan las comunicaciones de los vehículos y de las estaciones, se reporta el cumplimiento de las órdenes de servicio por los operadores privados y se ordenan ajustes en la operación. Para el funcionamiento del sistema, cada vehículo de los servicios troncales está equipado con: un GPS (Sistema de Posicionamiento Global, por su sigla en inglés) que reporta la ubicación del bus, un microcomputador en el cual se programa el itinerario y un sistema de comunicaciones envía y recibe información del Centro de Control. Los torniquetes de entrada y salida de las estaciones están conectados con el Centro de Control por sistemas de comunicación de radio y fibra óptica, de forma que es posible conocer el número de pasajeros que entran y salen del sistema.

Adicionalmente, TransMilenio S.A.

cuenta con un grupo de fiscales que recorren el sistema, verifican y reportan el cumplimiento de los estándares de servicio al Centro de Control situado en el edificio de la Empresa de Energía en la Avenida Eldorado.

## TRANSMILENIO TIENE FUTURO

El sistema de troncales se desarrollará gradualmente hasta cubrir la totalidad de la demanda de servicios de transporte público. Se han identificado 22 corredores troncales, con una longitud total de 388 kilómetros, para ser desarrollados en un periodo de 15 años y atender a cinco millones de pasajeros cada día.

**1. Etapa 1998-2001:** Calle 80 (8 kilómetros), Avenida Caracas y Ramal Tunal (17 kilómetros) y Autopista Norte (10 kilómetros). Al iniciar la Administración ya se encontraba contratada la construcción de la Troncal de la calle 80 con los mismos parámetros operativos de la anterior Troncal de la Caracas, por ello fue necesario que el IDU modificara rápidamente las condiciones contractuales, con el objeto de acondicionarlas a las necesidades operativas que requería el nuevo sistema.

**2. Etapa 2001-2005:** Avenida de las Américas (17 kilómetros), Avenida Suba (11 kilómetros), Corredor Férreo del Sur (12 kilómetros), Avenida Norte-Quito-Sur (28,7 kilómetros), Avenida de los Cerros (Suroriente, acceso a Juan XXIII, 8 kilómetros), carrera 10ª (13 kiló-



metros), carrera 7ª (11 kilómetros), calle 6ª (5 kilómetros), calle 170 (10 kilómetros) y calle 26 (10 kilómetros).

**3. Etapa 2006-2010:** Avenida Boyacá (35 kilómetros), Avenida Primero de Mayo (15 kilómetros), Avenida Jiménez-Avenida Centenario (14 kilómetros), Viaducto Caracas (21 kilómetros).

**4. Etapa 2011-2015:** Avenida Longitudinal de Occidente (48 kilómetros), Avenida Villavicencio (10 kilómetros), Avenida 68 (16 kilómetros), calle 63 (9 kilómetros), calle 200 (7 kilómetros), Avenida Ciudad de Cali (31 kilómetros), Viaducto Autonorte (10 kilómetros).

El sistema TransMilenio se extenderá hasta el año 2015 con inversiones en infraestructura cercanas a los 2.300 millones de dólares. El Distrito aseguró la financiación parcial del sistema mediante la asignación del 50 por ciento de la sobretasa a los combustibles para el desarrollo del sistema integrado de transporte masivo. Esto requirió la aprobación de una sobretasa del 20 por ciento y su asignación por parte del Concejo.

Los recursos de la sobretasa aseguran el cumplimiento del 30 por ciento de las metas; por ese motivo se trabajó en la consecución de apoyo financiero del

**El sentido de TransMilenio** no es simplemente reemplazar buses viejos por nuevos, ni cambiar un sistema por otro. La medida del éxito de TransMilenio consiste en convertirse en una alternativa para que quienes tienen automóvil particular, lo dejen en casa y utilicen el transporte público.

Gobierno Nacional. Este apoyo fue posible cuando el Gobierno Nacional revaluó sus posibilidades de apoyar el desarrollo de la Primera Línea Metro, con la cual se encontraba comprometido. Los estudios de estructuración del metro indicaron necesidades de aportes superiores a las posibilidades fiscales de la Nación y, en consecuencia, el Gobierno Nacional no se encontró dispuesto a continuar con ese proyecto.

En marzo de 2000 la Administración Distrital propuso el Plan Alternativo TransMilenio 2000-2015, con menores aportes, mayor impacto en la movilidad, en la generación de empleo y en la reactivación industrial.

El Gobierno Nacional recibió favorablemente la propuesta alternativa del Distrito; sin embargo, el proceso de compromiso de acciones y recursos fue demorado por la coyuntura política y fiscal de la Nación. En noviembre de 2000, el plan fue aprobado por el CONPES, así como las autorizaciones de compromiso de vigencias futuras. Se firmó entonces un convenio que aseguró la financiación de 388 kilómetros de troncales, para atender a cinco millones de pasajeros al día.

Entonces es posible cumplir el mandato de los ciudadanos de Bogotá de tener un Pico y Placa extendido de seis horas diarias para todos los vehículos particulares a partir del 2015. Los bogotanos contarán con un sistema de amplio cubrimiento, calidad, consistencia y costeabilidad, que ahorrará tiempo en

sus desplazamientos y respetará la diversidad de los usuarios. TransMilenio es el principal elemento para asegurar la competitividad de Bogotá y la calidad de vida de sus habitantes.

## CICLO RUTAS: LA NUEVA FORMA DE LLEGAR

Cuando el Alcalde Mayor, Enrique Peñalosa Londoño, era Director del Departamento Administrativo de Planeación en la Gobernación de Cundinamarca<sup>3</sup>, presentó una ponencia para el Seminario sobre Planeación y Diseño de Ciclovías. Declaró que la tendencia que buscaba limitar el uso de los automóviles e incentivar la creación de vías peatonales y ciclovías se había fortalecido en todo el mundo.

Para esa época, el futuro Alcalde Mayor ya tenía claras las razones que justificaban el uso de la bicicleta como medio de transporte en Colombia: las bondades del clima, el arraigo de la cicla en el ámbito deportivo, las cortas distancias entre la vivienda y los lugares de trabajo y estudio, el poco acceso de la mayoría de los colombianos para comprar un automóvil y el incipiente desarrollo urbano y económico de buena parte de las ciuda-

**La bicicleta es un transporte** económico y ecológico, porque cada persona que la utiliza contribuye a aliviar el tráfico de la ciudad y a disminuir su contaminación. Como se aprecia en un tramo de la ciclo ruta de la Avenida Boyacá, entre calles 138 y 170, es una garantía de seguridad para toda la familia.







Página anterior: **hoy hay cinco veces** más ciclistas en las calles que había al comenzar la Administración. Con el aumento de la ciclovía y la construcción de las ciclo rutas, la bicicleta ha adquirido un nuevo estatus; pasó de ser un reconocido elemento deportivo a convertirse en un verdadero medio de transporte.

des colombianas. Todo ello permite, a la hora de planificar el futuro, involucrar la bicicleta en las alternativas de transporte<sup>4</sup>. A estas circunstancias se suman los beneficios que la cicla trae a la salud; el hecho de no generar ruido, contaminación ni consumo de combustible; el contacto que propicia entre las personas y la naturaleza...

A pesar de tales ventajas, argumentaba Enrique Peñalosa Londoño, el uso de la bicicleta como medio de transporte en Colombia es insignificante, "tal vez debido a complejos del subdesarrollo, que nos impiden buscar modelos propios, adecuados a nuestras necesidades, realidades y potencial..."<sup>5</sup> la dependencia cultural es un pesado fardo. Los modelos

**La ciclo ruta de la avenida 19** entre la carrera 30 y la calle 163 se constituyó en una alternativa de transporte en el norte de la ciudad. El último tramo en construirse fue el comprendido entre las calles 134 y 127, donde se hizo la recuperación de espacio público.

propios de desarrollo van mejor adornando discursos que en la práctica. Sin embargo, las ciclovías y la bicicleta pueden ser fundamentales en el sistema de transporte urbano colombiano y como factor de humanización urbana<sup>6</sup>.

Por otra parte, para el Alcalde Mayor la red de ciclo rutas significa una inversión infinitamente menor que la del metro, pero con la posibilidad de movilizar más personas que la primera línea de ese sistema. Paradójicamente, "la idea de que la bicicleta pueda ser un elemento muy importante en el transporte urbano colombiano es más difícil de vender que la del metro subterráneo"<sup>7</sup>.

El Alcalde también destaca las ventajas de la movilización en bicicleta en rela-

**"El problema más grande** que tiene la ciudad hacia el futuro es el automóvil privado: es la peor amenaza a la calidad de vida que tiene esta ciudad. Tenemos este problema porque además tenemos un complejo social terrible: como somos tan nuevos ricos, tenemos un país que a duras penas está llegando a la urbanización. Aquí no existen seis estratos, sólo hay dos: los del carro y los que no tienen carro".





En el norte de Europa, la bicicleta ha asumido una presencia importante en la red de transporte urbano. Por ejemplo, en ciudades importantes de Holanda, Dinamarca y Alemania, entre el 20 y el 30 por ciento de todos los viajes se hacen en bicicleta. Cada día más personas descubren los beneficios de usarla. Mientras las ciudades sigan creciendo, la necesidad de alejarse del transporte en automóvil se hará cada vez más evidente<sup>13</sup>.

ción con el transporte en bus: "Para alguien que se movilice en bus, cambiar a la bicicleta puede significar un ahorro que oscila entre los 20.000 y 40.000 pesos mensuales, o entre unos 240.000 y 480.000 mil pesos anuales". Y agrega: "Con las ciclo rutas no estamos construyendo una ciudad, sino una manera distinta de vivir; un modelo distinto de desarrollo, sostenible en lo ambiental y solidario en lo social. Bogotá será reconocida, incluso internacionalmente, por su utilización masiva y creativa de la bicicleta".

## UNA RED DE CICLO RUTAS

La construcción de ciclo rutas fue la segunda de las prioridades del Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos* para mejorar la movilidad urbana. Si TransMilenio constituía una revolución

**Las ciclo rutas hacen** parte de un sistema integrado. No sustituyen sino complementan a las otras formas de transporte público, especialmente porque, como la de la calle 26, se conectan con otras, facilitando los desplazamientos a todos los lugares de la ciudad.

en el sistema de transporte público masivo, integrar al tejido urbano nuevos medios de desplazamiento, como la bicicleta, era un desafío.

Existían fundamentos de peso para hacerlo, como la densidad de la ciudad, un bajo promedio de ocho kilómetros de distancia entre los hogares y los sitios de trabajo, el clima favorable, la perspectiva de reducir la demanda del transporte público y, especialmente, que la bicicleta constituye una alternativa de transporte saludable, económica, respetuosa con el ambiente y los habitantes de la ciudad que la habían incorporado a su cultura. Sin embargo, también era necesario contrarrestar la oposición de usarla por circunstancias de inseguridad.

Se propuso una red de ciclo rutas articulada a la malla vial, que conectara áreas importantes de la ciudad con los principales parques distritales y corredores viales; además, con parqueaderos para

**La principal característica** de la ciclo ruta es la seguridad. El tomar un carril con carácter exclusivo para este medio de transporte, previene la agresión del carro y permite su uso familiar.





La construcción de las ciclo rutas no es únicamente labor del IDU; otras entidades como el IDRD, DAMA y EAAB están involucradas en este proceso con la ejecución de una serie de obras adicionales, tales como la construcción física de la ciclo ruta, movimientos de tierra, canalizaciones, subbase, base, carpeta asfáltica, demarcación, etc.; CODENSA: iluminación y optimización subterránea de redes eléctricas; ETB: semaforización; STT: señalización.

bicicletas. En 1998, se adelantaba la elaboración del Plan Maestro de Ciclo rutas (PMC), cuyo propósito era determinar los aspectos que estructuraban este sistema alternativo de transporte y su interrelación con el sistema de transporte masivo y privado de la ciudad.

El pensamiento del Alcalde Mayor en torno al uso de la bicicleta en la ciudad se ve claramente reflejado en la concepción del PMC. La cicla es un medio versátil, apropiado para viajes cortos, de bajo costo, saludable, que ocupa menos espacio de tránsito y parqueo. La cicla, se consigna en el PMC, favorece la movilización peatonal, incorpora elementos de escala humana en áreas residenciales y reduce la contaminación. Además, disminuye la dependencia del bus y del automóvil privado y su empleo se puede articular con otras modalidades de

transporte. La bicicleta es un medio ecológico y silencioso, hace de la ciudad un espacio más agradable, humaniza la urbe, restituye el espacio público, integra zonas culturalmente distantes, genera una mayor posibilidad de goce, incrementa la velocidad en la movilización y no deteriora la malla vial.

El Alcalde Mayor integró un Comité de Ciclo rutas, del cual hicieron parte los directores del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, el Departamento Administrativo del Medio Ambiente, la Secretaría de Tránsito y Transporte, el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte y el Instituto de Desarrollo Urbano. También hicieron parte del Comité de Ciclo rutas un representante de la Gobernación de Cundinamarca y el Alcalde Mayor.

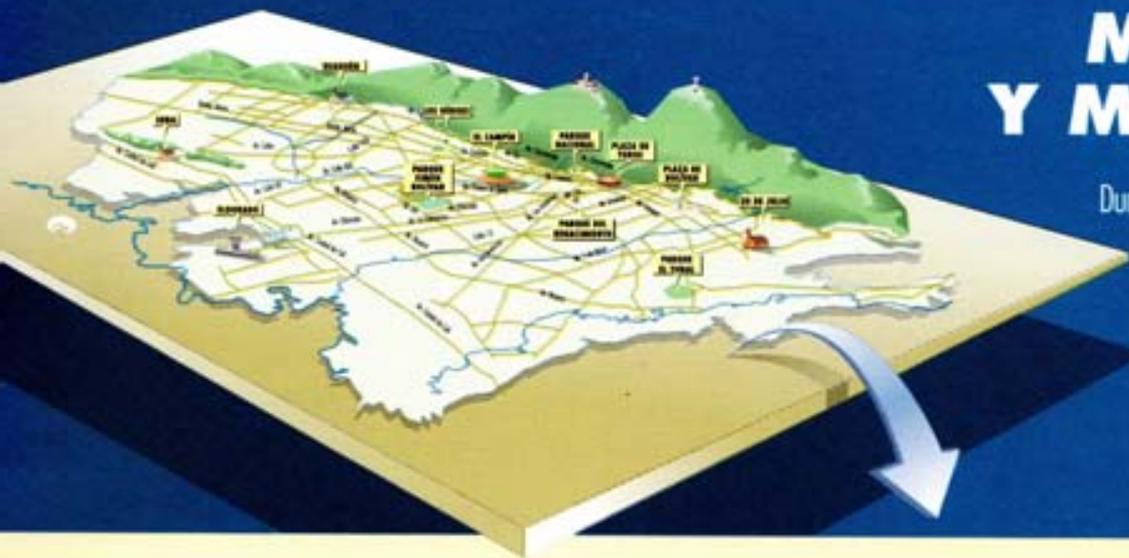
Una de las más importantes decisiones que se tomaron en el Comité de Ciclo rutas fue dejar diseñada la totalidad del sistema. La Administración Distrital no podía limitarse a diseñar y ejecutar un número determinado de kilómetros; debía extender los alcances del PMC para



**"Las bicicletas deberán** movilizar un 20 por ciento de la población hacia el 2015. Para facilitar ese proceso estamos construyendo, y hay que seguir construyendo, cientos de kilómetros de ciclo rutas. Todas las vías que se construyan en el futuro, de cierta capacidad, deberán incorporar ciclo ruta en el diseño. En el 2015 Bogotá se convertirá en el ejemplo de ciudad sostenible".

# MOVILIDAD Y MALLA VIAL

Durante el periodo 1998-2000 se efectuó el mantenimiento y recuperación de 580 kilómetros/carril de vías y la construcción de 190 kilómetros/carril de vías locales en barrio marginales.



## MEJORES VÍAS

Inmensos sectores de la ciudad fueron conectados con nuevas vías, más anchas, mejor señalizadas y con amplios espacios peatonales.



**"Las ciudades densas como Bogotá tienen muchas ventajas. Una de ellas es que las distancias son relativamente muy cortas. En Bogotá, por ejemplo, la distancia promedio entre la casa y el trabajo, o entre la casa y el estudio, es sólo de ocho kilómetros. Esta distancia, cualquiera, sin ser ningún deportista, puede recorrerla en unos veinte minutos en bicicleta".**

que éste fuera realmente funcional. El PMC propuso una red óptima inicial de aproximadamente 320 kilómetros, integrada por 29 rutas principales que conectaban con los demás sistemas de transporte. Estas 29 rutas fueron unificadas en 16 corredores, a los que se dio el nombre con que se conocen actualmente: ciclo rutas. Para la unificación se tuvo en cuenta que ellas formarían parte de los principales proyectos viales que ejecutó la Administración.

La construcción de las 16 ciclo rutas durante el período 1999-2001 se programó con una inversión cercana a los 147.000 millones de pesos. Sin embargo, hubo inconvenientes, pues 36.500 millones dependían de la venta de la ETB, pero ésta no se efectuó.

Durante 1999, se construyó la segunda etapa de las ciclo rutas del Parque Simón

**La firme convicción** de la administración al desarrollar el sistema de ciclo rutas fue que Bogotá podía convertirse en un modelo para el resto de América Latina e inclusive para muchas ciudades del mundo, por la longitud del espacio reservado exclusivamente a este nuevo sistema de transporte.

Bolívar, la Avenida Mariscal Sucre (0,5 kilómetros) y la Avenida Ciudad de Cali (7,6 kilómetros). También se realizaron los estudios y diseños de las principales ciclo rutas, como la Norte - Centro - Sur, Fontibón - Dorado - Uniandes, Bosa - Américas - Centro, Avenida Boyacá, entre otras, y se licitaron los principales corredores.

En el año 2000 se construyeron 105 kilómetros de ciclo rutas, entre ellas: Norte - Centro - Sur, Fontibón - Dorado - UniAndes, Bosa - Américas - Centro,

## PROYECTO NORTE-CENTRO-SUR

El proyecto Norte-Centro-Sur es una de las grandes propuestas para conformar la red primaria de ciclo rutas. Recorre la ciudad de norte a sur; comienza en la calle 170 y termina en la Avenida Caracas con calle 27 Sur. Su longitud aproximada es de 28,7 kilómetros y beneficia en su recorrido a toda la ciudad, en particular a las localidades de Usaquén, Chapinero, La Candelaria, Santa Fe, San Cristóbal, Antonio Nariño y Rafael Uribe. Los diseños de las tres etapas que conforman su recorrido fueron entregados a finales de 1999 y su construcción se inició en enero de 2000. Actualmente, se encuentran en construcción las dos primeras etapas, que llegan hasta la Carrera 7ª con Calle 28. La programación de la tercera parte preveía recursos de la venta de la ETB, razón por la cual no ha comenzado todavía. En total, se diseñaron 28,7 kilómetros y 19,4 kilómetros están en construcción. Por lo tanto, quedan pendientes 9,3 kilómetros.

Estos son los aspectos que se contemplaron para su construcción: servicios preliminares, mitigación del impacto urbano, desmonte del mobiliario existente, excavaciones, demoliciones, pavimento para ciclo rutas (descapote, subbase granular, geotextil, relleno en escoria, base granular, riego de liga, capa de rodadura asfáltica con cinco centímetros de espesor), sardineles, andenes, pisos, siembra de prados, arborización, instalaciones hidráulicas, amoblamiento urbano, estructura metálica, instalaciones eléctricas, señalización, demarcación vial y de pavimento.



## CICLO RUTAS TERMINADAS

	KM. CONSTRUIDOS
Parque Metropolitano Simón Bolívar I Etapa	7,2
Parque Metropolitano Simón Bolívar II Etapa	3,8
Avenida Ciudad de Cali Tramo Sur (Av. Ciudad de Villavicencio- Río Fucha)	4,8
Avenida Ciudad de Cali Tramo Norte (Av. Calle 13- Av. Eldorado)	2,8
Avenida Ciudad de Cali Tramo Av. Eldorado - Carrera 91	5,4
Avenida Ciudad de Cali Tramo Transv. de Suba - Calle 153	1
Avenida Mariscal Sucre Tramo Calle 41B sur - Calle 46A sur	0,5
Avenida Boyacá (Avenida Suba a Avenida Iberia)	0,5
Avenida Boyacá (Avenida Iberia - Calle 138)	0,5
Corredor Férreo del Sur (Avenida Los Comuneros - Calle 13)	1
Avenida Iberia (Avenida Boyacá - Carrera 42)	1,6
Avenida Jiménez (Estación de la Sabana a Carrera 10)	1,4
Bosa - Américas - Centro I Etapa ( Av. Los Comuneros)	4,9
Alameda Calle 100 (Carrera 7 a Carrera 15)	1
Fontibón- Dorado - Uniandes Etapa I ( Av. El dorado. De la Cra 103 a Av 68)	3,3
*Fontibón Dorado Uniandes Etapa I -Tramo 1 (Calle 13 a Calle 26 por carreras 103, 103A, 103 Bis y 104)*	3,8
Norte - Centro - Sur Etapa I Tramo 2 ( Calle 127 con Av. 19 hasta Calle 92 con Cra. 11)	4,8
Calle 53. Tramo de Av. Caracas - Cra 17	0,4
Calle 170 de Carrera 7 a Transv 72. (cerro La Conejera) Pendiente 2 intersecciones Av. Boyacá y Canal de Torca	6,5
Calle 80 Tramo río Bogotá- Los Héroes	10,1
Avenida Carrera 68 (Acuaparque - Canal de El Río Negro)	2,2
Norte- Centro- Sur Etapa I Tramo 1 (Calle 170 con Canal el Cedro - Calle 127 con Avenida 19)	5,6
Norte- Centro- Sur Etapa I Tramo 3 (Avenida 19 con Calle 100 - Calle 72 con Cra. 11)	4,7
Norte- Centro- Sur Etapa II Tramo 1 (Calle 72 con Cra. 11 - Calle 64 con Cra. 11)	1
Norte- Centro- Sur Etapa II Tramo 2 (Calle 64 con Cra. 13 - Calle 28 con Cra. 10.)	3,3
Avenida Ciudad de Quito Etapa II (Av. Eldorado-Calle 63)	3,2
Avenida Ciudad de Villavicencio Tramo Av. Agoberto Mejía a la Avenida Ciudad de Cali	1
Avenida Ciudad de Villavicencio Tramo Avenida Primero de Mayo a la Avenida Agoberto Mejía	0,7
Avenida Ciudad de Villavicencio Tramo Autopista Sur a la Primero de Mayo	2,2
Avenida Ciudad de Villavicencio Tramo Autopista Sur a la Avenida Boyacá	6
Avenida Boyacá Tramo (Av. Suba - Av Iberia)	0,8
Avenida Ciudad de Quito Etapa I (La Sultana a Av. Eldorado)	5
Avenida Ciudad de Quito Etapa III (Calle 63 - Calle 100)	4
<b>TOTAL KILÓMETROS CONSTRUIDOS</b>	<b>105</b>

## CICLO RUTAS EN CONSTRUCCIÓN

	KM/ EN CONSTRUCCION
Avenida Boyacá Tramo I. (Av. Las Américas y la Av Calle 26)	6,6
Avenida Boyacá Tramo II. (Av. Mariscal Sucre y la Av. Las Américas)	9
Avenida Boyacá Tramo III. (Av. Calle 26 a la Calle 80)	4,7
Avenida Boyacá Tramo IV (Calle 80 a la Av. Suba)	4,5
Avenida Ciudad de Quito Etapa I ( Avenida Boyacá- La Sultana)	8,5
Calle 127 de la Carrera 7 a la Avenida Boyacá (Av. 19 a Av. Boyacá)	6
Fontibón- Dorado - Uniandes Etapa II	4
Fontibón- Dorado - Uniandes Etapa III	3,5
Norte- Centro- Sur Etapa III	6,7
<b>TOTAL KILÓMETROS EN CONSTRUCCIÓN</b>	<b>53,5</b>

# EL FUTURO DE LAS CICLO RUTAS

## CICLO RUTAS DISEÑADAS

## KM POR CONSTRUIR

Avenida Ciudad de Quito.	7,7
Bosa-Américas-Centro	12,7
Fontibón-Dorado-UniAndes	8,4
Norte-Centro-Sur	9,3
Tercera etapa del Parque Simón Bolívar	4,5
Avenida 68, calle 100, calle 127 y calle 170	12,6
Canal del Arzobispo	4,8
Avenida Ciudad de Cali, tramo Troncal calle 13-Avenida Ciudad de Villavicencio	4,8
Avenida Ciudad de Cali, tramo Troncal calle 13- carrera 91	2,8
Avenida Ciudad de Cali, tramo Av. Primero de Mayo-Avenida Terreros	3
Avenida José Celestino Mutis, tramo Av. Ciudad de Cali-Avenida Boyacá	1,6
Troncal Centenario	,3
Avenida Mariscal Sucre, tramo calle 41B Sur-calle 46A Sur	0,5
Avenida Tunjuelito, tramo Avenida Caracas-Avenida Boyacá	2,8
Autopista Norte-Usme	45,1
Corredor Férreo del Sur, tramo Autopista Sur-calle 19	12,3
Avenida Ciudad de Villavicencio, tramo Autopista Sur-Avenida Boyacá	2,3
Avenida Ciudad de Cali, tramo carrera 9-calle 170	5,6
Avenida Ciudad de Cali, tramo Avenida Ciudad de Villavicencio-Avenida Primero de Mayo	1,5
Avenida Iberia, tramo Avenida Boyacá-Autopista Norte	2,2
Avenida El Tintal, tramo Avenida Ciudad de Villavicencio-Avenida Bosa	2,6
Avenida Longitudinal de Occidente	27,0

## TOTAL KMS DISEÑADOS POR CONSTRUIR

**187,10**

## CICLO RUTAS PROGRAMADAS PARA DISEÑAR Y CONSTRUIR

## KM

Avenida Jorge Gaitán Cortés	5,0
Avenida Las Américas	8,5
Avenida La Constitución	4,4
Avenida Batallón Caldas-carrera 50	4,0
Avenida Pedro León Trabuchi- carrera 42B	1,1

## TOTAL

**23,0**

Avenida Boyaca, Calle 80, Av. Ciudad de Quito, Avenida 68, Calle 170, Calle 127 y Avenida Villavicencio. Para el año 2001 están proyectados 53,5 kilómetros de ciclo rutas.

Adicionalmente a estas ciclo rutas, el IDU ha desarrollado otros tramos que van unidos a proyectos viales —como el de la Avenida Iberia— o alamedas, como el caso de la Alameda de la Calle 100, que fue construida con ciclo ruta.

En el futuro se espera que todas las vías principales se hagan con ciclo ruta. Hoy están en construcción la Troncal de la Calle 80 y la Avenida Ciudad de Cali las respectivas ciclo rutas paralelas a ellas. También la Autopista Longitudinal, que atravesará la ciudad de sur a norte, desde el Muña —en Soacha— hasta Guaymaral —al norte—, tendrá ciclo ruta a lo largo de todo su trayecto.

## LA BICICLETA ES UNA SOLUCIÓN

Es claro el apoyo que la ciudadanía brinda a estos vehículos de movilización. Según un sondeo hecho por el diario El Nuevo Siglo en noviembre de 1998<sup>10</sup>, el 72 por ciento de los encuestados manifestó que la bicicleta es una solución al problema del transporte en Bogotá y el 86 por ciento indicó que sus tramos de circulación deben separarse del tráfico vehicular. Este mismo diario estima que "mientras al año se venden 140.000 carros, el número de bicicletas llega a 1.200.000 aparatos comercializados"<sup>11</sup>. Según la Administración Distrital, tres de cada cuatro personas estaban dispuestas a usar la ciclo ruta antes de su implantación masiva<sup>12</sup>. Los cálculos hechos hasta el momento indican que el promedio de velocidad de un vehículo en hora pico —quince kilómetros por hora— es el mismo que alcanza una bicicleta, sin mucho esfuerzo del ciclista.

Las que se encuentran en ejecución por el IDU son complementadas por las que desarrolla la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, EAAB, que corresponden a los canales Córdoba, Los Molinos, Juan Amarillo, Salitre, Río Negro, San Francisco y Fucha-Tunjuelito.

Cuando terminen los trabajos de este último segmento, quedará constituida la mayor parte de la red principal de ciclo rutas. De este modo, los usuarios podrán recorrer la ciudad por sus principales arterias y movilizarse a sus lugares de trabajo; también podrán alternar, la bicicleta con otros medios de transporte.

En el Plan de Ordenamiento Territorial quedó consignada la construcción de ciclo rutas hasta el año 2007. De este modo, se garantiza la continuidad de un sistema que le permitirá a Bogotá ser la primera ciudad que elimine el uso del automóvil particular en sus horas críticas, a partir del año 2015.

## LA NUEVA INFRAESTRUCTURA VIAL

Uno de los objetivos del Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos* fue adecuar la infraestructura vial de la ciudad a las necesidades actuales. Se determinaron dos principios fundamenta-

**La nueva ciclo ruta** de la Avenida 19, desde la Calle 163 hasta la NQS, se pobló rápidamente de usuarios. Los contrastes con el trancón de automóviles y la pérdida de tiempo que esto representa son cada vez más evidentes.





les para mejorar la movilidad en la ciudad: que las vías conectaran las montañas y los ríos y que las más importantes se pudieran prolongar. Era preciso aprovechar una coyuntura: aún se podían demoler y renovar zonas importantes de la ciudad. De no hacerlo, el desarrollo incontenible del Distrito Capital bloquearía esa alternativa o la haría más costosa.

Entre 1998 y 1999 se ejecutó un presupuesto de 272.000 millones de pesos para la ampliación y mejoramiento de la malla vial y para la habilitación de vías secundarias, cuyo financiamiento se obtuvo de valorización, ingresos corrientes, etc. Se construyeron 49,4 kilómetros-carril de pavimentos en vías de acceso y 934 metros cuadrados de pontones y puentes; así mismo, se le hizo mantenimiento a 293 kilómetros-carril de vías y fueron adquiridos 221 predios.

Para las vigencias 2000 y 2001 se pla-

**Un millón y medio** de personas salen todos los domingos a la ciclovia, calificada como el sitio más seguro de la ciudad. El éxito de ellas impulsó la construcción de las ciclo rutas.

neó construir 1.061 kilómetros-carril de vías de accesos a barrios y 13.187,9 metros cuadrados de estructura vial, además de adquirir 65 predios. El presupuesto asignado fue 55.300 millones de pesos para el año 2000, y se calcula un presupuesto de 84.000 millones de pesos para el año 2001.

Así, durante el período 1998-2000 se efectuó el mantenimiento y la recuperación de 580 kilómetros-carril de vías y la construcción de 190 kilómetros-carril de vías locales en barrios marginales.

En 1998, se construyeron ocho intersecciones vehiculares a desnivel sobre

## LA CICLOVÍA DOMINICAL

El fenómeno que ilustra de manera más clara la actitud de la ciudadanía bogotana hacia la bicicleta es la ciclovia dominical. Fue creada en 1974 y su oficialización tuvo lugar dos años más tarde. Al comienzo, su longitud era de 24 kilómetros los cuales cubrían, sobre todo, el norte de la ciudad. Pero en 1995, la red aumentó a 57 kilómetros, con un cubrimiento del 70 por ciento de Bogotá. Por esa época, el manejo y administración de la ciclovia pasó al Instituto Distrital de Recreación y Deporte. Además, se conformó para ella un equipo interinstitucional, con auxiliares bachilleres, agentes de la Policía de Tránsito y alfabetizadores.

En la ciclovia converge el trabajo de varias entidades, además del IDRD: la Secretaría de Educación, la Secretaría de Salud y el Instituto de Desarrollo Urbano. Casi dos mil personas —desde gerentes de ruta hasta instructores de aeróbicos, desde guardianes hasta paramédicos— están a cargo de la ciclovia y dependen de la Administración Distrital.

Un millón y medio de ciudadanos asisten cada domingo a la ciclovia\*. Durante la presente Administración se implementaron 39 kilómetros adicionales de ruta, para un total de 112 kilómetros.







Página anterior: **La Avenida Iberia**, que conectará a la Avenida Boyacá con la Autopista Norte, se constituyó en modelo del nuevo concepto de vías que incorporan senderos exclusivos para la bicicleta en los andenes.

las calles 13, 19, 28, 36, 45, 63, 72 y 92. La más importante que se construyó durante la Administración de Enrique Peñalosa Londoño es, sin duda alguna, la de Matatigres, ubicada entre la carrera 30 (Avenida Jorge Gaitán Cortés o Avenida Ontario), la Avenida 27 Sur (Avenida General Santander) y la Avenida Quiroga. Esta intersección implicó una construcción de 2.083,39 metros cuadrados y 1,28 kilómetros-carril de tapón, además de la adquisición de 178 predios. Su presupuesto comprometido fue de 11.400 millones de pesos, de los 12.100 millones que se tenían ha-

**La intersección de Matatigres**, en Tunjuelito, alivió los desplazamientos en ese sector suroccidental de la ciudad y aportó nuevos espacios peatonales para proporcionar satisfacción a los habitantes de la zona.

bilitados. Esta obra, financiada con recursos de la sobretasa a la gasolina, se terminó en el año 2000 y su balance es altamente positivo, porque benefició a cerca de 800.000 personas que viven y trabajan en la zona, generó 250 empleos directos y 90 indirectos, mejoró significativamente las condiciones de movilidad vehicular y

**Una intervención como la hecha en la Calle 72** entre carreras Quinta y Séptima, crea un modelo de orden urbano que el habitante de Bogotá debe aprender a reconocer como un aporte a su calidad de vida.





Primer semestre 1998



Noviembre de 2000

**La Avenida Longitudinal** de Occidente recorre toda la ciudad desde el Embalse del Muña, en Soacha, hasta Guaymaral, en el norte de la ciudad. La A10 tendrá un carril en cada dirección reservado únicamente para TransMilenio.

logró despejar un área que se encontraba muy deprimida.

En este mismo año se terminó el tapón de la Calle 106 a la Calle 116; se invirtieron 7.000 millones de pesos, que provenían de recursos de capital y privatizaciones, entre otras fuentes.

Con estas obras, se espera aumentar la capacidad vial de la NQS y dar continuidad al tráfico para aumentar en un 15 por ciento el promedio de velocidad de esta vía y disminuir los tiempos de viaje.

En 1999 se llevó a cabo la construcción de 4.200 metros cuadrados de intersección y 55,17 kilómetros-carril para el mejoramiento de la malla vial. Cabe resaltar como obra de gran magnitud la reconstrucción del puente de la Calle 92.

En el año 2000 se construyeron

**La ampliación de la Avenida Boyacá**, entre la Avenida Suba y la Calle 170, aliviará el tráfico de la Autopista Norte, constituyéndose en un modelo de orden urbano tanto para los peatones como para los vehículos.

649,94 kilómetros-carril de vías y 1.225.796 metros cuadrados de intersecciones.

Dentro del Plan de Desarrollo Vial de la ciudad, se construyó la Avenida Ciudad de Cali. Este corredor se encuentra localizado en el occidente de la capital y está destinado a solucionar el tráfico entre el norte y el sur de Bogotá.

En la zona de influencia inmediata de la Avenida Ciudad de Cali existen áreas de alta población potencial, co-

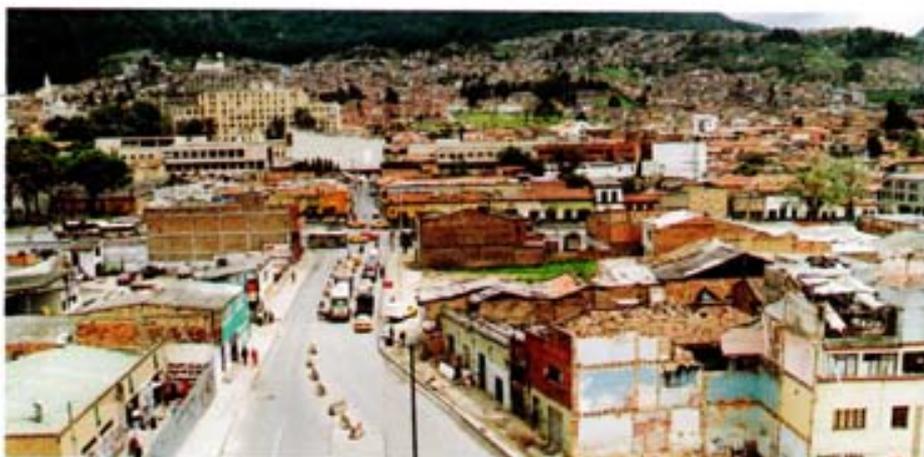


Primer semestre 1998



Noviembre de 2000

**Parte de la renovación urbana** del centro de la ciudad estuvo concentrada en el sector aledaño a la calle sexta entre Avenida Caracas y Carrera Décima, que había alcanzado un alto grado de deterioro. Los terrenos se encuentran en el proceso de adaptación dispuestos para la construcción del Parque Tercer Milenio.



mo los sectores de Suba, Engativá, Bosa y Kennedy. En conjunto, ellos representan, aproximadamente, el 28 por ciento de la población de Bogotá; es decir, cerca de 1.400.000 habitantes. En estos sectores, que tanto requieren

la construcción de nuevas infraestructuras, la negociación de los predios se vuelve aún más compleja, debido a la titulación ilegal de éstos.

Durante el período 1998-2000 se

## NUEVAS TECNOLOGÍAS

Es importante resaltar las nuevas tecnologías empleadas tanto para la rehabilitación de vías como para la reconstrucción de puentes. Es así como para el sistema TransMilenio se intervinieron 335.140 metros cuadrados entre la Autopista Norte y la Avenida Caracas, utilizando la tecnología Whitetopping. Ésta consiste en la construcción de una sobrecarpeta de concreto encima del asfalto existente, razón por la cual presenta ventajas de rendimientos en tiempo durante la construcción y una vida útil de 20 años, sin ningún tipo de rehabilitación. Cuando se efectúa adecuadamente el drenaje de la vía, sólo es necesario realizar el mantenimiento de las juntas en un periodo inferior a ocho años. Este tipo de rehabilitación se utiliza cuando la vía tiene un nivel medio de deterioro, con presencia de algunos huecos que puedan afectar la integridad de la carpeta asfáltica.

Por otra parte, en la reconstrucción del puente de la calle 92 —como aspecto innovador— se redujo la cantidad de juntas de dilatación de 20 a 3, ubicadas en la entrada, la salida y en la mitad del puente. Para tal efecto se empleó un tipo de junta importado de Italia, de excelentes especificaciones, utilizado por primera vez en el país. En esta forma, se mejoró notablemente la respuesta del puente en la eventualidad de un sismo.



Primer semestre 1998



Noviembre de 2000

Página anterior: **El tratamiento otorgado** a la intersección de Matagres se constituyó en un ejemplo de orden urbano que permitió desembotellar ese sector del sur de la ciudad, que había alcanzado un alto grado de deterioro y de caos.

**La velocidad de movilización** en la Nqs se vio favorecida por la eliminación del tapón que se presentaba entre las calles 106 y 116. El sector se revitalizó, haciéndose más armónico con el vecindario de hoteles y centros comerciales.

construyeron para este proyecto 183 kilómetros-carril de vía, que demandaron la inversión de 101.000 millones de pesos.

## LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE

La Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) fue uno de los proyectos prioritarios del Plan de Desarrollo *Por la Bogotá que Queremos*. Buscaba mejorar el flujo del tráfico en la zona occidental de la ciudad y hacer más ligero el movimiento vehicular interurbano y de paso que se genere.

Con una longitud aproximada de 50

**La Avenida Ciudad** de Cali permitió conectar el oriente y el occidente de la ciudad, agilizándolo los tiempos de viaje para los habitantes de zonas densamente pobladas.

kilómetros, la ALO se proyecta como última opción circunvalar al occidente, antes del límite distrital establecido por el río Bogotá. Conecta la Autopista Norte, desde el actual peaje, con el Embalse del Muña, en la Autopista Sur. Enlaza la vía Soacha-Mondoñedo a la altura de Canoas con la actual concesión de la Sabana, Chía - Mosquera-Girardot.

El trazado de la ALO fue aprobado lue-

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000









Página anterior: **La Avenida Ciudad** de Cali tiene ya terminadas o en ejecución sus principales intersecciones, como son la de la Calle 26, la Calle 13, Salitre y Calle 80. El uso creciente de esta vía realimó la conveniencia de su construcción.

**El acceso al barrio** Guacamayas es una obra integral que combina trabajos de acueducto, pavimento vial, andenes, espacios verdes y ciclo rutas.

**Primer semestre 1998**



**Noviembre de 2000**



go de años de insistencia, mediante el Acuerdo Número 13 de 1998. El año siguiente, se obtuvo la licencia ambiental del proyecto y se compraron 131 hectáreas de terreno afectado. El proyecto busca mejorar la calidad de vida de más de cuatro millones de habitantes con el incremento de la velocidad de operación de la malla vial. Hará posible atravesar la ciudad de norte a sur en menos de 30 minutos e incorporará la ciclo ruta más larga de la ciudad. Se ha establecido que la ALO generará más de 35.000 empleos directos e indirectos y que dispondrá de una inversión privada de 650.000 millones de pesos en obra física y costos de operación y mantenimiento. Además, cuenta con una inversión en predios que ronda los 280.000 millones de pesos.

## LAS NUEVAS VÍAS

Antes de 1998 el mantenimiento y la rehabilitación de la malla vial era competencia de la Secretaría de Obras Públicas SOP. A finales de 1997, la entidad entró en proceso de liquidación, con el consiguiente decrecimiento de sus actividades.

El mantenimiento y rehabilitación de la malla vial fue una de las funciones que se vio más menguada con ese proceso. La carencia de un inventario detallado del estado de la malla vial, pues el existente se limitaba a inspecciones visuales y estudios con poco conocimiento técnico, mostraba el desconocimiento del problema real. Como consecuencia, el

Primer semestre 1998



mal estado de las vías empeoraba gradualmente.

Mediante el Decreto Número 980 del 10 de octubre de 1997, algunas funciones de la SOP se delegaron al IDU. Entre ellas estaba la responsabilidad del mantenimiento y la rehabilitación de la malla vial, que se consideraba una pequeña función sin importancia.

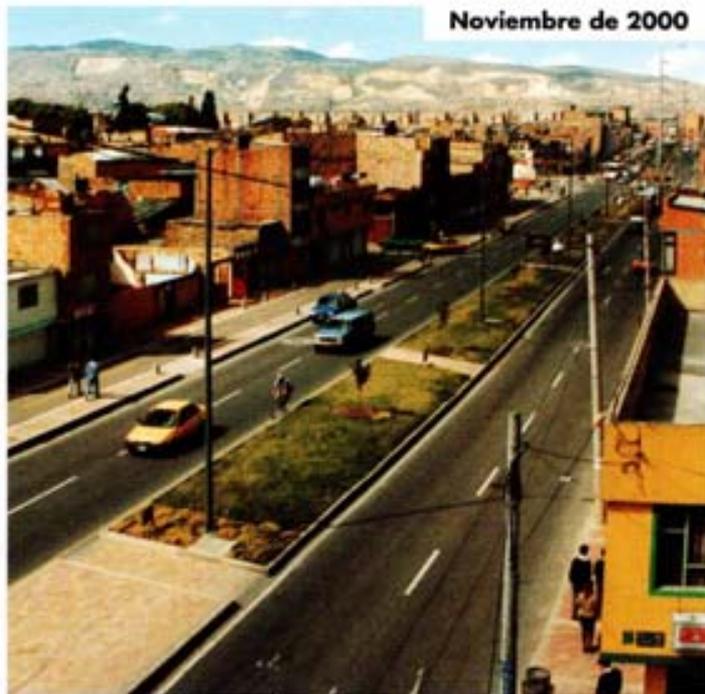
Al comienzo de 1998 no existía presupuesto para el mantenimiento de vías colectoras y locales. Sólo hasta octubre del mismo año se obtuvo el dinero para estas obras, una vez realizada la armonización presupuestal. Es importante anotar que 1998 se caracterizó como uno de los años más

lluviosos, lo cual contribuyó a empeorar las ya malas condiciones de las vías de la ciudad.

En resumen, la presente Administración recibió la responsabilidad del mantenimiento y rehabilitación de la malla vial de la ciudad bajo las siguientes condiciones:

- Mal estado general de las vías de la ciudad.
- Falta de recursos para atender vías colectoras y locales, principalmente.
- Ausencia de un inventario del estado de la malla vial.
- Desconocimiento total de la magnitud del problema. Se estableció *a priori* que serían necesarios alrededor de 1,3 bi-

Noviembre de 2000



**La Avenida Mariscal Sucre** será la conexión entre la Carrera 30, el nuevo complejo vial en la intersección de Matatigres y el Parque El Tunal.

Página siguiente: **La intersección de Matatigres** es de una utilidad significativa para el sur de la ciudad, pues permite organizar el tráfico en la N45 y la Avenida General Santander y la conexión con la Avenida Quiroga.





**Primer semestre 1998**



**Noviembre de 2000**



**Con la ampliación y rehabilitación** de la calle 53, el sector de Chapinero recobró y amplió un espacio deteriorado. De la Carrera séptima hasta la Carrera 24, la nueva vía rejuveneció el sector.

llones de pesos para actualizar la malla vial a las necesidades reales y casi 250.000 millones para mantenerla.

- Una función de mantenimiento y rehabilitación escondida entre muchas funciones que le fueron asignadas al IDU.
- Adicionalmente, el IDU asumió la responsabilidad del contrato con la firma Ingenieros Civiles Asociados (ICA).

La actual Administración identificó el sistema de información como uno de los principales problemas para programar y ejecutar contratos para la recuperación y el mantenimiento de la malla vial en la ciudad. Por iniciativa del Concejo, en enero de 1999 se aprobó el Acuerdo Número 02, que creó el Sistema de Información de la Malla Vial y lo asignó como responsabilidad del IDU. El sistema debería desarrollarse en un período no superior a dos años, contados a partir del 21 de di-

ciembre de 1998, fecha de expedición del Acuerdo.

En 1999 se inició el proyecto para el primer inventario macrodetallado de la infraestructura y el estado de la red vial en la zona urbana de Bogotá. Éste se consideraba un elemento esencial para diseñar una estrategia integral de recuperación y mantenimiento de la malla vial de la ciudad.

El Sistema de Información proyectó sus alcances y dio origen al Sistema de Administración de Pavimentos, una red de información que recopila todos los datos relacionados con la malla

**La Avenida Ciudad de Cali**, en el sector de El Tintal, en Kennedy, será la principal vía de acceso a la megabiblioteca del sector y a la Alameda El Porvenir.



Noviembre de 2000



Primer semestre 1998





EL MEJOR PRECIO

Página anterior: **La atención de la Administración** fue especial con la Avenida Boyacá, que continuará su desarrollo con intervenciones precisas contempladas en el POT, como conectar a la Autopista al Llano y a la Avenida Darío Echandía.

vial de Bogotá. Basándose en lineamientos de carácter técnico, presupuestal y jurídico, el Sistema permite formular proyectos y estrategias para la conservación y mejoramiento del patrimonio vial.

La base de datos de este sistema era integrada al Sistema de Información Georreferenciada (SIG), que aportaba información básica para formular las políticas de dirección, organización y control del sistema global.

Por otra parte, durante la presente Administración siguió en marcha el contrato para la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial con la firma ICA, hasta el 9 de febrero de 2000, cuando el contratista tomó la decisión de suspender los trabajos. En total se intervinieron 4.087.207 metros cuadrados, correspondientes al 40,71 por ciento de la meta real propuesta, que era de 10.038.499 metros cuadrados. El valor girado por este contrato corresponde a la suma de \$54.997 millones 353.520 pesos, equivalente al 50,69 por ciento de la inversión inicial planeada. Por medio de dicho contrato se intervinieron 1.164 kilómetros-carril, en las siguientes vías: Calle 170, Calle 63, Calle 53, Calle 13, Avenida Primero de Mayo, Avenida Los Comuneros, Calle 19, Avenida 68, Avenida 27 Sur, Avenida Ciudad de Villavicencio, carrera 7ª, Avenida Suba, Avenida Boyacá, carrera 50, Autopista Norte y Calle 45.

Para resolver el problema del manteni-

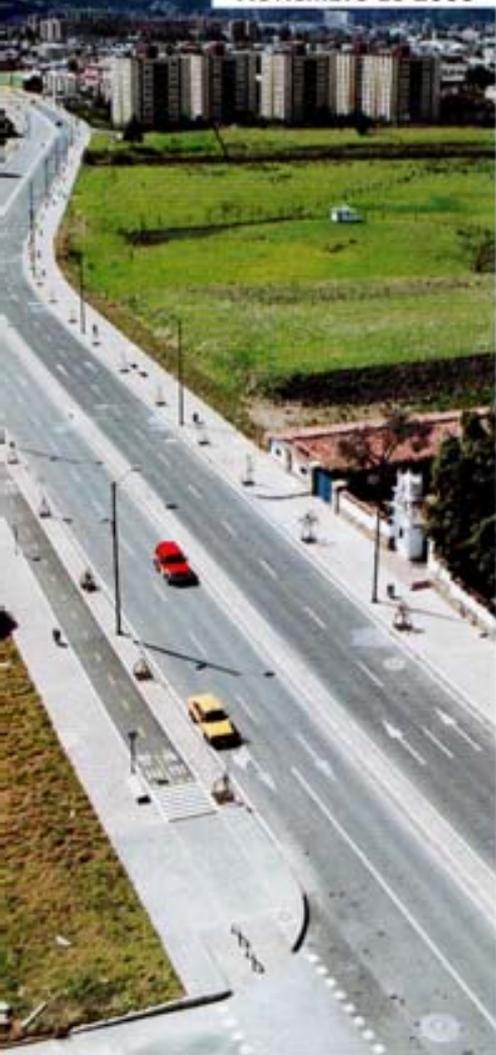
Primer semestre 1998



miento y rehabilitación de las vías, se utilizaron dos estrategias; una correspondía a intervenciones a corto plazo en vías colectoras y locales, y otra a obras de gran escala en vías principales.

Debido a la rapidez en la intervención de vías colectoras y locales, se causó

Noviembre de 2000



**Una gran vía** de comunicación construida durante la administración es la Avenida Iberia, que conecta a la Avenida Boyacá con la Autopista Norte. Andenes, ciclo ruta, mobiliario urbano y ancho de la vía hacen parte de un nuevo concepto de espacio público.

ganizó el proceso de contratar la evaluación y el mantenimiento de vías en un solo paquete.

## EL MANEJO DEL TRAFICO

La anterior Administración Distrital propuso fusionar las labores de la Secretaría de Obras Públicas y la Secretaría de Tránsito y Transporte en una sola entidad, cuyo nombre sería Empresa del Tiempo y el Espacio Público (ESTEP). Sin embargo, esta entidad —que actuaría en conjunto con el Instituto de Desarrollo Urbano— concentraba tantas decisiones y funciones que después de hacer una evaluación la idea llegó a su fin. Se optó, entonces, por darle mayor fortaleza a la Secretaría de Tránsito.

La Secretaría se había encerrado en sí misma: estaba dirigida a labores netamente administrativas y no a entender y prever el funcionamiento de la ciudad. Darle impulso y devolverle su sentido significó también recuperar las funciones que habían sido trasladadas al IDU, así como involucrar a la Secretaría en el proceso de transformación del transporte público, el cual

un impacto positivo en la ciudadanía. Para lograrlo, se recurrió a tres programas o formas de acción: el primero consistió en el convenio de cooperación interinstitucional entre el IDU y la SOF (Convenio Número 015 de 1998); como segunda medida se crearon las Brigadas Ex Hueco; por último, se or-

llevaría a la puesta en marcha de TransMilenio.

Como la ciudad presentaba saturación de señales verticales en algunos corredores viales, ausencia de señalización en otros y deterioro en la mayoría por falta de mantenimiento, inicialmente se trabajó en la señalización. Ésta se diseñó y ejecutó en los principales corredores de la ciudad (la Avenida Boyacá, la Carrera 68 y la Carrera 30, entre otros); a esto se le sumó la señalización de vías en las localidades, con lo cual se cubrió el 80 por ciento de la ciudad. A la vez se elaboraron dos manuales: el de *Señalización* y el de *Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte*.

Los logros más importantes en la optimización, demarcación y señalización de la malla vial fueron: 1.350 kilómetros de vías con señalización informativa, 1.100 kilómetros-carril de vías demarcadas, 78 intersecciones nuevas semaforizadas y 13.500 unidades de señales verticales instaladas.

De otro lado, el programa más reconocido de la Secretaría de Tránsito fue el Pico y Placa, que desde el 18 de agosto de 1998 limitó la circulación de los automóviles particulares. Este ejemplo de voluntad política de la Administración —que mostró a la ciudadanía la urgencia de controlar la circulación de vehículos en las horas pico— fue bien recibido por los habitantes, quienes adaptaron sus hábitos y horarios a la nueva medida.

El éxito en este compromiso entre los ciudadanos y las autoridades tuvo dos componentes. Por un lado, la actitud cívica de la ciudadanía que se organizó para cumplir las restricciones; la medida, por ejemplo, motivó a la gente para levantarse más temprano, lo que se pudo apreciar en el aumento de flujo vehicular antes de las siete de la mañana.

Por otro, la forma como se implementó la medida, que sin lugar a dudas fue un gran acierto. Las autoridades habían estudiado la experiencia de Santiago de Chile y de Ciudad de México, donde la prohibición de circular no se aplica en las horas pico sino durante todo el día. Rápidamente los propietarios de automóviles particulares en esas capitales superaron la restricción diaria con la compra de un segundo carro.

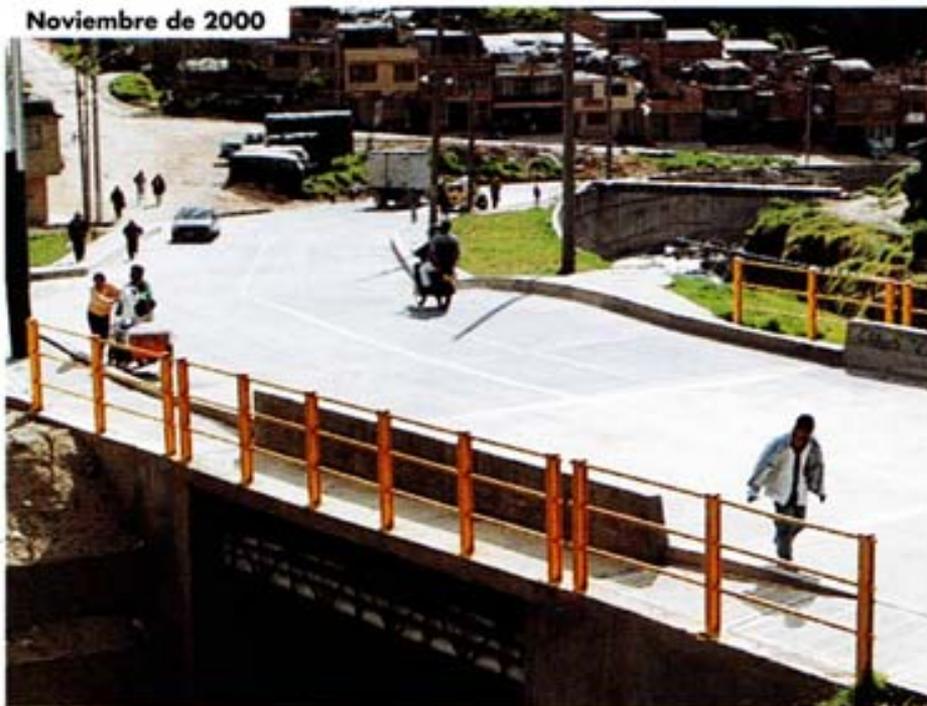
La restricción en Bogotá debía, pues, hacerse en las horas pico. Había que decidir lo relacionado con la placa. Alternar números pares e impares durante los cinco días hábiles de la semana genera efectos molestos para los ciudadanos y les impide organizar sus desplazamientos. En el mismo sentido, la restricción por pares de placas —últimos números, 0 y 1, 2 y 3, 4 y 5, etc.— no es un método eficiente, pues sólo se logra

**El acceso al barrio** *Guacamayas*, en la localidad de San Cristóbal, se transformó con la construcción de la nueva vía. En el futuro, será la puerta de entrada al Parque Entenubés.

Primer semestre 1998



Noviembre de 2000



retirar el 20 por ciento de los vehículos circulantes.

La Alcaldía Mayor tomó una decisión salomónica: adoptar un sistema cuya efectividad se reflejara en la disminución ostensible del volumen de tráfico, pero que al mismo tiempo permitiera a la ciudadanía organizarse de una forma estable para acatar la restricción. Se escogieron cuatro números por día para salir de circulación entre las 7:00 y las 9:00 de la mañana y entre las 5:30 de la tarde y las 7:30 de la noche. La prohibición se implementó durante dos días fijos. Así se retiró el 40 por ciento de los vehículos. Hoy es evidente su efectividad. Hay más facilidades para los desplazamientos en las horas pi-

co. La restricción vehicular ha tenido un efecto en el medio ambiente urbano, disminuyendo en cerca del 13 por ciento la carga contaminante.

De todas las medidas relacionadas con el manejo del tránsito, ninguna ha tenido una aceptación ciudadana tan rápida como la del Pico y Placa. No hay que olvidar, sin embargo, como se concebía en el Plan de Desarrollo, que el manejo del tránsito y la restricción del uso del vehículo particular son una parte de la solución. Transporte público eficiente y nuevas formas de movilización como la bicicleta y el uso de los espacios peatonales contribuirán a que Bogotá cumpla el compromiso de ser la ciudad sin carro del 2015.

## PIES DE PÁGINAS

1 "La Bogotá del Tercer Milenio", discurso de posesión del Alcalde electo en Bogotá para el período 1998–2001. 1<sup>o</sup> de enero de 1998. Alcaldía Mayor de Bogotá.

2 El Espectador. Domingo 2 de junio de 1985; página 20, Sección Económica.

3 Enrique Peñalosa Londoño ocupó el cargo a comienzos de los años ochenta. Es el autor del Proyecto de Ciclovías para la Recreación y el Deporte en el Departamento de Cundinamarca. Bogotá, noviembre de 1984.

4 Ponencia, Primer Seminario sobre Planeación y Diseño de Ciclovías.

5 Ponencia, Primer Seminario sobre Planeación y Diseño de Ciclovías.

6 El Espectador, domingo 10 de junio de 1985.

7 Otras ciclovías del mundo se han inspirado en las ciclo rutas bogotanas, por ejemplo la de Santiago de Chile.

8 El Espectador, 10 de junio de 1985.

9 José Salgar, El Espectador, julio 14 de 1998.

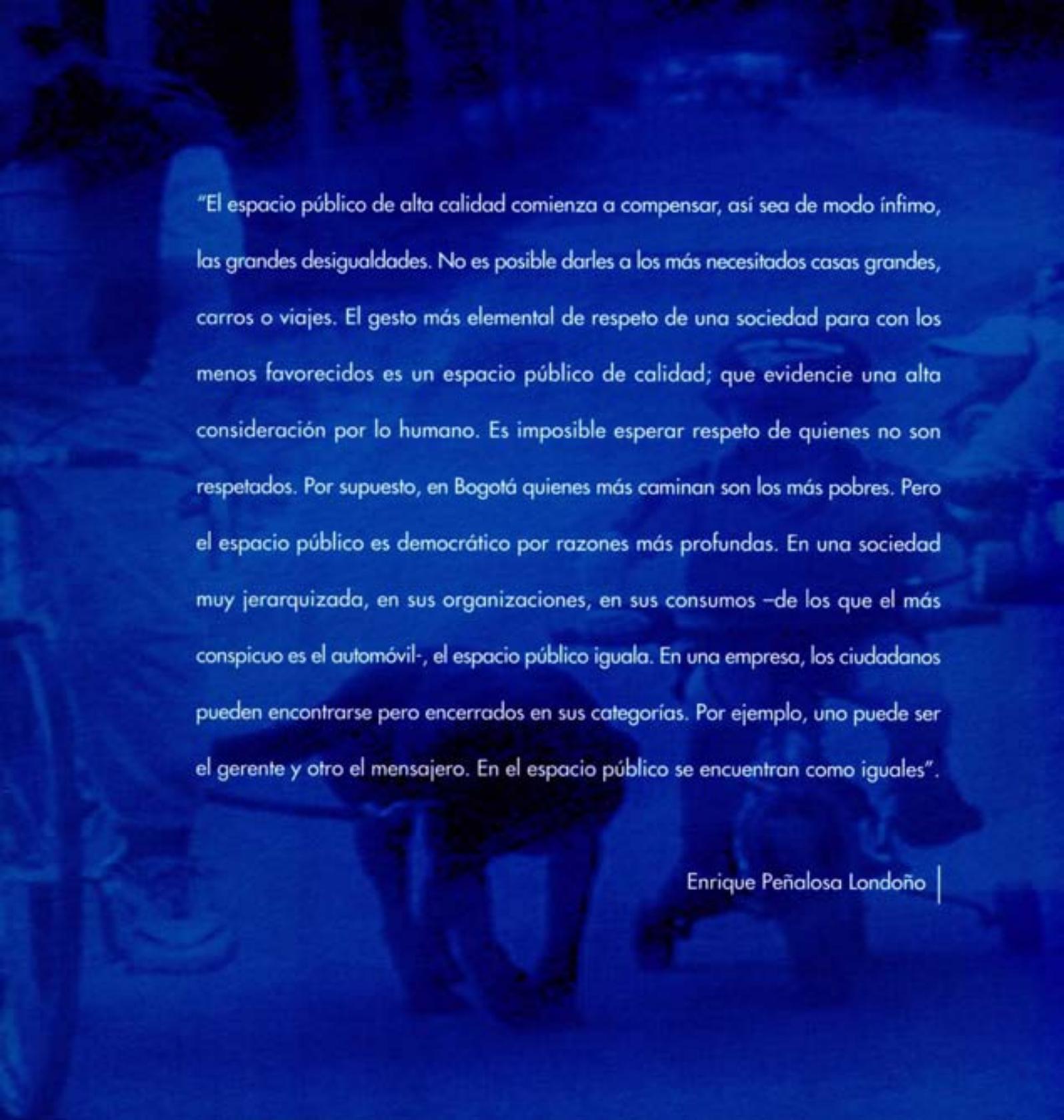
10 13 de noviembre de 1998.

11 El Nuevo Siglo, 13 de noviembre de 1998.

12 Cartilla. Ciclo rutas, una ciclo más, un vehículo menos. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

13 "Cuando las ciudades se toman en serio las bicicletas". Gary Gardner, investigador principal en el Instituto de World Watch. Publicado en la edición de septiembre-octubre de 1998 de World Watch Magazine, revista del Instituto World Watch.





“El espacio público de alta calidad comienza a compensar, así sea de modo ínfimo, las grandes desigualdades. No es posible darles a los más necesitados casas grandes, carros o viajes. El gesto más elemental de respeto de una sociedad para con los menos favorecidos es un espacio público de calidad; que evidencie una alta consideración por lo humano. Es imposible esperar respeto de quienes no son respetados. Por supuesto, en Bogotá quienes más caminan son los más pobres. Pero el espacio público es democrático por razones más profundas. En una sociedad muy jerarquizada, en sus organizaciones, en sus consumos –de los que el más conspicuo es el automóvil-, el espacio público iguala. En una empresa, los ciudadanos pueden encontrarse pero encerrados en sus categorías. Por ejemplo, uno puede ser el gerente y otro el mensajero. En el espacio público se encuentran como iguales”.

Enrique Peñalosa Londoño |