

# BOGOTÁ: MEDIOS DE TRANSPORTE Y ESPACIO PÚBLICO

**Silvia Arango**

Arquitecta.  
Profesora de la Universidad Nacional.

Las actuales megalópolis en Colombia, sobre todo Bogotá, en buena medida son resultado del crecimiento por desplazamiento y pobreza. Existe un conflicto entre los intereses privados (renta urbana del suelo) y los públicos, así como entre los efectos sociales de la primacía de los primeros sobre los segundos.

Durante la segunda mitad del siglo XX en Bogotá se presentó una perversa inversión de valores y la estructura de los espacios públicos se supeditó a las necesidades de los medios de transporte, abriendo un imparable proceso de apertura de vías que identificaron progreso con circulación de automóviles, violentando los espacios públicos tradicionales de la ciudad, basándose en el falso consenso de que todo sacrificio era legítimo en aras de "modernizarse" y "progresar".

[quepasomano.galeon.com](http://quepasomano.galeon.com)



**D**e manera tajante, puede aseverarse que la calidad de vida de una ciudad depende del equilibrio que se logre entre dos factores: el espacio público y los medios de transporte. La estructura de espacios públicos representa el universo cultural acumulado por una comunidad urbana a lo largo de su historia y los medios de transporte representan los avances técnicos del universo civilizatorio. Cuando los dos factores se complementan armónicamente, las diversas y complejas interrelaciones sociales pueden desarrollarse plenamente.

Los espacios públicos son aquellos de libre usufructo por parte de la población. Aunque la mayoría pertenece al Estado, como las calles y parques, algunos espacios públicos son de propiedad privada. Por otra parte, la mayoría de los espacios públicos son abiertos, pero algunos son cubiertos (por ejemplo, las iglesias o los centros comerciales). El sistema de espacios públicos es el decantamiento de siglos de evolución urbana: empieza con el trazado y sigue con las decisiones que tomaron nuestros antepasados sobre uno u otro lugar que destinaron al uso colectivo. Es un sistema, en lo fundamental, heredado, y por ello es un patrimonio colectivo sobre el que reposa buena parte de la memoria urbana. La identidad de una ciudad está, por lo tanto, ligada a los espacios donde transcurrió la vida de los ciudadanos de los distintos pasados y donde transcurre la nuestra hoy en día.

Los medios de transporte se pueden clasificar a partir de un criterio técnico. El medio de transporte más elemental son las piernas, pues caminar no necesita ninguna ayuda mecánica; luego estarían los medios de transporte que usan animales, como los caballos y burros, que se complementan con los aparatos de tracción animal, como coches, carretas y zorras; en sentido ascendente se encuentran los aparatos mecánicos de uso individual como las bicicletas y los de transporte colectivo como los tranvías sobre rieles. Luego encontramos los artefactos mecánicos de motor como motocicletas, automóviles y buses, y finalmente los medios técnicamente más avanzados como metros, monorrieles y teleféricos.

Esta sencilla gradación tiene un correlato directo con los tamaños –en habitantes y en

extensión– de las poblaciones y su sistema de espacios públicos. En las poblaciones que podríamos llamar **pueblos** (de 200.000 habitantes o menos), los medios técnicamente más sencillos son suficientes: caminar es compatible con caballos, burros o carretas y éstos se desplazan a lo largo de calles, plazas, alamedas, paseos o malecones. En las poblaciones entre 200.000 y 1 millón de habitantes, que podemos llamar **ciudades pequeñas**, los medios anteriores se siguen usando, aunque generalmente complementados con bicicletas y otros medios colectivos como tranvías, y autobuses. Los automóviles parecen ya necesarios en **ciudades grandes** (entre 1 y 4 millones de habitantes) e inciden en el espacio público por la aparición de corredores viales exclusivos que rompen o compiten con las tradicionales calles o paseos. Ya alejadas del campo, en ellas es necesaria la presencia de grandes zonas verdes de carácter lúdico, deportivo o de contemplación, los parques. En las **metrópolis** (de 4 a 8 millones de habitantes) las incompatibilidades entre las vías de automóviles y las tradicionales se agudizan por la aparición de puentes, intercambiadores y cambios de nivel de uso exclusivo de los vehículos automotores y es indispensable introducir otros sistemas masivos de transporte. Desde hace más de un siglo, en las metrópolis se adoptó el metro pesado subterráneo como sistema que no competiría con el espacio público tradicional. “Metro” es el apócope de “metrópolis”, por ser el medio de transporte adecuado a este tipo de aglomeraciones urbanas. En los siguientes umbrales urbanos, las **megalópolis** (entre 8 y 15 millones de habitantes) y las **regiones construidas** (de más de 15 millones de habitantes), a las que ya no se puede denominar claramente con la palabra “ciudad”, el complejo tema del transporte se aborda, por inercia, con la extensión de las vías para automóviles y todo su sistema de interconexiones, y coexiste con medios masivos (metros subterráneos, de superficie o aéreos), vías exclusivas de buses articulados y otros como los helicópteros, ya comunes en Sao Paulo. En América Latina, se evidencia en las últimas décadas en estos conglomerados la preservación de los espacios públicos tradicionales en ciertas áreas –generalmente el centro histórico–, prohibiendo el acceso vehicular a ellas.

Si se examina a Bogotá desde una perspectiva histórica, en el último siglo la ciudad pasó de **pueblo a metrópolis**, apretando cada estadio de crecimiento en pocas décadas. Esta transformación cuantitativa y cualitativa asombrosa se expresa de manera elocuente en la ecuación transporte vs espacio público. Como puede verse en el cuadro anexo, el crecimiento en área territorial urbanizada ha sido aún mayor que en cantidad de habitantes, encontrándonos hoy con la paradoja que Bogotá tenía en 2010 menos densidad poblacional que en 1910. Esta comparación muestra cómo el impacto de los medios de transporte

por los anhelos de modernización, y por el Plan Piloto de Le Corbusier (1950), seguido por el Plan Regulador de Wiener y Sert (1953), desde mediados de los años 50 se abrió un imparable proceso de apertura de vías que identificaron progreso con circulación de automóviles. Para la construcción de la Carrera 10 y luego de la Calle 26 no se dudó en arrasar los vestigios históricos de edificios patrimoniales (como la Iglesia de Santa Inés) y de espacios significativos (como el parque del Centenario). Pero eso fue sólo el principio: en las siguientes décadas asistimos a la ampliación indiscriminada de calles,

#### CRECIMIENTO DE BOGOTÁ

Año	Población	Superficie (ha.)	Densidad Habitantes/hectárea
1910	120.000	450	270
1930	250.000	2.300	110
1950	700.000	7.500	95
1970	2'700.000	13.000	207
1990	5'300.000	28.000	180
2010	8'000.000	50.000	160



automotriz (automóviles, buses, busetas y buses articulados) ha sido el factor preponderante para el crecimiento disperso de Bogotá y cómo su lógica es la que ha moldeado en lo fundamental el espacio público de la ciudad que tenemos hoy. Si en la primera mitad del siglo XX, los medios de transporte se acomodaron a la estructura de espacios públicos, en la segunda mitad hubo una perversa inversión de valores y la estructura de los espacios públicos se supeditó a las necesidades de los medios de transporte. El resultado de este vuelco en la manera de pensar la ciudad se sufre en términos de congestión, contaminación, pérdida de sentido de pertenencia y deterioro del sentido de lo público.

En efecto, hasta mediados del siglo XX, cuando Bogotá era una ciudad pequeña, y como se puede ver en las fotografías de la época, funcionaron los tranvías, las bicicletas, las carretas y los peatones en coexistencia pacífica por las mismas calles, paseos, avenidas y plazas que tenía la ciudad al comenzar el siglo, con algunas extensiones en forma de avenidas, hacia las afueras, como la Avenida Caracas hacia el norte o la Avenida Colón hacia occidente. Pero, acelerado por el “bogotazo” del 9 de abril de 1948,

a la construcción de vías de alta velocidad. Los bogotanos vieron violentar los espacios públicos tradicionales de la ciudad por puentes, orejas, intercambiadores o cuanto fuera necesario para que los vehículos automotores circularan en las mejores condiciones. Aunque estas transformaciones fueron despojando a los ciudadanos de los lugares en los que se podía caminar, conversar o reunirse, había un consenso de que todo sacrificio era legítimo en aras de “modernizarse” y “progresar”.

Como en otras metrópolis latinoamericanas que siguieron procesos similares, ya a finales del siglo XX los habitantes urbanos empezaron a dudar de este modelo de modernización y se preguntaban si era indispensable pagar el precio del descenso en la calidad de vida urbana por una supuesta eficiencia en el transporte. Sin embargo, a diferencia de sus congéneres latinoamericanas, en Bogotá la construcción de un metro subterráneo —propuesta que se venía haciendo periódicamente desde hacía medio siglo— fue desestimada una vez más para implantar el sistema de buses articulados que había tenido éxito en ciudades pequeñas como Curitiba. Transmilenio no sólo es insuficiente y destinado a quedar


obsoleto en corto tiempo, sino que contribuyó a empeorar la contaminación ambiental y es altamente nocivo para el espacio público pues abrió aún más las heridas con que se tasajeó la ciudad, separándola en franjas que impiden la circulación de peatones. Para reestablecer la comunicación entre los fragmentos urbanos, en vez de hacer que los automotores salten los obstáculos, como sería lo lógico, es a los peatones a quienes se obliga a hacerlo, en forma de puentes peatonales feos, costosos y que ocupan gran cantidad de espacio público. Como complemento a este listado de placebos se implantaron ciclorutas entrecortadas que no alcanzan a formar circuitos independientes y que entran en conflicto por el espacio público, a veces con los automotores y a veces con los peatones.

Para el siglo XXI, siguiendo de nuevo tendencias latinoamericanas, los índices de crecimiento poblacional empiezan a descender y se puede prever un estancamiento de la población de Bogotá a mediano plazo, pero las tendencias de crecimiento territorial están aumentando, involucrando amplias zonas antes rurales que se empiezan a construir de manera desaforada y sin control, con densidades muy bajas y muchas con modelos antiurbanos que niegan el espacio público, como los conjuntos cerrados. Estas tendencias son imposibles de detener mientras persista la anacrónica estructura administrativa de división territorial; la mancha urbana sobrepasó hace mucho la jurisdicción del Distrito Capital, lo que es una señal de que Bogotá está entrando en el umbral que pasa de metrópolis a megalópolis.

En estas condiciones, es indispensable pensar de nuevo todo el tema de la relación entre medios de transporte y espacio público, haciéndose cargo de la gran complejidad del tema. Por un lado, es importante concebir medios de transporte regionales que no incentiven la dispersión en forma de bajas densidades y esto implica, para las clases altas, una drástica disminución de las vías para uso del automóvil privado. Por otro lado, gran parte de la ciudad más pobre construida en la segunda mitad del siglo

XX es “informal” y se hizo con trazados irregulares, en terrenos inclinados, con altas densidades, en baja altura y con un sistema de espacios públicos intrincados, angostos y de escala menor. Ante esta situación de hecho, no parece indicado imponer el entramado espacial para los automotores como en la ciudad “formal”, sino comprender cuál es el medio de transporte adecuado a su estructura de espacios públicos. Con sentido común, en estos amplios sectores urbanos, se ha ido imponiendo la motocicleta como el medio de transporte que se acomoda de manera más ágil al trazado, y en condiciones similares en otras ciudades como Medellín y Manizales se han implementado sistemas de teleféricos de cabinas pequeñas. Finalmente, como los temas de transporte y espacio público son universales, comienza a haber indicios de nuevas modalidades técnicas como carros eléctricos sin conductor dentro de sistemas integrales, monorrieles y vehículos aéreos ligeros, que podrían cambiar la manera de enfrentar el problema del transporte en los conglomerados urbanos.

Todo parece indicar, pues, que el principal reto que Bogotá enfrenta en el siglo XXI es el de combinar diversos medios de transporte, algunos novedosos y otros convencionales. Para las distancias largas y el transporte masivo dentro de la ciudad “formal”, nada es equiparable al metro pesado subterráneo

que espero, como ciudadana, ver construido algún día. La ciudad del metro deberá coexistir con la ciudad de las motocicletas y los teleféricos, con la ciudad de las bicicletas, con la ciudad de los tranvías eléctricos, con la ciudad de los automóviles en cualquiera de las modalidades que adquieran en el futuro y con la ciudad de los peatones. Cada una de estas ciudades superpuestas deberá adecuar el medio de transporte más idóneo de acuerdo con los espacios públicos que la estructuran en correspondencia armónica. Sólo aceptando esta diversidad inherente a nuestro desarrollo histórico, podremos, con sentido de realidad, construir un ámbito enriquecedor para la vida de todos los ciudadanos y volver a equilibrar las fuerzas del desarrollo y las fuerzas de la cultura. 

Es indispensable  
pensar de nuevo  
todo el tema  
de la relación  
entre medios de  
transporte y espacio  
público.