

# Bogotá:

## los planes y sus proyectos 1940-2000



José Salazar Ferro

Profesor Universidad Nacional de Colombia

Profesor Especialización Ciudad y Arquitectura, Universidad de los Andes

### Introducción: el Proyecto Urbano en Bogotá

Una reseña sobre el Proyecto Urbano en Bogotá, debe partir de entender el marco específico en el cual se desarrollan la arquitectura y el urbanismo que les da sentido y del cual provienen los elementos para leerlos, contextualizarlos y evaluar su validez. Las exigencias hacia las grandes intervenciones urbanas en los países desarrollados, derivan de una particular relación entre los proyectos y el contexto general del desarrollo urbano. En tiempos recientes marcados éstos por la tensión entre los procesos de globalización y las culturas urbanas locales, por el acatamiento de normas culturales internacionales que homogenizan y por el mantenimiento del espíritu local. La capacidad para leer en clave contemporánea (competitiva, por demás) de estos elementos propios de un desarrollo de muchos siglos plasmado en formas urbanas y culturas que las condicionan y les dan sentido.

Bogotá no es ajena a la presión del mundo globalizado, bastaría mencionar los trabajos de la administración local para buscar la "integración" de la ciudad en los circuitos más dinámicos de la economía contemporánea, bajo el emblema de la competitividad o de la ciudad-región. En estos temas se ha hecho recientemente un trabajo importante, que ha permitido identificar programas y proyectos de envergadura, que podrían estar en el catálogo para un posible desarrollo futuro.

Por su parte, grupos de arquitectos vinculados de una u otra forma con la administración distrital, han asumido contenidos y desarrollado lenguajes que pueden constituir la base de una arquitectura pública para Bogotá: los promocionados proyectos de espacio público y equipamientos, son una muestra clara al respecto.

Al mismo tiempo, debe reconocerse la enorme distancia entre los condicionantes y posibilidades para el desarrollo de proyectos urbanos en esos diferentes contextos y sería un despropósito hacer una simple comparación entre los proyectos "del lado acá y del lado de allá", para usar la expresión del escritor argentino Julio Cortázar. Pero no para disculpar las posibles deficiencias o tamaños de los proyectos en Bogotá, sino para establecer las verdaderas ataduras y las respuestas que los profesionales del "espacio" que han podido dar a las condiciones particulares del desarrollo urbano y evaluar la riqueza y calidad de las propuestas.

Puentes calle 26 entre carrera 10a y 7a. Al fondo el Hotel Tequendama.  
Fecha 21/07/65, autor Paul Beer, Fondo Paul Beer Museo de Bogotá.

La idea de proyecto urbano en Colombia, apareció a comienzos de los años 80, cuando algunos arquitectos volvieron de sus posgrados en Europa y Estados Unidos, donde la crisis de la planeación urbana tradicional, permitió la discusión entre el plan y el proyecto como formas aparentemente antagónicas de intervenir en la ciudad; el plan atado a los tiempos de un desarrollo económico pasado y el proyecto como respuesta a las nuevas condiciones de la ciudad, centrada más en los servicios que en la industria. Los arquitectos venían (veníamos, debería decir), con los éxitos de experiencias concretas en la recuperación de zonas urbanas degradadas como Boston o Baltimore y de la aparición de nuevos códigos y principios de intervención en el espacio público y la ciudad construida como Barcelona y Bruselas. Esta generación de arquitectos y urbanistas quiso crear una nueva etapa de proyectos urbanos y pudo experimentar directamente en planes y proyectos como la recuperación de la calle séptima con la Plaza Egipto en Bogotá, o los planes para los centros urbanos de Cali y Bogotá, para citar únicamente dos ejemplos.

Sin embargo no logró conformar un grupo de presión organizado y homogéneo; los proyectos no necesariamente desarrollaron bases conceptuales y operativas suficientes para consolidar una forma de acción que alterara significativamente la forma de hacer ciudad en Colombia. La ciudad siguió desarrollándose en gran parte con las carencias de las décadas anteriores (atomización, debilidad de la propuesta urbana, desarticulación entre propuestas urbanas y propuestas arquitectónicas, etc.), aumentadas por una penosa ineficiencia de los planes y las oficinas locales, responsables de formularlos y ponerlos en práctica. Aún así no se debe desconocer el impacto que los proyectos de “espacio público” mencionados tuvieron en las facultades de arquitectura y en algunas prácticas urbanísticas que, más adelante, podrían ser parte del proyecto de ciudad vigente.

El desprestigio de la planeación en Bogotá en los años 70 no tiene que ver únicamente con la crisis mundial de la planeación urbana de esos años, directamente relacionada a la crisis del capitalismo, sino con la ineficiencia total para canalizar el desarrollo urbano y enfrentar sus problemas (la vivienda o el transporte, por ejemplo) y para dar contenido al plan mismo, que terminó confundido con un código normativo (Acuerdo 7/79), centrado en las normas y la “regulación” de la acción privada, pero inexistente a la hora de proponer proyectos u orientar la inversión pública.

## Algunos antecedentes

A finales de los años 40 se podría afirmar que la ciudad define un proyecto para el desarrollo futuro: modernizar la ciudad. Esta idea de modernizar estuvo presente desde el comienzo del siglo XX, pero solo en ese momento pudo hacerse concreta en un proyecto de ciudad, con las bases conceptuales y prácticas suficientes para influir durante muchos años, en la producción pública y privada. Bogotá concibió el proyecto de la modernidad, entendido en el sentido más literal y más sencillo del término que seguía los postulados y métodos de la arquitectura y el urbanismo “modernos”, desarrollados desde los años 20 en Europa.

Los trabajos de una “vanguardia intelectual” desde la revista PROA, la SCA, las universidades y oficinas de planeación, dieron conocer e hicieron publicidad de este modelo de intervención que comprometía a planificadores y urbanistas, a la producción pública y privada, hacia la construcción de una ciudad concebida en la Carta de Atenas y en los siguientes CIAM<sup>1</sup>.

Para entonces la ciudad encargó al más prestigioso urbanista del movimiento moderno, Le Corbusier, su plan de desarrollo futuro. En ese momento se debatía la pertinencia de la conservación de ciertos sectores de la ciudad antigua, congestionada y poco funcional y la conservación de los monumentos, la ciudad cívica y funcional. En la revista PROA se establece la necesidad de proyectos como: *“Este no es el parque Monceau de París, ni el Central Park de New York, ni los Jardines de Palermo en Buenos Aires. Esto es simplemente un aspecto de la transformación de la plaza de mercado de Bogotá y de sus antihigiénicas vecindades. Aquí caben habitaciones colectivas, los que presumen de ricos, los que no son tanto, los empleados y los obreros. Qué promiscuidad, se burlaran los petulantes, pero PROA y los autores de este proyecto ven así las cosas.”*

## Los años 50

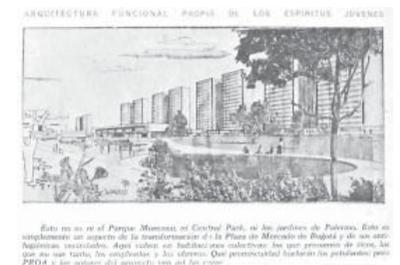
Estos proyectos fueron acompañados de planes como el “Plan vial para Bogotá 1960”, que en 1945 propuso la Sociedad Colombiana de Arquitectos, o el de 1946 de la revista PROA, que abrieron el camino para obras como la Avenida de las Américas, la cual permitió la conexión del Aeropuerto de Techo con el centro de la ciudad. Las imágenes de la época muestran la magnitud de la obra en una ciudad que, según el censo de 1951, tres años más tarde, habría alcanzado los setecientos mil habitantes, es decir, la décima parte de la ciudad de hoy.

El Plan Piloto de Bogotá, de 1951 elaborado por Le Corbusier, implica la continuidad con el proyecto de modernización mencionado, pero a su vez, significa un cambio cualitativo, pues para Corbusier, no se trata de definir “proyectos” para el plan; es la ciudad como un todo: El Proyecto. Son las formas urbano-arquitectónicas capaces de “absorber” o “asumir” la ciudad como proyecto en el territorio, no sólo el de la ciudad, sino en la región y en el territorio nacional<sup>2</sup>. Es la ciudad en un territorio plano marcado por los cerros, los ríos, las quebradas que descienden hacia el Río Bogotá, el aeropuerto mundial para conectar la ciudad aislada del mundo, el centro cívico y los sectores urbanos que permitirán un manejo de escala intermedia.

El Plan Piloto de Bogotá no se puede considerar como “definitivamente ortodoxo y moderno”<sup>3</sup>, representa la aceptación de la arquitectura y el urbanismo modernos como prácticas “oficiales”, no únicamente en sentido administrativo sino cultural, que desde entonces evaluó obras y proyectos desde los cánones dictados por la arquitectura moderna<sup>4</sup>.

Las actuaciones de las llamadas “dictaduras” de los años 50 en la ciudad pueden considerarse un retorno a los proyectos sin plan. No proyectos “caprichosos” (aunque en el papel los hubo, como el Monumento —inacaba-

1 CIAM. Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Fundados en 1928.



Imágenes, Revista Proa.

2 Véase, Salazar, José y Cortés, Rodrigo. “Planificación, renovación y manejo de la ciudad edificada”. Misión Bogotá Siglo XXI, Bogotá, 1992.

3 Véase, Ibid.

4 El Plan Regulador fue entregado en 1954 al Coronel Cervantes, nombrado por Rojas Pinilla como alcalde de Bogotá y no alcanzó a convertirse en norma oficial. Período 1953-1954.



Centro Internacional - edificios condominio Bavaria, San Martín, vista orienta (marzo 1965). Autor Paul Beer, Fondo Paul Beer Museo de Bogotá.



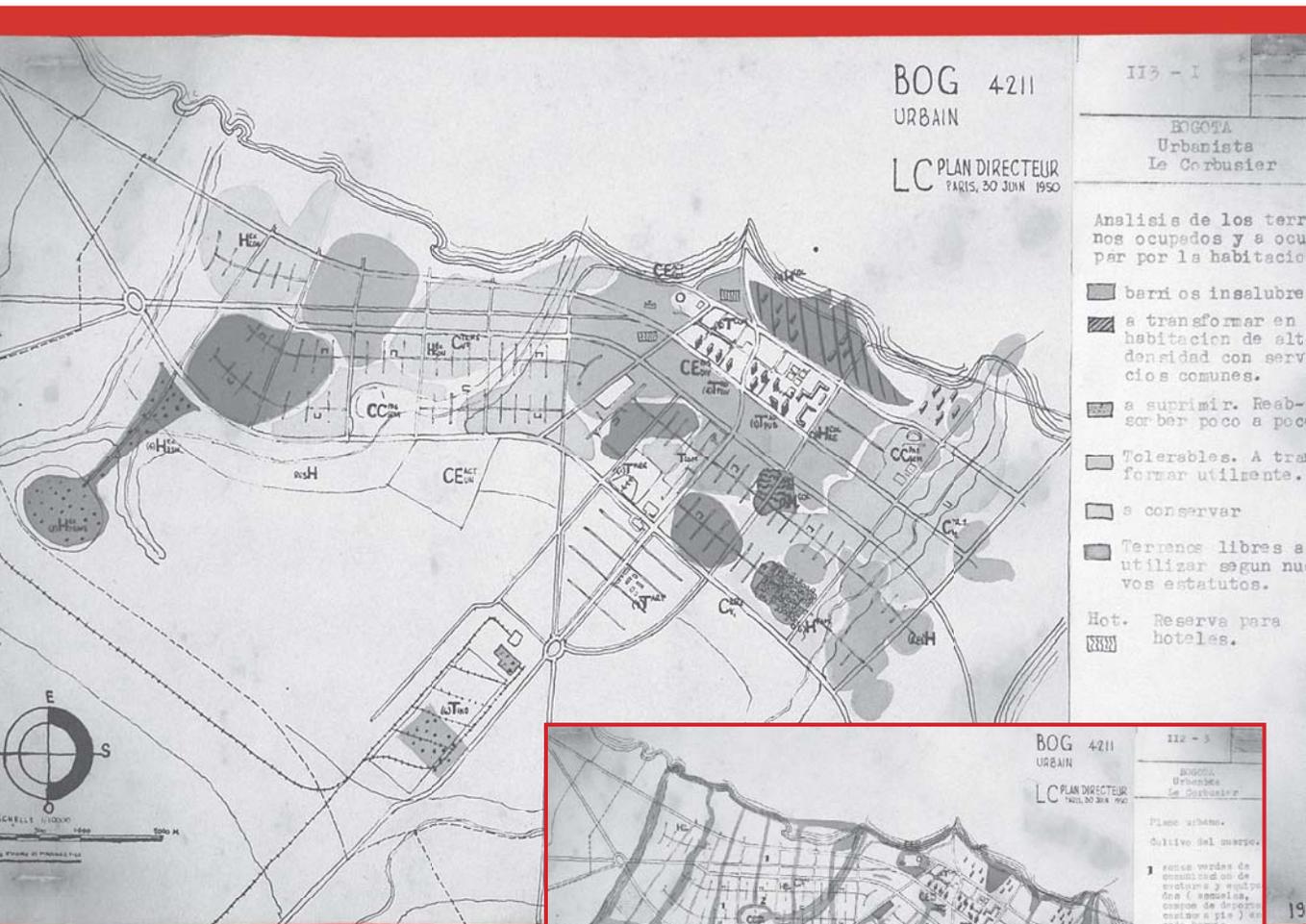
Centro Urbano Antonio Nariño, perspectiva del proyecto. S.F. Autor Paul Beer, Fondo Paul Beer Museo de Bogotá.

do— a los Héroes), pero sí concebidos individualmente en la ciudad, aunque enmarcados en el “Plan Nacional de Obras Publicas” una de cuyas cabezas fue Jorge Leyva.

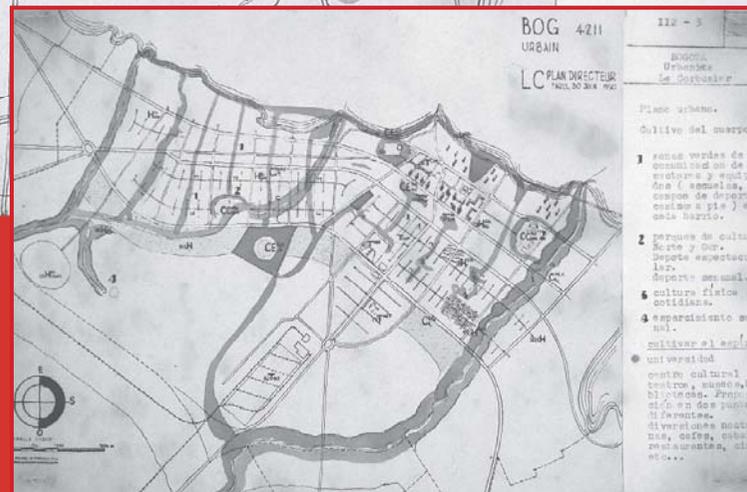
Durante este período, las intervenciones “sin plan” son de gran magnitud y produjeron cambios muy significativos en la ciudad. Algunos ejemplos de proyectos de iniciativa pública son aquellos que determinan el desarrollo futuro de la ciudad, marcando las tendencias de crecimiento y ocupación del territorio, la vialidad, los ejes de actividad, entre otros, así como las formas arquitectónicas con un lenguaje común:

- El Centro Urbano Antonio Nariño (CUAN), fue el primer proyecto de multifamiliares de vivienda en altura para trabajadores y se inició en 1952<sup>5</sup>.
- El Centro Internacional y el Sagrado Corazón (Zona de Ecopetrol), fueron dos proyectos de renovación urbana de la periferia del centro histórico que permitieron albergar las nuevas actividades terciarias en edificios acordes a sus demandas. Proyectos que, a su vez, dieron origen a proyectos arquitectónicos privados (o semi-públicos): el Hotel Tequendama, los edificios del Centro Internacional, el edificio de la Flota Mercante, el edificio de la Exxon, el de Ecopetrol, el la Pan American Insurance, entre otros.
- La Autopista del Norte, como primera vía “expresa” de la ciudad y del país para circular funcionalmente, que permitió además el desarrollo urbano de la zona norte.
- El Centro Administrativo Nacional (CAN o CAOS en su etapa inicial) como lugar de concentración de ministerios y dependencias nacionales, incluyendo el palacio presidencial.
- El Aeropuerto El Dorado y la autopista que lo une al Centro Internacional, como equipamientos indispensables de la ciudad moderna y bases para el jalonnement del desarrollo urbano hacia el occidente.

<sup>5</sup> Promovido por Jorge Leyva y diseñado por Rafael Esguerra, Enrique García Merlano, Daniel Suárez, Juan Meléndez y Néstor Gutiérrez



BOG 4211 Urban (dibujo), fecha 1950. Autor Le Corbusier (firmado). Propiedad Archivo Cartográfico Museo de Bogotá.



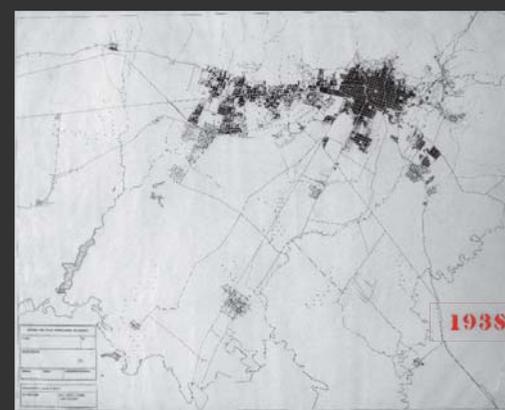
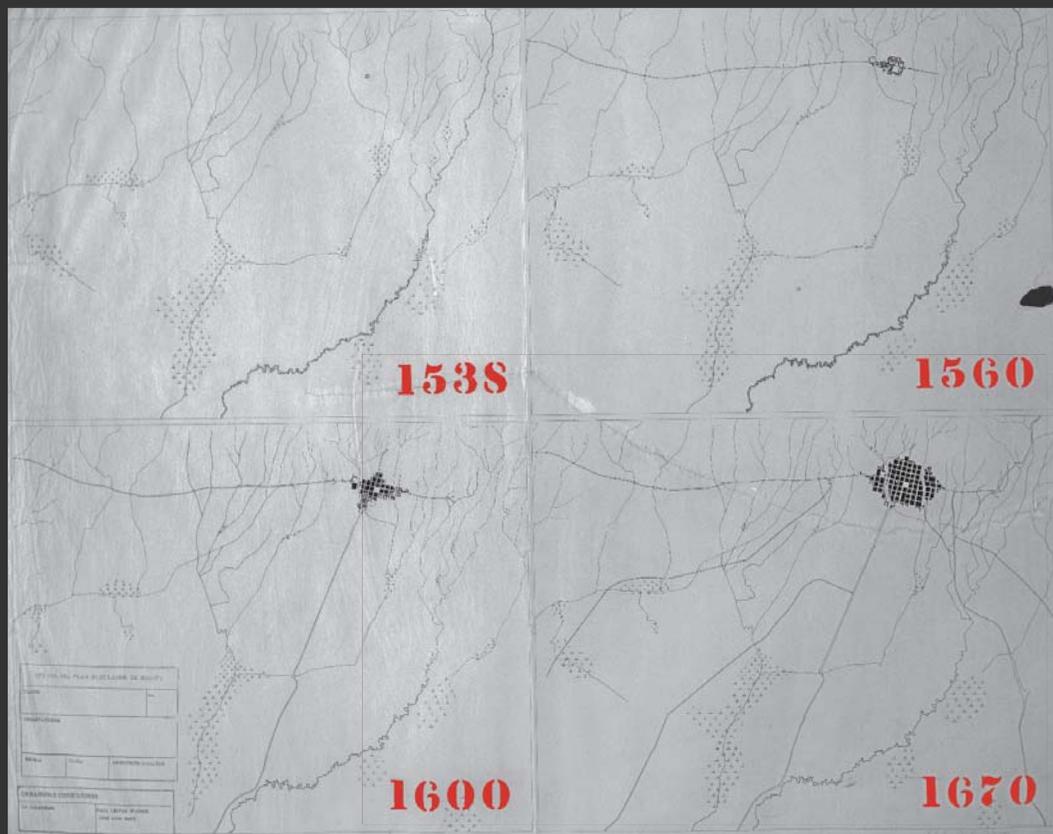
BOG 4210 Metropolitan (dibujo y collage), fecha 1950. Autor Paul Lester Wiener, José Luis Sert, Le Corbusier (firmado). Propiedad Archivo Cartográfico Museo de Bogotá.

## Los años 60

La década de los años 60, marcó la recuperación de la planeación como práctica para lograr la ansiada modernidad, de forma más mesurada y pragmática. El equipo de profesionales encabezado por las figuras emblemáticas de Jorge Gaitán Cortés y Virgilio Barco, logró poner en práctica un sistema de planeación “flexible”, que si bien no se apartaba de las ideas del urbanismo “moderno”, comenzó la ardua labor de comprender las características y magnitud de los problemas que la ciudad había venido acumulando y que debía enfrentar<sup>6</sup>. Este plan flexible, concebido más como un “master plan” a la manera americana, permitió el manejo de la ciudad a través de una “junta de planeación” que, con un alto perfil profesional y con credibilidad, pudo precisar las normas caso a caso, pero con una visión general de la ciudad: una situación aparentemente ideal que sólo era posible con instituciones y profesionales intachables que gozaran de gran credibilidad.

Como continuación y complemento de los proyectos públicos de los años 50, en los años 60, la acción pública se dirigió a proyectos en toda la ciudad,

<sup>6</sup> Véanse. “Los estudios de Alternativas para el Desarrollo de Bogotá” (CID, Universidad Nacional, 1969), El plan de Desarrollo Nacional de Las cuatro Estrategias (DNP, 1971), Estudio de Desarrollo Urbano de Bogotá -Fase II (DAPD, 1972) y el texto teórico sobre urbanismo “Ciudades dentro de la ciudad” (DNP, 1974).



Planos: Desarrollo Urbano de Bogotá (dibujo en tinta/papel), fecha 1957.  
 Autores Urbanistas Consultores: Le Corbusier, Paul Lester Wiener, José Luis Sert.  
 Propiedad Archivo Cartográfico Museo de Bogotá.

privilegiando los equipamientos comunitarios barriales y zonales, además de las grandes obras de infraestructura urbana (represas, plantas, redes, vías<sup>7</sup>). Los proyectos de vivienda pública se complementan con programas de vivienda unifamiliar, más económicos, acordes con las enormes carencias de la población, así como escuelas, centros comunitarios, centros de salud y equipamientos para los nuevos barrios que proliferan aceleradamente.

Estos intentos de “armar” la ciudad completa; van más allá del problema vial (que se enfrenta mejor que en cualquier otra época) y el de la vivienda (que desaparecerá en las décadas siguientes), y se hace énfasis en los equipamientos y demás elementos públicos de la ciudad.

El proyecto que conocemos como “los puentes de la 26” tiene un valor emblemático para la ciudad. A pesar de la destrucción de dos importantes parques urbanos (Centenario e Independencia), los puentes tienen la imagen de ciudad “moderna” deseada, que los convirtieron en el ícono de la ciudad. Hicieron parte de un conjunto de obras viales como la continuación de las avenidas 10 y Caracas y la apertura de la calle 19, que lograron penetrar el casco antiguo para “integrarlo” a las nuevas fuerzas del desarrollo.

Al lado de estas intervenciones públicas se ejecutaron importantes proyectos privados. Los nuevos “rascacielos” que cambiaron la silueta del viejo centro o de sus extensiones (Centro Internacional), fueron proyectos de gran valor

<sup>7</sup> El diseño del plan vial que transformó Bogotá ciudad lineal en una ciudad semicircular. Este cambio de forma permitió sentar las bases de una ciudad más compacta y funcional.



simbólico; los edificios de Avianca o Bavaria no fueron concebidos como proyectos rentables sino como símbolos de las empresas en la ciudad.

## Los años 70

Los estudios realizados en el final de los años 60, pusieron de manifiesto que la ciudad había entrado en un complejo proceso de desarrollo que desbordaba los instrumentos existentes. El aumento considerable de población generado por el proceso de migración hacia las ciudades principales generó la necesidad de nuevas demandas y exigencias. A pesar de los buenos resultados de las administraciones precedentes, la administración local no tuvo la capacidad de incrementar los programas de vivienda, infraestructura y dotaciones, de hecho bajas, para suplir las necesidades de la población. Las vías insuficientes, el transporte, los barrios piratas, entre otras, hicieron que la ciudad comenzara a perder toda perspectiva de desarrollo.

Con el apoyo de la nación y los organismos internacionales (Naciones Unidas y Banco Mundial), se contrató un nuevo plan integral a un grupo de firmas internacionales encabezadas por Llewelyn Davies Associates, firma inglesa de gran renombre que había realizado el planeamiento de la última de las New Towns de Londres, Milton Keynes. El “Estudio de Desarrollo Urbano de Bogotá” es un plan que podríamos denominar indicativo, no vinculante, que estableció los principios urbanos para el desarrollo futuro de una metrópolis de 12 millones de habitantes prevista para el final del siglo XX. El plan fue aprobado mediante el decreto 159 de 1974, que hace caso omiso del mismo plan, y que proponía elaborar un plan de ordenamiento como complemento indispensable al estudio desarrollado.

En la base de su propuesta, estaba la necesidad de una gran intervención pública nacional para llevar a cabo proyectos urbanos de las dimensiones de los subcentros. Era la propuesta de Currie, quien había estado en el comité director del estudio y quien propició la contratación del primer gran subcentro, CAN/Modelia por parte del Departamento Nacional de Planeación. Para este efecto se contrató a la firma “American City”, de los Estados Unidos, recomendada por Currie, y el proyecto no pasó de los esquemas iniciales.

El final de la década de los años 70 debe considerarse como el período en el cual la administración de la ciudad es doblegada por el propio desarrollo urbano: incapaz de enfrentar el desarrollo, de planificar y de proponer, restringió su actividad a la expedición y aplicación de normas urbanas; de allí en adelante se planificó por decreto. El Acuerdo 7 de 1979 es la más acabada expresión de esta tendencia en el período.

Este proceso hacia la disolución del plan urbano en el código normativo, se interrumpió parcialmente por dos experiencias impulsadas por las agencias internacionales de crédito. El Programa Integrado de Desarrollo Urbano de la Zona Oriental de Bogotá —PIDUZOB— en los años 70 y luego en Ciudad Bolívar (PIDUZOB II) en los 80.

- Autor fotografías Paul Beer. Fondo Paul Beer Museo de Bogotá.
- 1 y 2. Iglesia de Santa Inés, construcción carrera 10, fecha 07/01/57.
  3. Centro Urbano Antonio Nariño. Vista torres desde calle, fecha 09/09/55.
  4. Edificio Avianca (38A) desde azotea del edificio Cámara de Comercio, vista general, fecha 22/01/70.
  5. Centro Internacional, edificio Bavaria San Martín No 3, vista general, fecha 09/12/65.
  6. Edificio Seguros Tequendama, puente calle 26, fecha 01/06/70.

Estas dos experiencias de Planeación/Acción fueron concebidas por el BID como una posible salida a la crisis del planeamiento ocurrida en el mundo desarrollado a partir de la “crisis del petróleo”. Incluyeron un conjunto de obras, distribuido en subprogramas<sup>8</sup>, concebidos a partir de un monto específico de recursos. Para su ejecución se creó una “Unidad Coordinadora”, que junto con el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, decidieron las principales obras que la ciudad ejecutó durante los años 70 y 80. De manera que esta “planeación-acción zonal”, elaborada con un préstamo e independiente de cualquier plan, se impuso como forma principal de planear la inversión pública. Esto condujo a la dispersión y debilitamiento general de la actividad planificadora de la ciudad.

En la medida en que las obras públicas se planearon y ejecutaron “por fuera del plan”, la acción de planeación del DAPD quedó reducida a la formulación y aplicación de normas para regular la acción privada. El Acuerdo 7 de 1979, presentado como “plan” para el desarrollo de la ciudad, es un simple código normativo, que carece absolutamente de proyectos y programas de acción. No hay en su contenido un proyecto o propuesta de proyecto para la ciudad. El Acuerdo 6 de 1990, que lo sigue en el tiempo, acepta esta limitación y la desarrolla sin problema alguno.

Estos planes “sin proyectos”, coinciden en el tiempo con el fin de la intervención del Estado en temas como la vivienda. De manera que se pierde el último de los campos donde se generaron proyectos urbanos de enorme importancia para la ciudad. Los “barrios modelo” del ICT y el BCH fueron durante las décadas de los 60 y 70, proyectos urbanos fundamentales, no sólo por su dimensiones (Kennedy por ejemplo), sino por la innovación en las formas, la tecnología y los espacios urbanos, que les permitieron tener enorme influencia en la generación de los lenguajes y las tipologías edificatorias de Bogotá de allí en adelante.

## Los años 80

Dos proyectos realizados en los años 80, permiten alterar la hegemonía creciente de los códigos normativos y la ineficiencia del Estado en la planeación urbana, que condujo inevitablemente a una profunda crisis de Bogotá en el final de la década: Ciudad Salitre y el Plan Centro.

El Plan Centro actuó bajo una concepción relativamente “efectista” de acciones de corto plazo, lo que implicó la concepción de proyectos puntuales (intervenciones en andenes, vías, parques y plazas) que albergaban la esperanza de desencadenar en el futuro inmediato dinámicas urbanas que apoyaran el proceso de recuperación de la zona central de la ciudad. Lo logró pues, después de muchos años de total ausencia de proyectos en la ciudad y se realizaron múltiples intervenciones de diferente tamaño, que generaron un nuevo clima para el urbanismo y la planificación de la ciudad.

De Ciudad Salitre habría que remarcar su importancia como proyecto. Después de casi dos décadas de sequía urbana, el desarrollo de esta “ciudadela” permitió retomar un hilo de planeación de futuro y de intervención

<sup>8</sup> PIDUZOB estaba compuesto por: Acción Comunal, Pavimentos y Complementarios. Clínicas Satélites y Centros de Salud. Centros Sociales Comunitarios. Recreación y Parques. Servicios Públicos. Servicios Culturales, Escuelas y Jardines Infantiles. Vías y descongestionamiento de tráfico. Construcción de vivienda popular. Asistencia técnica administrativa.

Ciudad Bolívar estaba compuesto por 7 subprogramas correspondientes a los diferentes campos de acción de la administración en la dotación de infraestructura y servicios públicos: Vías arteriales y pavimentos locales, Acueducto y alcantarillado, Educación, Salud y Servicios sociales.

pública que se había perdido, con base en parámetros de diseño y gestión innovadores, que son los fundamentos esenciales de la acción urbanística contemporánea. En el proyecto está presente una forma de intervención del estado (nacional y local) en la ciudad, asociada a la intervención privada (rentable) en un proyecto de interés urbano; está la recreación en clave contemporánea de la manzana tradicional y de elementos como los Park-Ways de Brunner y los parques de barrio del Chicó; está la nueva noción de arquitectura urbana que no niega sino que se desarrolla en función de la calle, del peatón y el vehículo, etc. Claro, las condiciones en que se desarrolló Salitre son irrepetibles: un inmenso lote de propiedad pública, un Presidente dispuesto a desarrollar el proyecto, una gerencia con visión y un proyecto urbanístico consecuente y de calidad. Su ejemplo todavía influye notoriamente en el presente, 20 años después de su inicio.

## Los años 90; la era de los POT.

Vistos en su conjunto, los años 90 representan una década extraordinariamente positiva para la ciudad, si bien las realizaciones urbanísticas propiamente dichas, aparecen únicamente en los últimos años del siglo. Este “reverso” debe analizarse en función de la profunda crisis en que había caído la ciudad desde los años 80 por la acumulación de problemas crecientes sobre su territorio y la incapacidad de la administración distrital para enfrentarlos. En 1994 la ciudad se declaró en bancarota; la administración politizada, burocratizada e ineficiente no permitía siquiera “tapar los huecos de las calles”, en fin un conjunto de problemas que hicieron percibir la ciudad como ingobernable, sin capacidad de inversión y con una bajísima credibilidad en sus instituciones. Una situación que tendió a agravarse por una planeación urbana impotente, sin un proyecto de ciudad capaz de aglutinar fuerzas e indicar caminos.

Durante toda la década, el esfuerzo conjunto de varias administraciones sucesivas de la ciudad se concentró en, por lo menos cinco frentes de acción complementarios:

- La adopción de un nuevo marco institucional y financiero para la ciudad, desarrollado a partir del nuevo “Estatuto Orgánico del Distrito Capital” de Bogotá (decreto 1421 de 1993), según lo dispuesto en la Constitución Política de 1991, que permitió mejorar la gobernabilidad al separar las funciones de la administración y del Concejo y sanear sus finanzas.
- La recuperación importante de los ingresos, como base para aumentar la inversión pública: 2,1 veces en términos reales en 10 años (80-90)<sup>9</sup>.
- Los programas de cultura ciudadana que incidieron sobre el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas, facilitando la convivencia urbana, el respeto del patrimonio común y el reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos<sup>10</sup>. Transformación que permitió reducir la tasa de homicidios de 4.400 en 1.993 a 1.600 en el año 2.003<sup>11</sup>. Esta reducción fue acompañada de otros procesos que permitieron incidir en la vida de la ciudad y crear bases para su desarrollo futuro: la

apropiación y uso colectivo de la ciudad mediante las ciclovías, el manejo racional de los servicios públicos y la valoración de la autoridad como pedagogía, entre otros.

- Una nueva gestión urbana que permitió la participación del sector privado en temas de interés para la ciudad, a través de nuevos esquemas de asociación público-privado: colegios en concesión, Transmilenio, la red de parques urbanos administrada por Cajas de Compensación Familiar, y Metrovivienda.
- La reconstrucción urbanística de la ciudad, que ha tenido un papel determinante en el cambio que ha experimentado la ciudad en los últimos años: recuperación de espacios y edificios públicos, construcción de una red de alamedas, red de parques, sistema de transporte y de movilidad urbana, producción masiva de suelo urbanizado para los programas de vivienda social, proyectos de renovación urbana (Tercer Milenio), nuevos colegios, jardines sociales, centros de servicios sociales integrados, centros de atención transitoria para los habitantes de la calle y la red de Bibliotecas Metropolitanas, entre otros equipamientos. Acciones que, complementadas con el mejoramiento en la prestación de los servicios urbanos, permitió que los ciudadanos percibieran una nueva capacidad de gestión pública, asociada a una nueva cultura ciudadana de respeto por lo colectivo que permitían que la ciudad avanzara aún en períodos en los cuales el país tenía graves problemas para enfrentar su desarrollo.

El POT parte de la existencia de un conjunto de proyectos (de transporte, vivienda, equipamientos, renovación urbana, etc.) y su propuesta busca articularlos en un proyecto de ciudad, capaz de orientar la acción de gobierno, la inversión pública y las actuaciones particulares hacia la consecución de fines previsible a largo plazo.

Son proyectos urbanos que corresponden a diferentes generaciones de planes urbanos: hay proyectos de vivienda, de vialidad y de transporte de primera generación; hay proyectos de equipamientos y espacios públicos, de renovación urbana y de recualificación y hay “operaciones urbanas”, que podrían convertirse en los “proyectos urbanos” de nueva generación que incluyen temas de gestión y competitividad.

El nuevo POT, aprobado en diciembre de 2003, apenas tres años y medio después del primero, incluyó algunas reformas a las operaciones llamadas ahora “estructurantes”, que han tenido poco efecto; además de reducir su número (pero ampliar su dimensión individual) y de otorgarles un estatuto específico en la jerarquía de normas, las operaciones siguen siendo “ideas”, ahora quizás más conectadas a las operaciones urbanísticas en España, pero al fin y al cabo “ideas” sin desarrollo. En este caso son poco tangibles los cambios producidos por la intención de ruptura del POT con las formulaciones anteriores, y, menos aún, la noción de ciudad región. Aparte de las menciones al tema regional, poco ha cambiado y poco se ha avanzado en su concepción. Quizás aparecen como elementos nuevos la intención explícita de incluir el tema de la gestión y de los instrumentos de ley que la sustentan.



<sup>9</sup> En el año 2.000 el gasto público superó el 14% del PIB de Bogotá y el gasto de inversión participó en más del 9%.

<sup>10</sup> Se implantó la “Ley Zanahoria”, se desarrollaron programas de Desarme de la población civil y se fortaleció la Policía Metropolitana a través de las Unidades Permanentes.

<sup>11</sup> Véase Sistema Unificado de Violencia Distrital (SUIVD) en [www.suivd.gov.co](http://www.suivd.gov.co)