

Hacia una arquitectura metropolitana

GENERALIDADES DE UN PROYECTO PILOTO EN BOGOTÁ

TOWARDS A METROPOLITAN ARCHITECTURE Issues on a Bogota's Pilot Project

Henry Valdemar Talavera Dávila

Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia
Arquitecto y Urbanista, Magíster en Gestión Urbana.
hvtalaverad@unal.edu.co

Recibido 30 de marzo de 2008

Aprobado 30 de abril de 2008

Resumen

La condición metropolitana es un fenómeno manifiesto en la actualidad. La comprensión de tal condición es necesaria para dar paso a otros procesos, tales como la proyección de la estructura urbana, el rol de las redes de espacios colectivos y equipamientos y la definición de la arquitectura de escala metropolitana.

Este artículo se acerca a los aspectos conceptuales y teóricos de la condición metropolitana y sus elementos inherentes como base para el planteamiento de una prospectiva en Bosa, un sector de la ciudad de Bogotá, donde se han implementado las normas del Plan de Ordenamiento de Bogotá, y que ha permitido evidenciar falencias en su formulación y ha develado necesidades que deben ser revisadas y tenidas en cuenta en los futuros proyectos urbanos de esta escala.

Explora una forma diferente de afrontar la intervención en la ciudad a partir de los equipamientos colectivos, superando la mera construcción de edificios, para proponer una construcción de espacios urbanos articulados, rescatando los valores del tejido socio espacial existente y planteando un proyecto que incida sobre la estructura urbana y sobre los procesos de consolidación de lo público, para lo cual plantea tres nuevas dimensiones del proyecto urbano: la estructural, la operativa y la urbano-arquitectónica.

Palabras clave: Proyecto urbano, Arquitectura metropolitana, Redes urbanas, POT.

Abstract

The metropolitan condition is a visible phenomenon nowadays. The understanding of such condition is necessary to allow other processes such as the projection of the urban structure, the task of collective spaces networks and urban equipment and the definition of the scale for metropolitan architecture.

This article approaches to the conceptual and theoretical aspects of the metropolitan condition and its inherent elements as a source for the exposition of a projective plan for Bosa, a Bogota city zone, where the norms of the Bogota's Territory Ordering Plan –POT– have been applied, and have exposed cracks in its formulation; it has also revealed new requirements that need to be reviewed and been taken in account for the following urban projects of this scale.

It also explores different ways to confront the city intervention beginning from the status of urban equipment; beyond plain building construction to propose the construction of articulated urban spaces, rescuing the values of present social and spatial networks and raising a project to affect the urban structure and consolidation process of the public condition, for which it suggests three new dimensions of urban project: the structural, the operative and the urban-architectonic stages.

Keywords: Urban project, Metropolitan condition, Urban networks, Nodes.

La condición metropolitana

Cuando la estructura espacial de las ciudades es modificada, ellas cambian de condición, y esta transformación estructural es la base para comprender dicho cambio. El paso de la ciudad preindustrial a la industrial implicó una transformación de las relaciones constitutivas de carácter colectivo y este cambio en las *relaciones colectivas* generó la transformación estructural y la emergencia de su condición metropolitana. Esta afirmación parte de considerar la condición pública de las ciudades como fundamento de toda estructura urbana.

En ese sentido, la comprensión de la transformación del fenómeno urbano implica la superación de la sola dimensión física y de la visión estática de los procesos, para iniciar un esfuerzo comprensivo multidimensional y temporal. La comprensión del proceso de transformación de ciudad a metrópoli tiene por lo menos tres enfoques: por un lado, siguiendo a Choay (1994), *la muerte de la ciudad* y la emergencia de un fenómeno nuevo; por otro lado, siguiendo a Lefebvre (1972), la complejidad temporal de la ciudad en la cual coexisten relaciones tradicionales con formas de gestión urbana capitalista, en medio de un devenir prospectivo, y un tercer enfoque, siguiendo a Castells (1995), caracterizado por un proceso *incompleto* en el que lo metropolitano es una coyuntura para un fenómeno *informacional* global.

En cualquier caso, es imprescindible la comprensión de la condición metropolitana, la cual no es posible al margen de la condición tradicional (sea para superarla o para incorporarla). Igualmente, también es menester la superación de la visión funcionalista del fenómeno urbano, porque éste no es capaz de incluir la estructura urbana de la ciudad tradicional. Este esfuerzo se inicia con la sociología francesa a mediados del siglo XX, que adopta una actitud crítica al programa capitalista, a la “sociedad de consumo dirigido” y a la pretendida neutralidad científica. H. Lefebvre desarrolla un proyecto epistemológico sobre la coordenada temporal del fenómeno urbano: “El espacio y la política del espacio *expresan* las relaciones sociales, al tiempo que inciden sobre ellas (...) Lo urbano se define, pues, no como realidad consumada... sino... como horizonte”.

Lo que implica ubicar la reflexión en la coordenada temporal, pero no solo para estudiar la ciudad construida como lo hace la historia, sino para estudiar la ciudad deseada, la ciudad tanto de los proyectos y programas como la sostenibilidad de la misma. Es volver a enfatizar en la responsabilidad que tiene la política del espacio en la estructuración de la ciudad contemporánea, pues la tarea de la estructuración urbana no solo es dar coherencia en el presente, sino permitir un futuro viable y posible.

“El pensamiento urbanístico... es decir, la reflexión sobre la sociedad urbana, agrupa los elementos establecidos separados por la historia. Su impulso, su origen y su punto fuerte ya no está constituido por la empresa, la reflexión urbanística no puede evitar situarse en la óptica del **encuentro, de la simultaneidad y de la aglomeración**, es decir, en la óptica de los aspectos más específicos de la forma urbana” (Lefebvre).

Lefebvre insiste en cambiar el centro de la reflexión de la visión empresarial que acompaña al urbanismo moderno hacia *otra* que se funde en el *tejido social*, en las relaciones múltiples de una condición que supera lo meramente productivo y profundiza lo socio-territorial, es decir la condición urbana. Por ello, las relaciones constitutivas de lo urbano tienen que ubicarse más sobre aquellas de factura colectiva que sobre las de privada. En síntesis, propone una investigación que, superando la condición industrial, explore la urbanización completa de la sociedad.

Reflexiones en torno a la estructura urbana

En ese sentido, una aproximación contemporánea al concepto de *estructura urbana* se inicia en una especie de *re-fundación* del urbanismo cuando se supera el *urbanismo funcional*. La actual concepción de la estructura urbana se consolidó después de plantearse la *ciudad existente* como problema de investigación. En los inicios del siglo XX, la *ciudad existente* era planteada como un estado a superar, puesto que el urbanismo moderno se plantea la tarea de la construcción de la *ciudad industrial*. Cuando se propone la ciudad como problema se propone una mirada comprensiva y total de la estructura y de la construcción urbana y, por lo tanto, de la construcción arquitectónica.

Esta mirada¹ trae tres consecuencias (además de otras): 1. la intervención sobre la ciudad exige la comprensión de *una preexistencia*. 2. La comprensión de la ciudad existente exige una comprensión de *la permanencia*. 3. La comprensión de la permanencia exige una mirada de *la arquitectura de la ciudad*.

Es importante avanzar precisando algunos hitos teóricos para acercarse con juicio a esta transformación epistemológica y se inicia con la búsqueda teórica de H. Lefebvre quien junto a su contemporáneo Aldo Rossi, caracteriza la indagación sobre la estructura urbana en los años sesenta; veinte años después se verificará una consolidación de estas ideas, con Maurice Cerasi, Claude Chaline, y otros.

Lefebvre parte desde la dimensión social y llega a la dimensión territorial; en esta dirección encuentra que *las centralidades* son la razón de ser de *lo urbano*. Este énfasis expone la *relación*, la *atracción* y la *cohesión* como base para la formación de la ciudad. Si bien es implícita en el escrito de Lefebvre una relación dialéctica entre las áreas que no son centralidades con las que sí lo son, existe esta dicotomía constitutiva que caracteriza la *cohesión de la ciudad*.

Es también una visión eminentemente estructural, no solo cuando afirma que *la centralidad es la forma de lo urbano*, sino también cuando expresa que *lo urbano es una forma*. Y no es la *forma* como lo estudian los arquitectos (recuerden que es un sociólogo urbano) sino *la forma* a partir de las relaciones, es decir *la forma como estructura*.

Aldo Rossi plantea el problema desde otro ángulo, parte de lo construido y llega a comprender su *cualidad*. Esta visión de los *hechos urbanos* es magistral, porque si bien abre un nuevo capítulo a la arquitectura, no cae en el error de borrar la condición inmaterial de la ciudad (como sí lo harían otros arquitectos). Esa aproximación permite plantear la estructura urbana como una relación entre las *áreas residenciales* y los *elementos primarios*. Aquí escribe un capítulo de la mayor importancia, la *primariedad* de algunos los elementos urbanos son los que caracterizan la ciudad y la estructuran.

Pero va más allá: además de *descubrir* en estos *elementos* la condición de centralidad, le reconoce un papel en la coordenada del *tiempo*, y con ésta daría un paso magistral en el estudio de la ciudad, la capacidad de transformación que poseen los elementos primarios unido a su capacidad de formación por centralidad, son condiciones de tal envergadura que nos permiten leer la estructura de la ciudad de una nueva y más adecuada forma.

Maurice Cerasi enfatiza (20 años más tarde) otro aspecto del problema y logra avanzar un poco más en el devenir de este problema. Destaca la condición *colectiva* de los espacios más que la dialéctica público-privado y con ello se ubica más en la línea de Lefebvre que la de Rossi. El avance que logra Cerasi se puede exponer en forma sucinta en dos puntos (además de otros):

1. Al superar la dicotomía funcional público-privado y profundizar la condición colectiva de las relaciones urbanas, está *leyendo* una centralidad. Y al pedir que ésta sea vista más en sus relaciones de totalidad que en ellas mismas, da un paso magistral a la comprensión de la estructura urbana.
2. El otro aspecto es su énfasis en la *singularidad* de las relaciones de totalidad, que existe siempre que se constituye una estructuración urbana, dado que el tiempo, la cultura, la época, las condiciones tecnológicas, etc., son las que conforman el carácter de dicha estructura.

Estas reflexiones nos permiten, por lo tanto, superar el urbanismo funcionalista y enfatizar más que el soporte geográfico para la actividad urbana (estructura ecológica principal), más que la aglomeración de actividad productiva (estructura socioeconómica) o la identificación de funciones urbanas (movilidad, equipamiento, etc.) en aspectos de carácter estructural, es decir:

La centralidad de las relaciones socio-espaciales y la legibilidad espacial de este centramiento de las relaciones.

¹ Es desarrollada por la geografía francesa (Chabot, Tricart y Poete), por la sociología urbana (Lefebvre, Remy, Ledrut) en los años setenta y ochenta del siglo XX.

1. La permanencia de los hechos urbanos, y de allí su condición trans-histórica.
2. La capacidad transformadora y constitutiva de los espacios colectivos.
3. La intensificación de las relaciones colectivas con incidencia en la totalidad de la ciudad y la apropiación colectiva de lo público.

Según Cerasi, el espacio colectivo es el *lugar de la experiencia colectiva* y éste es básicamente una *interrelación holística*. Es decir, el espacio es primero una estructura y desde allí devienen los componentes.

Esto significa que la estructura urbana posee dos atributos: 1) aquella que emerge de la historia y de los procesos de construcción colectiva con raíz en la tradición, en la institucionalidad, en la particular *forma del poder local*, en la memoria construida y en general en la forma de construir su ciudad, es la visión de *la estructura urbana como permanencia*. 2) La estructura como aspiración, como proyecto de sociedad, como prospectiva y como posibilidad, es la que incorpora la continuidad –o no– de la permanencia y el tejido socio-espacial vigente. En esta dirección cobra valor la afirmación: *lo urbano como horizonte*, y en ese marco las redes de espacio colectivo adoptan un doble carácter: permanencia y *performance*.

Sin embargo, ¿cómo deviene un hecho urbano en colectivo?, ¿por su uso, por su memoria, por su imagen, por la apropiación? Si inclinamos la balanza a cuestiones estéticas (imagen y percepción) o, si la inclinamos a cuestiones de lenguaje (memoria y apropiación) estaríamos aún incompletos; me parece que un hecho urbano deviene en colectivo *cuando pasa de lo cotidiano a lo estructural*, cuando consideramos la metrópoli como conjunto en el territorio, como proceso de transformación y como experiencia pública del territorio.

Enfatizar lo público no implica una cuestión de propiedad ni de gobierno, sino, esencialmente, una de *contextura*, que incorpore a la vez la totalidad del proceso metropolitano y la singularidad de la experiencia en multitud. Por ello se hace necesario empezar a considerar la estructura metropolitana como espacio de simultaneidad, de cruce, de coyunturas, bifurcaciones y situaciones-limite; no es solo la transformación de la estructura espacial de las ciudades, sino la mutación del *ser colectivo* (Guatari y Negri, 1999).

La consideración emergente de un nuevo *ser colectivo* nos lleva a plantearnos hipótesis pertinentes en el plano de las *formaciones históricas* de Foucault, que amerita sendos programas de investigación en el cual el espacio colectivo y público es actor imprescindible: en la ciudad *moderna* –aquella que nace en el renacimiento– el espacio público burgués es represión y disciplina, es el escenario del Estado *policivo*. En la *ciudad metropolitana*, el espacio público está al servicio del capital privado y el *consumo dirigido* (Lefebvre) es el escenario de la *política* económica (Piccinato, 1967), pero, en la ciudad contemporánea el espacio público y colectivo –a manera prospectiva– se constituye como simultaneidad, encuentro, mestizaje, y multiplicidad, como escenario del poder civil democrático y *público*.

La condición metropolitana en la ciudad latinoamericana

Las metrópolis en los países industrializados surgen como una profundización del capitalismo industrial y una explotación exagerada del territorio; por ello, las reflexiones sobre estructura urbana se reducen a criterios funcionalistas, económicos y

cuantitativos²; sin embargo, las corrientes de pensamiento que emergen del entorno centroeuropeo construyen *otra forma de pensar*, basado en la continuidad de la ciudad tradicional, merece mención la búsqueda de autonomía disciplinar del urbanismo (de Rossi y Panerai), como también la imbricación arquitectura-urbanismo para atender el reto de la metropolización (de Samonà y Quaroni) en las que el proceso de metropolización es colocada en nota de crítica, para evaluar su desequilibrio, situación ambigua y su intensidad semántica (Benjamin, 1961), y proponer una regulación y corrección de los desfases y desequilibrios.

Solo con base en una posición crítica de la condición metropolitana es posible incidir como arquitecto. Es decir, proyectar una posibilidad diferente. Y en ese sentido, la reflexión sobre la estructura urbana solo puede consolidarse a partir de comprender la condición metropolitana de la ciudad tradicional, y por ello las reflexiones arriba anotadas buscan una permanencia de las condiciones estructurantes de la ciudad, sin desconocer las *fuerzas de disolución* de los territorios.

El caso latinoamericano constituye una tradición diferente con respecto a los países industrializados,³ y ésta se caracteriza por la permanencia de las condiciones preexistentes, es decir, las ciudades latinoamericanas (muy en general) mantienen las reglas de orden rural a pesar de adquirir una condición urbana. La fundamentación espacial que se logra los tres primeros siglos de colonia española (sistemizadas en el siglo XVII con las reformas borbónicas) perviven aún en la emergencia de la ciudad moderna latinoamericana (esta modernización se produce en tiempos diferentes en cada ciudad, inicia con la *ilustración* de algunas elites locales y se afianza con la industrialización de la producción); esta interacción del *espíritu* mágico territorial de la mayoría de los ciudadanos con el *espíritu* "racionalista" de algunas elites sociales produce un *espíritu latinoamericano* que se evidencia en pleno siglo XX como condición básica de la metropolización. Este *espíritu latinoamericano* se visualiza en las investigaciones de Renato Ortiz (2000) y su sincretismo, de García Canclini (1989) y sus culturas híbridas, de Hernando de Soto (1989) y su tejido informal, entre otras investigaciones.

2 Weber (1970). Anotación en la contratapa: "Ven el sistema urbano como una compleja malla de interdependencias funcionales que se reflejan en intrincados procesos de comunicación, de competencias administrativas y de decisiones de mercado"

3 Tomando en cuenta los planteamientos de F. Choay, el profesor Luis Carlos Jiménez, de la Universidad Nacional de Colombia, enfatiza cinco tradiciones: 1) aquella que se centra en la experiencia alemana, 2) el entorno angloamericano, 3) la corriente italiana, 4) la persistencia de la escuela de bellas artes de París y 5) la tradición latinoamericana.

Es decir, el paso a la "ciudad industrial en pleno", no se dio. Sin embargo, sí tuvo efectos estructurantes en las ciudades tradicionales: la *macrocefalia urbana* es uno de ellos, pero no por razones endógenas (desde el interior de las ciudades y sus condición local) sino exógenas, desde la modificación del sistema urbano continental y nacional.

En ese sentido, la metropolización está ligada a una forma particular de concentración del poder económico y político en una ciudad capital frente a un sistema de ciudades en el territorio nacional, o a unas pocas ciudades grandes, como el caso de

Colombia y Brasil.

En síntesis, no aceptar y no comprender la condición metropolitana implica hacerle el juego a las fuerzas disociativas de la ciudad. Enfrentar el reto metropolitano y actuar como *corrector de los desequilibrios* es jugar en el bando de las fuerzas asociativas de aglomeración y cohesión, esencia de la ciudad y por ello de la *arquitectura metropolitana*.

El papel del sistema de espacios colectivos

La condición metropolitana implica la disolución de las actividades colectivas (G. Amendola, 2000), en el marco de por lo menos tres procesos de orden territorial propiamente metropolitanos (motivada en gran medida por todo el movimiento *verde* de la planeación anglosajona): dispersión de las edificaciones, segregación socio-espacial, y debilidad del centro fundacional; y también cuatro fuerzas político-económicas de dirección contraria (disolución) a aquellas que dieron forma a la ciudad tradicional (cohesión):

1. Hacia el territorio, para lograr eficiencia en la explotación de recursos, como una clara "huida de la ciudad".
2. Hacia la privatización extrema del suelo urbano y rural, para asegurar riqueza y flujo de capital.

3. Hacia la escisión de las funciones residenciales, de las productivas, y la especialización del trabajo y el uso del suelo.
4. Hacia una normativa “neutra” que posibilite la producción espacial acorde al capital industrial vigente. Normativa *indicativa* “a favor” del capital privado asegurando el *derecho a la propiedad* privada del suelo urbano y el *derecho a la construcción* privada y “libre”, con niveles mínimos de calidad.

Frente a estas fuerzas de disolución de lo público, contenidas en la propia *ideología* del fenómeno metropolitano europeo, las fuerzas asociativas pierden vigencia, como lo enfatiza M. Cacciari (1972):

“La metrópoli es la forma general que adopta el proceso de racionalización de las relaciones sociales. Es la fase –que supera– el problema de la racionalización de las relaciones de producción (...) espiritalización y mercantilización se funden en la actitud blasee, con la que la metrópoli crea finalmente su tipo. El dinero es quien ha encontrado aquí su más auténtico portador. (...) El “tipo” que más se extraña del fenómeno, el que menos dispuesto parece a cualquier experiencia comunicativa, representa del modo más completo la indiferencia del intelecto hacia la calidad de las cosas, hacia su valor de uso”.

Sin embargo, a la disolución de lo público, emerge la posibilidad de la cohesión de lo democrático. Esta posibilidad es justamente la tarea del proyecto de ciudad, de la visión constructiva del futuro y de la responsabilidad de la arquitectura (en formato de *arquitectura metropolitana*). Son fuerzas de cohesión que emergen desde la ciudad tradicional, desde lo permanente –a pesar de la terca visión de la metrópoli como territorio del marketing– y se formulan por lo menos en estas cuatro características:

1. La *centralidad múltiple* de las relaciones socio-espaciales –especialmente considerando que la metropolización trae consigo una tendencia a la descentralización– y la *legibilidad espacial* de este centramiento, especialmente por la diversidad de caracteres que posen los centros metropolitanos.
2. La *permanencia de la estructura urbana*, y de allí su condición trans-histórica, particularmente en la metrópoli latinoamericana, en la cual la pervivencia de las estructuras tradicionales no desaparecen sino que éstas se adaptan.
3. La *capacidad transformadora* de los espacios colectivos, la cual se hace más evidente en procesos urbanos inestables y de alta complejidad.

4. La *intensificación de las relaciones colectivas* y la apropiación colectiva de lo público, con incidencia en la totalidad de la ciudad.

Por ello, ante este juego de fuerzas, la arquitectura no puede *darse el lujo* de estar al margen: es imprescindible una actitud propositiva pertinente, y esta actitud tiene por lo menos dos ámbitos:

1. La recuperación de la dimensión colectiva y pública de las ciudades para el fortalecimiento de la dimensión democrática de la metrópoli; esta actitud implica un fortalecimiento de la estructura colectiva de la ciudad.
2. La recuperación del papel *ordenador* del territorio, que tuvo la arquitectura, y aceptar el reto de la dimensión y complejidad contemporánea, siguiendo la línea teórica de Ludovico Quaroni, hacia una arquitectura metropolitana.

La arquitectura metropolitana, por lo tanto, atiende principalmente la construcción de la estructura colectiva de la ciudad. Implica superar la visión de la ciudad como la suma de partes (completas o no), la ciudad como un contexto neutro de los edificios y la disolución de los espacios públicos como un proceso inevitable.

Errores del plan de ordenamiento territorial de Bogotá con el sistema general del equipamiento

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del Distrito Capital de Bogotá plantea un sistema general del ordenamiento en el Artículo 20 del Decreto 190 de 2004⁴ y especifica que el Sistema de Equipamientos está formado por un conjunto de servicios sociales, de amplia gama, como los servicios culturales, comunales, educativos, de salud, deportivos, recreativos y de bienestar social, (además de otros) que al construirse en el territorio urbano deben hacerlo en forma equilibrada, tanto en lo que respecta al servicio social en sí mismo, como en su relación con la estructura urbana que se desea fortalecer; por ello, el decreto en mención especifica: que se integran funcionalmente con las centralidades del Distrito Capital.

⁴ El Sistema de Equipamientos es el conjunto de espacios y edificios que conforman la red de servicios sociales, culturales, de seguridad y justicia, comunales, de bienestar social, de educación, de salud, de culto, deportivos y recreativos, de bienestar social, de administración pública y de servicios administrativos o de gestión de la ciudad, que se disponen de forma equilibrada en todo el territorio del Distrito Capital y que se integran funcionalmente y de acuerdo a su escala de cubrimiento con las centralidades del Distrito Capital.

El Artículo 232 del Decreto 190 de 2004 dice que son acciones del Sistema de Equipamientos, los siguientes:

- a. Establecer las relaciones necesarias entre el Sistema de Equipamiento actual y el deseado y los demás sistemas funcionales del Plan de Ordenamiento Territorial y garantizar el papel articulador que los diferentes tipos de dotaciones tienen en la organización social de la ciudad y su relación con la región.
- b. Determinar los parámetros y criterios necesarios para la producción de suelo público, a través de la inversión directa o por medio de las cesiones obligatorias en los procesos de urbanización.
- c. Elaborar planes de reordenamiento físico de las zonas marginales con la localización y dimensionamiento de las edificaciones dotacionales.
- d. Vincular a los ciudadanos, a las localidades y a sus administradores en la planeación, desarrollo y control de los equipamientos.
- e. Orientar la localización de los equipamientos privados y públicos, por medio de un régimen normativo específico, consecuente con la dinámica económica de la ciudad y la región.
- f. Programar las inversiones públicas y orientar la inversión privada de las diferentes dependencias e instituciones de orden nacional, departamental y distrital y de las entidades privadas y mixtas, y proporcionar los lineamientos básicos para establecer políticas de localización y cubrimiento coherentes con las demandas del Distrito Capital y la región, con el fin de lograr un conjunto funcional convenientemente articulado.

Lo anterior implica un cambio de enfoque al desarrollar un equipamiento en el marco de un sistema. Es decir, entender el equipamiento tan solo como una función urbana que es regulada por el *uso de suelo*, es un error estratégico en el ordenamiento contemporáneo. Esta visión es excesivamente normativa. Es, además, contraria a un enfoque estructural que se exige cuando se pretende consolidar un sistema de ordenamiento urbano; en general, *el equipamiento, más que una edificación, es una acción urbanística, que territorializa un sistema urbano.*

En otras palabras, el equipamiento no es un edificio ubicado adecuadamente (o no) en el territorio. Es un sistema urbano que se *espacializa* para incidir sobre la estructura urbana. La gran oportunidad es su punto C, pues si se entiende bien, *planes de reordenamiento físico de las zonas marginales*, se tomaría en cuenta el reordenamiento de la ciudad en su conjunto, pues la marginalidad no es condición local sino estructural, y los planes de reordenamiento son esencialmente un proyecto urbano (en el contexto contemporáneo del planeamiento).

Sin embargo, el desarrollo del POT de Bogotá posee vacíos y errores de partida ¿Cuáles son los errores de este planteamiento?

1. El sistema general del equipamiento es considerada como una estructura funcional y de servicios más que una estructura con base en centralidades como en esencia son los espacios colectivos de la ciudad.
2. Está definida por una visión sectorial y administrativa más que territorial, pues no plantea un modelo de gestión pertinente al sistema, y por definición los sectores (educación, salud, cultura, etc.) son escenarios parciales que responden a objetivos diferentes y en muchos casos contradictorios (la visión *privatizante* de la salud frente a la visión pública de la educación) y están unidos tan solo por una definición general de ser “equipamientos”.

3. Los planes maestros deberían haber solucionado este *autismo*, pero el hecho de formular los 17 planes por separado y desconectados entre sí, imposibilita la integración; por más que se hagan esfuerzos para su articulación, pues cada plan maestro se desarrolló en forma independiente.
4. No existe posibilidad alguna de centrar la estructura de la ciudad a través del espacio colectivo, pues las tres estructuras del POT *no* se integran. Solo son tres planes normativos yuxtapuestos; ejemplos: a) la consideración de los parques metropolitanos tan solo como estructura ecológica principal y no como centralidad, y b) el sistema de espacio público considerado como estructura funcional (este es el “mayor de los errores” del modelo del POT). En general existe una falta de coherencia que incide en la debilidad normativa del sistema general del equipamiento.
5. El reordenamiento de las zonas marginales no puede estar al margen de las centralidades urbanas, de una visión regional y no pueden constituirse en el marco funcional de la ciudad. Lamentablemente, el sistema general del equipamiento –según reza en la letra y en la praxis constructora y urbanizadora actual– peca en todas estas condiciones: no tiene relación efectiva y normativa alguna en las centralidades de POT, está reconocida como localización de funciones colectivas (peor todavía, están reconocidas como edificaciones) y no posee ninguna atención a su condición territorial.

En este contexto, cuando la norma y la praxis no van en la dirección adecuada, solo queda hablar fuerte y esperar que se produzcan ecos, escenarios académicos y proyectos urbanos adecuados. Como el caso del proyecto piloto del plan maestro de educación para Bosa y Ciudad Bolívar, en la que se plantearon *las redes colectivas* como alternativa a la debilidad y vulnerabilidad de la estructura urbana en estas localidades.

Las redes colectivas en la estructura metropolitana

Una red colectiva es, primero que todo, una red de *espacios colectivos*, es la integración territorial del espacio público, el sistema de equipamientos colectivos de la ciudad y las *centralidades* urbanas, absorbiendo en esa integración las diferentes estructuras comprometidas con un modelo territorial de la ciudad como la estructura ecológica principal, la estructura socioeconómica, y/o la estructura funcional. Es decir, la red colectiva es la que, al integrar las diferentes estructuras, da sentido a las mismas.

Su formulación articula, equilibra y optimiza la prestación de los servicios urbanos y sociales a partir del tejido socio-espacial particular de cada territorio metropolitano. Por ello, es un tejido público solidario, aquel que posibilita una ordenación urbana equilibrada y sostenible, construida a partir de enlaces o relaciones múltiples, y realizado en forma conjunta entre la experiencia colectiva de lo público y la gobernabilidad científica de lo público.

La red colectiva es, también, el modelo territorial de un sistema general de equipamientos y por ello es un instrumento de planeamiento, diseño y gestión que permite trazar lineamientos, directrices, estrategias y normas para la dirección de las operaciones urbanas y acciones urbanísticas relativas a la construcción del sistema de equipamientos de la ciudad.

La construcción de la red colectiva es un ejercicio dinámico, que facilita la incorporación de los sucesos sociales, institucionales y políticos que ocurren en el territorio y permite el replanteamiento de metas, instrumentos y canales a partir de los mismos. La red no es estática, como instrumento de proyección traza una ruta en el tiempo que debe ser actualizada y responder siempre a las necesidades sociales y a los requerimientos de la ciudad. Se constituye como un instrumento de articulación de las acciones de los distintos agentes públicos, privados y comunitarios, porque es entendida como un proyecto de ciudad.

La red colectiva es entendida también como una estrategia para la consolidación del espacio colectivo de la ciudad y el logro del *derecho a la ciudad*, pues ésta es entendida como un espacio de todos y para todos, lo que lleva a enfatizar la condición de *apropiación* más que de propiedad; es más un asunto de valores sociales que de valor de cambio, y, en ese sentido, es un patrimonio social

que compromete a la sociedad urbana en su conjunto. Esto implica regular la acción privada y el interés en el marco de la acción pública⁵ y el interés colectivo.

La afirmación de espacio para todos, nos lleva a definir una condición de *sostenibilidad* más que de competencia, es más un asunto de asegurar que el patrimonio urbano persista en el tiempo, es decir, es un espacio que posee un devenir y éste es vulnerable e inestable. Es, además, un proceso cultural y político, diferente al proceso natural que se desarrolla solo, sino, al contrario, está determinado por las decisiones, acciones, conocimientos, sentidos, etc. que una sociedad y una *formación histórica* construye. Esta afirmación implica que todos los esfuerzos constructivos inciden en la forma de la ciudad, tanto los procesos formales, profesionales, con licencia, planeados, como aquellos que no son planeados por el organismo central, que no poseen licencias de urbanismo ni de construcción; tanto los procesos de expropiación liderados por el gobierno de la ciudad como los procesos especulativos de la industria inmobiliaria y los procesos de invasión propios de la marginalidad y el desplazamiento.

Considerando que la transformación de la ciudad siempre es por procesos complejos –que muestra una situación múltiple y un marco de incertidumbre amplio, propio de la condición metropolitana de la ciudad–, la red colectiva es también una operación urbana, es más un acto de *dirección de procesos* que administración normativa. Es decir, la ciudad es un campo de fuerzas territorializadas y por ello toda construcción es un acto de poder (entendido éste como la capacidad de acción para transformar un territorio preexistente), toda construcción es una transformación con intención.

Por lo tanto, las tres condiciones antes mencionadas, apropiación, sostenibilidad y desarrollo, están fuertemente ligadas al *devenir* del espacio colectivo de la ciudad, y no solo por ser de interés común, sino porque no es posible plantearse una estructura urbana sin éstas.

Por ello, a la pregunta ¿cómo se materializa el derecho a la ciudad?, respondemos: a través del acceso a *lo público*, al espacio colectivo, y en esa línea, a la *centralidad*. Entiéndase primero que todo, acceso a las redes públicas, a las redes de espacio colectivo, a las redes inter-

dependientes de todas las centralidades metropolitanas. Y, en síntesis, el derecho a la ciudad es el derecho a tener una estructura urbana equilibrada, solidaria, sostenible y con alto sentido político de futuro.

Las redes colectivas como proyecto

Las redes colectivas solo pueden construirse y gestionarse con visión prospectiva, es decir, a través del proyecto urbano.

El proyecto urbano es una estrategia para el ordenamiento y la construcción de la ciudad, a partir de intervenciones de alto impacto en el territorio, mediante un proceso integral altamente participativo. El proyecto urbano encierra una visión integral, una acción estratégica y un impacto constructor, de modo que posibilita la consolidación y cualificación territorial mediante la intervención intersectorial, inter-comunitaria, integrando tanto aspectos globales como aspectos locales y propiciando una gestión pública-privada.

Se concibe como una nueva forma de pensar y actuar sobre la ciudad, en la cual se toman en cuenta las problemáticas urbana local y metropolitana, puesto que inciden en la estructuración del territorio; por otro lado, es un escenario para la coordinación de todas las acciones urbanísticas que se realizan sobre el territorio del proyecto urbano, acciones tanto del sector público como del privado, y además promueve la participación de la comunidad local y asegura un impacto socioeconómico en cada familia y barrio del área del proyecto. Es entonces un proyecto cultural, político y espacial, con una voluntad social clara, que instaure un método de intervención urbana basado en lo público y colectivo, propiciando la articulación de la gestión local con la gobernabilidad metropolitana.

5. La acción pública no es solo la acción del gobierno de la ciudad, es más que todo un asunto de gobernabilidad, es decir la concertación (y dirimir conflictos) del poder dominante, el poder de resistencia y el poder de sentido.

Los procesos de transformación metropolitana son inestables, el futuro se presenta más como una prospectiva que como un destino; por lo tanto, el *proyecto* es la única (léase eficiente) forma de gestionar el devenir del mismo. El proyecto urbano posee en general tres dimensiones íntimamente ligadas:

1. Una de *carácter estructural* que supera la visión de los planes indicativos y aun de los planes de ordenamiento, está más cerca de los planes estratégicos, pero en el contexto de la constitución de una estructura solidaria y no la visión competitiva del *marketing* territorial, es más una estructura que define la continuidad de la permanencia, define el campo de los posibles de la condición actual y la eleva a la prospectiva, reinterpretando el presente y definiendo una ruta, un proyecto.
2. Es un proyecto complejo de *carácter operacional*, es decir es la materia prima del *urbanismo operacional* igualmente tratando de superar el urbanismo funcionalista que campea todavía en los oficinas de planeación de las ciudades latinoamericanas; es decir, la operación es una organización temporal que enfatiza la capacidad transformadora de la obra urbana.
3. Es un proceso de formación del espacio urbano, de *carácter constructor*, es la dimensión urbano-arquitectónica por excelencia. Es decir, es la materialización morfológica, tecnológica y geográfica de la estructura urbana, no se reduce a la dimensión de *parte de ciudad* y menos de edificio (las incluye), porque no aísla la acción arquitectónica, sino que la inserta en un complejo constructor en el tiempo, a través de modelos de gestión que permitan no solo pilotaje, coordinación, promoción, sino también calidad, participación, apropiación y contrastación académica de los hechos arquitectónicos en juego.

En este marco, *la estructura urbana como permanencia* constituye un *proyecto-potencial*, como *la estructura urbana como horizonte*, constituye un *proyecto-posible*. La prospectiva no puede construirse sino sobre la base de la potencialidad, como de sus fortalezas y aspectos positivos que posea la actual estructura urbana; no es posible desarrollar un proyecto urbano al margen de la ciudad construida, por ello el proyecto-posible clarifica y jalona un presente hacia su sostenibilidad en el futuro, exige una interpretación de los deseos y aspiraciones y una alta carga de optimismo, es una función mental propia de la arquitectura que no podemos abandonar. Hay que rechazar las tendencias a reducir a la arquitectura a sus componentes y perder la columna vertebral de ella, es decir, la reducción a com-

ponentes solo teóricos, solo técnicos, solo expresivos, etc. para fortalecer la proyección integral, aquella capaz de integrar el proyecto-potencial al proyecto-posible y formular un proyecto urbano coherente y completo.

El proyecto urbano es el camino que construye las directrices territoriales, la *espacialidad* de la ciudad, la forma del habitar. Por lo tanto, es la *máquina* (en el sentido que le otorga G. Deleuze, 1987) que tensiona la *temporalidad* de la ciudad, dirigiendo los procesos hacia el futuro y disminuyendo los grados de incertidumbre que existe en la sociedad contemporánea. Sin embargo, este reto posee viabilidad en la medida en que las directrices territoriales estén presentes en cada intervención puntual construyendo la dimensión urbana del espacio colectivo. Esta es, a mi juicio, una de las más importantes variables: intervenir en la ciudad metropolitana a partir de acciones estratégicas y diversificadas para construir una ciudad con *sentido*, dado que cada acción es un *plegamiento* del territorio, y *no* una suma de partes (homogéneas) para buscar un todo esquivo.

Este *pliegue del territorio* (proyecto urbano potencial-posible) es la base de la operación urbana, y es la pieza clave para la racionalización de la acción urbano-arquitectónica. Como lo expone Patrizia Ingallina (2004) al ubicar al proyecto urbano como una plataforma constante desde lo global a lo arquitectónico:

La notion de plan, autrefois largement employée par les acteurs –décideurs de l'aménagement et de l'urbanisme, en France, a été actuellement supplantée par la notion de projet urbain. (...) L'articulation entre les échelles du projet urbain se fait par une série d'opérations emboîtées allant de la planification stratégiques á la programmation urbaine jusqu'a a la planification opérationnelle et au « phasage » des projets. Le schéma suivant est proposé :

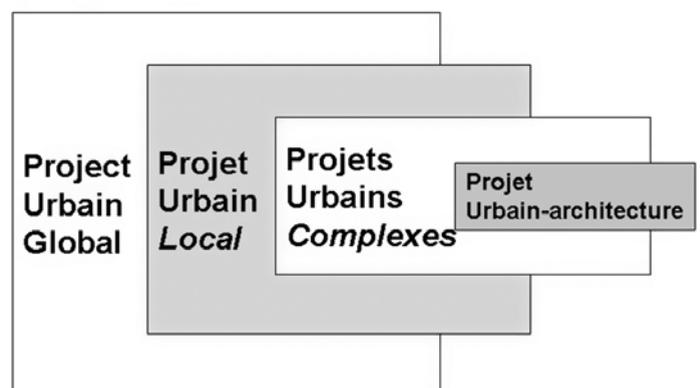


Imagen 1 Esquema del proyecto urbano.

Si bien Ingallina propone una visión integradora del proyecto urbano, no especifica la relación con la planeación. Parece que este enfoque reemplaza al instrumento plan en el diseño del territorio. Creemos que el enfoque de la íntima relación entre el projet urbain-architecture y el projet urbain complexe es de lo más significativo y contemporáneo.

En otras palabras: la construcción de la estructura urbana implica una formulación como proyecto potencial-posible (a escala pertinente) y las operaciones urbanas y los proyectos urbano-arquitectónicos son las *máquinas* para esta labor. Recuerden las tres dimensiones del proyecto antes mencionadas: estructural, operacional y constructor. No es posible por lo tanto prescindir del proyecto para el diseño de la estructura urbana. Tómese nota, por favor, del énfasis en la incapacidad de los planes y la planificación (aun, la planificación multidisciplinar) para la construcción de la ciudad.

En ese sentido, el espacio colectivo de la ciudad, al ser la base material de la condición pública de una sociedad, es el centro del debate sobre la estructura urbana; y la proyección de esta estructura es una prioridad y una responsabilidad –para con los ciudadanos– de la disciplina arquitectónica.

¿Qué es lo que proyectamos cuando damos forma al espacio colectivo de la ciudad? *Proyectamos la condición pública de la ciudad.*

Sin embargo, esta condición pública no es fácil de asir, especialmente en una metrópoli cambiante. Ello nos exige preguntarnos: ¿cómo comprendemos la condición colectiva y pública de la metrópoli, cuando esta condición es *nebulosa*, ambigua, informal y con altos grados de incertidumbre?, ¿cómo definimos lo colectivo en una sociedad cada vez más privatizada, cada vez más competitiva, cada vez más segregacionista?

La conceptualización de *lo colectivo* tiene que reemplazar la dicotomía público-privado de la ciudad burguesa y del urbanismo funcionalista, por una condición mixta; tiene que superar la dicotomía producción-consumo de la sociología marxista y del capitalismo neoliberal, hacia una visión de gobernabilidad; y tiene que abandonar la tendencia a reducir lo colectivo a lo homogéneo para explorar la diferencia solidaria y la heterogeneidad como carácter primordial de lo público. Siguiendo esta línea, tal vez sea necesario superar también la planeación por escalas del urbanismo racionalista para explorar lo colectivo como el territorio *interescalar* de los encuentros con intensidad y *multiplicidad*.

Volvamos a la pregunta inicial: ¿qué es lo que diseñamos cuando damos forma al espacio *colectivo* de la ciudad? Parece que es más que un equipamiento (edificaciones que contienen funciones colectivas) y es mucho más que la infraestructura productiva de la ciudad: diseñamos una transición, una articulación de varios dominios y escalas, una posibilidad de trascender la espacialidad definida por funciones para *arquitecturizar* una espacialidad definida por fuerzas y sentidos democráticos.

Por ello, el proyecto urbano-arquitectónico no es una certeza, es una pregunta y una hipótesis, es más que todo la posibilidad de que la arquitectura salga de ese *hueco negro* en el que esta “gracias” a su terquedad *objetual* y al aislamiento forzado que el urbanismo, la economía y el derecho la ha postrado por ese “miedo” a *proyectar la ciudad*.

La red de espacios colectivos en Bosa - Bogotá⁶

La formulación de los planes maestros de equipamientos, más que una coyuntura normativa, es una oportunidad de desarrollo urbano, y requiere de una estrategia operacional que articule y convoque los sectores sociales, institucionales y empresariales en una sola actuación pública, y ésta solo puede llevarse a cabo en el marco de un proyecto urbano.

Por ello, la actuación urbanística en Bosa - Bogotá exige tomar en consideración que es una periferia metropolitana, que posee problemas tanto estructurales como cotidianos, y que la atención a cada uno de ellos implica un posicionamiento de partida: no solo es respuesta a un encargo profesional, sino, primero que todo, es una responsabilidad social de definir una actuación que posee la capacidad de incidir sobre la espacialidad cotidiana a la vez que reequilibra la estructura de la localidad, especialmente porque es un proyecto urbano del sistema de equipamiento colectivo.

En ese sentido, la construcción de un sistema de equipamientos colectivos –como lo vimos al inicio– es la clave para la estructuración de un territorio metropolitano ambiguo, inestable y de alta concentración de población en estado de vulnerabilidad social, como pasamos rápidamente a esbozar:

Algunos aspectos de la estructura socioeconómica

La localidad de Bosa está situada al sur-occidente de la ciudad de Bogotá, incorporada a ésta a mediados del siglo XX como un área rural principalmente. Solo hasta la década de los ochenta, se ha visto un crecimiento impresionante, a tal punto que establece una conurbación con el municipio vecino de Soacha.

En referencia a las proyecciones poblacionales presenta el mayor crecimiento poblacional promedio anual entre todas las localidades de la ciudad de Bogotá, seguida de la localidad de Ciudad Bolívar, en el período 1993-2010. Lo anterior define unas tendencias demográficas crecientes para las dos localidades, mayores al promedio de la ciudad. A continuación mostramos una tabla discriminada en las Unidades de Planeación Zonal (UPZ) que el plan de ordenamiento territorial a definido para Bosa.

UPZ	2004	2007-2007	2007-2008	2008-2011	2011-2015	2015-2019
APOGEO	54.936	40.648	35.885	37.842	44.037	48.855
BOSA OCCIDENTAL	128.862	139.730	143.352	151.171	175.917	195.164
BOSA CENTRAL	253.108	274.454	281.569	296.927	345.532	383.336
EL PORVENIR	14.772	16.018	16.433	17.329	20.166	22.372
TINTAL SUR	1.011	1.096	1.125	1.186	1.380	1.531

Imagen 2 Proyección de Población Total 2004-2019. Fuente: Proyecciones de Población Plan Maestro de Equipamientos

Para el año 2004, la población en edad escolar para Bosa representaba el 26%. De acuerdo con las proyecciones de población analizadas Bosa tendría al 2019 un mayor incremento de su población escolar (3,1% promedio anual).

6 Esta parte del artículo forma parte del proyecto piloto UNAL-SED desarrollado conjuntamente con el arq. Pedro Juan Jaramillo y la economista Teresa Ramírez.

UPZ	2004	2007-2007	2007-2008	2008-2011	2011-2015	2015-2019
APOGEO	12305	10.722	10.194	10.750	12.510	13.879
BOSA OCCIDENTAL	34032	39.311	41.070	43.311	50.401	55.315
BOSA CENTRAL	66283	76.562	79.988	84.350	98.158	108.897
EL PORVENIR	5479	6.336	6.622	6.983	8.126	9.016
TINTAL SUR	352	407	425	448	522	579

Imagen 3 Proyección PEE 2004-2019. Fuente: Proyecciones de Población Plan Maestro de Equipamientos.

El déficit de suelo para uso educativo es la diferencia entre el suelo disponible vs. suelo requerido en hectáreas y con base en los estándares construidos por el plan maestro⁷ se necesitan 11 hectáreas de suelo para uso educativo, que no existe.

LOCALIDAD	UPZ	DEFICIT EN SUELO		
		DEFICIT AREA LIBRE EN HECTAREAS DE SUELO	DEFICIT AREA CONSTRUIDA EN TRES PISOS EN HECTAREAS DE SUELO	DEFICIT AREA LOTE EN HECTAREAS DE SUELO
BOSA	APOGEO	-1	0	-1
	BOSA CENTRAL	-5	-1	-6
	BOSA OCCIDENTAL	-3	0	-3
	EL PORVENIR	-1	0	-2
	TINTAL SUR	0	0	0
	Total	-10	-1	-11

Imagen 4 Déficit en Ha. de suelo para 2006 y 2007. Fuente: Proyecto Piloto del PMEE. Consultoría UNAL 2006.

De acuerdo con las *zonas hábitat*⁸ definidas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Bosa Central y Bosa Occidental son UPZ de desarrollo progresivo sin consolidar, caracterizado por la presencia de viviendas en estado inconcluso, en obra negra o fachadas sin cubrir o pintar y con azoteas provisionales; igualmente se caracterizan por viviendas que evidencian construcción por etapas y por presencia de lotes sin cerrar o sin destino conocido. De acuerdo con esta clasificación, Bosa Central presenta este tipo de características de forma más pronunciada que Bosa Occidental. La primera tiene una fuerte presencia institucional. La UPZ El Porvenir tiene una gran cantidad de lotes sin vivienda y el entorno es de pobreza, caracterizado por viviendas sin planificación previa y con materiales frágiles y con alta densidad poblacional. El Apogeo presenta un entorno distinto, combinando zonas de desarrollo progresivo consolidado, industria y lotes sin vivienda. El desarrollo progresivo consolidado se caracteriza por viviendas terminadas, generalmente por autoconstrucción, y el paisaje se define por la diversidad arquitectónica.

La vocación económica de Bosa está orientada al sector industrial, con el 92% de los activos existentes y en menor medida en el sector comercio, con aproximada-

⁷ Estándares urbanos y arquitectónicos del plan maestro de equipamientos educativos del Distrito Capital.

⁸ Las zonas hábitat se definen como espacios geográficos que tienen elementos homogéneos relacionados con la densidad poblacional y de las construcciones, su diseño, la presencia de establecimientos industriales y comerciales, la presencia de zonas verdes, de equipamientos, el estado general de las construcciones, la presencia de habitantes con carencias básicas, etc.

mente el 5% del total de activos. El monto de activos en Bosa es bajo frente al agregado de la ciudad, ya que para 2001 con el 6,8% de la población, contaba solo con el 0,08% de los activos productivos de Bogotá. De acuerdo con cifras de la Cámara de Comercio de Bogotá, en la UPZ Apogeo el 64% de los establecimientos desarrollan actividades comerciales, en menor medida se encuentran los establecimientos dedicados a servicios comunitarios (45) y actividades industriales (42).

En concordancia con la participación productiva de Bosa en la ciudad, *las tasas de desempleo están dentro de las más altas de la ciudad*. La población ocupada de Bosa se concentra principalmente en actividades relacionadas con el comercio (29,81%), la industria (24,65%) y en servicios comunitarios, sociales y personales (22,74%). *La estructura empresarial y económica se caracteriza por actividades de bajo valor agregado, en donde la mayoría del suelo está destinado a actividades económicas de sobrevivencia* (tenderos y otros servicios comerciales), el potencial para generar empleo es relativamente bajo. El desempleo alcanza niveles de 16,35% en Bosa.

Según las cifras del Departamento Administrativo de Catastro Distrital, en Bosa existen 92.847 predios, de los cuales el 82% tienen destino residencial, 11% urbanizado no edificado, 3% comercio predio a predio, 1,6% comercio general y 2,4% predios con otro tipo de destino. Bosa Central concentra el mayor número de establecimientos comerciales predio a predio, con una amplia zona residencial y un amplio número de instituciones públicas. Bosa Occidental también presenta una alta densidad comercial y residencial.

En Bosa, la mayoría de los barrios se iniciaron como desarrollos ilegales en terrenos de invasión, razón por la cual la inversión en servicios básicos e infraestructura se ha visto fuertemente afectada. La falta de inversión y la inseguridad jurídica han generado que los precios del suelo se hayan mantenido bajos. Sin embargo, en los últimos cinco años, muchos barrios han entrado en procesos de legalización, lo que ha atraído inversión pública y privada, a través de proyectos inmobiliarios y de viviendas de interés social, particularmente en el borde occidental de Bosa. Dada esta dinámica de desarrollo y de acuerdo con las cifras de la Lonja de Propiedad Raíz de Bogotá, D.C., desde el año 2000 los precios del suelo se han venido incrementando en términos reales un 2,75% promedio anual, específicamente en el período 2003 - 2004, durante el cual la tasa de crecimiento fue de 7,42%.

Algunas consideraciones del sistema de movilidad de Bosa

La localidad presenta niveles de consolidación diferenciales: el primer nivel de alta consolidación está ubicado en la UPZ de Bosa Central, un nivel medio de consolidación en la UPZ Bosa Occidental y nivel bajo de consolidación en las UPZ Tintal Sur y Porvenir.

Igualmente, presenta dos formas de movilidad: la movilidad por las vías metropolitanas y por las vías locales. No existe una lógica entre estas dos formas de movilidad, por cuanto la segunda modalidad se adapta al trazado rural de la localidad, mientras que las vías arteriales se han ido proponiendo en el marco de la planeación funcionalista y la visión sectorial, sin tomar en consideración el potencial estructurante del espacio público, y sin incorporar en estas vías una malla intermedia (por lo menos) que evite el impacto de pasar, por ejemplo, de una vía de 60 metros a una de 6 metros. Por otro lado, no existe ninguna relación con las centralidades locales y menos con un sistema de equipamientos colectivos.

El sistema de transporte colectivo se compone de rutas alimentadoras sobre vías locales irregulares, discontinuas y tortuosas, a lo largo y ancho de la localidad. Las troncales y sus terminales se despliegan al borde de la localidad y se constituyen en elementos fragmentadores, ya que la zona sur de la localidad solo tiene acceso a las rutas del Portal del Sur y las rutas del norte solo acceso al Portal de las Américas de Transmilenio. Ahora bien, el transporte público tiene pocas rutas que vuelven caótico y demorado el desplazamiento de sus habitantes, incluso internamente.

Consideraciones sobre la prospectiva de la estructura urbana de Bosa

Tomando en cuenta el diagnóstico urbano que se realizó en el proyecto piloto del plan maestro de educación, se evidencia una inequitativa y desequilibrada estructura actual de Bosa, que se manifiesta, entre otros aspectos, en la falta de servicios urbanos y equipamientos para la población residente en Bosa, en la impermeabilidad de su trazado, en la vulnerabilidad de su estructura ambiental, en la falta de centralidad suficiente para ordenar todo el territorio –especialmente el sector de conurbación con Soacha y las áreas de desarrollo al occidente de la localidad–, en la consolidación de un tejido urbano segregado y excluyente, y por ello, el reto de la construcción de la red nodal en Bosa tiene cuatro vectores:

1. Disminuir el déficit residencia-servicios urbanos.
2. Racionalizar la movilidad urbana al interior de la localidad.

3. Fortalecer la centralidad de Bosa con nuevos centros que acerque la oferta social a otros sectores.
4. Afirmary con la red de espacios colectivos el inicio de un sistema que incida sobre la estructura urbana actual y la complemente.

En ese sentido, una *red de espacios colectivos* formula las siguientes directrices de ordenamiento:

1. La infraestructura de caminos desarrollada en Bosa en los últimos 50 años mantiene una preexistencia que muestra una relación que debe ser fortalecida, y es aquella que iba desde la antigua estación del ferrocarril (hoy es el acceso a Bosa desde la autopista sur) hacia el centro de Bosa y desde allí al sector occidental de Bosa, pasando por el río e incorporándolo en este *eje* todavía en malas condiciones pero de alto potencial estructurante, pues permitirá una integración de la Bosa *antigua* con la Bosa *nueva*. Estos caminos, unidos a los trazados rurales, son parte de un proyecto-potencial.
2. Las vías que fueron marcando el desarrollo de Bosa central son pocas pero determinantes y por ello son todavía base para una nueva estructura urbana y en ese sentido, la vía San Bernadino, que explica la existencia del puente al extremo sur de Bosa, es la única que permite el acceso a gran cantidad de barrios y áreas de desarrollo, que en estos momentos adolecen de equipamientos y espacios públicos adecuados y están desarticulados de las áreas de actividad central de Bosa y de actividad productiva que se da en la autopista Sur; estos aspectos sustentan (entre otros temas estratégicos) el planteamiento de una nueva centralidad zonal y urbana en el sur de Bosa para ordenar y equilibrar a las áreas residenciales de este sector, que tienen una pobre conectividad con el actual centro. Esta centralidad debe estar conectada con el centro actual para asegurar complementariedad entre estos dos.
3. El río debe dejar de ser un obstáculo y convertirse en un elemento integrador, y por ello las estrategias de sutura y recuperación deben estar contempladas en los proyectos urbanos y debe ser una base para la construcción de la red colectiva, especialmente por dos aspectos se evidencien en los planes parciales: es hacia el río que están dejando las urbanizaciones las áreas de cesión y es el río un alto potencial de áreas ecológicas y de expansión. En ese mismo sentido, se debe aprovechar la oportunidad que ofrece el trazo de la avenida Ciudad de Cali y su plan de instalar allí un sistema de transporte colectivo para ser incorporado a la consolidación de un eje de actividad dotacional entre el río y la vía, especialmente aprovechando las acciones de renovación asociadas a la apertura de la ésta.
4. Es necesaria una estructura urbana racional y equilibrada en los nuevos espacios de desarrollo y que no termine siendo una yuxtaposición de planes parciales sin conexión ni orden territorial y con alto déficit de servicios educativos, de salud, recreación, etc., pues aunque se cubran las necesidades de los nuevos pobladores contenidos en el estudio poblacional de cada plan parcial, no se toma en cuenta el alto déficit actual de suelo colectivo. Por ello deben proponerse áreas de actividad central que integren la Bosa actual con las áreas de desarrollo
5. No debe abandonarse la relación con la localidad de Kennedy, especialmente por la vía Dagoberto Mejía, no solo por una vía preexistente que soportó el desarrollo entre las dos localidades, sino porque el sector de Bosa central necesita ampliar las conexiones con su entorno y su apertura hacia Kennedy es de importancia estratégica.

En síntesis, las directrices de ordenamiento se expresan en un escenario estructural de oportunidad, un proyecto-posible desarrollado a través de operaciones de

que permite un uso mayoritario residencial y un tratamiento urbanístico de desarrollo, y en las áreas colindantes al río, presenta tratamiento de sectores urbanos especiales.

Parte Oriental (avenida ciudad de Cali): esta zona sobre el eje de la avenida Ciudad de Cali se caracteriza por tener un trazado semidenso, de forma irregular y fragmentaria, de accesibilidad directa sobre vías de la malla vial arterial y servida por rutas alimentadoras de Transmilenio. Presenta una norma que permite un uso mayoritario residencial con actividad económica en la vivienda y un tratamiento urbanístico de mejoramiento integral.

El proyecto posee impacto urbano. Su reto principal es conectar el territorio en dos sentidos: en el sentido oriente - occidente, entre el municipio de Soacha y la localidad de Bosa con el centro de la ciudad, y en sentido norte - sur, entre la zona consolidada de Bosa, las zonas en consolidación y las áreas de futuros desarrollos.

La parte occidental (río Tunjuelo) tendría que conformar una centralidad de servicios urbanos mediante la provisión de nuevos equipamientos colectivos y espacio público en aras de mejorar las condiciones de calidad de vida de la población. Para lograr lo anterior, deberá trabajarse el río Tunjuelo con sus respectivas áreas de ronda y zonas de manejo y protección como el eje ordenador de la nueva centralidad de servicios. La parte oriental (avenida Ciudad de Cali) tendría que articular la localidad de Bosa con el resto de la ciudad superando la barrera espacial y funcional que generan las avenidas Villavicencio y Primero de mayo con su alto tráfico vehicular y de carga pesada; fortalecer la relación peatonal y de ciclorutas entre la localidad y el Portal de Transmilenio de las Américas y la Centralidad de Corabastos. Adicionalmente, este proyecto debe contribuir para que el tejido residencial en tratamiento de mejoramiento integral se consolide mediante la provisión de equipamientos colectivos y espacios públicos de escala vecinal.

Proyecto Humedal Tibanica – río Bogotá

Este proyecto se configura a partir de la relación de elementos de la estructura ecológica principal, fomentando su valor y recuperación ambiental para el disfrute como espacio colectivo de este territorio, ayudando a la disminución del déficit de espacio público y áreas libres existentes en la zona. Adicionalmente, se constituye como un potencial para la formación media en temas ambientales y como un recorrido ecológico de apoyo a las actividades educativas.

El proyecto busca la conexión ambiental de estos dos puntos, mediante la construcción de una estructura de espacio público que los conecte y de equipamientos recreo-deportivos y de educación básica y media para suplir el déficit actual y futuro de equipamientos de esta zona, con el fin de asegurar un tejido “verde” a lo largo del cual se puedan consolidar nodos de equipamientos.

Abarca un área que se caracteriza por ser de topografía plana en su mayoría sin urbanizar (excepto por la zona entre el río Tunjuelo y la avenida Tintal, la cual posee urbanizaciones de origen ilegal en condiciones de precariedad urbanística y nivel socioeconómico de estrato 1). En el corto plazo, el área de este proyecto tendrá accesibilidad directa sobre la futura avenida San Bernardino, la continuación de la avenida Tintal y la avenida Ciudad de Cali, las tres pertenecientes a la malla vial arterial. Presenta una norma de uso residencial y tratamiento de desarrollo, y en el área ya urbanizada, tratamiento de mejoramiento integral. Adicionalmente, el área de este proyecto involucra tres elemen-

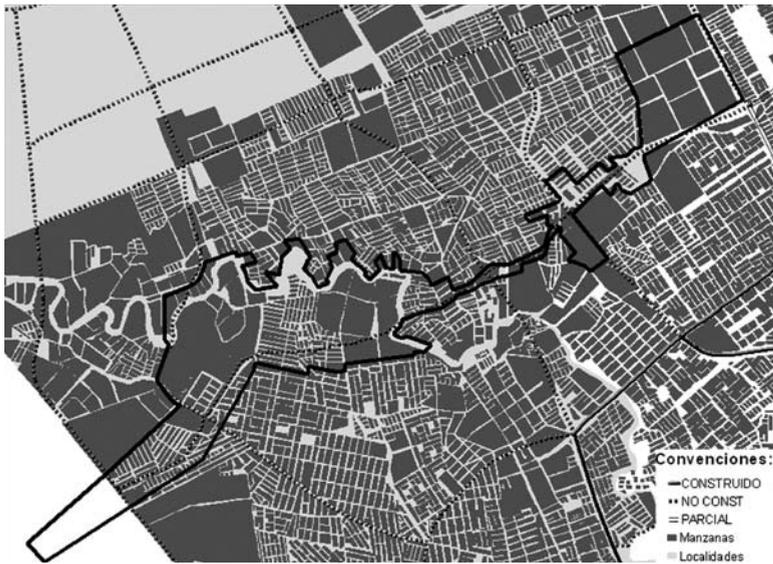


Imagen 5 A Esquema de los proyectos urbanos en Bosa.

tos de la estructura ecológica principal de gran importancia: río Bogotá, río Tunjuelo y humedal Tibanica.

Su reto principal es buscar la concentración y organización espacial de las futuras áreas de cesión de las nuevas urbanizaciones y de los equipamientos propuestos por otros sectores, con el fin de generar un espacio de integración social para los habitantes tanto de la Bosa existente y la Bosa futura, como para los de Soacha y Bogotá.

Para lograrlo, en la zona del Tintal se debe garantizar que las nuevas urbanizaciones cumplan los estándares de espacio público y equipamientos colectivos definidos por los diferentes planes maestros, y que en las zonas de Bosa Central y Occidental, se busque generar una centralidad de espacio público y equipa-

mientos urbanos de alta cobertura que solucione, en lo posible, las deficiencias históricas de servicios sociales que presenta esta localidad. Dicha búsqueda de concentración y organización espacial de nuevos servicios urbanos, deberá estar guiada por criterios de generación, estructuración y continuidad de espacio público y colectivo, y por criterios de ordenación sobre la avenida San Bernardino y articulación de los elementos de la estructura ecológica principal.

El proyecto piloto en Bosa: un nuevo centro: La Esperanza

Ubicado en el cruce de dos proyectos urbanos: el río Tunjuelo/avEnida Ciudad de Cali y el proyecto del humedal Tibanica. Debe aportar a la conformación de una centralidad de servicios urbanos mediante la provisión de nuevos equipamientos colectivos y espacio público en aras de mejorar las condiciones de calidad de vida de la población y de fortalecer la continuidad de la estructura ecológica principal como el eje ordenador de la nueva centralidad.

El proyecto piloto tiene un área total de 179,6 hectáreas brutas, se localiza en la UPZ Bosa Central y la norma de la UPZ considera para esta zona los siguientes tratamientos y usos:

- Áreas en tratamiento de mejoramiento integral modalidad complementaria (residencial) y reestructurante (predominantemente dotacional).
- Algunas áreas en tratamiento de desarrollo en área urbana integral residencial, las cuales pueden destinar hasta el 35% del área útil a otros usos distintos al residencial, y si se desarrollan mediante plan parcial, pueden destinarse en su totalidad a uso dotacional.
- Una parte del plan parcial Edén El Descanso, el cual se encuentra en proceso y está ubicado en la UPZ Tintal Sur.
- Algunos sectores en consolidación de sectores urbanos especiales y equipamientos colectivos, destinados a usos dotacionales existentes.
- Sectores residenciales en tratamiento de consolidación urbanística, los cuales se consideran como los de menor oportunidad para generar suelo a la red nodal.



Imagen 5 B Esquema de los proyectos urbanos en Bosa.

Considerando la disponibilidad de suelo para uso colectivo a partir de los instrumentos de planeación y gestión del POT, se propone una racionalización de estos y un *pilotaje* de las acciones a corto y largo plazo en el marco de un proyecto urbano-arquitectónico. Para ello se integran todos los suelos de cesión de los planes parciales, las áreas públicas y rondas de río, las potenciales áreas para cesiones de las áreas re-estructurantes y de las áreas de desarrollo. Para realizar esta acción urbana se usa el poder que le otorga el POT a los planes maestros de definir donde considera (el plan) la localización de los servicios sociales, y dado que no hay planes parciales definidos, el proyecto urbano los delimita y les da un rol. Esta es la capacidad que la planeación funcional no es capaz de tomar, por la inercia normativa, no es capaz de “imponer” un sistema antes de construir un edificio.

Por ello, el proyecto urbano-arquitectónico, al incorporar en un solo pensamiento todas las áreas posibles de cumplir una función colectiva, tiene ahora un territorio suficiente para diseñar un centro urbano que además invite

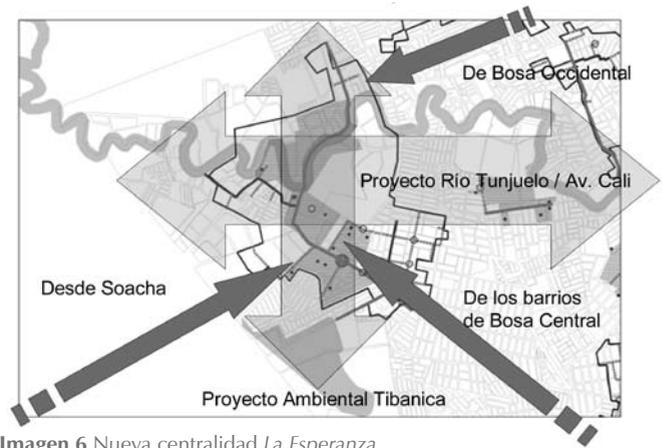


Imagen 6 Nueva centralidad La Esperanza.

(asignando igualmente roles y tareas a los suelos de oportunidad y suelos de desarrollo inmobiliario) al desarrollo privado para aprovechar esta obra pública y se conforme un escenario mixto de gestión, por ejemplo aumentando los índices de construcción y cualificando el entorno de futuros desarrollos de vivienda de interés social.

El proyecto urbano-arquitectónico La Esperanza-Bosa, para aumentar la permeabilidad y accesibilidad del tejido urbano, se basa en la ampliación de la avenida San Bernardino hacia Bosa occidental conectándose con la avenida El Tintal, la avenida Ciudad de Ciudad de Cali y la confianza en que ésta llegue a Soacha abriendo otras opciones a este municipio y otros usuarios directos para este centro urbano, que junto con vías intermedias existentes que son incorporadas al proyecto y que ya poseen presupuesto por parte del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y están en los escenarios de mediano plazo del POT, se aumentan las posibilidades de acceder al nuevo centro por parte de todos los barrios del sector que ahora no les es posible acceder a los insuficientes e inadecuados servicios centrales de Bosa Centro.



Imagen 7 Permeabilidad y Accesibilidad.

La propuesta de implantación del proyecto piloto, identificó ciertas áreas de oportunidad, conformadas por los lotes de propiedad de la Secretaría de Educación, lotes del IDRDR y lotes varios que al momento no se encuentran construidos. Adicionalmente, incorporó al área del proyecto áreas de oportunidad, como las áreas de cesión para uso colectivo de los planes parciales, el porcentaje de las áreas para uso colectivo de las áreas en tratamiento de desarrollo y los sectores re-estructurantes de la UPZ. Todos estos suelos fueron integrados junto con el espacio público, como las rondas de uso ecológico del río y los andenes plazas y alamedas.

ID	Tipo	Área (Has.)	Observaciones
1	Desarrollo - Área urbana integral residencial	40,9	Cede el 8% a dotacionales y el 17% a zonas verdes. Puede destinar el 35% a usos distintos al residencial, y mediante plan parcial, puede destinar el 100%
2	Consolidación de sectores urbanos especiales -equipamientos colectivos y parques	9,3	Son áreas no rentables y que se excluyen de los sistemas de reparto, pero a las que se asocian los nodos
3	Mejoramiento integral de intervención reestructurante	38,3	Predominantemente dotacional; ya que puede combinar otros usos y que se busca desarrollar mediante planes parciales, se propone un 50% para nodo y el resto para otros usos (comercio, vivienda, parque)
4	Lotes IDRDR	32,5	Incluye el humedal Tibanica
5	Lotes SED	2,7	
6	Lotes privados y varios	14,7	

Imagen 8 Identificación de áreas de oportunidad, Proyecto Piloto La Esperanza.

Con base en estas posibilidades, se desarrolló un modelo de intervención que supera la discontinuidad y la desarticulación de los suelos con usos destinados a espacio público y colectivo, propio de la planeación funcionalista, y que se expresa en el siguiente grafico

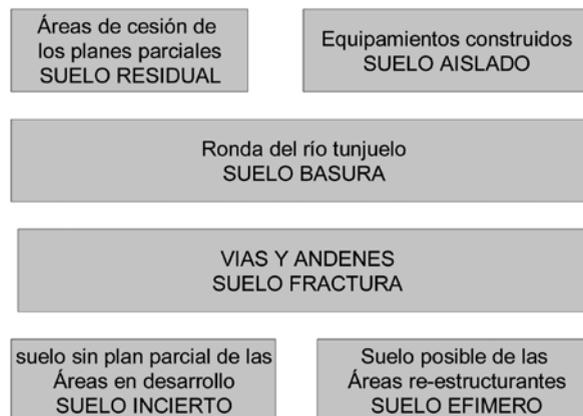


Imagen 9 Gestión de suelo sin ninguna conexión.

Por ello, el proyecto urbano-arquitectónico enfrenta el problema en forma prospectiva y con base en las normas vigentes, explorando el siguiente modelo:

La red colectiva se construye con base en el espacio colectivo articulado en un proyecto arquitectónico (Red-C) y esta integración toma el espacio público como base (EP) y le da un rol central para cualificar el actual uso de suelo colectivo en lotes de la SED, el IRDR, etc., así como también lotes que están contruidos pero que serán destinados para ese uso (EqC) para condicionar los futuros proyectos arquitectónicos en las áreas de cesión de los planes parciales (CPP). Esta integración es una *unidad de actuación vigente*, por cuanto ya posee áreas definidas y norma específica; además, se incorpora en el proyecto urbano-arquitectónico el escenario posible que los instrumentos de planeación y gestión del POT ofrecen, es decir, se definen, ubican, delimitan y diseñan también las cesiones futuras de las áreas en desarrollo de las UPZ de mejoramiento integral (AD). Esta acción es posible gracias a la condición de marginalidad y deterioro de las mismas, que al integrarlas con las áreas re-estructurantes (ARE) en lo que respecta al vocación dotacional de éstas, se consolida otra *unidad de actuación posible*.

Como lo muestra la figura 10, Suelo articulado por proyecto urbano: Red-C: EP < (EqC + CPP) + (ARE + AD)>

Con base en lo anterior, se establecen seis unidades de gestión dentro del proyecto.



Imagen 10 Suelo articulado por proyecto urbano

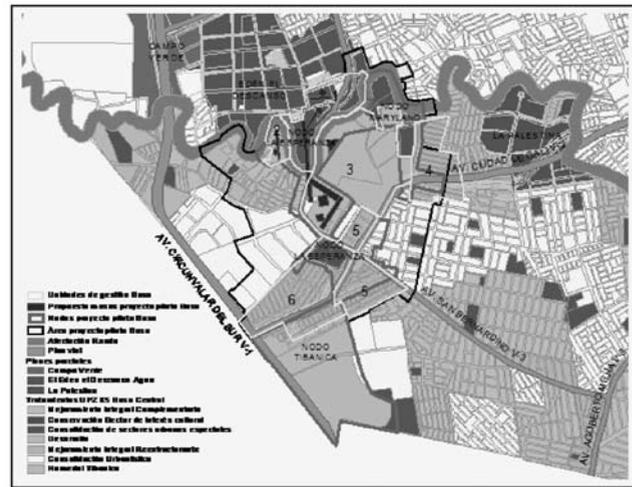


Imagen 11: Mapa de las unidades de gestión.

ID	NOMBRE	NODO	PROYECTO	ÁREA	OBSERVACIONES	OPCIÓN A	OPCIÓN B	VIABILIDAD
		ASOCIADO	ASOCIADO					
1	Cesión plan parcial Edén el Descanso	Esperanza	Humedal Tibanica	125,978.87	Se delimita por el área de cesión del plan parcial Edén el Descanso. La intervención propuesta aprovecha la cesión.	No requiere, ya está asociada a la cesión del plan parcial Edén El Descanso		Alta
2	Desarrollo	Esperanza	Humedal Tibanica	30,823.30	Se delimita por el sector en tratamiento de desarrollo. Suelo de desarrollo inferior a 10 Ha (aplica decreto 327/2000). Área urbana integral, zona residencial. Podría asociarse a la gestión de la unidad 3.	Ser incluido dentro de la gestión de la unidad de gestión 3 (plan parcial de desarrollo)	Licencia de urbanismo en sector de desarrollo, área residencial (puede destinar hasta el 30% del área útil a dotacional, además de las	Alta
3	Plan parcial propuesto	Esperanza Maryland	Av. Ciudad de Cali	325,351.85	Se delimita por el plan vial, el río Tunjuelo y límite con el área reestructurante. Aunque no está en los planes.	Por tener más de 10 Ha, se propone plan parcial sobre sector en tratamiento de desarrollo, área urbana integral (puede destinar entre el 35 y el 100%)		Alta
4	Reestructurante	Maryland	Av. Ciudad de Cali	114,240.48	Se delimita por el sector en tratamiento de mejoramiento integral modalidad reestructurante.	Plan parcial reestructurante (puede destinar el 50% a dotacional)	Adquisición directa de terrenos sin mediar instrumentos	Alta
5	Reestructurante	Esperanza	Av. Ciudad de Cali	114,721.04	Se delimita por el sector en tratamiento de mejoramiento integral modalidad reestructurante e incluye un área de desarrollo.	Plan parcial reestructurante (puede destinar el 50% a dotacional)	Adquisición directa de terrenos sin mediar instrumentos	Alta
6	Reestructurante	Tibanica	Av. Ciudad de Cali	205,787.26	Se delimita por el sector en tratamiento de mejoramiento integral modalidad reestructurante e incluye un equipamiento existente. Complementa el nodo Tibanica.	Plan parcial reestructurante (puede destinar el 50% a dotacional)	Adquisición directa de terrenos sin mediar instrumentos	Alta

Consideraciones finales

Las decisiones más complejas que tuvo que tomar el proyecto fueron:

1. La base del proyecto debería ser la estructura ecológica. Por ello, la *forma ordenadora* sigue la dirección del proyecto urbano humedal Tibanica, es decir, la integración de la alameda de Bosa Occidental con la ronda del río Tunjuelo y buscar continuidad hasta el humedal Tibanica. En este recorrido la función colectiva se desenvolvería a lo largo de esta estrategia.
2. La gran estrategia arquitectónica de orden territorial se comporta como un imán que atrae y organiza todas las otras funciones, como una "tramoya arquitectónica".
3. En el cruce de direcciones con el proyecto río Tunjuelo - avenida Ciudad de Cali se produce un centro, y éste es materializado en una *plaza metropolitana* que convoca las acciones colectivas: educación secundaria, educación superior, bienestar social, recreación y actividades comerciales.
4. El proyecto debe penetrar en los barrios del contexto y transformar sus espacios públicos, calles y áreas verdes, por cuanto se articula estrechamente con éste, posibilitando la accesibilidad peatonal y en ci-

cla de todo un gran conjunto de barrios. El proyecto tiene la función "dentrita".

5. Este proyecto debe posibilitar una inclusión de la empresa privada y el desarrollo tanto empresarial como comunitario, por cuanto da plataforma cualificada para que la inversión pequeña (centros de servicios, comercio, etc.) y la gran inversión (desarrollo inmobiliario, desarrollo industrial, comercial de gran escala, etc.) se unan y consoliden un centro de ciudad.

Por otro lado, el proyecto mostró la íntima relación entre las demandas estructurales, las demandas espaciales de orden urbano especialmente al plantearse el reto de dar forma a la alameda, el río, la plaza, etc. Las demandas de orden programático, es decir, aquellas que emergen de la actividad educativa (aulas, talleres, laboratorios, etc.), bienestar social (piscinas, comedor popular, salones cívicos, etc.), recreativas y culturales, y las demandas espaciales de la escala del edificio. Por ello, la propuesta evidenció *la disolución de los límites entre la obra urbana y la obra arquitectónica*.

La imagen objetivo del proyecto urbano-arquitectónico se muestra a continuación:



Imagen 13 Perspectiva de maqueta



Imagen 14 Foto de maqueta

Bibliografía

- AMENDOLA, Giandomenico (2000). La ciudad Postmoderna. Madrid: Celeste ediciones, Madrid.
- BENJAMIN, Walter (1961). Sobre el programa de la filosofía futura y otros ensayos, Caracas: Monte Ávila Editores.
- CACCIARI, Massimo y Tafuri, Manfredo. (1972). De la vanguardia a la metrópoli. Crítica radical a la arquitectura, Barcelona: Gustavo Gili.
- CASTELLS, Manuel (1995). La ciudad informacional, tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbano-regional, Madrid: Alianza Editorial.
- CERASI, Maurice (1990). El espacio colectivo de la ciudad. Trad, Ada Llorens. Barcelona: Oikos-Tau, S.A.
- CHOAY, Françoise (1994). Nueva Babel, el reino de lo urbano y la muerte de la ciudad, Arquitectura Viva 35, marzo-abril 1994
- DELEUZE, Gilles (1987). Foucault. Trad. José Vásquez. Barcelona: Paidós Studio.
- DE GRACIA, Francisco (2001). Construir en lo construido, Madrid: Nerea.
- FOUCAULT, Michel (2002). La hermenéutica del sujeto. Curso en el Collège de France(1981-1982), México: Fondo de Cultura Económica.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor (1989). Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad, México: Editorial Grijalbo
- GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998). Historia del urbanismo en Europa. Trad. Juan Calatrava. Madrid: Akal ediciones.
- GUATTARI, Félix y Antonio Negri (1999). Las verdades nómadas & general intellect, poder constituyente, comunismo. Madrid: Akal ediciones, Nº 2 cuestiones de antagonismo.
- GONZALES ORDOVAS, María José (2000). Políticas y estrategias urbanas. Madrid: Editorial Fundamentos, Colección Ciencia.
- HERNÁNDEZ DE SOTO (1989). El otro sendero. La revolución informal. La Paz: Cedla.
- INGALLINA, Patricia (2004). Il progetto urbano, Milano: Franco Angeli.
- KOOLHAAS, Rem (1996). ¿Que fue del urbanismo?, trad. Carlos Verdager, revista de occidente Nº 185
- LEFEBVRE, Henry (1972). La revolución urbana. Trad. Mario Nolla. Madrid: Alianza Editorial.
- LIPOVETSKY, Gilles (1990). El imperio de lo efímero. La moda y su destino en las sociedades modernas, Barcelona: Editorial Anagrama.
- ORTIZ, Renato (2000). Modernidad y espacio. Benjamín en París, Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- PICCINATO, Giorgio (1993). La construcción de la urbanística. Alemania 1871 – 1914, Colección de urbanismo, Barcelona: OIKOS-TAU.
- QUARONI, Ludovico (1967). La torre de babel. Barcelona: Gustavo Gili.
- ROSSI, Aldo (1966). La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Colección arquitectura y crítica, Gustavo Gili.
- SUNKEL, Guillermo (2006). “El consumo cultural en la investigación en comunicaciones en América latina”, en Signo y pensamiento, Nº 45, Masas, públicos y audiencias. Bogotá: Dpto. de comunicación Pontificia Universidad Javeriana.
- WEBBER, Max (1970). Indagaciones sobre la estructura urbana. Colección Ciencia Urbanística, Barcelona: Gustavo Gili.