
ESTRUCTURA URBANA EN SANTA FE DE BOGOTÁ

Blanca Inés Robayo Vásquez

Estudiante de la carrera de Geografía, VIII semestre. Universidad Nacional de Colombia.

RESUMEN

La estructura urbana de la ciudad es uno de los temas más tratados en el ámbito de la Geografía Urbana, de donde se extraen los elementos para llevar a cabo un estudio de caso como es el de la estructura urbana de Santafé de Bogotá.

Este trabajo se centra en el análisis de la estructura urbana actual y prospectiva de la ciudad de Santafé de Bogotá, para lo cual se presenta en primer lugar algunos antecedentes de estudios previos que se han realizado para otras ciudades del país como es el caso de Medellín, Ibagué y Manizales, y otros estudios específicos para Santafé de Bogotá, en cuanto a situación actual y evolución de la ciudad.

Se considera de gran importancia el efecto que puede tener el cambio económico global en la transformación de la estructura urbana de la ciudad, por ello, es desde este punto de vista que se plantea el análisis.

Palabras Clave: Geografía urbana, estructura urbana, cambio económico, uso del espacio.

INTRODUCCION

Los estudios urbanos cada vez cobran mayor importancia, si se tiene en cuenta el acelerado crecimiento y transformación de la estructura urbana de las ciudades. La constante dinámica de la ciudad se manifiesta en la expansión de sus fronteras, en la movilidad de sus habitantes, en la inclusión de nuevas formas de apropiación del espacio urbano mediante la adopción de tendencias foráneas que además

generan cambios en el estilo de vida de los habitantes y que perfilan para cada época una determinada estructura urbana u organización espacial de la ciudad.

La estructura urbana actual de la ciudad de Santa Fe de Bogotá es muy compleja, por lo cual se inicia el análisis a partir de algunos estudios de crecimiento urbano que se han realizado para otras ciudades del país y posteriormente se evidenciarán las implicaciones que el cambio

económico y la globalización han tenido en la transformación de la forma urbana.

Así, se pretende distinguir los diversos usos del espacio urbano actual (industrial, institucional, servicios comerciales y financieros, servicios hoteleros globales y residenciales), para luego hacer un análisis de la estructura social y sus tendencias de expansión y finalmente obtener una idea general de las tendencias de la expansión y organización de las actividades urbanas a partir del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad.

ESTRUCTURA Y MORFOLOGIA DE LA CIUDAD

Desde la implantación del modelo de sustitución de importaciones, se agudizan los procesos de concentración económica y demográfica sobre el territorio. El progresivo desarrollo industrial, junto con el deterioro del sector agrícola, generó altas concentraciones en las principales ciudades Latinoamericanas, desde sus inicios en los años 60's.

Con la penetración de las empresas multinacionales en estas ciudades, se inicia un proceso de dispersión lenta pero sostenida dentro de la concentración urbana. Aparecen entonces los parques industriales en las periferias, los conjuntos de vivienda promovidos

por el Estado en las márgenes urbanas, donde el precio del suelo es menor; son frecuentes también algunas invasiones en las periferias por parte, especialmente de inmigrantes urbanos, que llegan a las ciudades a engrosar el ejército de desempleados y subempleados, a esto se suma el desarrollo habitacional y comercial en zonas selectas de la periferia para las élites de las ciudades, en donde se valorizan las condiciones paisajísticas y ambientales que se han perdido en la parte central (Martner, 1996: 653). Así estas exigencias de ocupación del territorio van configurando una nueva estructura urbana en las grandes ciudades de América Latina.

El estado de la economía interviene directamente en las tendencias de crecimiento y formas de organización de la ciudad, en el sentido en que pueden plantearse una alternancia en la localización de obras entre centros y periferias. De esta manera las periferias serían ocupadas en periodos de economía boyante, por parte de la iniciativa privada, mientras que en los momentos depresivos se tendería a una preferencia por la renovación del centro de la ciudad (Vilagrasa, 1992).

En nuestro país son muy tímidas las aproximaciones al estudio de la dinámica de la ciudad, sin embargo, se han realizado algunos avances en tomo al proceso

del crecimiento de algunas ciudades, como es el caso de Ramírez (1988), con su trabajo "Crecimiento Urbano en Medellín 1930-1985", en donde se hace un análisis del crecimiento demográfico de la ciudad en este periodo mediante los datos censales y posteriormente se presenta una caracterización de la estructura económica, cuya variable principal es la industria, para concluir presentando un mapa de usos del suelo y un mapa de la evolución de la urbanización en la ciudad de Medellín.

El trabajo "Etapas de la evolución urbana, vivienda y diferenciación socioespacial en Manizales" presentado por Aguirre 1989, es otro ejemplo de análisis de crecimiento urbano desde su fundación hasta el año 1988, se presenta la evolución en diferentes periodos, teniendo como variables el uso del espacio urbano, la distribución espacial del uso residencial y la estratificación social de la vivienda, concluyendo con un mapa de la estratificación urbana por sectores.

Espinoza, 1992, realiza un análisis denominado "crecimiento Urbano de Ibagué: 1938-1989", en donde se pretende mostrar la incidencia que han tenido factores como el desarrollo de la agroindustria, el mejoramiento de las vías de comunicación, la violencia y el desastre de Armero en el crecimiento de la ciudad durante

este periodo. De esta manera se centra en la descripción y análisis de las diferentes etapas del crecimiento urbano de la ciudad en función de las variables planteadas, concluyendo que cada una de ellas ha tenido algún grado de incidencia en este proceso.

Específicamente para Bogotá se han realizado algunos trabajos como el liderado por La Misión Bogotá Siglo XXI en 1992, en donde además de la estructura y el crecimiento urbano de la ciudad se analizan aspectos como los servicios públicos, la organización político administrativa y la base socioeconómica. Samper 1990, presenta su análisis "Expansión Urbana y Vivienda", en donde hace énfasis sobre el crecimiento de la población, la ocupación territorial y finalmente hace unas proyecciones de las tendencias de expansión de la ciudad. Recientemente el CEDE y la Cámara de Comercio de Bogotá publicaron su libro "Bogotá-Sabana: Un Territorio Posible", en donde se hace una aproximación al proceso de metropolización, el crecimiento físico y el crecimiento espacial de la ciudad.

La dinámica del desarrollo urbano de Bogotá es un proceso que se inicia desde su misma fundación y como afirma Samper, 1990, "La conformación histórica de Bogotá caracterizó en cada época su estructura urbanística económica y social"; en la época de la colonia se

impuso el trazado octogonal, la localización de las instituciones religiosas y administrativas alrededor de la plaza principal. En la época republicana y preindustrial se consolidan los elementos que irían a identificar la ciudad, como la estación y las líneas del ferrocarril, se esbozaron los principales ejes viales, las iglesias, los hospitales y plazas de mercado.

Pero es durante los últimos 50 años de este siglo cuando se consolida la ciudad actual, con base en la estructura ya descrita, comienza la movilidad de algunos sectores de clase alta hacia el norte, abandonando la zona central tradicional de la Candelaria y San Diego. La ciudad empieza a crecer a saltos y se caracteriza por los contrastes de grandes edificios con amplias zonas vacías o lotes de engorde, expresión de desigualdad e individualismo. De otro lado los migrantes rurales, se remontan hacia lugares cada vez más alejados del centro e inaccesibles para los servicios básicos; la estructura económica se concentra y genera para los empleados unos recorridos diarios bastante largos y las propuestas de planificación hechas por los gobiernos locales, no han dado respuesta a la problemática de caos y de preparación para los nuevos requerimientos de la economía global.

CAMBIO ECONOMICO Y TRANSFORMACION DE LA ESTRUCTURA URBANA

Es innegable la estrecha relación que se establece entre la economía y la forma en que una ciudad se estructura. De esta manera las grandes ciudades en América Latina han experimentado diversas transformaciones a raíz de la implementación de las políticas económicas foráneas implantadas, en primera instancia como colonias de metrópolis europeas y posteriormente como países dependientes de los prestamos internacionales y por ello vulnerables a la intervención multinacional, especialmente durante el desarrollo de la industria para la sustitución de importaciones.

Es importante hacer énfasis entonces en que el fenómeno de la globalización no es un proceso reciente, como tampoco lo es la predominancia de algunas ciudades globales actuales como Londres o París, en donde, como apunta Gilbert (1996), ya desde el siglo XIX se tomaban allí decisiones que irían a tener efectos relevantes sobre los países Latinoamericanos, así mismo la globalización industrial puede remontarse hasta la época de la explotación española de oro y plata en sus colonias americanas.

Los procesos de globalización, transnacionalización e internacionalización, a pesar de que no son sinónimos, tampoco pueden

analizarse por separado, ya que como afirma Martinotti (1994), los efectos que estos generan sobre la sociedad y sobre la organización espacial, no son aislados, sino que conforman un complejo de relaciones abstractas.

En las décadas más recientes la economía transnacional en América Latina, ha cambiado sus condiciones competitivas, cumpliendo específicamente funciones esenciales y de alta rentabilidad, contando con un número estable de trabajadores corporativos, con lo cual se genera una alta reducción en el empleo formal incrementándose las modalidades de empleo informal y empleo temporal mediante empresas medianas y pequeñas que desempeñan funciones bajas en rentabilidad a través del subcontrato. (Gilbert, 1996:28).

De esta manera el ajuste estructural que pretende la globalización ha tenido diversas manifestaciones en la forma de la ciudad. Ciudades latinoamericanas como Santa Fe de Bogotá se han visto obligadas a reestructurarse para responder a las necesidades de los comerciantes e inversionistas globales (Browne, 1994, citado por Gilbert). Así, son grandes los esfuerzos para convertirse en una ciudad atractiva, con las comodidades de las ciudades mundiales, para servir específicamente al sector empresarial y gerencial de las grandes empresas

no solamente extranjeras, sino también nacionales, ya que las élites internas pretenden llevar un estilo de vida acorde con los estándares internacionales.

Como consecuencia de la globalización económica es importante resaltar la alta segregación y polarización social que se observa al interior de la ciudad, ya que las clases altas se afianzan cada vez más en su posición y “son capaces de sacar provecho de los beneficios de las grandes ciudades y de escaparse de la mayoría de sus desventajas” (Gilbert, 39). Bogotá, cuenta con buenos servicios de hospitales, universidades, colegios de alto nivel educativo, clubes, centros comerciales y sitios de recreación que son accesibles a quienes tienen posibilidad de pagar su costo, es decir una minoría, ya que la mayoría (clases medias y bajas), no tienen acceso a esta calidad de servicios, no solo por su baja disponibilidad de dinero, sino porque en la mayoría de los casos son espacios excluyentes.

La segregación es evidente cuando en la ciudad se encuentran enormes contrastes físicos y sociales entre sus componentes y su dinámica es tan fragmentada que puede percibirse varias ciudades diferentes dentro de la ciudad. En un mismo territorio, separados a veces por unas cuantas calles existen áreas de gran sofisticación semejantes a los de las grandes ciudades mundiales, pero muy cerca

hay áreas en donde la miseria y la precariedad son rampantes y en donde las prácticas sociales son muy distantes a las de la modernidad (Jaramillo, 1996: 61).

Las amplias desventajas de las clases bajas se evidencian también en la localización de sus viviendas, debido a que la valorización del suelo urbano se da a partir de la cercanía a los núcleos centrales y a las condiciones ambientales y paisajísticas de la zona, aquellos sectores de bajo poder adquisitivo deberán buscar viviendas a bajo precio, lo cual los obliga a establecerse en áreas lejanas y con condiciones ambientales agresivas de contaminación alrededor de las áreas industriales, inundaciones en las vegas de los ríos Bogotá y Tunjuelito y de inestabilidad en los cerros surorientales de la ciudad.

Los grupos sociales tienden a ocupar lugares diversos para su habitación de acuerdo a la magnitud de su capacidad de gasto, lo que favorece la creación de espacios residenciales dispares entre sí y homogéneos internamente. Las clases sociales tienen una existencia real en el capitalismo y así mismo en esta sociedad está presente una escala de diferenciación social. Los individuos encuentran la necesidad de evidenciar su pertenencia de clase y su localización en la escala social como un requerimiento práctico que regula su interacción: el reconocimiento público de la

adscripción de un individuo a la clase social dominante es un soporte de privilegios no solamente sociales y políticos sino también económico. (Jaramillo, 64).

Como puede observarse en la figura No. 1, en Santa Fe de Bogotá existe una marcada estratificación por clases sociales, en donde los niveles más altos (estratos 5 y 6) se encuentran cada vez más al norte de la ciudad, pretendiendo dejar atrás los barrios de estratos bajos, quienes ocupan el suroriente y occidente de la ciudad. Por esto, no es sorprendente observar que las ventajas que ofrece la globalización económica para la ciudad se orientan de manera precisa en el eje centro-norte, para responder a la demanda de aquellos sectores con alto poder adquisitivo y de toma de decisiones.

El consumo se constituye en otra forma de segregación social, ya que desde las políticas de sustitución de importaciones cuando se impulsó el consumo local y actualmente con la reducción de las barreras arancelarias y la libre importación, los productos internacionales se vuelven teóricamente accesibles a cualquier persona; Además, el deseo de la mayoría de las personas de ser consumidores globales ha sido estimulado a través de la televisión por parte de las grandes compañías transnacionales, invitando a consumir productos "novedosos", de alta tecnología, con lo que se busca homogenizar el "estilo de vida" de

todos los habitantes urbanos.

Es el caso del establecimiento de grandes almacenes de cadena que ofrecen productos importados ubicados estratégicamente sobre ejes viales importantes del occidente y norte de la ciudad. Otro caso relevante es el de la internacionalización de los estilos alimenticios con el establecimiento de restaurantes de comidas rápidas como es el caso de MacDonalds, cuyos puntos se hallan ubicados en un eje desde el centro al norte de la ciudad. Esta localización deja presumir el tipo de consumidor que se quiere atraer.

Para Lipietz, 1996, son los ricos que tienen la mayor parte de la riqueza y de los ingresos, por tanto son las compras de estos las que permiten a los pobres vivir y poder trabajar un poco.

La globalización económica también ha tenido efectos sobre los gobiernos locales, ya que con el fin de ser más atractivos para la inversión externa, estos invierten en infraestructura y servicios suntuosos, bajan los impuestos para facilitar el establecimiento de las empresas extranjeras, planifican los espacios financieros e industriales en la ciudad de acuerdo con los requerimientos internacionales y no ejecutan las objeciones que pueden presentarse en materia de riesgos por contaminación o deterioro de los recursos.

ESTRUCTURA URBANA ACTUAL EN SANTA FE DE BOGOTÁ

Desde esta perspectiva de la globalización económica y su alta incidencia en los procesos urbanos mediante la construcción de una ciudad para servir a algunos sectores de la sociedad y específicamente los de intereses económicos, es como se ha configurado una estructura de la ciudad a partir de la distribución espacial de los sectores de producción, frente a la distribución de los sectores socioeconómicos.

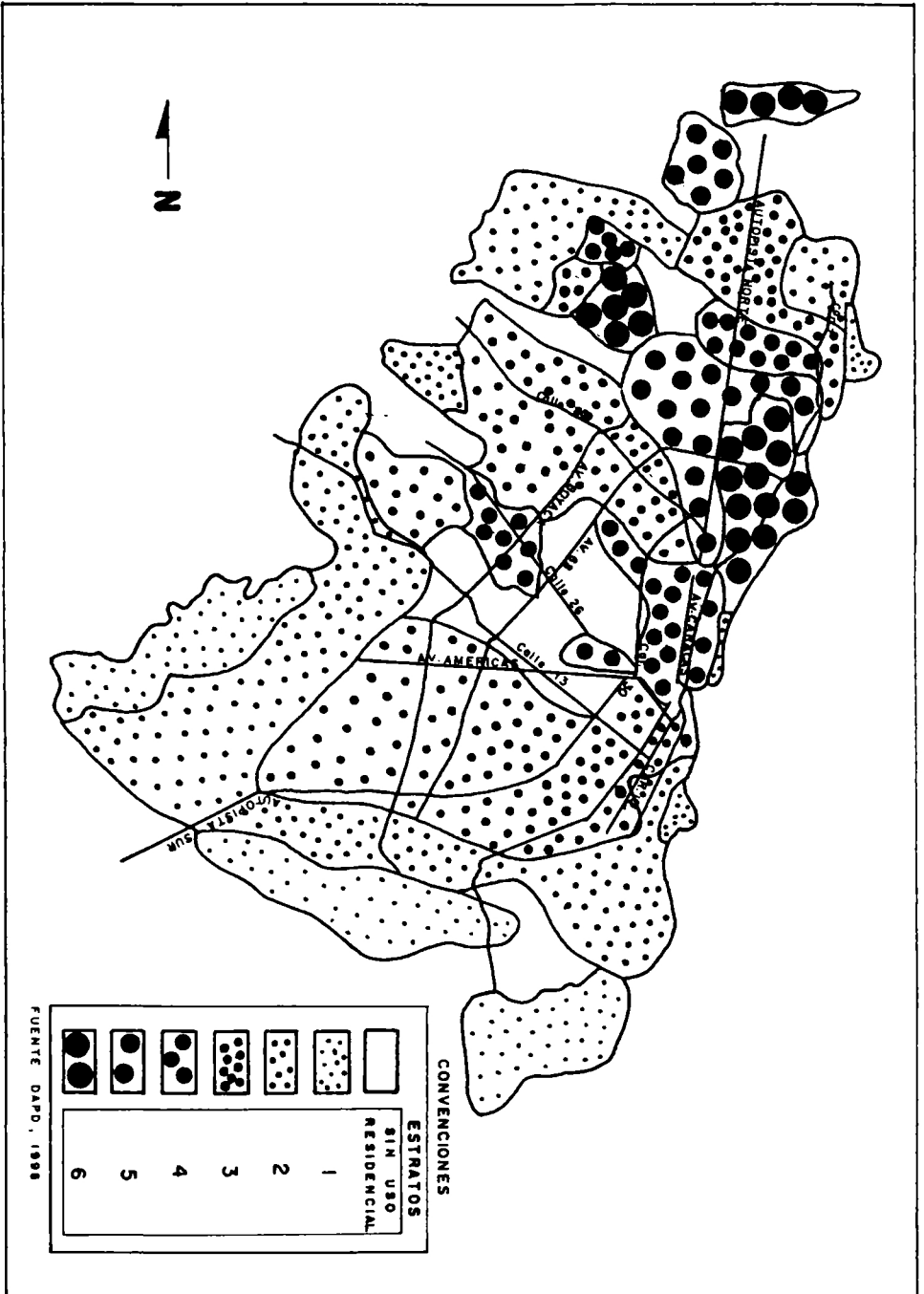
Como principales usos del espacio urbano en Santa Fe de Bogotá se analizan el institucional, el industrial, el de servicios al consumidor y al productor, los de infraestructura hotelera especializada y finalmente el residencial, como puede observarse en la figura No. 2.

ZONAS DE USO INSTITUCIONAL

Este uso hace referencia áreas ocupadas por los establecimientos institucionales de diferentes servicios, ya sean administrativos, culturales, de salud o de Educación.

El centro tradicional sigue albergando gran parte de las actividades institucionales, sin embargo, el eje de la avenida El dorado ha concentrado diversas dependencias públicas, en el Centro Administrativo Nacional (CAN) y sobre la reciente zona de Ciudad

FIG.1 ESTRATIFICACION SOCIAL EN SANTA FE DE BOGOTA



FUENTE DAPD, 1988

Salitre. Esta zona ha adquirido gran importancia para la implantación de entidades públicas y privadas, puesto que se constituye como un puente de articulación entre el Centro Tradicional y el aeropuerto internacional El Dorado.

Como de uso institucional pueden considerarse también las amplias áreas ocupadas por los Batallones y Escuelas del Ejército y la Policía.

ZONAS DE USO INDUSTRIAL

Castro 1995, plantea como la zona industrial tradicional el área de Puente Aranda, en donde funcionan una gran diversidad de industrias, pero que en la actualidad se encuentra en constante deterioro por la baja calidad de las condiciones ambientales y el ascenso en la renta del suelo. Sin embargo hay otras zonas más recientes como la de Alamos que jalona la expansión de la ciudad en esa dirección.

Así, el paulatino decaimiento de estas zonas industriales tradicionales ha hecho que este sector busque mejores localizaciones, por lo que ha traspasado las fronteras urbanas para establecerse en los municipios vecinos que ofrecen mayores ventajas. Es el caso del corredor industrial de Tocancipá, que ha presentado un rápido crecimiento durante los últimos 10 años. Otras zonas de surgimiento lento son Funza-Mosquera; Alcalis-Cajica;

Briceño-Sopó, Tibitoc, Soacha-Sibate (Alicachín), Cazuca y la autopista Medellín al occidente (CEDE-Cámara de Comercio, 1998).

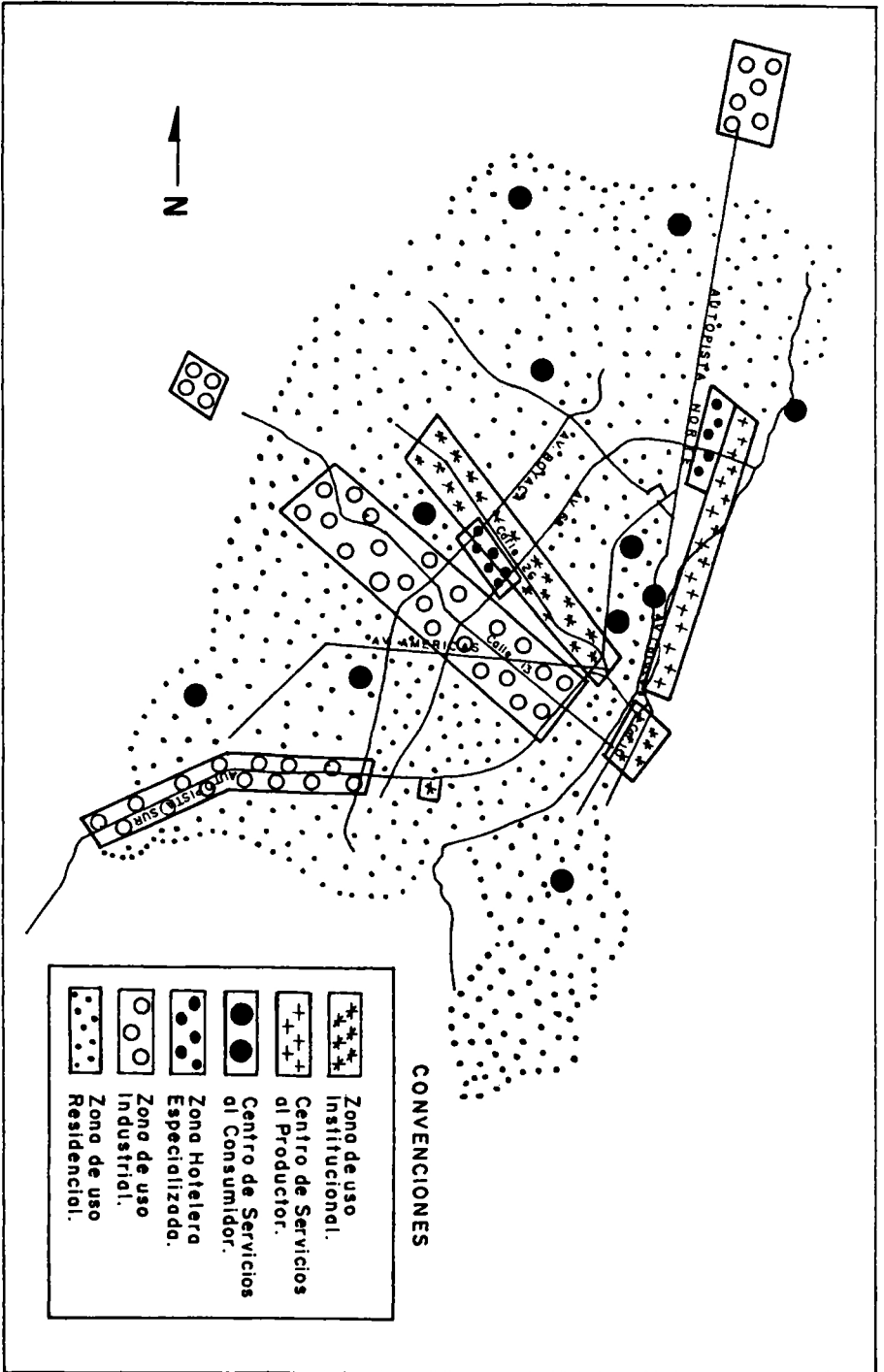
CENTROS DE SERVICIO AL CONSUMIDOR

El centro de la ciudad ha quedado relegado a un segundo plano en materia de comercio al por menor, a pesar de que sectores como San Victorino siguen manteniendo su importancia como centro de comercio al detal y mayorista para los sectores bajos y medios de la ciudad, en la periferia y relativamente alejados de la ciudad se ha perfilado nodos que cumplen esta función como son Restrepo y Venecia al sur, Kennedy, Bosa, Fontibón, Quirigua y Suba al occidente, La Victoria al suroriente y Galerías, Chapinero 7 de agosto, Prado Veraniego y Usaquéen al Norte.

Allí se concentran no solamente usos comerciales, sino también actividades bancarias, recreativas, e incluso institucionales dirigidas a la población que se concentra a su alrededor.

Otra modalidad de servicio al consumidor ha sido la proliferación de amplias infraestructuras que se constituyen como centros comerciales, en donde el comprador puede encontrar todos los servicios en un mismo punto, sin tener que desplazarse a grandes distancias para

FIG. 2 ESTRUCTURA URBANA ACTUAL EN SANTA FE DE BOGOTÁ .



adquirir diferentes servicios o productos.

Los grandes almacenes de cadena, que en la mayoría de los casos son formas de inversión extranjera, ofrecen al consumidor diversidad de artículos nacionales e importados, requieren de áreas amplias para venta, exhibición y bodegaje, se hallan localizadas sobre importantes vías de acceso a la ciudad como la autopista Medellín y Calle 80, Las autopistas norte y sur y la avenida 68 dentro de la ciudad.

A pesar de que el centro histórico aun mantiene una actividad cultural alta con museos y bibliotecas, los nuevos teatros y cines se encuentran en zonas de expansión de la ciudad, dentro de los centros comerciales.

CENTROS DE SERVICIO AL PRODUCTOR

Pueden entenderse estas zonas como los lugares en donde se concentran las matrices de las grandes empresas transnacionales y desde donde se toman las mayores decisiones económicas en términos de negocios e inversión extranjera para el país.

Las actividades terciarias de finanzas e industriales de lujo se han trasladado desde el centro en un eje con orientación sur-norte. Los polos de esta actividad en la ciudad se hallan constituidos por el Centro Internacional, La calle 72 entre

carreras 7 y 11, el sector de la calle 100 entre la autopista norte y la carrera 7, y la carrera 15 hasta Unicentro.

ZONA HOTELERA ESPECIALIZADA

La antigua zona hotelera de la ciudad se encuentra localizada en el centro de la ciudad, sobre la avenida-calle 19, el centro Internacional y en menor proporción sobre la calle 13, sin embargo, a medida que las actividades comerciales, financieras y administrativas se han ido desplazando, estos servicios también lo han hecho.

De otro lado la globalización económica requiere de una renovación de la infraestructura hotelera y de sus servicios especializados, principalmente en el sector de las comunicaciones, para que los turistas y hombres de negocio internacionales puedan llevar a cabo sus acciones cotidianas, lo cual hace obsoleto el antiguo sistema hotelero.

De esta manera los centros hoteleros globales en Bogotá se han establecido sobre la carrera 15 desde la calle 100 hasta la calle 127 y sobre la calle 26 en el complejo Ciudad Salitre.

ZONAS DE USO RESIDENCIAL

El uso urbano residencial es el

que ha ocupado un área mayor dentro de la ciudad, sin embargo, existe una gran diferenciación en cuanto a densidad, tipo de vivienda y calidad de la vivienda, que en la mayoría de los casos corresponde con el nivel de ingresos y estratificación socioeconómica al que pertenezca un individuo.

A grandes rasgos puede hacerse la siguiente caracterización de la vivienda en Bogotá:

La zona sur y oriental perteneciente a estratos uno y dos, presenta una alta densidad en la vivienda, la cual es generalmente de una o dos plantas con variado estilo arquitectónico y con una modalidad de construcción por temporadas, aunque en algunos puntos es evidente la presencia de urbanizaciones. La malla vial es precaria y caótica.

El occidente de la ciudad se caracteriza por una estratificación dos y tres. El área construida presenta una alta densidad, pero se observan aún algunos espacios que por sus condiciones ambientales aún no han sido ocupados, pero en donde ya se ha iniciado un proceso de "adecuación" para la urbanización, es el caso de la zona entre Kennedy y Fontibón, correspondiente al humedal del Burro. Cuenta con una mejor calidad y cantidad de malla vial y además se proyectan obras en esta zona en un futuro próximo.

Hay que resaltar la zona centrooccidental sin uso residencial, en donde se está consolidando un gran complejo recreacional y deportivo dentro de la ciudad, como es el área del Parque Simón Bolívar y sus alrededores.

Una zona céntrica desde La Candelaria hasta Chapinero con estratos tres y cuatro, en donde el tipo de vivienda es generalmente horizontal, en edificios que superan los seis pisos, con alta densidad de la construcción, pero en donde se alterna con algunos espacios lúdicos como el Parque Nacional y el de la Independencia. Es atravesada por los ejes viales principales de la ciudad.

Una zona norte desde la calle 72, en donde alternan los estratos cuatro, cinco y seis, hasta San Cristóbal Norte, donde reaparecen los estratos dos y tres. En el área de estratos altos la densidad de la construcción es baja y se conjugan los edificios de apartamentos, sobre todo en la parte más oriental, con las viviendas tipo casa de máximo dos pisos. El desarrollo vial es de mejor comodidad y calidad.

En los barrios de estratos bajos de la zona norte vuelve a predominar la alta densidad de la vivienda y descende la calidad de las vías de comunicación.

En el extremo norte de la ciudad puede observarse una reciente ocupación, de áreas hasta hace poco

rurales, por parte de la élite para escapar de toda la incomodidad que le genera la ciudad.

HACIA DONDE VA LA CIUDAD?

Este acápite se constituye como una proyección del cambio de la estructura urbana a partir de las políticas que se plantean en el Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Fe de Bogotá, en su versión a Diciembre de 1998, en lo referente a la morfología urbana.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), plantea en primer término la definición de un sistema de centralidades urbanas especiales que cuenten con una localización estratégica con respecto a los sistemas de movilidad, que por su potencialidad para la localización de actividades y por su estrecha relación con los amplios sectores residenciales de la ciudad, sean capaces de sostener el desarrollo de diversas actividades de tipo comercial, de servicios y equipamientos de carácter metropolitano y zonal.

Este sistema garantiza la localización equitativa de servicios y actividades generales en todo el territorio urbano, disminuyendo los desplazamientos y garantizando un correcto desarrollo de las dinámicas urbanas. Su condición de punto focal permite ordenar las actividades comerciales y de servicios, concentrándolas en su interior, y

liberando de estos usos a otros sectores de la ciudad, más ligados a la residencia.

De esta manera se presenta una clasificación entre centralidades urbanas primarias y centralidades urbanas secundarias, así:

Las Centralidades Urbanas Primarias son aquellas áreas de la ciudad que presentan las localizaciones territoriales más estratégicas y con mayor potencial, cobertura, accesibilidad y relación con respecto a toda el área urbana y a los corredores regionales que articulan la ciudad con la Sabana.

Son áreas de nueva centralidad equiparable y alternativa al actual Centro Urbano Tradicional, consolidadas como centros de negocios y de generación de empleo que contienen las actividades que generan mayor demanda con altas intensidades.

Tienen como principal objetivo desconcentrar al Centro Tradicional de la ciudad, produciendo una fuerte alteración de la movilidad urbana actual y modificación de las lógicas actuales de localización de las oportunidades laborales y de servicios. La consolidación de estas nuevas áreas centrales produce una estructura urbana policéntrica que distribuye de forma equilibrada las cargas y beneficios en todo el territorio de la ciudad.

Estas áreas de nueva centralidad permiten la localización de un

numero amplio de actividades, dentro de las cuales son prioritarias:

- Centros Financieros, bancarios y corporaciones, compañías de Financiamiento comercial y de Seguros en general.
- Centros Administrativos e institucionales, que permitan la localización de las entidades de gobierno e instituciones de carácter social con cobertura distrital (hospitales regionales, universidades, centros comunitarios de primer orden, etc).
- Equipamientos de carácter distrital, como grandes teatros u auditorios, complejos deportivos tipo estadios o coliseos, terminales de transportes, parques temáticos, entre otros.
- Centros Comerciales que contemplen comercios al por mayor y especializados, ligados a grandes cadenas internacionales e hipermercados.
- Proyectos estratégicos de vivienda de alta densidad.

Las centralidades urbanas primarias comprenden: Ciudad Central, Centro Ferias, Centro Kennedy, Multicentro Tunjuelito, Puerta Norte, Centro Bosa, Centro Suba, Aeroparque Guaymaral, Centro Usme y Puerta Sur.

Sin embargo, es de anotar que la gran mayoría de estas centralidades

propuestas, ya funcionan como tal, es el caso de Suba, Kennedy y Bosa, donde se concentran servicios financieros, comerciales e institucionales que evitan la frecuente movilidad del ciudadano hacia el centro tradicional.

Las centralidades urbanas secundarias son aquellas áreas urbanas que por su localización y alcance cumplen con una función articuladora de grandes sectores de la ciudad.

Las centralidades urbanas secundarias contemplan la localización de las siguientes actividades:

- Areas de pequeños y medianos comercios, o de prestación de servicios especializados.
- Equipamientos de cubrimiento zonal.

Las centralidades urbanas secundarias son: Unicentro-Santa Bárbara, 20 de Julio Restrepo, Gran Yomasa, Venecia, El Ensueño, Centro Estación, Quirigua y Fontibón.

Actualmente todos estos centros secundarios propuestos por el POT, funcionan e incluso algunos de ellos podrían corresponder con la categoría de centralidades primarias, como es el caso de Unicentro-Santa Barbara, 20 de Julio-Restrepo, Fontibón y Quirigua, en donde se halla una amplia concentración de servicios para el ciudadano.

De acuerdo con los planteamientos anteriores, puede observarse como las propuestas que se consideran en el POT, responden a espacios que en la actualidad presentan un funcionamiento similar al descrito. Tal como se presentan las propuestas, de forma muy general, se intuye ausencia de información sobre estas centralidades y su organización.

Estas propuestas deben estar encaminadas a brindar unos lineamientos generales de organización interna de las centralidades y el fortalecimiento de sus funciones según su dinámica.

El POT, plantea también la consolidación de unas piezas estratégicas urbanas, las cuales vendrían a armar la estructura urbana de la ciudad.

Estas se definen como las figuras del planeamiento intermedio que delimitan grandes sectores urbanos, estableciendo para ello, intenciones específicas de desarrollo en función de sus potencialidades físicas, o en virtud de su localización estratégica, para el desempeño de funciones claves en términos del desarrollo urbano general de la ciudad y en el marco del modelo de ordenamiento previsto por el POT.

La determinación de las piezas urbanas estratégicas obedece a parámetros ligados a la capacidad que tienen para configurar la ciudad, a la oportunidad que representan

como mecanismos dinamizadores de sectores urbanos, a la alternativa que representan para la localización de proyectos urbanos fundamentales de la ciudad, y a su capacidad de caracterizar ciertas áreas por la prevalencia de ciertas actividades especializadas.

De esta manera se propone la definición de las siguientes piezas estratégicas estructurantes de la ciudad, las cuales son esbozadas en la figura No. 3 :

Ciudad Central

Es la que consolida el área del actual centro urbano como una zona ordenada y equilibrada; combina en forma eficiente diversos elementos dentro de una estructura urbana densa y de múltiples actividades.

El modelo atribuye a esta zona un carácter central y prevalente, en donde la forma de ocupación del espacio de cada actividad le permita cumplir tanto los objetivos que le son propios, como aquellos relacionados con su papel en la estructura urbana.

La ciudad central comprende el área inscrita entre la Avenida Circunvalar al oriente, la Avenida Ciudad de Quito al occidente, la Avenida Primera al sur y la Calle 100 al norte.

La propuesta de la ciudad central, reafirma la importancia del eje centro-norte, para el establecimiento de diverso tipo de

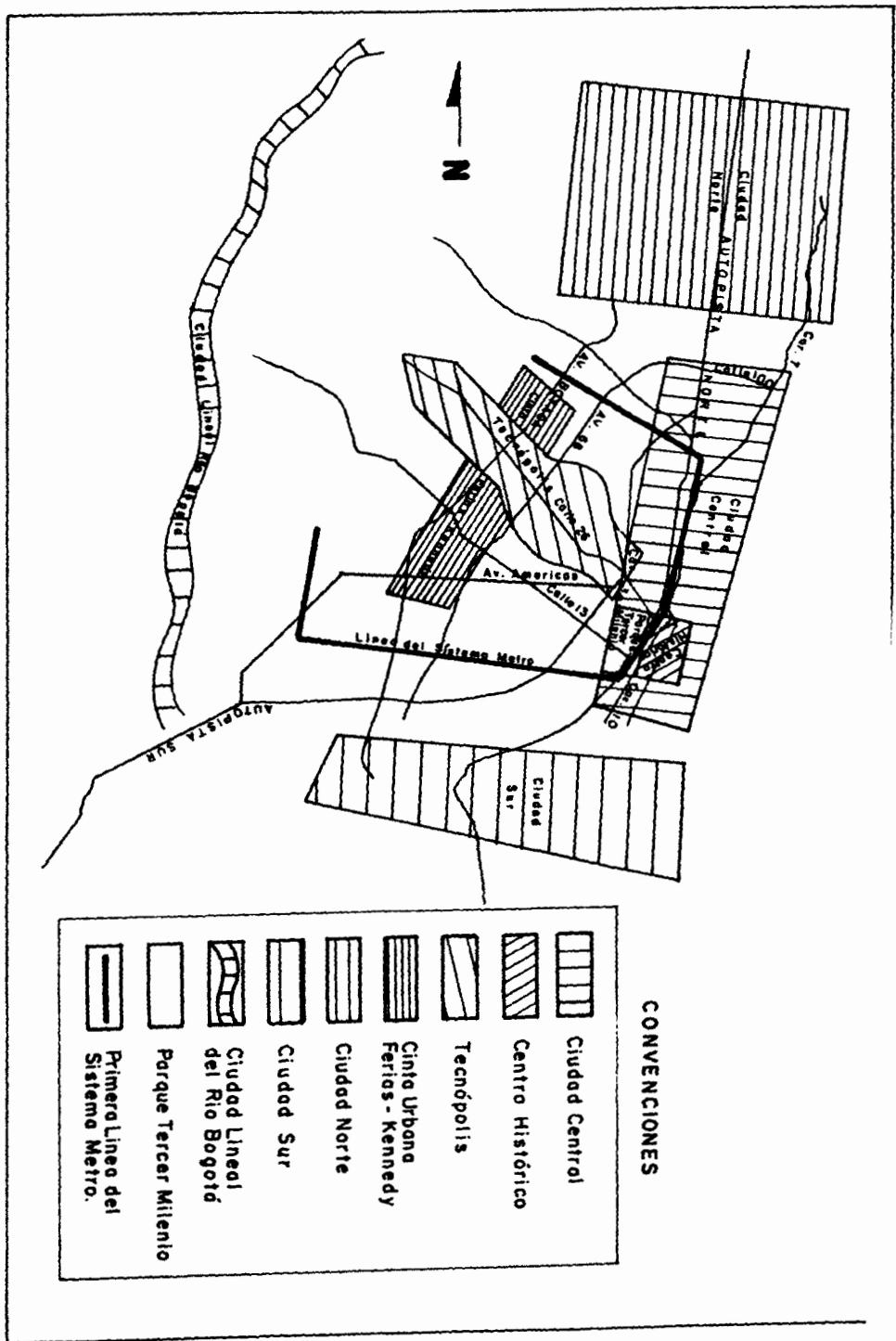


Fig. 3 ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA POR EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

relaciones comerciales y financieras de alto nivel, es allí, donde se localizan los principales centros financieros de la ciudad como el Centro Internacional, la Avenida Chile y La calle 100.

Centro Histórico

Conocido también como La Candelaria, es el área histórica de la ciudad considerada monumento nacional desde 1993. Es una pieza de gran importancia para la ciudad y el país, la cual compatibiliza la condición de centro administrativo e institucional a nivel nacional, con las actividades controladas de carácter cultural, educativo, comercial, turístico, de servicios y de vivienda. Por su concentración de actividades directrices y su valor patrimonial, es el papel de referente general del territorio, tanto cronológico como espacial, siendo la concreción más sólida del carácter colectivo de la ciudad.

Esta configuración de centro histórico, busca crear espacios de consumo atractivos y especializados para el turismo extranjero, mediante la recuperación de los estilos arquitectónicos coloniales, la implantación de establecimientos de carácter cultural únicamente y la exclusión de cualquier actividad informal.

Parque Tercer Milenio

Se propone una intervención en un sector del centro de la ciudad, con el fin de recuperar su

significación y estructura urbana, rescatando su valioso patrimonio cultural y económico, consolidando un área comercial que conserve las dinámicas actuales, las reorganice y las dote de infraestructuras urbanas adecuadas a su condición central. El objetivo de reorganización física está acorde con programas sociales específicos dirigidos a los habitantes y propietarios de la zona.

Esta pieza está rodeada por la carrera 10ª, la calle 13, la Avenida Caracas y la Avenida de Los Comuneros e intervendrá los siguientes sectores: San Victorino, Santa Inés y San Bernardo.

Desde el punto de vista estético, es una estrategia positiva para la recuperación de algunos espacios que por su misma hostilidad son excluyentes, sin embargo, es relevante tomar en cuenta el grave problema social que implica, y generar propuestas de relocalización, rehabilitación y atención a los ciudadanos que allí habitan.

La Tecnópolis

Es la pieza estratégica que dirige y localiza las actividades ligadas a la tecnología avanzada a la localización de nuevas actividades económicas y a los usos relacionados con el comercio internacional. Conecta la Ciudad Central con los nuevos desarrollos de la Ciudad Lineal de Occidente y establece los vínculos funcionales con el sistema de municipios de la sabana y con la

región.

El desarrollo de esta zona se apoya en la posición estratégica del aeropuerto El Dorado, resaltando su papel de puerto internacional, consolidando el eje de la Calle 26 como médula del sistema vial transversal.

Comprende el área de influencia de los corredores metropolitanos de la Avenida José Celestino Mutis, la Avenida El Dorado, la Avenida Centenario y la Avenida de las Américas, desde la Carrera Séptima hasta la Perimetral de la Sabana.

Es una de las zonas que más ha tenido impacto en la transformación de la estructura urbana de la ciudad, puesto que su consolidación se viene llevando a cabo desde hace varios años, con la localización del Centro Administrativo Nacional y posteriormente el establecimiento de diversos servicios comerciales, hoteleros y financieros internacionales.

Área de renovación de la Primera Línea del sistema Metro

Se trata de la intervención como primera línea del metro desde Tintalito, toma la Avenida Villavicencio, luego la Avenida Primero de mayo, la Avenida del Ferrocarril, la calle 13 hasta la carrera 10, se dirige al norte por la carrera 10, al norte por la carrera 7, descende por la calle 72 y empalma por la Calle 68, desarrollo que se llevará a efecto en 23 estaciones,

caracterizada por recorrer, fundamentalmente áreas en proceso de desarrollo de la ciudad.

Cinta Urbana Ferias- Kennedy

Es la pieza que organiza y consolida el área principal de equipamientos de carácter distrital y brinda oportunidades de localización a los nuevos grandes complejos urbanos ligados a la cultura y las actividades deportivas de masas. Su localización como cruce de la pieza estructurante Tecnópolis, permite que se relacionen las diversas áreas residenciales de la ciudad de manera equilibrada, garantizando su uso a todos los habitantes.

El área delimitada por las Avenidas Congreso Eucarístico (Av. 68) y Boyacá, entre las centralidades de Kennedy y Las Ferias.

Es una amplia zona en donde confluyen diversos usos como el comercial, industrial, residencial, deportivo e incluso el financiero, lo cual hace compleja la integración de una unidad distrital de carácter cultural, como se pretende.

Ciudad Norte

Es la que consolida física y funcionalmente la periferia del norte de la ciudad mediante la oferta organizada y racional de nuevo suelo para uso residencial.

El modelo atribuye a esta zona el carácter de reserva para el crecimiento programado, sobre la

cual podrá consolidarse paulatinamente un territorio integrado, eficiente y equilibrado, a partir de un proceso abierto y flexible.

La pieza está delimitada al sur por la calle 153 y la línea que se extiende por el borde del perímetro del Distrito Capital sobre el oriente, el norte y el occidente.

Para esta zona urbana se plantea un desarrollo planeado y organizado de la ciudad, conservando espacios aptos para los saltos de las clases sociales altas, olvidando el gran potencial agropecuario y forestal (en el caso de los cerros nororientales) con que cuenta y al contrario que en la ciudad sur, no se plantea implementación de vivienda de interés social.

Ciudad Sur

Determina la forma urbana de la ciudad al sur, delimita con precisión el borde de lo urbano y establece las relaciones con las áreas rurales del Distrito Capital. Es el sector que habilita las mayores cantidades de suelo para la urbanización y construcción de vivienda de interés social y prioritaria, en una mezcla equilibrada con sectores residenciales de otros estratos y en coherencia con un sistema adecuado de equipamientos zonales y locales, desarrollado en densidades que permiten la localización de grandes espacios públicos y parques.

La operación, en relación directa

con el sistema vial y de transporte, mejora la accesibilidad al sur, respondiendo a la nueva demanda por efecto de la localización residencial. El gran eje de la Avenida Boyacá, aglutinador de las centralidades metropolitanas, penetra en el sector y estructura las actividades y las zonas del sector.

Se encuentra localizada en el extremo suroriental de la ciudad, en su mayor parte fuera del perímetro de servicios definidos por los acuerdos 6 de 1990 y 2 de 1997. Constituye el punto de articulación ante la gran metrópoli bogotana hoy desarrollada sobre un área de 42.114 Has, albergando una población cercana a los 6 millones de habitantes y la extensa y única zona rural del Distrito Capital prácticamente despoblada, con un área que sobrepasa las 100.000 Has, correspondiente a las localidades de Usme, Ciudad Bolívar y Sumapaz.

Al hacer una observación aerofotográfica, del extremo sur y oriental de la ciudad, se observa una alta densidad de la construcción sobre pendientes abruptas e inestables y una amplia deficiencia vial, por lo tanto no es un sector apto para el desarrollo de planes de vivienda masivos, aún sí se tiene en cuenta que son consideradas como zonas de alto riesgo.

Ciudad Lineal del Río Bogotá

Concreta morfológicamente el borde de la ciudad sobre el río

Bogotá, actuando simultáneamente con los procesos de recuperación ambiental del mismo y brinda oportunidades de localización residencial, con énfasis particular en vivienda de interés social y prioritario. Integra y reestructura los desarrollos desordenados e informales surgidos en este sector y reequilibra la escasa oferta de equipamientos y áreas centrales de actividad urbana.

El área afectada por la operación es la franja comprendida entre el borde oriental del río Bogotá y los desarrollos urbanos colindantes al mismo en la parte occidental de la ciudad, a lo largo del recorrido del río en sentido norte sur, desde la ciudad norte hasta la confluencia del río Tunjuelito con el Bogotá.

Amplias áreas de las márgenes oriental y occidental del río ya se encuentran ocupadas por asentamientos de estratos bajos, barrios piratas, principalmente, lo cual dificulta llevar a cabo ésta propuesta. Además, el río se constituía como límite físico de la ciudad hacia el occidente, pero en la actualidad este límite ya se perdió con el establecimiento de barrios en la margen occidental del río y el impulso de importantes ejes viales, lo que orienta la expansión de la ciudad en este sentido.

CONCLUSIONES

Cada vez es más evidente que

Bogotá se perfila para afrontar el nuevo orden económico global, aún compitiendo para reafirmarse en su primacía a nivel nacional. Es así, como en la ciudad pueden distinguirse espacios con usos muy especializados y caracterizados por ambientes construidos de acuerdo a su funcionalidad (industrial, servicios, institucional, residencial) que la estructuran mediante las redes de flujo de comunicación (vías o telecomunicaciones). Estos usos se hallan inmersos dentro de la ciudad para responder a la dinámica económica que exige eficiencia, alta calidad en los servicios y una mayor productividad financiera. La segregación es evidente, ya que las actividades tendientes a esto se ubican en los sectores del centro o norte de la ciudad, excluyendo a una amplia población localizada en las periferias sur y occidental.

De esta manera, se observa una fragmentación en su estratificación social, la cual no solamente es diferencial en torno al nivel de ingresos, sino también en su distribución espacial, ya que las clases altas (estratos 4, 5, 6) se localizan sobre un eje a partir del centro sur-norte, mientras que las clases inferiores (estratos 1,2 y 3), se han ido expandiendo hacia las periferias especialmente hacia el sur y occidente. Esta dinámica de localización obedece a factores de mayor o menor oferta ambiental, así como al proceso de expansión demográfica de la ciudad.

Por otra parte, la propuesta presentada en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, se orienta hacia un uso del espacio especializado, para lo cual se hace una zonificación urbana con funciones específicas. Las centralidades urbanas primarias y secundarias que se plantean para desconcentrar el centro de la ciudad, son centros que, en su mayoría, se han venido consolidando junto con los barrios, ofreciendo a sus habitantes servicios financieros, con el establecimiento de bancos y corporaciones; servicios comerciales, por la presencia de grandes almacenes de cadena y ejes de comercio y servicios de educación y salud, entre otros. Con ésta propuesta se pretende reafirmar las funciones de las centralidades actuales.

La formulación de las propuestas de las piezas estructurantes urbanas, implican una serie de impactos a nivel social, ambiental y de percepción para el ciudadano, por lo que es necesario plantear alternativas para minimizar los efectos que pueden tener sobre la población. Pueden presentarse impactos sociales como desalojos y exclusión para el uso de algunos espacios, como es el caso de el parque transmilenio, o problemas de contaminación atmosférica durante la ejecución de grandes obras, como la línea del sistema metro.

Finalmente es de anotar que la

ciudad perfila su expansión con mayor claridad hacia el norte y occidente, donde se plantean las zonas de desarrollo comercial, industrial y residencial.

BIBLIOGRAFIA

- Aguirre, Rodrigo 1989. *Etapas de la evolución urbana, vivienda y diferenciación socioespacial en Manizales*. Tesis de Maestría. Escuela de Posgrado en Geografía. Bogotá: IGAC-UPTC.
- Barco, Carolina y Salazar, José 1997. La planeación urbanística en Bogotá, Cali, Medellín y Valledupar. *Revista Planeación y Desarrollo*. 27(4): 31-73.
- Castro, Angela 1995. *Efectos geográfico-ambientales de la localización industrial en Santa Fe de Bogotá*. Tesis de Maestría. Escuela de Posgrado en Geografía. Bogotá: IGAC-UPTC.
- CEDE-CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA 1998. *Bogotá - Sabana: un territorio posible*. Bogotá: Cámara de Comercio.
- Dear, Michael y Flusty, Steven 1998. Urbanismo Posmoderno. *Annals of the Association of American Geographers*. 88(1.): 50-72. Traducción Jhon Williams Montoya: Posmodern Urbanism. 1999.
- Espinosa, Miguel 1992. *Crecimiento Urbano de Ibagué: 1938-1989*. Tesis de Maestría. Escuela de Posgrado

- en Geografía. Bogotá: IGAC-UPTC.
- Gilbert, Alan 1996. Globalización y Desarrollo Urbano en América Latina. *Memorias del seminario especializado Producción, Uso y consumo de Ciudad. IV encuentro internacional Hábitat Colombia*. Pp. 25-50. Bogotá: Guadalupe Ltda.
- Jaramillo, Samuel 1996. Segregación socioespacial y mercado de suelo en las ciudades de América Latina. *Memorias del seminario especializado Producción, Uso y consumo de Ciudad. IV encuentro internacional Hábitat Colombia*. Bogotá: Guadalupe Ltda.
- Lipietz, Alain 1996. En frente del peligro de la Megapolización. *Memorias del seminario especializado Producción, Uso y consumo de Ciudad. IV encuentro internacional Hábitat Colombia*. Bogotá: Guadalupe Ltda.
- Martner, Carlos 1996. Transporte y concentración territorial en América Latina. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XXVIII 110.
- Ramírez, Jorge 1988. *Crecimiento Urbano en Medellín: 1930-1985*. Tesis de Maestría. Escuela de Posgrado en Geografía. Bogotá: IGAC-UPTC.
- Samper, Patricio 1990. Expansión Urbana y Vivienda. *Revista Camacol* 13.(44): 80-86.
- Vilagrasa, Joan. 1992. El estudio de la Morfología Urbana: una aproximación. *Revista Geocrítica*.