

ASOCIACION DE ARQUITECTOS JAVERIANOS
FORO: LAS CRISIS DE LA CIUDAD COLOMBIANA
RELATORIA, CONSIDERACIONES, CONCLUSIONES.

Arq. U.J. Germán Ruiz Silva. Presidente Asociación de Arquitectos Javeriano
M. ARCH. A. S. MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY. MIT.

La Asociación de Arquitectos Javerianos celebró recientemente este Foro; Participaron importantes Profesionales de trayectoria o vinculación con fenómenos Urbanos y se tuvieron ponencias de el economista Edgar Pardo Beltrán (Planeación estratégica Colmena), y los Arquitectos Javerianos Augusto Bahamón Guerra (Exconsejal de Bogota, Ex senador), Manuel Javier Castellanos (Profesional independiente de exitosa trayectoria), Luis Fernando De Guzman Mora, (actual director del IDU), Alberto Montoya Puyana (Senador, Exalcalde de Bucaramanga), Rafael Uribe, (Decano de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Javeriana). MODERADOR: Arq. U.J. ALVARO GIBALDO JALAMCIA.

Con referencia a la Ciudad Colombiana en general y haciendo especial mención de Bogotá, en particular, se trataron temas referidos a Recursos, Transporte, Vias, Espacio Publico, Calidad Ambiental, Servicios, Administración y Control, Eficiencia... a partir de unas hipótesis generales, críticas, formuladas por el Presidente de la AAj. La densa discusión suscitada por el tema, se prolongara proximately en la Universidad e indica que nos hallamos en un punto de nuestro desarrollo urbano en que se dan con igual fuerza argumentos, tanto para caer en un trágico futuro que hereda y magnifica vicios actuales, como para acceder a Ciudades si no ideales, si mejores a las que hoy padecemos. De nosotros depende. El estado actual de cosas y las necesarias reacciones a ello, se enunciaron en los siguientes terminos: (SINTESIS PERSONAL, LIBRE, QUE NO COMPROMETE A LOS PONENTES).

Se resaltaron en principio 3 constitutivos esenciales de una Ciudad:

- La Población, los ciudadanos, la gente, constitutivo Politico-cultural y Socio-Economico para el cual La Ciudad esta hecha.
- La Ciudad misma, calles, parques, construcciones, redes de servicios, todo lo fisico que la compone, incluidos sus condicionantes topograficos y clima.
- Las Entidades, Instituciones, Normas, Leyes que regulan las interacciones o interdependencias entre la Poblacion y entre esta y La Ciudad misma.

La situación, se concluyó, es actualmente de profunda ^{crisis} en prácticamente todos los aspectos esenciales del funcionamiento urbano. Las soluciones desde luego no son fáciles y no se visualizan mecanismos expeditos para llevarlas a efecto, pero sin duda hay que trabajar simultáneamente en varios frentes, con múltiples acciones. Y como prerrequisito ineludible hay que lograr una adecuada comprensión inicial de la verdadera naturaleza del problema, cómo debe entenderse su manejo o con qué propósitos debe actuarse. En este sentido y en relación con los enunciados constitutivos esenciales de La Ciudad, se hicieron consideraciones elementales, quizás simplistas, que no por ello dejan de tener trascendentes significaciones:

La Población. Carecemos de conciencia Ciudadana, que supone necesariamente un comportamiento gregario, social, comunitario; Cierta grado de sacrificio personal en bien de la colectividad. Creemos, al contrario, que La Ciudad debe necesariamente ~~soportar~~ soportar la totalidad de nuestras manifestaciones personalistas, sin importar el grado de sacrificio colectivo que ello involucre. No contamos entonces con colectividades organizadas, dóciles, atentas a la cooperación y ayuda, sino con individualidades discolas, impredecibles, genéticamente programadas para la desobediencia, el escepticismo y la anarquía. Normas y leyes escritas son entonces mecanismos inútiles de organización y control. Se requieren autoridades de severidad excelsa. y permanentes e intensas campañas educativas.

La Ciudad. Cuando algo mas del 60% del area urbanizada del Pais, corresponde a invasiones, urbanizaciones piratas y subnormalidad de diverso orden, hay que aceptar definitivamente que nuestro modelo no puede ser Miami. La nuestra es una Ciudad pobre, casi mendicante, con lujos miopes e irresponsables como crecer horizontalmente con bajas densidades, a expensas de periferias de alto valor agropecuario-agricola; O urbanizar a partir del vehiculo privado, para comunidades basicamente peatonales, que se identifican mas con el concepto sendero que con el concepto calle y en mas del 70% de las cabezas familiares carecen de vehiculo propio. El modelo y el concepto mismo de Ciudad que estamos pretendiendo hacer, no corresponde a las necesidades ni a las posibilidades reales de nuestra Sociedad. Nuestras Ciudades, adolescentes en el proceso de urbanizacion, no pueden buscar un futuro en la idealizacion de un medio de transporte tan obsoleto como el automovil y tienen si que pensar en la masificacion de sistemas de comunicacion eficaces, que reducirian drasticamente las necesidades de desplazamientos, como el fax, el telefono celular, el videotelefono, los circuitos integrados de computo,... Concentracion, densificacion, mas crecimiento vertical que horizontal, sofisticacion en comunicaciones, Normas Minimias urbanas, peatonalizacion, son los terminos que deben definirnos el camino a seguir.

La Poblacion vs La Ciudad. El termino Informalidad, como sinonimo de ilegal, fuera de las normas, extraoficial o antireglamentario, define la caracteristica dominante de las interacciones poblacion-ciudad. Aunque dueña, conviene ya aceptar que aparte de lo que visualmente identificamos como informal (ventas de anden, contrabando de servicios publicos, urbanizacion ilegal,...), la totalidad de la actividad urbana es preponderantemente informal entre nosotros.

Tenemos el dudoso honor de ser uno de los paises mas legalistas del mundo, siendo simultaneamente uno de los cuatro mas corruptos. No es gratuito que se presente hasta 75% de abstención en Elecciones; Es indicativo claro de que lo nuestro es la evasión sistematica de todo lo que represente gobierno, autoridad, compromiso social, legalismo. El esfuerzo social dominante no es en todo caso por hallar ordenadores comunes y si, aparentemente, por lograr un cierto grado de dislocación de todo orden, que permita hacer prevalecer intereses individuales sobre intereses colectivos. A partir de los legisladores mismos, burlar la ley es la ley; Nos enorgullecemos de ello; No creemos en la Constitución, no creemos en la Autoridad, desconfiamos de policias y jueces, evitamos obedecer, evadimos impuestos,... somos informales. 60% del area urbanizada es informal, 60% de la actividad economica urbana es informal, 100% de la poblacion urbana es preponderantemente informal. Así somos. Puede ser un nivel de desarrollo, solamente, que tenga en el futuro evoluciones hacia estadios diferentes o mejores. Pero puede ser también que sea ya una característica definitiva de raza. En cualquiera de esos casos, lo cierto para el proposito de hacer Ciudades o hacer una sociedad urbana sana, progresista, capaz, es que debe contarse con la Informalidad como ingrediente principal o único.

Las Entidades, Instituciones, Normas. Es obvio entonces, como continuacion del raciocinio anterior, que se presente un desfase tan grande entre Entidades, Normas, Autoridad, y la realidad descontrolada; Y obvio que se haya vuelto axiomática la afirmación de que el Pais progresa no gracias-a sino a pesar-de su gobierno e instituciones; Obvia la abstencion del 75% en una poblacion que a priori de toda elección sabe ya como cierto que todo seguirá igual; Obvia la anacronia y desactualización en Entidades a donde se accede por breves periodos de tiempo, a nivel directivo, para cumplir cuotas politicas y lucrarse personalmente. Es la realidad. Y no hay salida posible por este camino. Si en el caso de la Población, su Informalidad puede considerarse como una tremenda fuerza de desarrollo (lo ha sido de hecho), no hay via posible para progresar manteniendo el tipo de desgrefío, ceguera, estupidez,... de nuestras Entidades, Instituciones, Normas de coordinacion y control de la actividad Urbana. Se imponen cambios drasticos bajo dos directrices; Rentabilidad (para las Entidades no para sus Administradores) y Eficiencia, lo que significa en terminos mas escuetos PRIVATIZACION.

Establecido este marco general de acción o raciocinio, del material aportado por el Foro "Las Crisis de La Ciudad Colombiana" obtengo bases para consideraciones mas puntuales.

ESPACIO PUBLICO Y CALIDAD AMBIENTAL. No hay Entidad Oficial en el panorama Nacional, que haya demostrado capacidad de freno al deterioro acelerado de las calidades ambientales del Espacio Publico. El Ciudadano, si bien no puede reemplazar al Estado en acciones como la conservación de vias, si es en buena medida el responsable directo de ese deterioro y debe en consecuencia asumir personalmente acciones de conservación, mejora, embellecimiento, control. Hay que hacer conciencia de que publico significa que es de todos y cada uno, para generar hacia este espacio actitudes positivas de pertenencia ciudadana y mejor tratamiento diario. Juntas de Acción comunal, Colegios, Agremiaciones, Clubes, con el liderazgo de Entidades como las Camaras de Comercio, tienen la posibilidad y la responsabilidad de adelantar acciones de este tenor. Y el Estado tiene la obligación de imponer a este espacio urbano la categoría de Patrimonio Nacional, con el consiguiente aporte presupuestario, unidad de manejo, dedicación y cuidado. Esto no puede continuar siendo tierra de nadie.

En términos de Calidad Ambiental, relacionada no ya con espacio publico sino con polución generalizada del aire y el agua de las Ciudades, la intervención Oficial es ineludible, como ineludible es gravar, penalizar, castigar ejemplarmente a los polucionadores, en proporción al polucionamiento que generan. No cumplir con este deber es delito de lesa Patria, e igualmente la profusión que ahora tenemos de fiscalías, veedurías, procuradurías, defensorías del Pueblo o en última instancia el mismo Pueblo soberano, debería castigar a las Entidades que no cumplen sus obligaciones y a los Polucionadores mismos.

Se dice que nos estamos mexicanizando; En sectores completos de Bogotá, Barranquilla y otras Ciudades, (Mamonal en Cartagena, Yumbo en Cali), los niveles de envenenamiento de Aire y Aguas han superado margenes de seguridad establecidos internacionalmente. Significa que el juego es de vida o muerte para miles de Ciudadanos. Y no es problema de grandes Urbes solamente. Comunidades enteras se sirven de los rios previamente anulados por Bogotá, Cali, Medellin, ... el veneno de las grandes se lo beben todas las demas, sin tratamientos. Es asombroso. Lo lógico seria que cualquier amanecer de estos aparecieran aniquiladas poblaciones enteras.

Y que de la Informalidad? En el Espacio Publico tiene su terreno predilecto de acción. Hay que hacerle campo; Es iluso pretender ocultarla, impedirla o anularla. La peste de los invasores de andenes y esquinas de semaforo, entre muchas otras pestes de la actividad informal urbana, es constitutivo ya arraigado de nuestras Urbes. Hay que asimilarlo. Los Diseñadores tienen la palabra.

RECURSOS Y SERVICIOS. El panorama de Bogotá ilustra dramáticamente una situación afortunadamente no generalizada, pero posible en otras Urbes. El servicio de la Deuda representa mas de la mitad de los Recursos. El margen de endeudamiento esta agotado; Su sistema tributario tiene atrasos de varios años, que le representan recibir solo 1/3 de lo que recibe Medellin y 1/4 de lo que recibe Cali por este concepto; Su sistema de valorización, atado a la desactualización catastral, es tan inoperante u obsoleto, que la Capital, con un numero de bienes inmuebles que supera en mas de dos millones a Cali o Medellin, recibe por este rubro 1/10 de lo que recibe Cali y 1/40 de lo que recibe Medellin. Triste y desalentador panorama. Quienes son los culpables? Donde están las responsabilidades? Otras cifras resultan aun mas agobiantes: Como proporción del PIB Regional, Bogotá tiene hoy ingresos tributarios a los de 1960 y en la decada de los 80, multiplicó sus ingresos consolidados por cuatro, pero simultáneamente multiplicó sus gastos corrientes de funcionamiento por siete, terminos reales; Y sus Empresas de servicio o Descentralizadas figuran entre las mas endeudadas del Pais: la Empresa de Energia, solamente, es responsable por mas del 15% del total de la deuda externa Nacional.

Buena parte de la responsabilidad está sin duda en las Empresas Descentralizadas de Servicios Públicos y en sus Sindicatos de Trabajadores y en los Consejos Municipales respectivos. (Bogotá y Barranquilla ejemplarizan la quiebra financiera urbana o de las Administraciones Urbanas, pero no son desde luego los únicos casos en el escenario colombiano). Con visión miope, los Consejos han considerado tradicionalmente a las Empresas como feudos politiqueriles y los trabajadores como a "la vaca que hay que ordeñar mientras se deje".

Cómo es posible que subsista una Empresa, Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, con un déficit acumulado de Caja en el orden de 50.000 millones de pesos, pasivos pensionales sin provisión alguna en el orden de 150.000 millones de pesos, planes de ensanche del servicio (vitales para la ciudad), con atrasos de dos y más años en su iniciación; 40% del agua provista sin facturación alguna para los usuarios directos de ella, gastos de personal que superan en este 1993 el 70% de los gastos de la Entidad, instalaciones de suministro que no pueden operarse a plena capacidad por deficiencias en tratamiento y conducción etc.etc.etc. Se configura aquí, con pleno conocimiento de todos los responsables directos, un panorama apocalíptico de racionamiento de agua para los 7 ó mas millones de usuarios; Ya se anuncia en Foros y publicaciones especializadas: empezará en 1997; Sálvese quien pueda.

La quiebra de las Ciudades es en buena medida la quiebra de sus Empresas de Servicio, pero no tiene por qué ser así. Qué puede ser más rentable, en el caso de Bogotá, que tener una clientela atada, fija, diaria, de seis millones de personas? La salvación está necesariamente en las mismas Empresas. A cualquier costo hay que anular la ingerencia politiqueril en las mismas, hay que reestructurarlas laboral, administrativa y financieramente, hay que anular el pernicioso sindicalismo que busca perpetuarse a base de chantaje y quiebra de las mismas Entidades que lo alimentan. Hay que privatizar.

De otra parte, el Ciudadano debe asumir mayores sobrecostos por el privilegio de vivir en La Capital del País o de Antioquia o del Valle o del Atlántico. Debe gravarse al máximo a quienes deseen continuar viviendo en las grandes Urbes, como elemental mecanismo de desestimulo para quienes aun consideran que allí está el paraíso y como elemental retribución al ingente esfuerzo que debe hacerse para mantener estándares adecuados de habitabilidad allí. Las Ciudades deben ser y pueden ser EMPRESAS DE ALTA RENTABILIDAD.

ADMINISTRACIÓN Y CONTROL. Dentro del concepto precedente parecerá pueril, iluso, inocente o, al contrario, consecuente y lógico solicitar la renuncia del Alcalde Jaime Castro y de quienes como él han demostrado incapacidad en sus funciones? Si para las Ciudades se imponen criterios administrativos y gerenciales de Empresas productivas, no solo es perjudicial impedir la continuación de un ~~muy~~ buen directivo más allá de los dos años, sino que es inadmisibles admitir uno malo por largos y sumamente perjudiciales dos años iniciales. Problemas como el de suministro de agua, en donde cualquier nuevo proyecto de aumentar suministros toma fácilmente 12 años, no admiten ineficiencias o dilaciones en el proceso de toma de decisiones; Está en juego la salud de millones y eso es serio. Como es seria la responsabilidad de los Consejos Municipales, a quienes también alguna de las múltiples Autoridades creadas por la nueva Constitución debería multar severamente, a la luz de sus manifiestas incompetencias (en Bogotá y otras muchas Ciudades), deshonestidades y deslealtades.

Desde otro ángulo, es claro que el crecimiento desmesurado, expansivo, incontrolado de nuestras capitales, hace inadecuados los modelos administrativos de principios de siglo que aun pretenden mantenerse vigentes, en contra de toda evidencia. Descentralizar es una necesidad imperiosa, pero debería aplicarse solo en el ámbito de la Ejecución de Programas y Proyectos, manteniendo una dirección central fuerte, sólida, pensante, rectora de una filosofía del crecimiento a largo plazo, que lleve controladamente las Ciudades a un predecible buen futuro.

En Bogotá, el DAPD, que lastimosamente emplea el 90% de su capacidad en bloquear proyectos individuales de construcción que de todas maneras terminan ejecutándose

deberia liderar, junto con Entidades mas especializadas (Esap y similares) (La Oficina para la Modernizacion del Estado de La Presidencia de La Republica...) el proceso de reestructuracion que maneje la futura Ciudad Colombiana con criterios de Empresa; Empresa rentable, productiva, eficaz, sana,... que sobretodo involucre en su formacion-construcción-desarrollo al constitutivo esencial de la misma: La Poblacion Urbana. Sueño quijotesco? Mantenemos la esperanza.

TRANSPORTE Y VIAS. Reiterativamente este ha sido considerado el tema-problema ~~de~~ mas sensible al diario vivir de las mayorias urbanas (descontando Agua, Energia, Seguridad, Salud, Educacion, Trabajo,...), el mas periodicamente padecido, tanto por usuarios de transporte publico (las mayorias), como por quienes pueden utilizar vehiculos-automoviles privados. De nuevo Bogota aporta informacion inquietante: 7 horas promedio de congestión de trafico diaria y sacrificio de dos horas laborables diarias en transporte del hogar al trabajo, para mayorias. Qué descomunal desperdicio. Qué peligrosa alimentación del malestar y la neurosis colectiva.

Se sugieren dos frentes de acción: uno relacionado con el trazado vial y otro con el identificado como enemigo publico numero uno, el automovil particular.

En relación con el trazado vial se ha distribuido un articulo de mi autoria, publicado parcialmente por El Espectador, en que se propone una utilizacion mas intensa de la malla vial existente, por el simple procedimiento de aumentar canales de tráfico dentro del perfil ya construido de las calzadas actuales. Racionalización del uso de las franjas viales, abandonando estandares internacionales para vias de alta velocidad que en nada corresponden a nuestros pobres promedios de 12-15 Kilometros/hora. Ya que es impensable aumentar vias al ritmo frenetico y enfermizo en que aumentan vehiculos, tenemos que ingeniar-nos la forma de utilizar mas eficazmente las vias que ya tenemos.

En este mismo sentido, seria sin duda benefico regular los horarios de uso por parte de determinados grupos de usuarios; No podrían trasladarse a horario nocturno la totalidad de operaciones de distribución de bienes de consumo e insumos diversos de industria y comercio, que utilizan en buena parte vehiculos de gran tamaño y bajas velocidades? No podrían regularse horarios de trabajo por zonas de la Ciudad o por sector economico, de manera que no toda la fuerza laboral deba empezar jornada a las 8am para terminar a las 5pm?

Desde otro angulo, hay que concientizar el hecho de que el trazado vial supe-dita el trazado del resto de Infraestructura urbana (acueducto, alcantarillado Red electrica, transporte publico, red telefonica, recoleccion de basuras,...) por lo que errores en este repercuten ineludiblemente en sobrecostos y mal funcionamiento del resto. No es posible continuar extendiendo impunemente la malla original de la Ciudad Colonial, cuatro siglos despues, en todas direcciones, en el supuesto de que lo bueno para una ciudad de 50000 habitantes y cinco carruajes de tracción animal, es igualmente bueno para una aglomeración de cinco millones de habitantes y más de quinientos mil automotores.

Hay que revertir tendencias que son claramente inadecuadas. Hay que repensar modelos de crecimiento. Hay que impedir por todos los medios la suicida expansión horizontal urbana, impulsada por intereses individuales de lucro que en nada consideran el altísimo perjuicio posterior de la comunidad toda. Para ello, como para todo lo pertinente a un mejor futuro urbano, se requiere autoridad sin contemplaciones; Pero pueden también crearse estímulos fuertes-ciertos para que el crecimiento se dé dentro de perimetros ya urbanizados.

Y en cuanto al vehiculo automotor particular-privado, el malo de la pelicula, que fue popular a principios de siglo pero que hoy debe verse como el mas ineficaz, polucionante y nocivo constituyente de la vida urbana, en buena medida reemplazable por el teléfono, el fax, el videoteléfono, la television, etc. no hay camino posible para nosotros, los subdesarrollados en proceso de rápida urbanización, que desestimular por todos los medios posibles su uso. Gravando su entrada a las ciudades, el parqueo, la gasolina urbana, sus desplazamientos a zonas densas, sus repuestos y mantenimiento. Y mejorando con esos mismos recursos el transporte colectivo publico.

Bogotá, 10 Mayo /93

INFRAESTRUCTURA: SE CUMPLEN PROYECCIONES DE DEFICIT 1973

HAY QUE DENSIFICAR LA CIUDAD

ESTUDIO DE CASO: BOGOTÁ
EN 1973, HACE 20 AÑOS, EN ESA ENVIDIABLE CONDICIÓN DE ESTUDIANTE MASTER DEL MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY, MIT, TUVE LA OPORTUNIDAD DE ANALIZAR EL CRECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE BOGOTÁ A LA LUZ DE TRES PARÁMETROS BÁSICOS: LA POBLACION, EL AREA URBANIZADA Y EL NUMERO DE VIVIENDAS, EN EL PERIODO 1900-2000, CON MAYOR DETALLE EN EL PERIODO 1950-1980, APOYADO EN INFORMACION ESTADISTICA Y PROYECCIONES DE LAS DIFERENTES EMPRESAS DISTRITALES, SE ME REVELO LA DRAMATICA INFORMACION DE QUE A FIN DE SIGLO PODRIAMOS TENER, EN TERMINOS RELATIVOS AL PORCENTAJE DE POBLACION ATENDIDO O AL PORCENTAJE DE CIUDAD SERVIDO CONDICIONES EQUIVALENTES A LAS DE PRINCIPIOS DE SIGLO, CON EL AGRAVANTE DE QUE EN TERMINOS ABSOLUTOS LA POBLACION-CIUDAD NO ATENDIDA EN EL 2000 ES 56 VEZES MAS GRANDE QUE LA NO ATENDIDA EN EL 1900.

SE ANEXAN GRAFICOS SINTESIS QUE DRAMATIZAN LAS DIFERENCIAS DE CRECIMIENTO ENTRE LA CIUDAD Y SU INFRAESTRUCTURA EN EL PERIODO 1950-1980, EL DE CRECIMIENTO MAS EXPLOSIVO EN EL TRANSURSO DEL SIGLO.

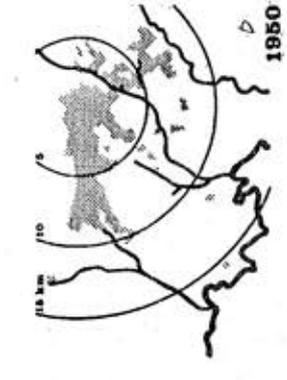
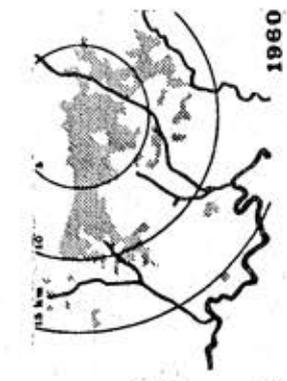
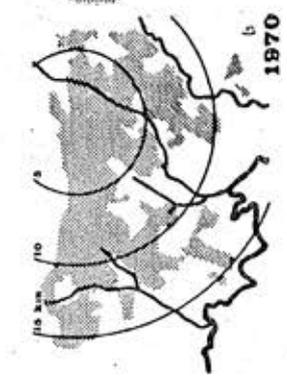
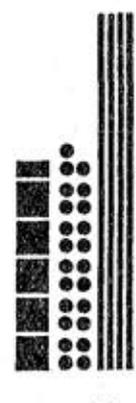
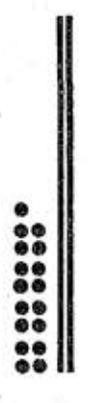
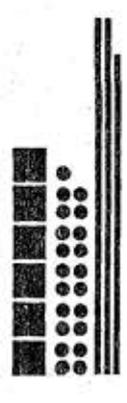
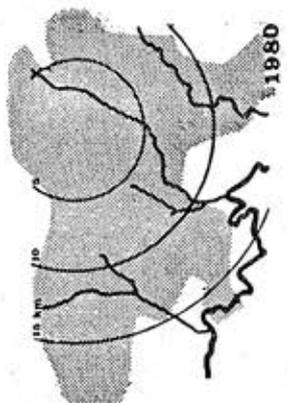
Y GRAFICOS DE CRECIMIENTO 1900-2000 DE POBLACION Y AREA URBANIZADA, QUE EXPLICAN PARCIALMENTE LA SITUACION: A PARTIR DE 1950, EL CRECIMIENTO ES EXPONENCIAL Y MANTIENE LA MISMA RELACION ENTRE LOS DOS COMPONENTES, DE MANERA QUE A FINAL DE SIGLO SE TIENEN DENSIDADES DE OCUPACION SIMILARES A LAS DE 1950. UN NUMERO SIMILAR DE HABITANTES POR HECTAREA EN 1950 Y EL AÑO 2000, EN UNA CIUDAD QUE EN EL 2000 ES 9 VEZES MAS GRANDE QUE EN 1950.

El PATRON DE CRECIMIENTO ES ALTAMENTE DEFICIENTE.

German Ruiz Silva.

Arq.U.J. 1968
M.Arch.A.S. M.I.T.1973





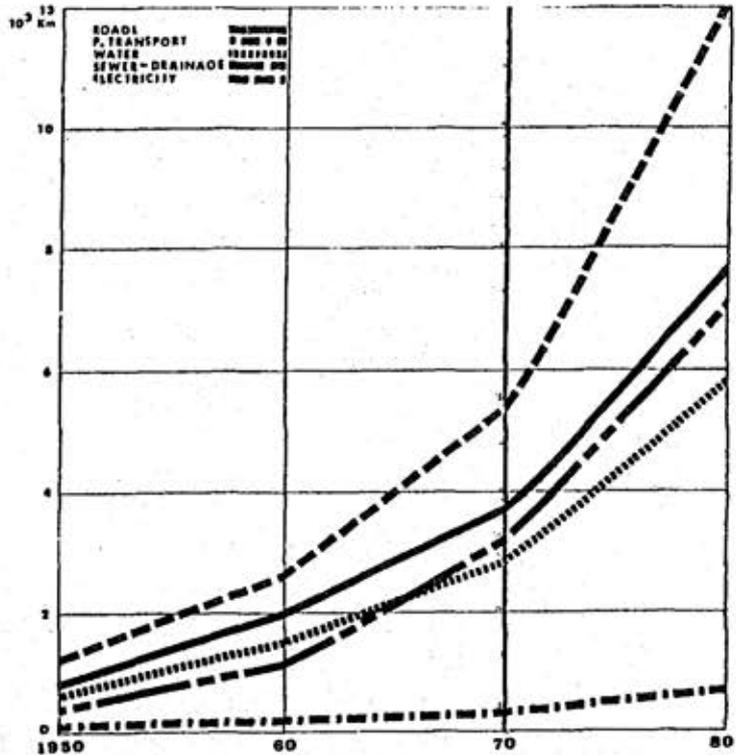
**SUMMARY
INFRASTRUCTURE
SYSTEMS GROWTH**

NETWORKS LENGTH GROWTH

If it is considered that the road network normally serves the entire area of the city, a comparison of this network with the others in the diagram permit one to appreciate an increasing availability of the electricity network, a decreasing availability of water and public transport networks, and an improvement, by 1970, of the 1960's availability of sewer network.

As in the case of installations, the projected growth of the networks during 1970-80 imply that in 10 years it must be doing two and three times what it was doing during 70 (1900-1970).

From both diagrams (Installations and Networks length) it can be deduced that growth of the city is greater than growth of the provision of services.



POPULATION
● 250,000 INHABITANTS
URBANIZED AREA
■ 10,000 HECTARES



**SUMMARY
INFRASTRUCTURE
SYSTEMS GROWTH**

INSTALLATIONS GROWTH

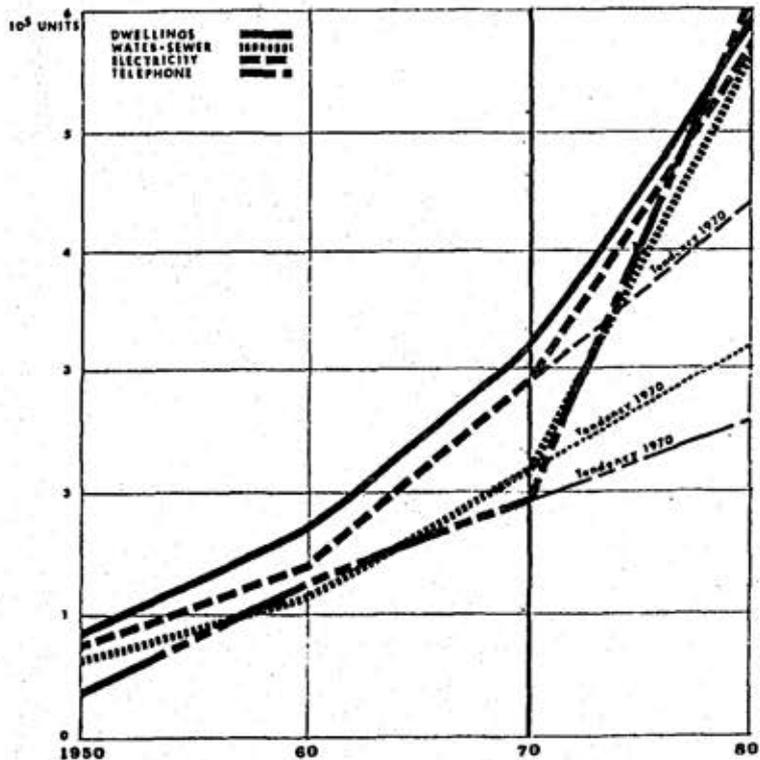
According to the authorities in charge, deficits between number of installations and number of dwellings are going to be greatly reduced during this decade.

Number of installations projected for 1980 is two and three times greater than existing installations in 1970.

This projection implies that during 10 years (1970-1980), it must be doing two and three times what it was doing during the previous century (1900-1970).

If this giant effort is not done (and there is no certainty that it is being done), deficits are going to be immense.

(Note that if commercial, industrial and institutional necessities are added to residential, deficits will be even larger than indicated)



POPULATION
● 250,000 INHABITANTS
URBANIZED AREA
■ 10,000 HECTARES



BASIC PARAMETER POPULATION

Population policies and demographic controls, primarily focused on the low income groups, began to be applied timidly by government agencies in the late '60's.

1. POPULATION. It was 200 years after Bogota's foundation in 1538 that the population reached 10,000. By 1900 it was 8.5 times larger; by 1950, 62 times larger; by 2000 it is projected to be 1,400 times larger.

If the first group of 10,000 inhabitants needed 200 years to "arrive," there is a new group of the same size in the city each 53 days during the 1950's, each 31 days during the 1960's, each 14 days during the 1970's, each 9 days during the 1980's, and each 7 days during the 1990's.

Each day now there are approximately 690 new city residents (138 families), 62% of them immigrants from rural and less urbanized areas all around the country.

2. INHABITANTS PER HECTARE. When population growth is greater than urbanized area growth, concentration of people increases. As the diagram shows, the periods from 1900 to 1920 and 1940 to 1970 are of concentration and from 1920 to 1940 and 1970 to 1990 are periods of expansion (a less affective, intensive, and/or dense accomodation of population in the urbanized area).

Sources: 2.1,3; 7.2,4; 10.1; 12.
Information: Approximate.

BASIC PARAMETER URBANIZED AREA

City planning and control of the city's physical growth began in the late 1930's.

1. URBANIZED AREA. Reflecting the population growth, increase of Bogota's urbanized area was very slow during the first 300 years (until around 1850).

By 1950, the urbanized area was 13 times larger than in 1850. A variety of factors caused the city of 1960 to be as large as two 1950 Bogota's, the city of 1970 as large as three 1950 Bogota's, the city of 1980 as large as seven 1950 Bogota's, and so forth.

Today, 60% of the residential area is occupied by low income family dwellings (1970 US\$ 0-150 monthly income).

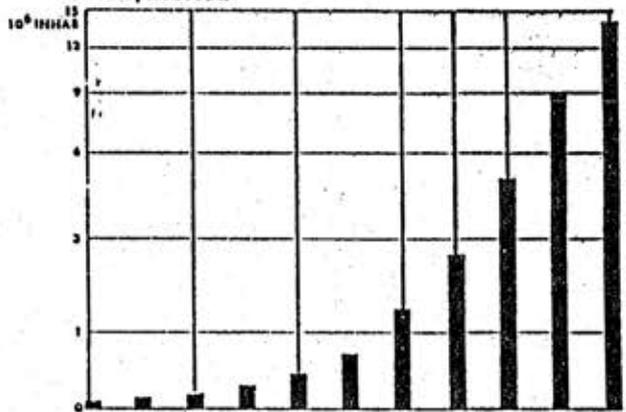
2. POPULATION-URBANIZED AREA: PERCENTAGE OF GROWTH
With 1970 as 100%, the diagram directly relates growth of population and urbanized area.

It indicates that, to any increase of population, an equivalent increase of urbanized area has corresponded and apparently will continue to correspond.

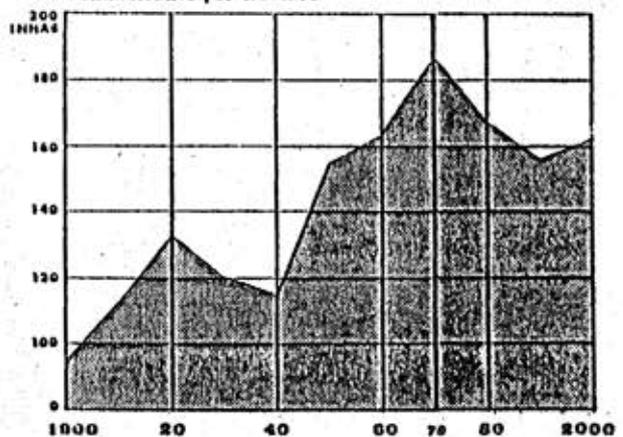
As a result of this, the pattern of urban sprawl is apparent in Bogota: relatively low density of occupation, permanent expansion over surrounding areas, large portion of area devoted to circulation (roads), expensive and difficult transportation, very expensive provision and maintenance of utilities and services...

Sources: 2.1,2; 7.1,2,4; 10.1; 12; 16.
Information: Approximate.

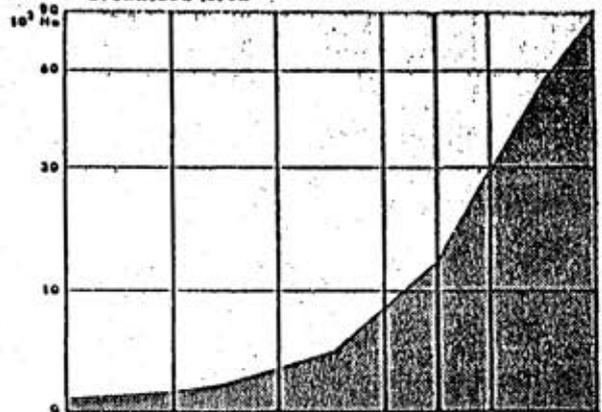
1 Population



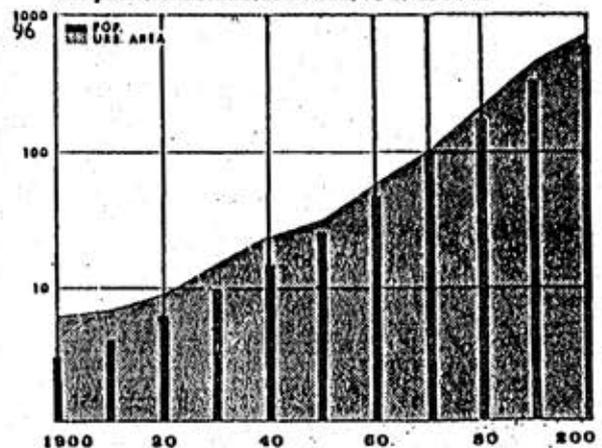
2 Inhabitants per Hectare



3 Urbanized Area



4 Population & Urbanized Area, % of Growth



La Ciudad Colombiana y quizás la Ciudad Latinoamericana y quizás la Ciudad Tercer-mundista, están siendo construidas por la improvisación: La improvisación de burocracias influyentes, corruptas e ineptas; La improvisación de las fuerzas ciegas del mercado y el mercantilismo rampante, que dominan hoy masivamente el comportamiento de sociedades enteras; La improvisación desesperada de las mayorías amorientas que venden literalmente su sangre y órganos vitales, cambiando un pedazo de humanidad por un pedazo de territorio donde refugiarse a soñar futuros inalcanzables bajo cualquier latas. Y esto ocurre ante la mirada pasiva e incluso el comportamiento cómplice de quienes tenemos la posibilidad de intervenir favorablemente en ese proceso. Por DIOS, reaccionemos. Nada puede ser mas ciego, suicida, imperdonable. La Ciudad es un futuro obligado que debiéramos construir con el mayor esmero. La Ciudad tiene una evolución de grandes logros, esfuerzos y complejidades indescifrables que por animal ignorancia no podemos demoler irresponsablemente un día cualquiera. LA CIUDAD ES PROTAGONISTA CENTRAL DE LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD.

En Europa llegamos al 1400 con una Ciudad Medieval amurallada, introvertida, artesanal, rudimentaria en toda su factura, modesta y humilde en sus manifestaciones. Una Ciudad sin Arquitectos, de trazado irregular y espontáneo, integralmente peatonal y sin máquinas, arrullada por las oraciones y el ruido de espadas del poder religioso, los gritos de compra-venta del comercio emergente y los lamentos moribundos del pueblo abandonado a las pestes rutinarias. Una Ciudad mercado, sin especialización alguna de espacios, identificada quizás tanto como hoy, con el espejismo de la proyección, la oportunidad y el triunfo.

Y empezamos el desarrollo, mas teórico que real, de la Ciudad Renacentista, donde aparecen el planificador y el Arquitecto; Durerro, Brunelleschi, Alberti, Bramante, Miguel Angel, Leonardo... al servicio de elites principescas, buscan imponer sobre la Ciudad geometrias puras y racionalización teórica, perspectiva y simetrias, simbolismos en el espacio y la forma; Cánones clásicos, griegos y romanos, actualizados en la monumentalidad de grandes edificios representativos de los poderes reinantes, de linaje, políticos y religiosos. Por vez primera se concibe la Ciudad como un Sistema y como expresión visible de las funciones de una Sociedad. Por vez primera es viable una Ciudad a partir de concepciones individuales, caprichosas-elitistas.

Para desembocar en el 1600 con el principio de la Ciudad Barroca, la Ciudad espectáculo, del apasionamiento, la teatralidad y la exuberancia; Con un orden social sujeto a las más rígidas jerarquias de rango, clase, oficio, que los Arquitectos de la época debían plasmar obsesivamente en omnipresentes y repetitivas columnas: Toscanas o Doricas para la clase trabajadora, Jónicas para la clase media y Corintias para el notablató. Es la Ciudad de la plaza escenario, tipificada por la revitalización de Roma, que para el 1700 alcanza una población de 100.000 habitantes. Es la Ciudad de Borromini y Bernini y la ciudad de las obras de Shakespeare, donde se magnifica el uso del espacio público tanto para los multitudinarios y pomposos eventos sociales o gubernamentales, como para los encuentros mas silenciosos e íntimos de pareja.

Así accedemos al 1750, en que el florecimiento de Londres y Paris anuncia el mal llamado periodo Romántico, durante el cual la naturaleza es incorporada concientemente al escenario urbano en espacios de recreación y sosiego, extensos parques y jardines que pretenden mitigar el brutal impacto social de la revolución industrial. Entre el 1800 y el 1900 Paris pasa de 1 a 2 millones de habitantes; Londres pasa de 2 a 4 millones y Berlin multiplica por 10 su población, pasando de 150.000 a 1'500.000. Todo ocurre. En 1800 aparece la iluminación de vias públicas; Londres estrena Metro en 1863 y Paris inicia obras del suyo en 1899. La vida urbana se transforma dramáticamente con la aparición en escena del telegrafo, el teléfono, el radio y el auto. En este periodo toman forma todas las bondades y defectos de la Ciudad contemporánea.

Es el periodo trascendental y prodigioso que nos lleva hasta el devastamiento indiscriminado de la Hiroshima atomizada, pasando por las estrechas calles vociferantes de turba de la revolución francesa, las glazas rojas de banderas y de sangre del levantamiento bolchevique y las avenidas inundadas de tanques de guerra de la idolatría esquizofrenica Hitleriana. El Romanticismo. Ildefonso Cerda, en España 1867, inventa un nuevo término para una nueva ciencia: Urbanismo; Y otra nueva ciencia, la Sociología, centra su tematica esencial en los comportamientos urbanos. Los periódicos de 1865 hablan de "crecimientos urbanos de monstruosa deformidad"; Las Ciudades se convierten en desordenadas yuxtaposiciones de barrios dormitorio; Aparece el concepto de barrio y la vivienda asume rango de necesidad social; Haussmann, Prefecto del Sena en Paris, arremete sin contemplaciones contra el centro histórico de la Ciudad, iniciando el dogma sagrado que mas fieles seguidores tiene entre nosotros: para progresar, primero hay que arrasar; Y el socialista Howard presenta en la Inglaterra de 1898 sus Ciudades Jardin, con el novedoso tema de la diferenciación de circulaciones, que pasa a America y toma formas de doctrina en el proyecto Olmsted, de cuatro sistemas independientes de tráfico para el central park de New York, 1900.

Si, así es. Con el ^{Advenimiento del} siglo 20 y sólo hasta entonces, America entra con fuerza propia en la escena urbana planetaria. Si bien hacia el año 1000, en el norte del valle central de Mexico, Teotihuacán contaba ya con 100.000 habitantes y un eficiente sistema de autosustento; Si bien la Tenochtitlan Azteca que recibe a Cortez es descrita como una segunda Venecia, con un movimiento de 200.000 canoas y centro de un imperio de 10'000.000 de súbditos; Si bien el espectacular Machu Pichu tenia ya soluciones al manejo equilibrado del medio ambiente y todo este florecimiento americano de muy sofisticadas culturas y avances científicos aún hoy no superados en varios campos, es paralelo o anterior al oscurantismo medieval Europeo, lo que llega como aporte nuestro a la composición de la Ciudad contemporánea que se inicia en los años 50, es el espacio típico definido como autopista vehicular, donde solo importa la facilidad de manobra para el automovil, lograda casi siempre a expensas de la destrucción conciente, meticulosa y sistemática, por encima, por debajo y a travez, de las peatonales, las plazas, los parques y jardines, la intimidad y el significado logrados en los 10 sudorosos siglos anteriores.

* COMO? No Hay futuro en la demolición indiscriminada de pasado
y No Hay Ciudad posible con el autoritarismo como protagonista dominante.
Hay que ESTRUCTURAR una imagen de bosque antes de intentar árbol por árbol
y en esa ESTRUCTURACIÓN GENERAL: los valores estético-plásticos que tanto
defendemos, los arquitectos, son secundarios respecto a imperativos
ECONÓMICOS y ECOLÓGICO AMBIENTALES DE LA PERSPECTIVA A LARGO PLAZO.

Resalta de este apretado e impreciso recorrido, que a partir del Renacimiento, cada uno de los tipos de Ciudad que hemos tenido, permanece entre 150 y 200 años. Del 1400 al 1600 la Ciudad Renacentista; Hasta el 1750 la Ciudad Barroca y luego hasta el 1950 la Ciudad Romántica y moderna. Si bien esta clasificación de tiempos no admite un riguroso soporte histórico, permite pensar que lo actual está recién naciendo que sus expectativas de vida van hasta el 2100 cuando menos. Es decir, como lo afirma Lefebvre "La vida Urbana todavía no ha comenzado".

Henry Lefebvre, teórico marxista, al cumplirse un siglo de la publicación de El Capital, en 1967, presentó en París su apasionante obra "El Derecho a la Ciudad", en la que expone criterios de especial significación y actualidad que quisiera citar, sin pretender hacer apología de un autor ya enterrado por las nuevas corrientes del pensamiento: "Es más fácil construir Ciudades que construir vida urbana" "La problemática de lo urbano, renueva, modifica y le da otros sentidos a las manifestaciones esenciales del ser: la Religión, la Filosofía, el Arte..." "El derecho a la Ciudad terminará imponiéndose como forma superior y englobante de todos los otros derechos El derecho a la Libertad, a la individualización, a la socialización, al hábitat y al habitar, a la cultura y al pensamiento mismo, serán formas secundarias de un derecho primigenio, el derecho a la Ciudad" "El porvenir de la raza humana no está en el cosmos, ni en el poder del pueblo; no está en los fondos oceánicos, ni está en la Ciencia, la Tecnología o la Producción... está en la conformación adecuada de Sociedad Urbana" Hasta aquí Lefebvre. Que trascendentales sentencias. A ello agregaría que si el siguiente eslabón evolutivo del hombre está en el salto del homo sapiens al homo , el recinto primario y único donde esa evolución puede darse es La Ciudad. Por lo que cambio el enunciado de que es más fácil construir Ciudades que construir vida urbana, por la afirmación, y permídenme la simpleza, de que solo puede construirse vida urbana a partir de la construcción de Ciudad.

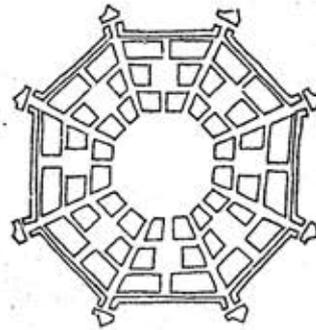
De aquí nace mi fórmula de salvación para la Ciudad, motivo de este foro: La construcción de Ciudad debe ser propósito central de Gobierno y propósito central de la Sociedad toda. Ni el ataque al narcotráfico, ni las contemplaciones y contubernio con la guerrilla, ni la reforma constitucional, ni la integración comercial internacional o algún otro de los grandes temas que se plantean como propósito de gobierno en este país, tiene la capacidad de cambio que sí tiene la construcción de Ciudad. De hecho, ninguno de estos temas, ni el salto social o el ministerio de la Cultura o la recuperación del campo... son viables sin un manejo adecuado de la Ciudad. Cuando vamos hacia una distribución poblacional de fin de siglo, en que cerca del 60% de los colombianos estará en centros urbanos, que puede ser más clave?

Lo que afirmo, es que la única salida del subdesarrollo está en la Ciudad; La única vía posible al desarrollo pasa por la Ciudad; La única herramienta desencadenante real y directa del progreso individual y colectivo que busca el tercer mundo, es la Ciudad. Salud, vivienda, educación, trabajo... todos los grandes y elementales anhelos insatisfechos de los pueblos eternamente vergonzantes, los pueblos tercermundistas, solo serán medianamente satisfechos cuando haya un medianamente adecuado manejo de la Ciudad.

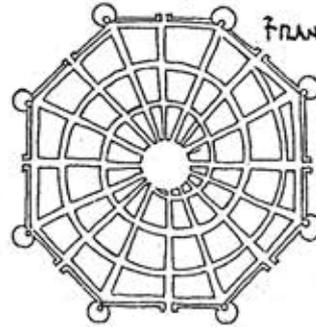
Por ello la importancia de este foro. Y la importancia de que un alcalde se esté planteando por primera vez entre nosotros, el propósito de hacer vida urbana antes que Metro. Desafortunadamente tiene que haber Ciudad para poder acceder a Sociedad Urbana, pero es ya un adelanto enorme que pasemos de la ciudad definida como la más alta concentración de votantes o definida como el ponqué de las más jugosas tajadas... a la Ciudad definida como el escenario central donde se juega a vida o muerte, cada segundo, la conformación del único futuro humano triunfante posible, el de la Sociedad Urbana donde el Derecho a la Ciudad es el derecho englobante de todos los derechos. Propongámonos hacer Ciudad. *



SECCION DE LA CIUDAD IDEAL RENACENTISTA DE VITRUVIO. 1452

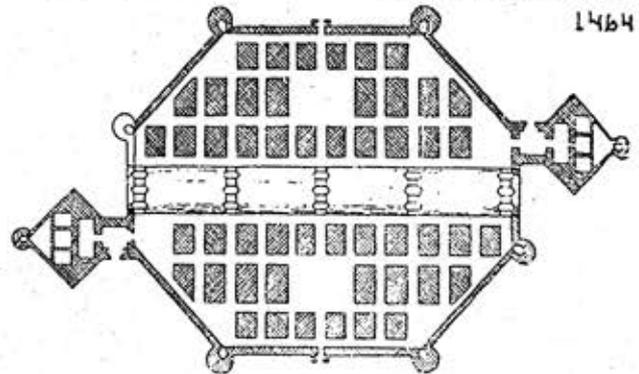
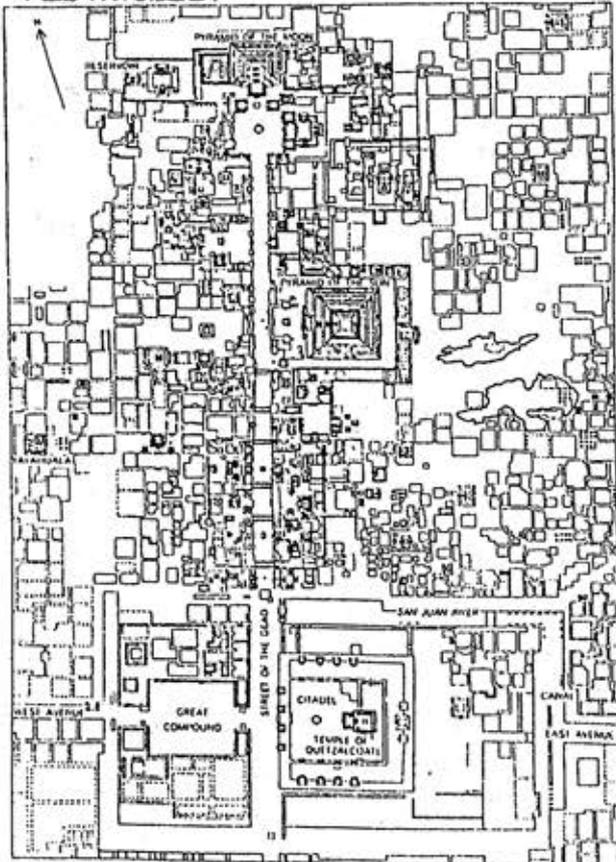


CIUDAD IDEAL RENACENTISTA PARA TERRENO PLANO Y PARA UNA COLINA. FRANCESCO DI GIORGIO MARTINI 1494



CODICE MAGLIABECCHIANO. CIUDAD IDEAL RENACENTISTA CALZADA POR RIO. 1464

TEOTIHUACAN

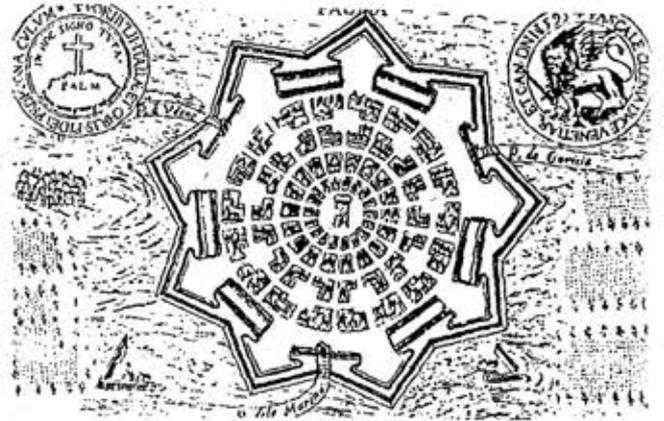


CIUDAD CONTEMPORANEA AMERICANA

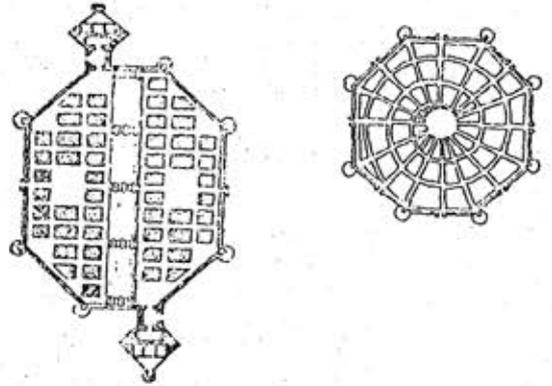




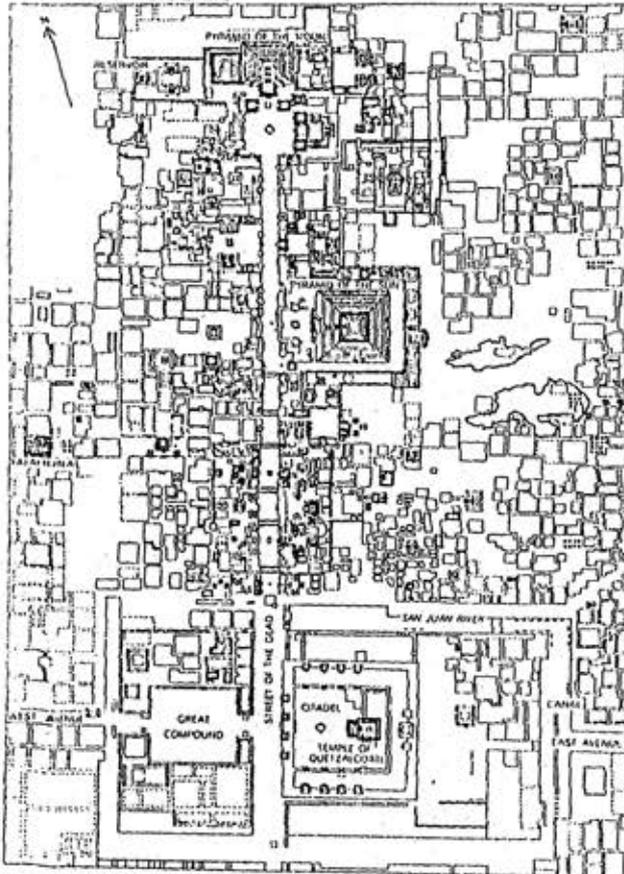
EJEMPLO MEDIEVAL



EJEMPLO RENACENTISTA



TEOTIHUACAN



BOGOTA

