

**LAS CICLORUTAS DENTRO DEL PROCESO DE VALORIZACIÓN DEL
ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ**

CAROLINA PIAMBA CÓRDOBA

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO
BOGOTÁ D.C, 2008**

**LAS CICLORUTAS DENTRO DEL PROCESO DE VALORIZACIÓN DEL
ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ**

Monografía de Grado

Presentada como requisito para optar al título de

Politóloga

En la Facultad de Ciencias Políticas y Gobierno

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentada por:

Carolina Piamba Córdoba

Dirigida por:

Cesar Castellanos

Cesar Luna

Semestre I 2008

*Dedicada a mis padres, hermanos y a mi ciudad de Popayán
Para que con trabajos como este pueda alimentarse.*

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. HACIA UNA DEFINICION DEL ESPACIO DE LO PUBLICO	4
1.1. EL ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA RAZÓN PÚBLICA	6
1.2. OTROS APORTES PARA LA COMPRESION DE LO PÚBLICO	8
1.3. HACIA UNA DEFINICION DEL ESPACIO PÚBLICO	11
1.4. LO PÚBLICO EN SOCIEDADES COMPLEJAS	12
1.5. ANOTACIONES PARA EL ANALISIS DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS PROCESOS URBANOS EN BOGOTÁ	16
2. LAS CICLORUTAS EN LAS POLITICAS PÚBLICAS PARA EL ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ.	18
2.1 BREVE RESEÑA DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.	18
2.2 NUEVOS ELEMENTOS A CONSIDERAR	23
2.3 JUSTIFICACIÓN DE LAS CICLORUTAS	30
3. LA VALORACION DEL ESPACIO PÚBLICO. ACTUACIONES DE POLITICAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ.	35
3.1 POLITICA DE LAS ADMINISTRACIONES & LA CICLORUTA COMO REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PUBLICO EN BOGOTÁ	39
3.1.1. Antanas Mockus (1995-1997): El giro hacia la construcción de la cultura ciudadana.	41

3.1.2. Enrique Peñalosa (1998 – 2000): Manos a la Obra	43
3.1.3. Antanas Mockus (2001 – 2003): La consolidación de la nueva Bogotá	44
4. CONCLUSIONES	46

INTRODUCCIÓN

“La ciudad es el espacio público donde lo común se vuelve material”

Jurgen Habermas

Las actividades de los ciudadanos que habitan una ciudad metropolitana, y la manera en la que esos se apropian y comparten el espacio público, permite observar la compleja esencia de relaciones que establecen los mismos y su realidad como una de las verdaderas expresiones de ciudadanía. No se debe descuidar igualmente, que es el espacio público el que esta constantemente sometido a las decisiones de las administraciones de turno.

“Desde este punto de vista, para la ciudad son tan imprescindibles la vía, la plaza publica, la alameda, etc. (que podrían designarse como los elementos constitutivos de la infraestructura y el mobiliario urbano – la parte tangible), como los vínculos sociales, las percepciones, el valor simbólico y el sentido de pertenencia que se genera en sus habitantes (la parte subjetiva intangible). Estas dimensiones son variables que desempeñan una función en la comprensión de lo que es espacio público pero que, especialmente, indican la gran complejidad de una categoría que sobre pasa las definiciones funcionales y convencionales sobre este fenómeno social, político y económico”.¹

Es importante entender a la política pública alrededor del espacio público como un proceso que viene de una decisión anterior por parte de administraciones específicas y las cuales responden a intereses específicos, y no deben ser descuidados a lo largo de su implementación. Es la relación entre administración y sociedad, entre lo público y lo privado, y entre todas las demás fuerzas políticas de la sociedad, aquella que determina el rumbo y campos de acción del proyecto. No son sólo la colectivización de las prácticas aquel ejercicio que da fuerza la colectivización de la vida cotidiana alrededor de las ciclorutas, sino también la disposición de estas en el espacio, es decir la forma en la que se articulan como un bien público que posiciona dentro del marco social a quienes hacen uso de este.

¹ Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.vi.

Las ciudades desde su nacimiento han estado caracterizadas por el espacio público, de hecho, “la ciudad es más espacio público que espacio privado”, las relaciones entre un campo y otro -privado y público- constituyen y desarrollan interesantes procesos de negociación y reflejan la forma en la que el poder se articula sobre el espacio en el que se desarrolla una sociedad.

La ciudad de Bogotá pese a ser heredera de cierta organización española, además de recibir aportes de grandes arquitectos como Charles Edouard Jeanneret-Gris -más conocido como Le Corbusier²- y del austriaco Kart Brunner , los cuales la visitaron aportándole interesantes ideas para su crecimiento, tuvo un desarrollo espacial desordenado, en cierta medida por no seguir gran parte de las recomendaciones aportadas, pero a su vez por los problemas generados por el aumento de población que condujeron que a partir de los 90's surgiera una preocupación real por recuperar el espacio público.

Es así como Bogotá, durante la última década comenzará con un gran proceso³ de transformaciones en su espacio público, tanto desde el punto de vista material, agregando al mobiliario urbano de la ciudad un gran conjunto de infraestructuras y espacios, con los que antiguamente no se contaba, como mejorando otros tantos y a su vez dándoles un valor a estos no sólo desde el punto de vista económico sino también desde el campo de lo simbólico, este último siendo uno de los puntos importantes a desarrollar a lo largo de esta monografía.

Entre estos nuevos espacios creados en la ciudad, destacamos en nuestra investigación la aparición de la cicloruta que ha venido configurándose, hasta el momento, como una parte más dentro del sistema de transporte de la ciudad pero la cual ha tenido un significado y un impacto más profundo en la cosmovisión de quienes las usan.

² Entre las principales preocupaciones de este gran teórico de la arquitectura destacó la necesidad de una nueva planificación urbana, adecuada a los condicionantes de la vida moderna. Una de las principales aportaciones de Le Corbusier fue la idea de liberar el territorio, construyendo una ciudad en bloques de cierta altura ubicados en grandes espacios libres y conectados por vías eficientes.

³ Para definir el concepto de proceso, queremos centrarnos en el concepto administrativo del término. Es decir, la forma en la que mediante un proyecto colectivo, se crean referentes de tipo simbólico para incorporar a la sociedad dentro del mismo.

En este orden de ideas vemos como pertinente el desarrollar una investigación que nos lleve a responder la pregunta sobre ¿Que papel cumplen las ciclorutas en cuanto a la valorización del espacio público en Bogotá? Al utilizar el término valorización dentro de esta pregunta, no se hace una referencia al sentido monetario del espacio, es decir al valor que ganan los predios gracias a la inversión pública. En nuestro caso particular hablamos de valorización en el momento en el que los ciudadanos dan valor al espacio público, es decir que se relacionan con este y hacen un uso adecuado del mismo según las reglas establecidas anteriormente. Consecuentemente con esta concepción del espacio público, la dimensión simbólica y cultural será aquella que determina la forma en la que los ciudadanos hacen uso de este espacio público.

La hipótesis que trabajaremos para responder esta pregunta será que las ciclorutas son concebidas como medios para insertar el espacio público al sistema de movilidad urbano, como alternativa de transporte y para disminuir la contaminación ambiental, sin embargo, además de dichos roles se constituyen en un factor importante que contribuye con la construcción de cultura urbana y ciudadana.

En esta monografía se toma por hecho que la construcción de una cultura ciudadana genera democracia dentro de la ciudad, al igual que instaura valores para potencializar el espacio público en beneficio de toda la sociedad con el fin de hacer una comunidad incluyente y con pertenencia de lo público. El fin de estudiar los componentes inmateriales/simbólicos que se desarrollan dentro de la legalidad es valorizar el concepto de las ciclorutas dentro del espacio público, con el fin de construir una cultura ciudadana que genere igualdad, y a partir de la construcción de la democracia derivar valores de pertenencia por parte de los ciudadanos para cuidar el espacio público y poder fortalecer las relaciones de poder entre las administraciones y la comunidad.

Es fundamental el entender, de igual forma, que el sentido de igualdad en el espacio público no existiría en sentido estricto, en tanto que los conceptos de equidad e igualdad son abordados por los implementadores de las políticas como conceptos que pueden ser relativos según el caso. En nuestro tema particular de las ciclorutas por ejemplo, no pueden asumirse como un triunfo de la igualdad sobre la discriminación en los medios de transporte en Bogotá, en tanto que también exigen recursos, sin importar que

sean pocos. Por ejemplo un requisito fundamental para hacer el uso de este bien público sería la bicicleta, el casco, el chaleco.

En consecuencia la pertinencia de esta monografía está en que pretende observar nuevas posibilidades, a partir de los conceptos y las decisiones políticas, para que sean explotadas las ciclorutas en Bogotá, consecuentemente con nuestra temática de trabajo, esta monografía estará dividida en cuatro partes que decidimos titular como componentes -señalando la importancia de abordar esta problemática como un todo- y los cuales desarrollarán los elementos que consideramos como primordiales en materia de: 1) descripción de nuestro objeto particular de estudio, 2) de análisis, cumpliendo con establecer las posibles relaciones que identificamos en nuestro tema de estudio y así mismo aventurándonos a 3) interpretar los hechos a la luz de las conclusiones que se deriven de estos ejercicios preliminares. Después del desarrollo de estos componentes, no tendremos más lugar que para arrojar nuestras propias conclusiones, desarrollando lo que consideramos como una propuesta preliminar necesaria para una nueva concepción del espacio público alrededor de las ciclorutas en Bogotá.

Es necesario además aclarar al lector intensado, que aunque se planteaba en el proyecto de investigación una entrevista con los pasados alcaldes de la ciudad, esta no pudo ser concretada debido a las apretadas agendas de los exdirigentes. Sin embargo el objetivo que se perseguía con este ejercicio, no se vio afectado en tanto que se asumió la tarea de abordar el ejercicio desde otro punto de vista, que sería el respaldo legal que tuvieron estos gobernantes, particularmente en sus planes de gobierno para determinar el enfoque que darían al espacio público y las ciclorutas dentro de su administración.

1. HACIA UNA DEFINICION DEL ESPACIO DE LO PÚBLICO

En este segmento de la monografía, nos ocuparemos establecer una interrelación entre el concepto del espacio público y aquellos referentes teóricos que consideramos como pertinentes para entrever la profundidad del debate existente alrededor de las ciclorutas y el espacio público en particular. Para comenzar a desarrollar el presente segmento es importante situar en contexto al lector sobre la manera en la que comprendemos los dos conceptos transversales objeto de esta monografía de grado: espacio público y cicloruta.

En concordancia con la delimitación del problema particular de estudio en esta monografía, será descrito en este capítulo centrándose en lo público y la ciudad como aquel espacio primordial de lo público dentro de la cual este adquiere valor o se convierte en valor (tangible, simbólico ó social).

Comúnmente es llamado “espacio público” al conjunto de inmuebles públicos y a los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes⁴. Ahora bien las ciclorutas han sido entendidas como “el sistema de transporte exclusivo en bicicleta, que utiliza los carriles destinados para tal fin en vías principales y en vías locales y secundarias”⁵ dentro de la ciudad de Bogotá.

Así las cosas, las teorías que se escogieron para esta investigación en particular responden a dos criterios específicos. El primero es aquel que apuntaba a la necesidad de identificar un marco que permitiera entender el por qué algunas de las decisiones que se toman alrededor de lo público, parecen a veces ir en contravía de algunas minorías, o por el contrario parece que en algunas ocasiones privilegian las demandas de cierta colectividad, descuidando la voz de la mayoría. Para este punto fueron fundamentales los aportes de Rawls⁶ al respecto de la teoría de la razón pública en tanto que como se explica en esta monografía, en todo momento el Gobierno debe privilegiar una razón que se le asigna a aquel gran conjunto intangible que es la ciudadanía y el cual debe ser siempre defendido y cuya tarea fundamental es absorber dentro de si los ideales del común de las personas. Por otra parte nuestra segunda base teórica, nació a partir de la necesidad de incorporar alrededor del debate que existe sobre lo público, la forma en la que los ciudadanos reproducen las practicas legales, en nuestro caso particular la forma en la que se apropian del espacio público y lo cargan de un simbolismo particular el cual

⁴ Ley 9 de 1989: Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal. Esta ley es pertinente para el desarrollo de la monografía, dado que define en su artículo 5 el concepto de espacio público y en su definición además de exponer que se entiende por espacio público hace una descripción de sus componentes constitutivos.

⁵En:

<http://www.porelpaisquequeremos.com/documentos/Glosario%20de%20Espacio%20P%C3%BAblico.pdf>

Consultado el 17 de marzo de 2007.

⁶ Este autor es importante para este tema en particular en tanto que el espacio público es según Jhon Rawls el espacio donde los individuos hacen uso de la razón pública.

es que a final de cuentas termina por ser el que realmente garantiza la efectividad del mismo. Será la interpretación desde la teoría de la acción comunicativa aquella que nos permitirá señalar la forma en que la formación de la cultura pública (que es la cultura de la ciudad, cultura ciudadana) se convierte en el proceso primordial de valoración (adquisición de valor) del espacio público.

1.1 EL ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA RAZÓN PÚBLICA

Para autores como Jhon Rawls, en una democracia de corte liberal, el hecho particular alrededor de la razón pública sería que “los ciudadanos se dan cuenta de que no pueden llegar a acuerdos o incluso acercarse al entendimiento recíproco basándose en sus doctrinas generales irreconciliables. Así cuando los ciudadanos discuten cuestiones políticas fundamentales no apelan a dichas doctrinas sino a una familia razonable de concepciones políticas de la justicia y la equidad, y por consiguiente a la idea de lo políticamente razonable para los ciudadanos como ciudadanos”⁷, esto querría decir entonces, en materia de nuestro tema particular entre espacio público, democracia, derechos de los ciudadanos y la posibilidad que dan las ciclorutas para el ejercicio de estos derechos, que el debate que se da alrededor de las ciclorutas, como lo veremos mas adelante en el capítulo dedicado a los elementos legales alrededor de esta discusión, no es un debate que privilegie los derechos individuales sino que por el contrario lo que busca es argumentar que la razón pública esta encaminada a generar un bienestar dentro de la ciudadanía en general.

Este planteamiento alrededor de la idea de una razón pública “pertenece a la concepción de una democracia constitucional bien ordenada. La forma y el contenido de la razón pública –la forma en que los ciudadanos la entienden y en que ella interpreta la relación política entre aquellos- corresponden a la idea misma de la democracia. Pues una de las características fundamentales de la democracia es el hecho del pluralismo razonable”⁸, ver la implementación del espacio público en Bogotá desde esta lógica, nos

⁷ Rawls. John. El derecho de gentes y “una revisión de la idea de razón pública”. España: Paidós Estado y Sociedad, 2001. P. 148.

⁸ Rawls. John. El derecho de gentes y “una revisión de la idea de razón pública”. España: Paidós Estado y Sociedad, 2001. P.156.

permite verlo como un espacio que se encarga -mediante la formulación de sus distintos planes de desarrollo- de conciliar las demandas de distintos sectores alrededor de una lógica a favor de un proyecto común de ciudad. Es claro que no todos los esfuerzos han sido exitosos ni con los más veraces resultados, sin embargo nadie apuntará a desconocer los cambios estructurales que se han dado en la ciudad a partir de este nuevo proceso de reapropiación del espacio público en Bogotá.

Coherentemente con este principio conciliador que nos propone la idea de la razón pública, “resulta esencial que la idea de razón pública no critique ni ataque a ninguna doctrina global, religiosa o no religiosa, salvo si la doctrina es incompatible con los fundamentos de la razón pública y de la sociedad democrática. La exigencia básica consiste en que una doctrina razonable acepte la democracia constitucional y su complemento, el derecho legítimo”⁹, lejos de la acotación que nos da Jhon Rawls sobre el tema religioso, el cual no tendría ninguna relevancia en nuestro tema particular de las ciclorutas, esta aclaración desde la teoría de la razón pública es importante para mi monografía en tanto que intenta señalar que la razón pública solo debe atacar aquellos elementos que van en contravía de los principios reales sobre los cuales esta se sustenta.

Esta afirmación anterior, cobra fuerza en el tema particular del espacio público en tanto que “la idea de la razón pública especifica al nivel mas profundo los valores morales y políticos básicos que determinan las relaciones de un gobierno democrático con sus ciudadanos y de estos entre si. Dicho en pocas palabras, concierne a cómo se ha de entender la relación política. Quienes rechazan la democracia constitucional con su criterio de reciprocidad, rechazarán obviamente la idea misma de razón pública.”¹⁰. Los planes de desarrollo sobre los cuales se sustenta el proyecto de ciudad que reconoce a las ciclorutas en Bogotá, sustenta en todas las ocasiones una idea particular sobre los valores que quiere resaltar en la ciudadanía y al mismo sobre aquellos valores que considera como incorrectos dentro del marco del proyecto que se propone como objetivo.

Esta teoría de la razón pública concebida por Jhon Rawls, la cual nos sirve como marco de análisis en esta monografía, tiene una estructura clara sobre la cual, al parecer

⁹ Rawls. John. El derecho de gentes y “una revisión de la idea de razón pública”. España: Paidós Estado y Sociedad, 2001. P.156.

¹⁰ Rawls. John. El derecho de gentes y “una revisión de la idea de razón pública”. España: Paidós Estado y Sociedad, 2001. P.157.

de Rawls, debe ser seguida en cada uno de sus aspectos para que realmente pueda ser creíble en lo que respecta la base sobre la cual se ira a establecer, coherente con este enunciado la teoría de la razón pública tendría “cinco aspectos diferentes: 1) las cuestiones políticas fundamentales a las cuales se aplica; 2) las personas a quienes se aplica (...); 3) su contenido determinado por una familia de concepciones políticas razonables de la justicia; 4) la aplicaron de estas concepciones en los debates sobre normas coercitivas que se convierten en leyes legítimas de una sociedad democrática; y 5) el control ciudadano para que los principios derivados de aquellas concepciones de justicia satisfagan el criterio de reciprocidad”¹¹, como veremos mas adelante, estos cinco aspectos son claramente identificables dentro del proceso de implementación y desarrollo que han tenido las ciclorutas en Bogotá.

1.2. OTROS APORTES PARA LA COMPRESION DE LO PÚBLICO

Ahora bien, dejando un poco de lado la problemática que identifica Jhon Rawls, autoras como Leticia Santín señalan acertadamente que “el espacio publico también esta relacionado con disciplinas como la sociología urbana o la comunicación. Se trata de un concepto normativo que es importado a las ciencias sociales para poder reformular el espacio público desde la perspectiva de la ciudad, a partir de varias miradas”¹². Por tal razón, no solo seria prudente en un estudio sobre el espacio público centrarnos en el tema de las leyes y los programas sino que por el contrario seria imperativo “darse cuenta de que la idea de razón pública no se aplica a todos los debates políticos sobre cuestiones fundamentales, sino sólo a aquellas cuestiones que caen dentro del foro político público”¹³.

En este orden de ideas, es que proponemos el abordar este tema de monografía como lo propondrán Gabriel Murillo y Tatiana Márquez, es decir desde dos componentes que se complementan el uno al otro: “el tangible y el intangible” los cuales son

¹¹ Rawls. John. El derecho de gentes y “una revisión de la idea de razón pública”. España: Paidos Estado y Sociedad, 2001. P.157.

¹² Santín, Leticia. “La importancia de la ética en el espacio público: ética cívica o ética de mínimos desde la perspectiva de la ciudad”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.87.

¹³ Rawls. John. El derecho de gentes y “una revisión de la idea de razón pública”. España: Paidos Estado y Sociedad, 2001. P.167.

interdependientes entre si, “el primero abarca todos los elementos de la llamada infraestructura física de la ciudad, y el segundo reúne los aspectos subjetivos determinantes de las conductas y los comportamientos que, a su vez, representan la cultura ciudadana”¹⁴.

Recordemos que una política de espacio público debe estar encaminada al desarrollo de estos dos componentes, si en realidad quiere ser efectiva, según Jürgen Habermas quien “continúa con los planteamientos sobre el espacio público como aquel lugar en donde los individuos utilizan su razón discursiva y propone, entonces, su “teoría de la acción comunicativa”. Esta se enfoca en un análisis de discurso en donde la expresión y la reproducción social se dan mediante la divulgación discursiva de ideologías, pensamientos transmitidos culturalmente, y discursos hablados o escritos, entre otros”¹⁵, a partir de esta teoría podemos entender el por qué actualmente el proyecto de las ciclorutas demostró la necesidad de que el espacio público dejara de “ser entendido como una mera área “geométrica” física y medible, para convertirse en un ámbito de encuentro y de resocialización ciudadana, en donde se fomentan los valores y se potencia una cultura ciudadana”¹⁶.

El espacio público ya no es entonces solo el conjunto de elementos de la infraestructura de la ciudad, ahora tiene la potestad de representar los intereses de los ciudadanos, por ejemplo el ponderar el deporte y la vida saludable dentro de la ciudad, sería una de las banderas de la cicloruta y la cual se vería bien representada en razón al constante flujo de ciudadanos que día a día, reproducen un discurso de ciudadanía en tanto que respetan las prácticas y reglas que giran alrededor de este espacio y así mismo reproducen los valores que las Alcaldías mayores decidieron hacer prevalecer dentro de la sociedad.

¹⁴ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.1.

¹⁵ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.3.

¹⁶ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.4.

Uno de los éxitos en la administración de lo público, radicará entonces en el identificar que “la pertenencia no es sólo cuestión de sentirse parte de la ciudad, sino de hacer uso de ésta para apropiarse positiva y colectivamente de los espacios”¹⁷, este tipo de espacios públicos tendrán una característica principal que estará enmarcada dentro de una gran cantidad de aspectos que se encargarán de materializarlos. “Se hace evidente que este espacio es sistémico e interdependiente, y que engloba un conjunto ordenado de diversas normas y acciones sociales cambiantes. Esta convergencia dinámica de elementos tangibles e intangibles deja claro que el espacio público no sólo es un área física, sino que también es un área donde confluyen diversos actores y situaciones que, bajo una lógica relacional, hacen parte de la vida colectiva y publica que se va tornando en una expresión de cultura ciudadana”.¹⁸

Será entonces el espacio público el lugar donde los ciudadanos tendrán la posibilidad de encontrarse, donde cada uno de los sujetos que conforma el conjunto de la sociedad puede expresarse como sujeto político, y puede construir frente a los otros su propia y particular identidad.

Coherentemente con el objetivo anterior, el espacio público debe contar con principios éticos que cumplan el papel de delimitar el comportamiento de cada uno de los ciudadanos y que ponderen los bienes públicos sobre los privados. “De esta manera, se establece una constante correlación entre los conceptos de espacio público y ética. Un comportamiento ético dentro del ámbito comunitario es un elemento preponderante y esencial a la hora de buscar el progreso colectivo, así como un discurso ético-moral es el fin último de la política y del derecho”.¹⁹

Así mismo, viendo al espacio público como la unión entre lo tangible e intangible, el accionar de los gobernados y los gobernantes alrededor del mismo resulta central a la hora de su definición y de su cuidado y respeto. Estos dos actores sociales tendrán

¹⁷ Murillo, Gabriel, Marquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.6.

¹⁸ Murillo, Gabriel, Marquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.8.

¹⁹ Murillo, Gabriel, Marquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.9.

obligaciones y responsabilidades frente al equilibrio deseable entre los dos campos que conforma el espacio público.

1.3. HACIA UNA DEFINICION DEL ESPACIO PÚBLICO

El espacio público, como la gran mayoría de las categorías que busca enmarcar el ámbito de una relación política, tiene una multiplicidad de definiciones en su haber en tanto que cada una de ellas da por sentada la prioridad que se le da ciertos elementos particulares dentro de la discusión.

Una definición preliminar de lo público, apuntaría a contemplar “un elemento tangible que, al representar una estructura concreta (la infraestructura), puede identificarse con la gama de los elementos que conforman el componente físico de la ciudad (entre otros, andenes, vías, parques, plazas, ciclorutas, alamedas, parqueaderos, bibliotecas públicas, mercados, etc.). Por otro lado esta el elemento intangible que se refleja subjetivamente en el modo como cada individuo expresa sus valores, creencias niveles de educación cívica y cultura ciudadana, al relacionarse con el otro en estos espacios”²⁰. Dentro de esta definición parcial destacaríamos entonces por un lado el componente tangible el cual seria en nuestro caso particular de las ciclorutas, la vía por las que estas van a lo largo y ancho de Bogotá y un segundo componente que seria el intangible que seria identificado en la forma en la que los ciudadanos hacen uso de estas vías, la forma en la que respetan las señales de transito, los peatones, los otros ciclistas, etc., serian algunos ejemplos de este campo.

En un segundo nivel encontraríamos que existen casos en los cuales lo público no cumple su deber ser, y genera que ocurra una situación distinta a la anteriormente descrita, “es decir, el estado -bueno o aceptable- de la infraestructura física no se compadece con una expresión de la cultura ciudadana que refleja mas en el espíritu cívico de la ciudadanía, aunque esta no sea del todo satisfactoria”²¹, esta situación seria uno de

²⁰ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.11.

²¹ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.12.

los temores mas grandes alrededor de la creación de un macroproyecto como lo es la cicloruta en tanto que de nada sirve la creación efectiva de una infraestructura, si como anteriormente lo hemos mencionado, no existe una colaboración efectiva por parte de una ciudadanía que se comprometa por reproducir las reglas que sustentan el buen uso del espacio.

Un tercer escenario y quizás el menos deseable en la definición del conjunto de lo público serian aquellos “casos críticos en donde ninguno de los dos elementos complementarios, determinantes de un espacio público cabal, está presente. En ellos la precariedad de la infraestructura física²² es compatible con la ausencia de una cultura ciudadana²³, en esta situación particular, ninguna de las dos partes que generan el conjunto del espacio público están en realidad comprometidas y por tal razón los resultados que se pueden esperar de la relación entre los mismos, no pueden ser en realidad de bienestar para ninguno de los dos, en tanto que los ciudadanos se sentirán inseguros e insatisfechos en la ciudad en la que viven, y los Gobernantes de la ciudad no contarán con el apoyo efectivo para llevar acabo sus proyectos en tanto que una de las fuentes de legitimidad frente a la sociedad, en la gran mayoría de los casos esta mediada por la forma en la que estos gestión lo público en función de la ciudadanía.

1.4. LO PÚBLICO EN SOCIEDADES COMPLEJAS

Para nadie es extraño el que el espacio público es el espacio donde los ciudadanos tienen la posibilidad de encontrarse y manifestar su identidad. De ahí que los conflictos que generan al establecer las reglas sobre las cuales se va a regir el correcto comportamiento de los mismos será un tema que presentará gran dificultad en tanto que precisa de conciliar los intereses de la mayoría junto con los intereses propios al individuo.

La función particular que cumple el contexto en el que se desenvuelven los ciudadanos en una sociedad compleja como la ciudad de Bogotá “se inspira y fundamenta

²² La infraestructura física es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.

²³ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.12.

en contextos geográficos, culturales e históricos concretos de la sociedad y el medio que lo produce. Este proceso se observa en todos los continentes y en diferentes modalidades. Se justifica en la búsqueda de plenitud de vida y satisfacción espiritual y material de los que intervienen”²⁴ en él y los cuales tienen la posibilidad de desarrollarse e interactuar con los otros en aquel campo privilegiado.

Según esta idea de Fabio Giraldo, “La ciudad es una de las significaciones sociales constitutivas del mundo contemporáneo que da existencia a un modo de ser, el modo de ser que produce la urbanización. Este modo de ser permite comprender cómo las múltiples acciones individuales y colectivas, aparentemente sin ninguna coordinación, hacen parte de una “unidad” plural y heterogénea, creando la ciudad concreta, la complejidad espacial no sólo física sino imaginaria que es la ciudad”.²⁵ Es así como podremos afirmar entonces que los modos de ser de los ciudadanos únicamente pueden ser pensados bajo el lente del espacio público en tanto que es en este lugar privilegiado donde se realizan.

Una urbe como Bogotá debe entonces ser pensada desde una perspectiva que apunte a la complejidad en tanto que “a primera vista, es un tejido de constituyentes heterogéneos inseparablemente asociados: presenta la paradoja de lo uno y lo múltiple, en el tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo urbano. En este sentido la ciudad es una expresión fundamental de la manifestación de la vida contemporánea”.²⁶ Tendríamos entonces desde esta perspectiva una explicación para el fracaso de aquellas políticas urbanísticas que únicamente se centran en abordar uno de los elementos del espacio público, desconociendo, de manera un tanto inocente, que el espacio público hace parte de un conjunto de elementos que se reúnen alrededor de las infraestructuras.

En este sentido, la verdadera política urbana debe ser parte de un conjunto estructurado entre el campo social, económico y, claro esta, ambiental, el cual debe buscar en gran parte elevar la productividad de las redes que existen en la ciudad y así mismo la competitividad frente a otras ciudades, esto mediante la garantía del flujo de los ciudadanos por sus vías de transporte, así mismo esta política urbana debe “promover la

²⁴ Fals Borda, Orlando. Kaziyadu. Bogotá: Ediciones Desde Abajo, 2001. p.148

²⁵ Giraldo Isaza, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999. P.XXI.

²⁶ Giraldo Isaza, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999. P.47.

equidad y la paz, lograr la sostenibilidad de los recursos naturales y avanzar en los procesos de participación ciudadana, autonomía y descentralización”²⁷. El espacio público no debe ser un fenómeno social asilado, y mucho menos marginal, este espacio debe ser entendido como “la unidad básica de la sociedad contemporánea; concentra un alto volumen de población, una inmensa cantidad y calidad de la producción social, cultural y económica y posee, adicionalmente, una inconmensurable capacidad de transformación, adaptación y respuesta a las cambiantes condiciones del entorno”²⁸. El éxito particular de una política como la política de las ciclorutas, estaría entonces definido por la sociedad en conjunto y no solo por las alcaldías de turno.

Ahora bien, es importante no dejar de lado uno de los pilares que en la actualidad guían la política alrededor de las ciclorutas, este es el aspecto comunicacional. Como hemos visto hasta el momento, “la ciudad es el lugar donde se puede desarrollar colectivamente la comunicación; donde se produce ese maravilloso acto de todos los días, en las esquinas, en las calles, en las plazas publicas: vivir en comunidad. Por ello, un proyecto político trascendente para nuestras ciudades, es generar al interior de ellas acuerdos y espacios de comunicación, de organización y participación colectiva, para vivir y crear consensos democráticos entre los diferentes actores que conforman la vida urbana, públicos y privados, individuales y colectivos”²⁹. Todos estos se encuentran a diario transitando por las calzadas sociales, reproduciendo el discurso de la cicloruta, como lo explicaríamos gracias a los aportes de Habermas en el capítulo anterior de esta monografía.

Identificamos entonces, que el uso del espacio por parte de los ciudadanos brinda un proceso de empoderamiento con su hábitat y permite que este se sienta parte de un proyecto común que no sólo le permite incorporarse dentro de las lógicas de la ciudad, sino que a la vez facilita su transito por la misma. Es importante entonces el pensar la cicloruta como un espacio de inclusión social que facilita el desplazamiento, económico, ecológico, eficaz y saludable por parte de todos los ciudadanos indiscriminadamente de condición social.

²⁷ Giraldo Isaza, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999. P.57.

²⁸ Giraldo Isaza, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999. P.59.

²⁹ Giraldo Isaza, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999. P.71.

Además de ser un lugar de esparcimiento, las ciclorutas constituyen también una vía de transporte para todos aquellos que estén dispuestos a asumir las condiciones que demanda su utilización. No sólo el uso de una bicicleta, chaleco y casco sino que a su vez el reto que exige el auto-transportarse. Vemos entonces, como lo dice Antanas Mockus “Bogotá ha sufrido una transformación cultural. La construcción de ciudadanía se ha conectado, profundamente con una renovación de la ciudad”.³⁰

Se a logrado entonces en la capital colombiana entender el espacio público desde sus dos sentidos reales: su componente “físico” y su complementario “no físico”, en los dos espacios este “es un lugar privilegiado para construir cultura ciudadana, es decir, para que las personas aprendamos a autorregularnos y a regularnos mutuamente, a respetarnos unos a otros como personas y como derechohabientes, y a modificar (cuando venga el caso) las normas jurídicas que desarrollan nuestro carácter de ciudadanos”.³¹

Estas dimensiones del espacio público estuvieron sustentadas en Bogotá, por una propuesta de crear y reafirmar en todo momento una cultura ciudadana la cual debería tener su columna vertebral en el transformar el espacio público a partir de “reconocer y fortalecer la existencia de normas sociales entre desconocidos”. En este sentido, se vuelve una prioridad el limitar aquellos oportunismos que existen alrededor del espacio público ya sea por medio de las vías coercitivas o por medio de las vías pedagógicas tan comunes ahora en la capital, según Antanas Mockus, ex alcalde de la ciudad de Bogotá y uno de los partícipes en este proyecto “el aprendizaje mostró que las ciclorutas eran óptimas para establecer bordes y barreras”³². Es este uno de los problemas básicos a los que se enfrenta este estudio alrededor del espacio público, en tanto que aborda el tema de la provisión de bienes colectivos cuando en el medio se necesita de la cooperación de los individuos en tanto que nos topamos con aquel ciudadano al que le conviene que los demás respeten el espacio público, pero que al mismo tiempo le conviene a él no respetarlo.

³⁰ Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.39.

³¹ Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.39.

³² Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.43.

No debemos dejar de lado entonces, que el espacio público es también “el lugar de encuentro entre desconocidos”³³, es parte de todos, y todos debemos tener derecho a participar del mismo, de ahí que los múltiples problemas que se originan en la cooperación entre cada uno de los actores que se encuentran alrededor de este, debe ser un tema de especial atención, que o debe quedarse exclusivamente en la formulación e implementación de las leyes que manejan las conductas de los ciudadanos en estos lugares.

1.5. ANOTACIONES PARA EL ANALISIS DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS PROCESOS URBANOS EN BOGOTÁ

Ya habiendo aclarado como han sido entendidos el espacio público y las ciclorutas, es preciso tratar de darle un vuelco a estos conceptos revalorizándolos y transformándolos para poder ver qué papel cumplen las ciclorutas en cuanto a la valorización del espacio público en Bogotá desde la perspectiva inmaterial/simbólica.

Como mencionábamos anteriormente, el espacio público para Habermas va ser concebido de manera tangible e intangible. Cuando se nombran los aspectos materiales/tangibles son aquellos que se hacen visibles en el mundo material, construcciones físicas que se pueden observar, en el caso bogotano, el concepto tangible hace referencia a toda la infraestructura física construida, como las ciclorutas, andenes peatonales, alamedas, puentes peatonales, parques entre otros.

Lo inmaterial/simbólico es la utilización, y la implementación de parte de los ciudadanos de lo jurídico y legal, esta representado en el marco jurídico que profieren las administraciones distritales para el espacio público, y todo aquello que se realice de parte de la masa social, como lo es el buen uso y respeto por los espacios públicos, pues para que “lo común se vuelva material” “implica convergencia entre actores sociales y políticos en una esfera que es representada por la sociedad civil”³⁴.

³³ Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.43.

³⁴ Murillo, Gabriel, Márquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.3.

El fenómeno de crecimiento desproporcionado de las grandes urbes generó problemas que tenían que ser solucionados y en especial en la capital colombiana, dado que en Bogotá y en las principales ciudades del país era prioritario contar con más herramientas jurídicas legales para proteger y establecer el buen funcionamiento del espacio público. Lastimosamente a veces la ley no es la única herramienta que hace posibles el desarrollo de los objetivos del Estado.

Cabe entonces el preguntarnos, a partir de lo descrito hasta el momento dentro de esta monografía: ¿De quién es el espacio público? Y ¿Quién debe velar por su cuidado? Los interrogantes que se puedan derivar sobre las formas, usos y propiedad del espacio público se presentan en todos los casos como una constante particular en los niveles de apropiación, de identidad y de disputa. Será por estas razones por las cuales esta discusión particular sobre el papel de las ciclorutas en la valorización del espacio público en Bogotá no sólo debería ser vista desde las áreas de gobierno y sus mecanismos de control y gestión urbana sino también desde diversos grupos de ciudadanos y sus diferentes formas de manifestarse dentro del espacio público.

En este orden de ideas, no podemos hablar de las ciclorutas como parte del espacio público sin hablar de la ciudad Bogotá en específico en tanto que es ésta la que se configura a través de los espacios que son todos los días comúnmente ocupados por sus habitantes siendo el estado de las relaciones en la ciudad aquel que se percibe al transitar por estos espacios que conturben aquel conjunto de infraestructuras que llamamos ciudad.

Son todas las actividades alrededor de las ciclorutas, como un lugar privilegiado del espacio público en Bogotá, no solo el resultado de la creación de una infraestructura destinada para el tránsito de bicicletas. Es el proyecto mucho más complejo. La creación de un espacio público que atraiga a los ciudadanos supone que, como lo vimos a lo largo de este capítulo, los ciudadanos incorporen y reproduzcan las prácticas que son necesarias para el correcto uso de este espacio y así mismo el Estado privilegie una razón pública particular por encima de otras demandas individuales con el fin de asegurar el bienestar de una mayoría. Como se ve entonces, se trata este de un espacio de construcción conjunta entre ciudadanía y gobierno local.

2. LAS CICLORUTAS EN LAS POLITICAS PÚBLICAS PARA EL ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTA.

Como elemento de análisis dentro de esta monografía, se desarrollará un componente analítico, trabajando una descripción general del problema que estamos abordando, partiendo del espacio público, para luego llegar al debate particular alrededor de las ciclorutas en la ciudad. Se debe aclarar que los aspectos teóricos con los que tomaremos elementos de análisis y el sustento legal que encontramos, serán expuestos en los capítulos siguientes a este.

2.1 BREVE RESEÑA DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD BOGOTA.

Consideramos pertinente para la construcción de nuestro tema particular de la valoración del espacio público en Bogotá el desarrollar una breve reseña histórica de los procesos que configuraron el actual espacio público en la ciudad, con el fin de evidenciar la actual política alrededor de lo público como el resultado de procesos históricos, tanto acertados como errados que dieron lugar a la conformación de una urbe tan particular como Bogotá.

Así las cosas, la configuración del espacio público en la capital colombiana puede ser descrita desde sus dos dimensiones. La primera una dimensión material y una segunda dimensión simbólica, la cual desarrollaremos desde el campo de la legalidad en el capítulo siguiente. La dimensión material de la ciudad tiene sus orígenes desde su fundación. Bogotá urbanísticamente comienza a poblarse en el período colonial con unos pequeños caseríos Muisca al pie de los cerros de Monserrate y Guadalupe, desarrollándose bajo la forma de cuadrícula, la ciudad se empezó articulándose sobre dos centros: La plaza Mayor y la Plaza de las hierbas³⁵.

Se configura de esta forma estos dos sitios como los primeros espacios públicos, es decir, como aquellos lugares donde física y materialmente estaban situados los centros de poder, en tanto que alrededor de su forma cuadriculada se construía la iglesia, las

³⁵ Beccassino, Angel. Peñalosa y una ciudad 2600 metros más cerca de las estrellas. Bogotá: Editorial Grijalbo, 2000. p.294

instituciones legales y políticas como la alcaldía y el palacio de justicia, generando así una manera de instaurar referentes simbólicos entre los ciudadanos, ya que mientras las personas estaban en la plaza pública, las instituciones construidas en su entorno recordaban que habían poderes superiores en la comunidad que podían regular las conductas de los ciudadanos.

Hasta bien entrado el siglo XIX Bogotá no tuvo grandes cambios en el esquema urbano que traía desde tiempos coloniales. Fue hasta años después del período de la “Patria Boba” que en la capital comienzan a aparecer novedosos elementos en lo que se refiere al espacio público; todo ello encaminado a dar una imagen dinámica a la República, un poco más con estilo europeo y apareciendo los grandes edificios públicos como el Capitolio, El Panóptico y los Palacios nacionales para atender las recientes necesidades adquiridas.

Una ciudad colonial como lo fue Santa Fe de Bogotá en su fundación, a pesar de haber sido pensada bajo una lógica organizacional, la cual estructuraba sobre el espacio los tres poderes principales dentro de la misma, como sería un claro ejemplo el centro de Bogotá donde tanto el poder como los habitantes eran organizados de manera funcional. Este modo de organizarse sobre el espacio, fue para la época la esencia básica para lograr el adoctrinamiento de los ciudadanos y así mismo el fin último para garantizar el funcionamiento de la ciudad, curiosamente no de sus ciudadanos. A pesar de esta estructura sin embargo, una ciudad como Bogotá tuvo posteriormente un crecimiento desorganizado y un rumbo poco definido en sus objetivos a largo plazo en materia de crecimiento y transporte.

En cuanto a infraestructura vial se refiere, tema de interés en esta monografía, las vías comienzan a prolongarse para estar acorde con el crecimiento que la ciudad había tenido. En 1910 se inauguró el tranvía eléctrico, que logró responder ágilmente al desarrollo de la ciudad, el automóvil para transporte público tuvo un acelerado crecimiento, el número de automóviles pasó de 360 en 1923 a 892 en 1926.³⁶ La aceleración en el crecimiento demográfico debido a la migración proveniente principalmente de Boyacá y Cundinamarca, hizo que las condiciones de vida y el desastre

³⁶ Cuervo González, Luís Mauricio. Génesis Histórica y constitución de Bogotá como ciudad Moderna. P 21

sanitario de la ciudad fuera tan terrible que el crecimiento vegetativo fue casi nulo y en ocasiones negativo. A pesar de ello, gracias a la migración, de una tasa de crecimiento del 0.7 % promedio anual entre 1881 y 1905, se pasó a 2.4% y 3.0% hasta 1918 y 1928 respectivamente.³⁷

En el periodo de 1925 y 1950 fue notorio el interés que se tuvo por el urbanismo en la ciudad, es precisamente en 1928 en que empieza a desarrollarse la planeación en Bogotá de manera jurídica con la creación de la Junta Metropolitana de Obras Públicas, dado que “la aparición abrupta de hechos físicos, como el crecimiento de la ciudad, la construcción de fabricas por todas partes y el aumento de automóviles, sobrepasaron las herramientas conceptuales con las cuales se habían enfrentado los problemas urbanos hasta ese momento”³⁸, ante tales dificultades en 1936 se acordó la decisión de contratar al especialista Karl Brunner, arquitecto Vienes que elaboró propuestas urbanísticas para diferentes ciudades latinoamericanas, para que conciba un plan para el desarrollo urbanístico de Bogotá.

Con la propuesta del señor Brunner el espacio público fue influenciado por las zonas de ensanche que servían para entrelazar la parte colonial con los conglomerados que existían, las vías tenían trazados de acuerdo a la topografía del terreno y zonas verdes. Además, aparece el concepto de vía Arteria en el cual el espacio público se le da un manejo de arborización como parte del elemento ambiental.

Ya para las décadas del 40 y 50 Bogotá comienza a adquirir la dinámica que le era impuesta por el gobierno nacional ya que por la ley 88 de 1947 se ve la necesidad de crear unos “planos directores de urbanismo” donde exigen a los municipios adoptar el plan regulador para el ordenamiento y futuro crecimiento, en este marco normativo se inscribió en 1950 la propuesta del urbanista Le-Corbusier referente al Plan Director para Bogotá, que entre otras propuestas clasificó las vías en varios tipos, empezando a desarrollar ciudad desde un aspecto netamente funcional y no tan marcados en los aspectos ambientales, sin dejarlos a un lado.

³⁷ Cuervo González, Luís Mauricio. Génesis Histórica y constitución de Bogotá como ciudad Moderna. P 21

³⁸En: http://www.idu.gov.co/otros_serv/Download/antecedentes_pot.pdf., consultado el 11 de octubre de 2007.

En los 60, por su parte se multiplica el espacio público respetando la estructura general de la ciudad pero creándose discontinuidades por los edificios creados que se constituían como símbolos en si mismos, como espacio público en sí, y es cuando se empiezan a crear las interrupciones en las líneas del trazado de la calle conocidos popularmente como “muelas”.

En 1982 Bogotá³⁹ tiene dos grandes momentos en cuanto a espacio público se refiere y son el inicio del proyecto del parque Simón Bolívar planeado para que los bogotanos pasaran allí su tiempo libre y la ciclo vía dominical por la carrera séptima, que va marcar un hito particular para nuestro tema de estudio, en tanto que se suponen como el origen de la gran red de ciclo vías con que la ciudad cuenta actualmente.

Los problemas generados por el aumento de población condujeron que a partir de los 90 surgiera la preocupación por recuperar el espacio público en la ciudad capital y en otras de importancia en el país al igual que en otros países de América Latina. De ahí en adelante los periodos de 1994 al 2004 las administraciones en Bogotá tuvieron la necesidad de incorporar en los planes de desarrollo y en sus políticas públicas el espacio público, entre ellos, como elemento preponderante las ciclorutas.

A su vez, el espacio público durante el período 1994 – 2004 se vio enriquecido por la creación y mejoramiento de separadores; andenes, los cuales no sólo se presentaron en mayor cantidad sino en alta calidad sirviendo a los requerimientos de los peatones y usuarios de los diferentes sistemas de transporte al hacerlos más altos y aptos para el desplazamiento; alamedas, las cuales no estaban muy interiorizadas en el imaginario de los bogotanos, pero que actualmente ya hacen parte del diario vivir.

En primer lugar tendremos las franjas de control ambiental, aquellas porciones de terreno “no edificable que se extiende a lado y lado de algunas vías importantes, las cuales tienen el objeto principal de aislar el entorno del impacto urbano generado por la misma vía y de contribuir paisajística y ambientalmente al desarrollo de la ciudad”⁴⁰ no aparecieron, pero si mejoraron haciendo un verdadero aporte paisajístico; los pasos a

³⁹ Bogotá es la ciudad más grande de Colombia y una de las zonas metropolitanas de más rápido crecimiento de Sudamérica, sin embargo en cuanto a continuidad arquitectónica de la ciudad, se deber recordar que de la antigua ciudad colonial queda muy poco debido a varios incendios y algunas catástrofes naturales, como el terremoto que tuvo lugar en 1948, que destruyeron gran parte de la antigua Santa Fé.

⁴⁰ En: www.porelpaisquequeremos.com/documentos/Glosario%20de%20Espacio%20Público.pdf, Visto el 13 de marzo de 2007.

desnivel, se fomentaron igualmente y ya no sólo tenían una función utilitaria como hasta hace poco la habían venido teniendo, sino que también comenzaron a aportar una función estética en la ciudad no sólo por sus formas sino también por sus colores.

Aparecen igualmente las ciclorutas concebidas inicialmente “bajo el nombre de red vial de ciclovías en el Plan de Desarrollo 1995 – 1997 “Formar Ciudad”, como uno de los proyectos pertenecientes a la prioridad de Espacio Público y cuyo objetivo del proyecto fue construir un sistema de ciclovías permanentes en el Distrito Capital que articulara el sistema hídrico y el sistema verde metropolitano y que sirviera, principalmente, como medio de recreación”⁴¹. Se presentaron como una novedad para el bogotano promedio que hasta la fecha no habían visto en la ciudad este tipo de equipamiento urbano y las cuales al comienzo con un poco de resistencia fueron entrando en la cosmovisión de los bogotanos.

Junto a estas se configuran espacios con zonas verdes, las cuales se mejoraron dramáticamente por un mejor manejo y por mejores contrataciones lo cual dejó en el pasado del país los largos “pastisales” por unas verdaderas zonas verdes; campos deportivos, en este aspecto los antiguos parques fueron equipados y creados buenos escenarios para la práctica de distintos deportes, no sólo el tradicional, fútbol, sino jockey, básquetbol, microfútbol, patinaje, aeróbicos, ciclismo, atletismo, yoga, canotaje, patinaje extremo entre otros.

Uno de los mayores avances que se dio fue en el área de parques, ya que todos los tipos de parque tuvieron avances significativos siendo mejor adaptados tanto en su aspecto paisajístico como desde el punto de vista recreativo, equipados con mobiliario urbano adecuado para desarrollar sus fines; las zonas verdes y comunales tuvieron un aumento significativo en su cuidado dando a la vista de los ciudadanos descanso y placer al mirarlas junto con un equipamiento urbano adecuado, en el cual es innegable que en “mapas de localización, informadores de temperatura y mensajes, teléfonos, carteleras locales, pendones, buzones, bolardos, paraderos, tope llantas, semáforos, luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, rejillas de árboles, bancas, relojes, pérgolas, parasoles, esculturas, murales, juegos para adultos y juegos infantiles, bicicleteros, baños públicos, canecas para reciclar las basuras, barandas, pasamanos,

⁴¹ En: http://www.idu.gov.co/sist_trans/ciclorrutas.htm, Consultado el 1 de diciembre de 2007.

cámaras de televisión para seguridad, cámaras de televisión para el tráfico, hidrantes y equipos contra incendios”⁴², la ciudad avanzó de mucho ya que buena parte de este equipamiento era un gran desconocido para los ciudadanos y el que existía no se encontraba en buenas condiciones para que estos pudieran tener un correcto disfrute del mismo.

2.2. NUEVOS ELEMENTOS A CONSIDERAR

Existen gran cantidad de elementos que deben ser considerados dentro del espacio público en Bogotá, en tanto que como lo hemos visto en cada una de sus expresiones, a lo largo de la historia, y con mas fuerza en la actualidad estaría configurado por aquello que identificaríamos como espacio material y simbólico⁴³ del espacio público en la Capital de la República.

Entrando en materia conceptual después de la anterior descripción sobre el panorama del espacio público en Bogotá, en primer lugar se debe reconocer que este tema del espacio público, ha ganado relevancia en tanto que se conecta directamente con “la recuperación de la democracia como forma deseable de organización y manejo de la ciudad”⁴⁴. El tema del espacio público es importante en Colombia como lo menciona Fabio Velásquez: “no solo por la presencia endémica de un conflicto armado que parece nunca acabar, sino por las transformaciones experimentadas por el Estado a partir de la aprobación de la reforma descentralista a mediados de la década de los ochenta, ratificada posteriormente por la Constitución de 1991. Dicha reforma no sólo transformo las relaciones internas entre los distintos niveles de la administración pública en términos políticos, administrativos y fiscales, sino que definió nuevas reglas de juego en la relación entre el Estado y la sociedad, inspiradas en un esfuerzo por crear canales

⁴²

<http://www.porelpaisquequeremos.com/documentos/Glosario%20de%20Espacio%20P%C3%BAblico.pdf>, Consultado el 20 de marzo de 2007.

⁴³ También llamado como Intangible, simbólico, este es un componente de la “cosa pública”, el cual no sólo refleja la dimensión jurídica y legal, sino también el poder de la masa social que se expresa en el espacio público.

⁴⁴ Velásquez, Fabio. “El espacio público en Cali: Del mito purificador del civismo a la privatización de la vida urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.121.

democráticos de intervención de la ciudadanía en las decisiones públicas”⁴⁵, hablar de espacio público es entonces hablar de la verdadera democracia, del espacio en el cual los ciudadanos tienen o deben tener la facultad de desarrollar sus derechos, además de interactuar con los otros en un ambiente de sana convivencia.

La noción que se construye de espacio público como el lugar que tienen para encontrarse todos los habitantes de una ciudad y el cual se posiciona como componente fundamental de la vida adentro de la colectividad, permite que la misma sociedad se represente y se reconozca dentro del espacio público. “En esta perspectiva el espacio público se configura como “lugar”, como escenario de construcción de identidad, relacional e histórico, y su calidad podrá ser evaluada por la intensidad y variedad de las relaciones que propicia, por su capacidad de articular la diversidad, y de estimular referentes simbólicos que afirmen sentidos de pertenencia e integración cultural”⁴⁶.

El espacio público entonces, estará determinado por una gran cantidad de significados que se integran según los intereses políticos que estén en boga, este espacio según Fabio Velásquez “tiene dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas [...] En tanto escenario de lo cotidiano, el espacio público cumple funciones materiales y tangibles: es el soporte físico de las actividades cuyo fin es “satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales”, las cuales cumplen desde y dentro de las lógicas económica, social y política y ambientalmente predominantes. Y, además de estas funciones físicas, el espacio público configura el ámbito para el despliegue de la imaginación y de la creatividad, el lugar de la fiesta (donde se recupera la comunicación con todos), del símbolo, (de la posibilidad de reconocernos a nosotros mismos), del juego, del monumento, de la religión”.⁴⁷

Hacer un análisis comparado en esta monografía sobre estas dos dimensiones nos lleva a evidenciar un espacio particular en el cual en el campo de las políticas públicas

⁴⁵ Velásquez, Fabio. “El espacio público en Cali: Del mito purificador del civismo a la privatización de la vida urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.121.

⁴⁶ Velásquez, Fabio. “El espacio público en Cali: Del mito purificador del civismo a la privatización de la vida urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.124.

⁴⁷ Velásquez, Fabio. “El espacio público en Cali: Del mito purificador del civismo a la privatización de la vida urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.124.

donde cada uno de estos elementos estaría relacionado y dependiendo de las situaciones en las que se encontrase, se le otorgaría una mayor importancia a alguno de los dos. Esta relación entre la infraestructura pública y la cultura de los ciudadanos cambia constantemente y varía según la intensidad y el peso que se les otorgue a los actores en las correspondientes decisiones alrededor de la cosa pública⁴⁸.

Un alcalde puede invertir en infraestructura pública, sin que esto signifique un éxito, en tanto que las personas lleguen a percibir estos espacios como lugares inseguros y poco confortables. Así mismo, se puede pretender construir una conciencia ciudadana y en una educación ética y cívica de los ciudadanos, pero de no existir la infraestructura para que estos se desarrollen como personas, el trabajo sobre el cambio de actitud de los mismos es un trabajo desperdiciado. Como veremos mas adelante en este documento una de las problemáticas principales a las cuales se tuvieron que enfrentar las ciclorutas, esta contenida en el problema que significó para el distrito juntar estas dos dimensiones mediante una acción efectiva plasmada en política pública. Fueron determinantes para el éxito del proyecto las particularidades en la ubicación y en el tiempo dentro de las metrópolis, las cuales fueron las encargadas de definir cual seria el equilibrio propicio entre lo tangible y lo intangible dentro de la formulación legal del proyecto⁴⁹.

Es importante señalar además, que el espacio público es caracterizado por la heterogeneidad. Siendo diversos los puntos que se encuentran en esta heterogeneidad, desde los niveles micro y macro, hasta el significado que estos poseerán para los ciudadanos como referentes simbólicos de su identidad local, su territorialidad y los lazos que establecen entre los mismos.

En palabras del politólogo y experto en proyectos urbanos Jordi Borja, en lo que corresponde a “la distinción entre urbanización y ciudad. Sin entrar en disquisiciones académicas fuera de lugar, la urbanización se refiere a la articulación espacial, continua y discontinua, de población y actividades. En cambio, la ciudad, tanto en la tradición de la sociología urbana como en la conciencia de los ciudadanos en todo el mundo, implica un

⁴⁸ Entendido desde un punto de vista filosófico como aquella área que por “común” se vuelve material y eso material es la cosa pública a su vez que se divide en material/ físico e inmaterial/simbólico.

⁴⁹ Al respecto puede ampliarse esta afirmación en el capítulo 3 correspondiente al componente interpretativo, donde se realiza un breve análisis alrededor de los planes que sirvieron como base para el proyecto de las ciclorutas.

sistema específico de relaciones sociales, de cultura y, sobre todo, de instituciones políticas de autogobierno”⁵⁰, existen entonces una gran cantidad de elementos a considerar dentro de lo “urbano”, lo “público” y demás, las cuales son aquellas que permitirán identificar las problemáticas que aquejan a la ciudadanía para desenvolverse en el marco que la ciudad tiene destinado para ellos.

Podemos concluir a partir de lo descrito hasta el momento, es que el nuevo rumbo de las ciudades modernas es decir la ciudad que gobernantes y ciudadanos estamos haciendo es una ciudad de forma y función. Lastimosamente este nuevo rumbo de las ciudades vacío de contenido el valor simbólico separando además el amplio marco de las actividades dentro de ella. Faltan ahora los componentes simbólicos, propios a una estructura que piense al espacio público como un lugar de encuentro donde lo importante en el campo de lo simbólico es resaltar la cultura⁵¹.

Pareciese entonces que aquel proyecto de construcción de una ciudad moderna fracasa: las ciudades son diversas, hay valores individuales, hay diferentes visiones y proyectos de vida, diferentes ideologías culturales. La diferencia no debe ser problema bajo ningún contexto, en tanto que ya sabemos que ir en contravía de la misma degenera en posiciones autoritarias, sin embargo no debemos olvidar que sin un proyecto que congregate a todos estos sectores de la sociedad, el pensar en un rumbo común y en la fijación de unas metas específicas se convertiría en una utopía.

Consecuentemente con lo anterior, para que la ciudad tenga una exitosa implementación de los programas que destine alrededor del espacio público, debe apuntar a generar los espacios para que se de un desarrollo pleno de los recursos humanos. Estos recursos humanos incluyen “la existencia de condiciones de vida satisfactorias en lo que respecta a vivienda, servicios urbanos, salud y cultura, que hagan de esa fuerza de trabajo educada un colectivo de individuos y familias equilibrados, productivos y hasta felices dentro de un orden”.⁵² Esto claro esta sin olvidar que “la gran aglomeración urbana, forma predominante de asentamiento, congrega individuos y grupos con muy diversos

⁵⁰ Borja, Jordi. Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, 2004. p.13.

⁵¹ La cultura ciudadana, bastante incentivada en Bogotá va precisamente en este sentido en tanto que es la adopción de actitudes, hábitos y acciones con el objetivo que los ciudadanos aprendan a recordar y a cumplir las normas básicas para una mejor convivencia.

⁵² Borja, Jordi. Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, 2004. p.15.

referentes culturales y patrones de comportamiento”⁵³, los cuales deben que tener cabida dentro del proyecto general que se tenga determinado por mutuo acuerdo entre los ciudadanos y su gobernante local, el cual tendrá que tener presente en todo momento estas necesidades particulares, para asegurar así una gestión exitosa dentro del espacio.

En el mismo sentido, la Carta de Atenas, uno de los más importantes manifiestos urbanísticos, redactado en el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, ya para el año de 1931, propugnaba por que “la ciudad debe garantizar, en los planos espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva. Libertad individual y acción colectiva son los dos polos entre los cuales se desarrolla el juego de la vida. Toda empresa cuyo objetivo sea el mejoramiento del destino del hombre debe tener en cuenta estos dos factores”⁵⁴. La libertad que tienen los individuos junto con el respeto que esta libertad le debe al colectivo en general es un punto de gran importancia dentro del plano urbanístico en tanto que si privilegiáramos el derecho de los individuos, encontraríamos que el espacio público no respondería a su deber ser, el cual sería garantizar su acceso a todos los individuos que participan del conjunto de la sociedad.

Este importante manifiesto, nos señala también que como “deber ser”, “el ciclo de las funciones cotidianas: habitar, trabajar y recrearse (recuperación), será regulado por el urbanismo dentro de la más estricta economía de tiempo. La vivienda será considerada como el centro mismo de las preocupaciones urbanísticas y como el punto de unión de todas las medidas”⁵⁵, es decir, que se juntan en el desarrollo de las ciudades no solo aspectos de transporte como podría ser nuestro caso particular de las ciclorutas sino que a la vez se debe tener presente que este espacio se junta junto a todos los demás que componen la infraestructura de la ciudad con el fin de permitir que los ciudadanos puedan llevar sus “funciones cotidianas” con normalidad.

En este punto de transporte, que particularmente corresponde con nuestra monografía, sería importante el detenerse a considerar dentro del debate existente alrededor de lo público en la ciudad, que “el deseo de reintroducir las “condiciones

⁵³ Borja, Jordi. Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, 2004. p.16.

⁵⁴ Le Corbusier. Principios de urbanismo: (la carta de Atenas). Madrid: Planeta, 1992. p.118.

⁵⁵ Le Corbusier. Principios de urbanismo: (la carta de Atenas). Madrid: Planeta, 1992. p.122.

naturales” en la vida cotidiana parece aconsejar, a primera vista, una mayor extensión horizontal de las ciudades; pero la necesidad de regular las diversas actividades de acuerdo con la duración de la carrera del sol se opone a esta concepción, cuyo inconveniente reside en imponer unas distancias que no guardan relación alguna con el tiempo disponible”⁵⁶. Las ciclorutas como lo veremos mas adelante, apuntan en esta dirección. Es decir, las ciclorutas buscan combatir o en alguna medida alivianar el problema causado por “las nuevas velocidades mecánicas que han trasformado el medio urbano al introducir en él un peligro permanente, al provocar el embotellamiento y la parálisis de las comunicaciones y al comprometer la higiene”⁵⁷, no solo estos serán los frentes que las ciclorutas desean abordar, sino que de forma ejemplar se preocuparan por abordar otros aspectos que habían sido dejados de lado por los anteriores programas de movilidad en la ciudad de Bogotá.

Para hacer mas claro el punto anterior, es importante el reconocer que se tenía como referente en la construcción de ciudades como Bogotá el que “los vehículos mecánicos deberían ser agentes liberadores y aportar, con su velocidad, una ganancia de tiempo estimable. Pero su acumulación y su concentración en determinados puntos se han convertido en una dificultad para la circulación y, a la vez, en ocasión de peligros permanentes. Además han introducido en la vida ciudadana numerosos factores perjudiciales para la salud. Sus gases de combustión difundidos por el aire son nocivos para los pulmones, y su ruido determina en el hombre un estado de nerviosismo permanente. Esas velocidades utilizables despiertan la tentación de la evasión cotidiana, lejos, a la naturaleza; difunden el gusto por una movilidad sin freno ni medida y favorecen unos modos de vida que, al producir la dislocación de la familia, trastornan profundamente la estabilidad de la sociedad”⁵⁸. Esta situación ya denunciada para el año de la Carta de Atenas, parece describir el problema que en los noventas tenía que afrontar la Ciudad de Bogotá en su sistema de movilidad. En las horas más altas de tráfico la movilidad por los sistemas de cicloruta es mucho más fácil y cómoda ahora el trasportarse, además de constituirse en la actualidad como una forma efectiva para los ciudadanos que se deciden tomar este medio de transporte.

⁵⁶ Le Corbusier. Principios de urbanismo: (la carta de Atenas). Madrid: Planeta, 1992. p.122.

⁵⁷ Le Corbusier. Principios de urbanismo: (la carta de Atenas). Madrid: Planeta, 1992. p.123.

⁵⁸ Le Corbusier. Principios de urbanismo: (la carta de Atenas). Madrid: Planeta, 1992. p.124.

Otro elemento relevante para lo discusión alrededor del espacio público nos lo ofrecerá Jan Gehl quien “ha dicho que la medida del éxito de la ciudad depende del tiempo que pasamos en el espacio público, no por necesidad, sino de manera opcional, por que nos gusta estar allí”⁵⁹, ahora entonces la pregunta pertinente ante esta posición sería sobre cómo lograr en una ciudad tan amplia, congestionada y en ocasiones insegura como lo es Bogotá, el que los ciudadanos decidan por voluntad propia y no por necesidad pasar su tiempo en los espacios públicos.

Para Enrique Peñalosa, uno de los gestores del proyecto de las ciclorutas, “en todos sus detalles, la ciudad debe expresar que el ser humano es sagrado y debe tratarlo como tal. Una ciudad así, genera comportamientos ciudadanos. La educación de los ciudadanos civilizados, respetuosos con los demás y con la ciudad depende, en gran medida del entorno. La cultura ciudadana cambia cuando el entorno lo hace”⁶⁰. Consecuentemente con esta idea, este exalcalde dio pie para el inicio de la llamada “cultura ciudadana” en la Ciudad de Bogotá, entendiendo que no sólo la infraestructura sería necesaria para desarrollar un ciudad en armonía, sino que a su vez se necesitaría de una conciencia ciudadana sobre el uso que se le daría a estos espacios a partir de las oportunidades que enriquecimiento que traerían para aquellos que utilizaran los espacios adecuadamente.

La sostenibilidad de una urbe como Bogotá, supondrá entonces que los ciudadanos de esta, puedan vivir libres y seguros, este mínimo de seguridad, desde un punto de vista urbanista comienza por el acceso a aceras libres para los peatones. Toda ciudad que se entienda bajo los parámetros de la democracia debe ofrecerles a sus habitantes lugares para transitar con seguridad y calidad, siendo las ciclorutas el complemento ideal para este fin.

En el campo de las disposiciones legales del proyecto de las ciclorutas, la forma en la que la ley hace efectivos sus planteamientos en forma de una infraestructura del espacio público, es aquella que a su vez crea referentes que se materializan en forma de espacio público y de los cuales los ciudadanos se van a apropiarse para su disfrute. El

⁵⁹ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.63.

⁶⁰ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.72.

proyecto de las ciclorutas esta desarrollado bajo una estructura de tipo complementario. Es decir, la infraestructura física sería completamente inútil si no existiese una verdadera concepción de ciudadanía alrededor de los usuarios, los peatones que en ocasiones tienen que compartir el espacio con los ciclistas, y claro está, los conductores de los automotores.

La ley es aquel instrumento, por medio del cual una administración que ejerce poder sobre una jurisdicción específica, pretende crear ámbitos y conductas dentro de sus conciudadanos. Aquello que generaría un equilibrio dentro del marco de esta colectividad sería la relación armónica que se diese entre las leyes que se promulguen, los valores sociales que imperen dentro de la sociedad y la manera en las que estos dos se plasman en las costumbres de la sociedad.

La manera según la cual este mensaje de civilidad y urbanismo, busca transmitir la alcaldía a sus ciudadanos, llega a los mismos es destacable en tanto que la legalidad, es decir todas las disposiciones y acuerdos sobre el espacio público que enmarcan sus límites, no constituye el único medio que se insta para el éxito del proyecto. Esta idea está acompañada de campañas de concientización, brigadas de motivación a la utilización de las ciclorutas y claro está un acompañamiento de la policía a lo largo de los tramos con el fin de garantizar la seguridad de los ciudadanos.

Bajo esta lógica, debemos reconocer entonces que la administración distrital, decidió reconocer que esta en la obligación de que garantizar el carácter físico y simbólico dentro del espacio de la ciudad, ya que la ley por sí sola no lo crea. La alcaldía sería a su vez un ente regulador de este espacio, nutriéndola de un componente inicialmente simbólico que nutriría al espacio público en su conjunto.

2.3. JUSTIFICACIÓN DE LAS CICLORUTAS

No es desconocido para nadie que el “montar en bicicleta es una manera más eficiente de caminar. Es movilidad humana, que sólo usa la fuerza humana”⁶¹. La bicicleta es el único medio de movilidad individual accesible a los ciudadanos de todas las clases sociales,

⁶¹ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.86.

independientemente de la marca o calidad de la bicicleta, este es un accesorio que esta incluido entre las familias de todos los estratos sociales y el cual principalmente -antes de la creación de las ciclorutas- era utilizado especialmente por personas de las clases sociales mas bajas con el fin de economizar dinero y conseguir trasportarse con efectividad⁶².

Bajo una lógica utilitaria, la cicloruta se asociaría más con el disfrute que con la movilización ya que en una ciudad como Bogotá las distancias en algunas ocasiones son distancias que no permiten el auto trasportarse de las personas. Por ejemplo el trabajar el norte de la ciudad y vivir en la localidad de Kennedy no permitiría que este tipo de ciudadanos se desplazaran utilizando este medio de transporte. Sin embargo es necesario agregar además, que en algunas ocasiones si existen personas que asumen este reto.

En este sentido, la cicloruta no resuelve del todo el problema de la movilidad en Bogotá. Sin embargo es claro que participando en conjunto con las otras medidas en pro de la mejora de la movilidad en la ciudad, puede generar grandes beneficios. Vale la pena decir que la cicloruta es además de una ruta de transporte un elemento recreativo para la ciudad. No para todos los ciudadanos el atravesar la ciudad en bicicleta es de lo más funcional sin que esto signifique que su uso y su disfrute no se deban desarrollar con fines útiles para la ciudad.

Por tales razones existe un aspecto de las ciclorutas el cual no debemos dejar de lado. Las ciclorutas son soluciones para pequeños sectores de la ciudad, son un sistema que resuelve problemas de movilidad sectorial pero no para todo el mundo, lo que hace que sea específico. La funcionalidad, es decir su uso continuo es lo que va dar el sentido simbólico dentro de la ciudad, con el fin de ampliar el marco de usuarios que en la actualidad la frecuentan.

Otro elemento que debemos tener claro será que la cicloruta hace parte de un entramado más amplio en la ciudad, dentro del cual este espacio solo conformaría una fracción, razón por la cual este medio debe plantearse en términos de interconexión con los demás medios de transporte y espacios para la recreación que existen en la ciudad de Bogotá. Pensar la cicloruta en términos individuales, es decir, como un medio de

⁶² Se estima que anualmente les ahorra a todo el conjunto de ciudadanos alrededor de ochenta y cuatro mil millones de pesos (84.000.000.000 mcte).

transporte independiente, o un medio de recreación que no esta conectado con los parques y alamedas de la ciudad, seria regresar a los antiguos errores en tanto que el no ver estos espacios como un conjunto genera desorganización en los procesos de ordenamiento, además de un desgaste particular para la administración de los mismos.

La pregunta bajo este problema que plantea su uso y apropiación por parte de los ciudadanos, estaría determinada por la forma en la que la administración de Bogotá a determinado la forma en la cual lo simbólico se va agregando dentro de las practicas de los ciudadanos que utilizan las ciclorutas en Bogotá. Para este fin, de acuerdo con los postulados de la teoría de la acción comunicativa de Habermas⁶³, los cuales habíamos explicado anteriormente, la alcaldía de Bogotá decidió utilizar la vía del discurso para transmitir la idea que las ciclorutas facilitan el transporte por la ciudad y a su vez hacen bien para los ciudadanos gracias a las bondades del ejercicio reconocidas por todos. Las leyes al respecto de su uso claro que se implementaron, sin embargo el componente simbólico alrededor de las mismas fue aquel que marco una diferencia real con las pasadas políticas alrededor del espacio público en Bogotá.

La ley, los reglamentos sobre el uso de los espacios, y todo el conjunto de disposiciones alrededor de este espacio, configuro el uso apropiado del mismo, sin que esto significara que fuera la base de estos procesos comunicativos dentro de lo público. Fue entonces la ciudadanía la encargada de definir la apropiación que se daría de este espacio y al mismo tiempo la encargada de asignarle el valor simbólico que mas correspondiera con la propia forma cultural del bogotano. Para comprobar esta información basta con observar el paso de los ciclistas en un día dominical y la forma en la que estos hacen de la cicloruta un lugar en el cual pueden expresar su propia identidad al trasportarse.

En este orden de ideas el ex alcalde Enrique Peñalosa señala un elemento de gran importancia que no debe ser dejado de lado en la construcción de una ciudad mas democrática para todos, así las cosas, supondrá que “en una democracia, las ciclorutas físicamente aisladas del trafico automotor no son algo deseable o simpático, sino una obligación del Estado porque son indispensables para que los ciudadanos puedan

⁶³ Este autor es importante para nuestra materia en particular en tanto que según su pensamiento es en el espacio público cuando lo común se vuelve material de manera tangible e intangible.

movilizarse sin peligro de muerte”⁶⁴, esta demanda de infraestructura hace parte del legítimo derecho de los ciudadanos de tener la facultad real de movilizarse por su propia ciudad sin temor ninguno, siendo la infraestructura de la ciudad, aquella que debe asegurar este derecho.

En este orden de ideas, tenemos claro que las bicicletas siempre han estado ahí en las ciudades, pero han parecido ser invisibles para las alcaldías y las administraciones de turno. Según Enrique Peñalosa “no hay razón alguna para que las ciudades colombianas no logren movilizar más de un 30% de su población en bicicleta. Con ciclorutas de calidad en todas las vías, árboles de sombra, pasos a desnivel para las bicicletas, e infraestructura de estacionamiento, esto se alcanzaría con facilidad”⁶⁵, no se trata esto de un proyecto utópico que deje de lado que sin embargo existen ciudades más aptas que otras para la implementación de este sistema, ya sea por su clima, su geografía o la extensión de las mismas, solo que con una debida voluntad política y una correspondencia por parte de la ciudadanía alrededor del proyecto ciclo vial, estas ciclorutas podrían ser un hecho real que alivianase las múltiples problemáticas alrededor de la movilidad en la ciudad en la que se implementaren.

Es claro que las ciclorutas no sólo contribuyen a esta dimensión de la movilidad, también “movilizarse en bicicleta contribuye a evitar la obesidad y a mejorar la salud de la población. El uso de la bicicleta crea un ambiente de convivencia en el que los ciudadanos están juntos sin diferencias de ingreso o jerarquías. A los seres humanos nos gusta ver gente y el uso de la bicicleta permite eso, hace una ciudad más atractiva. También se facilita la conversación y el apoyo ciudadano mutuo, la solidaridad”⁶⁶. Las bondades de usar este tipo de vehículos como medio de transporte podrían seguirse mostrando a lo largo de este documento.

Solo queremos entonces demostrar una vez más que las ciclorutas no solo cumplen este fin, de igual forma por ejemplo, para aquellos ciudadanos con un menor ingreso que necesitan transportarse por la ciudad el uso de este medio de transporte puede

⁶⁴ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.86.

⁶⁵ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.86.

⁶⁶ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.87.

representar un ahorro significativo dentro de su presupuesto. “En el caso de las ciudades grandes de Colombia dicho ahorro equivale al 14% de un salario mínimo, suponiendo que la persona sólo toma un bus en cada dirección, y que no lo usa de noche ni en domingos”.⁶⁷

Actualmente en Bogotá se busca entonces el incorporar este sistema dentro de la dinámica de movilidad en la ciudad. Con este fin se construyó el primer estacionamiento para bicicletas en una estación de trasmilenio en la Terminal de occidente, utilizando este medio como complemento del sistema principal de transporte de la ciudad.

Es igualmente importante el aclarar que el uso de bicicletas en Bogotá a estado aumentando desde que se dio inicio al programa de las ciclorutas en la ciudad en 1999. Existe ahora igualmente un importante cambio en el estatus del uso de la bicicleta, ciudadanos de todos los estratos sociales se están aventurando a retomar aquel espacio público que les había sido “arrebatao” por la inseguridad y el abandono.

⁶⁷ Peñalosa, Enrique. “Espacio Público, Igualdad y Civilización”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.87.

3. LA VALORACION DEL ESPACIO PÚBLICO. ACTUACIONES DE POLITICAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ

En esta sección de la monografía nos detendremos a analizar una parte sustancial de lo que según Habermas respecta al espacio material y simbólico de la ciudad, por tal razón daremos una revisión general por el marco jurídico y legal de las ciclorutas con el fin de entrever la forma en la que contemplan las acciones que debe realizar la masa social y la administración local alrededor del espacio establecido para las mismas. Para tal fin retomaremos los avances jurídicos y legales que han venido sucediendo en Colombia y en especial en Bogotá y que han ayudado a la configuración inmaterial/simbólica del espacio público en la Capital de la República.

Es con este fin que esperamos determinar cuál es la estrategia y la visión ideología que tiene el concepto de lo público en Bogotá, de igual forma que aquellos ejercicios, como el de Manuel Castells, quien se ocupa de realizar un análisis entre la estructura parcial de las ciudades y un intento real de crear una construcción real sobre los elementos principales que tienen juego en el conjunto de lo urbano: las relaciones entre el espacio y la sociedad que lo ocupa, el papel de los gobiernos que están al frente de la determinación de este espacio y la forma en la que los actores se organizan para apropiarse de estos espacios.

Para comenzar, tendríamos que los antecedentes inmediatos constitucionales del derecho centrado en el plano de lo urbanístico se encuentran en primera medida en la constitución de 1991 que a diferencia de la constitución del 86 y de las reformas sucesivas, contiene disposiciones expresas del derecho urbanístico entre las que encontraríamos como deber del Estado el velar por la integridad del Espacio Público, “las entidades públicas regularan la utilización del suelo y el espacio aéreo urbano en defensa del interés común...; cobrarán la plusvalía generada por la acción urbanística...” (Art.82). También el artículo 334 establece la intervención del Estado en el “uso del suelo”. Relacionando estrechamente con el derecho urbanístico, la constitución también consagró un sistema de protección eficaz de los llamados derechos colectivos”.⁶⁸

⁶⁸ Giraldo Isaza, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999. P.81.

Anterior a este avance constitucional que se dio en el 91 en Colombia, es importante ver la forma en la que las distintas leyes configuraron una noción de lo público en el país. Así las cosas, tendremos como ley de referencia obligatoria la promulgada en 1989 mediante Ley 9 de Reforma Urbana la cual fue “Por la cual se dictan normas sobre los planes de desarrollo municipal”, y donde se definió el espacio público en artículo 5 de la siguiente manera:

“Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituye el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, (...) para la seguridad y tranquilidad ciudadana, que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo”⁶⁹.

Cabe destacar que desde esta ley la importancia del espacio público comenzó a escalar posiciones en el interés legal nacional y es así como a comienzos de los 90 se expide el acuerdo 06 de 1990 que es el abrebocas de todos los demás que surgen en los años siguientes.

Con la Carta Magna de 1991, el Código Civil y la Ley 9 de 1989 se amplía conceptualmente la idea del espacio público tradicionalmente referida en la “legislación civil, artículos 674 y 678 del Código Civil, teniendo en cuenta que no se limita a los bienes de uso público como calles, plazas, puentes, caminos, ríos y lagos, señalados en éste, sino que se extiende a todos aquellos inmuebles públicos, y a algunos elementos específicos de los inmuebles de propiedad de los particulares, que al ser afectados al interés general en virtud de la Constitución o la ley, o por sus características arquitectónicas y naturales, están destinados a la utilización colectiva”⁷⁰.

⁶⁹ Ley 9 de 1989. Ley de reforma urbana.

⁷⁰ Fuente Evaluación organizacional DADEP (Departamento Administrativo de Defensoría del Espacio Público)

El Presidente de la República Andrés Pastrana Arango, a través del Decreto 1504 de 1998, reglamentó el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial, reiterando el deber del Estado de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Con base al marco normativo que se estaba desarrollando a nivel nacional, el espacio público se ha ido posesionándose progresivamente en las agendas de los burgomaestres que han estado de turno en la alcaldía de Bogotá, comenzando a preguntarse y a ahondar en el uso, reglamentación y utilización del espacio público de una manera a largo plazo.

Con el Plan de Desarrollo 1998 - 2001 “Por la Bogotá que Queremos”, del alcalde Enrique Peñalosa el proyecto Cicloruta formó parte integral del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas en el capítulo de Movilidad.⁷¹

Ahora bien, no sólo existe una serie de normas nacionales para su protección, también se consagran otras de tipo distrital. Con el fin de dar cumplimiento al decreto 1504, la capital colombiana crea la Defensoría del Espacio Público por medio del Acuerdo 18 de 1999 donde cumple la función de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida en Bogotá, por medio de una eficaz defensa del espacio público que garantice su uso y disfrute común y estimule la participación comunitaria.

El Decreto 619 de 2000 referente al Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá Distrito Capital, se establece las bases para una política distrital sobre el uso del territorio en los próximos 10 años, en diferentes materias urbanísticas, y estipula el compromiso de formar instituciones y políticas con el fin de proteger y garantizar en buen funcionamiento del espacio público.

Seguidamente, y como marco normativo del P.O.T para Bogotá se conforma el Plan Maestro de Espacio Público dado que “la administración distrital considera que es una herramienta esencial para atender el desarrollo y consolidación de la ciudad, así como para procurar un elemento de articulación entre las diversas intervenciones

⁷¹ Comparar: http://www.idu.gov.co/sist_trans/ciclorrutas.htm

sectoriales o sistémicas señaladas por el Plan de Ordenamiento Territorial”⁷², incorporando los elementos de la estructura ambiental, la estructura funcional y de servicios, el sistema de espacio público construido, el sistema de movilidad, la estructura social económica y espacial.

El elemento de movilidad del Plan de Ordenamiento Territorial a nivel urbano es garantizar la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor, a nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior con la ciudad donde el sistema de movilidad esta constituido por los subsistemas viales y de transporte. Como consecuencia del elemento de movilidad se crea el Plan Maestro de Ciclorutas con el fin de crear un sistema de movilidad urbano como alternativa de transporte y disminuir la contaminación ambiental.

Para el buen manejo del espacio público que estaba creando y recuperando Bogotá se expide en este sentido de conformación de una razón pública general a todos los ciudadanos, este fue el Código de Policía promulgado mediante el Acuerdo 79 de 2003, donde se establecen los principios y valores fundamentales para la convivencia ciudadana y regular el ejercicio de los derechos y libertades ciudadanas de acuerdo con la Constitución y la ley, con fines de convivencia ciudadana.

Hay que resaltar que con la normatividad jurídica se logran mantener, promover y crear espacios públicos se asegura la permanencia y mejoramiento del mismo, puesto que la legislación compromete a los mandatarios a mejorar y mantener la funcionalidad del espacio público en beneficio común para toda la población, sin embargo esta en manos de la población el reproducir esas practicas y hacer que ellas sean realmente validas dentro del contexto para el cual son formuladas.

Así mismo, la implementación de la normatividad tanto por medio impositivos como por campañas de apropiación de los distintos conceptos logra generar en los ciudadanos una conciencia que los hace relacionarse de forma diferente con su entorno y con los otros ciudadanos.

Como se puede ver con el transcurso de los años, el avance legal en Colombia y en especial en Bogotá ha tenido avances significativos en cuanto al tema general del

⁷² Plan Maestro de Espacio Público, sección introductoria, p. 4. En: www.bienestarbogota.gov.co/unicef/bdimagenes/Plan%20Maestro%20espacio%20publico.pdf Consultado el 26 de octubre de 2006.

espacio público, pero también en el tópico específico de esta monografía: las ciclorutas. Cabe aclarar que en el área de lo inmaterial/simbólico, la legislación y la normatividad juegan un papel importante, más sin embargo no lo son todo, y también tienen el compuesto de las acciones que realiza la masa social.

Para entender a esa “masa social”, es importante mencionar que la teoría de la acción comunicativa concibe al lenguaje como un medio más, a través del cual los hablantes pueden influir los unos sobre los otros con el fin de mover al oponente a conformar opiniones o a concebir las intenciones que les convienen para sus propósitos. Lo anterior estaría haciendo referencia a la comunicación indirecta, la cual va ser un medio que transmite valores culturales y es portador de un consenso que queda ratificado a la medida de los actos de entendimiento.

En el caso de las ciclorutas el IDU ha identificado que “quienes ensayaron, la cicloruta, aumentaron su frecuencia de uso y empezaron a recomendarla, lo cual muestra un proceso de aprendizaje social que empieza a ser notorio después de haber superado diferentes barreras culturales.”⁷³ Queda entonces evidenciada la influencia que causan los usuarios de la cicloruta en los demás habitantes de la capital colombiana, ya que a través de su experiencia logran hacer que estos tomen una posición favorable sobre las ciclorutas y aumenten su uso para comenzarla a posicionar como un medio importante de transporte en la capital colombiana al tener, según datos del IDU, alrededor de 500.648 usuarios a la semana.

3.1 POLITICA DE LAS ADMINISTRACIONES & LA CICLORUTA COMO REDEFINICIÓN DEL ESPACIO PUBLICO EN BOGOTA

Sería una tarea extensa de más el desarrollar una por una de las políticas que abordaron cada una de las administraciones en materia de espacio público en Bogotá. Por tal razón hemos tomado la decisión de describir brevemente en este segmento las características particulares que forjaron la nueva orientación de las administraciones en lo que respecta a la cicloruta en Bogotá.

⁷³ http://www.idu.gov.co/sist_trans/Download/2006/gestion_ciclorruta_idu.pdf , Consultado el 19 diciembre 2006

Para comenzar podríamos resumir que la nueva gestión del espacio público en Bogotá se expresó “(1) como manejo riguroso de los dineros públicos, (2) como capacidad del Estado para hacer cumplir la voluntad democrática expresada en la ley y, más en general, (3) como adecuada atención al ciudadano desarrollando la idea de “servidor público” plasmada en la Constitución del 91”⁷⁴. Sabemos que es “a través de la incorporación en la vida cotidiana de unas reglas mínimas compartidas, que se busca lograr sentido de pertenencia a la ciudad, facilitar la convivencia urbana y promover el respeto por el patrimonio común, así como el respeto por los derechos y los deberes”⁷⁵.

El plan de ordenamiento territorial de la ciudad –vigente desde el año 2000- esta compuesto por tres elementos estructurales: 1) el sistema vial; 2) el de transporte -el cual incluye a las ciclorutas, el trasmilenio, los parqueaderos y el Terminal de transporte; y 3) el espacio público.

Según Antanas Mockus, “los logros mas destacados de Bogotá en la ultima década fueron el incremento del respeto a la vida, el respeto a las normas, la autorregulación y la mutua regulación; el mejoramiento del comportamiento fiscal; el énfasis en la planeación conjunta-privada; un mayor monitoreo social de variables cruciales; el mejoramiento del servicio al ciudadano”⁷⁶, demostrando que lo que ocurrió entre 1994 y 2007 fue la configuración de una política de espacio público, en el marco de una recuperación de lo público. Como nos podremos dar cuentas entonces, la configuración del espacio de las ciclorutas no puede ser solo explicada desde su creación en 1995, por tal razón es útil comprender ella desde su el espacio de posibilidad que abrió para el proyecto en la alcaldía de Jaime Castro.

Describimos a continuación las administraciones y sus aportes para la configuración del espacio público y particularmente de las ciclorutas en Bogotá.

⁷⁴ Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.44.

⁷⁵ Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.50.

⁷⁶ Mockus, Antanas. “Políticas de redefinición de espacio público: construcción del sentido de lo público e innovación urbana”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.61.

Jaime Castro (1992 – 1994): Saneamiento de la Hacienda Pública y Descentralización de Bogotá.

Dentro de esta administración a pesar de no existir todavía el proyecto de las ciclorutas, se realiza una reforma de la normatividad y de la estructura de lo público dando prioridad a el reordenamiento de las finanzas del distrito. Es reconocido este periodo como el punto de partida para el desarrollo del espacio público en la ciudad, en tanto que los recursos que se lograron obtener en su administración serian la base de partida para emprender el programa de políticas públicas dirigidas al rededor del tema del espacio público en Bogotá.

Jaime Castro, es aquel alcalde que se necesitaba con visión de ciudad, que fortalece y da instrumentos para producir el marco legal que como vimos en el anterior capitulo, se encargo de articular el espacio público, y en particular generó las condiciones para la creación de proyectos de infraestructura como seria el caso particular de las ciclorutas.

Podemos afirmar que es gracias al reordenamiento que tienen las finanzas en esta administración, que se consigue la creación de los proyectos venideros en infraestructura de la ciudad, antes impensables dentro de la capital colombiana.

3.1.1 Antanas Mockus (1995-1997): El giro hacia la construcción de la cultura ciudadana.

Dentro de esta alcaldía en Bogotá debemos señalar como evidente el que tal y como lo describe el plan de desarrollo titulado “formar ciudad”, el objetivo principal fue la mejoría del espacio público, emprendiendo con su administración, la estrategia para crear la “cultura ciudadana” en una ciudad como Bogotá, la cual para ese entonces no generaba un verdadero sentido de pertenencia de lo público entre sus habitantes.

En su articulo 1 el plan de desarrollo de esta alcaldía fijo como su objetivo “Ordenar la acción de gobierno para armonizar el progreso individual con la búsqueda del bien común en Santa Fe de Bogotá D.C. Se trata de buscar una coexistencia viable y fértil del crecimiento del patrimonio colectivo con el mejoramiento individual y hacer así

más competitiva la ciudad y los individuos que en ella moran, buscando la equidad y el progreso de todos”⁷⁷.

Para este fin se “introdujo símbolos que manejaban la estética con el fin de animar y promover actitudes positivas en los ciudadanos, y lograr hacer de este espacio un lugar donde la multifuncionalidad, como bien lo señaló Borja, fuera un valor ético esencial en todos los individuos. Su proyecto de redefinición del espacio público se basó en tres elementos principales: físicos (recursos materiales colectivos), funcionales (el uso y mantenimiento de los anteriores) y estructurales (la forma en la que el espacio público se relaciona con otros elementos de la ciudad, tales como el transporte y el medio ambiente)”⁷⁸. Estos aspectos pueden verse claramente desarrollados en el artículo 7 el cual describe la estrategia para la cultura ciudadana dentro del plan de desarrollo:

“acciones públicas y privadas que inciden directamente sobre la manera como los ciudadanos' perciben, reconocen y usan los entornos sociales y urbanos y cómo se relacionan entre ellos en cada entorno. Pertenecer a una ciudad es reconocer contextos y en cada contexto respetar las reglas correspondientes. Apropiarse de la ciudad es aprender a usarla valorando y respetando su ordenamiento y su carácter de patrimonio común. La estrategia comprende cuatro formas de acción:

a. Modificar ciertos comportamientos individuales y colectivos que riñen fuertemente con la vida social de la ciudad, a través de la autorregulación ciudadana, de la capacitación de funcionarios y del rediseño y construcción de algunos espacios urbanos en los cuales interactúan los ciudadanos entre sí y con los funcionarios.

b. Construir colectivamente una imagen de ciudad compartida, actual y futura, y buscar que la comprensión y el respeto de las reglas confiera identidad ciudadana y sentido de pertenencia.

c. Impulsar lo que tradicionalmente se reconoce como cultura, la cultura popular y las manifestaciones artísticas que puedan contribuir a generar sentimiento de pertenencia a la ciudad.

⁷⁷ Plan de Desarrollo “Formar Ciudad” 1995 – 1998.

⁷⁸ Murillo, Gabriel, Marquez, Tatiana. “La Redefinición del Espacio Público en Bogotá: Eslabonamiento conceptual y seguimiento de las políticas públicas en la última década”, en: Murillo Gabriel, Gómez Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005. p.20.

d. Propiciar la participación comunitaria y la regulación de la Administración por parte de la ciudadanía”⁷⁹.

3.1.2. Enrique Peñalosa (1998 – 2000): Manos a la Obra

Esta administración se preocupa fundamentalmente en lo que respecta a nuestra monografía, en asegurar el acceso a los ciudadanos a la infraestructura de la ciudad, teniendo presente la igualdad en este acceso para todos los habitantes de la urbe. Se creó como hito importante dentro de este proceso la Defensoría del Espacio Público.

En su artículo 1 el Plan de Desarrollo titulado por la Bogotá que queremos, contempla como objetivo “generar un cambio profundo en la manera de vivir de los ciudadanos, devolviendo la confianza a todos los bogotanos en su capacidad para construir un futuro mejor y dinamizar el progreso social, cultural y económico. Se trata de proyectar y hacer viable a Bogotá para enfrentar los retos y aprovechar las posibilidades que impone una nueva era trabajando con miras a mejorar significativamente la calidad de vida para las presentes y futuras generaciones”⁸⁰.

Gracias a la gran cantidad de recursos provenientes del reordenamiento de la hacienda por parte de las administraciones anteriores, en esta administración se adelanta el programa más ambicioso de infraestructura pública emprendido hasta el momento en la ciudad.

Esta administración construye las ciclorutas, con el objetivo primordial de reducir la dependencia de los automóviles en la ciudad y promover el uso de bicicletas y el retorno de la peatonalidad, en este sentido el plan de desarrollo de la administración contempló en su artículo 14 “proyectos para la renovación integral de proyectos urbanísticos que permitan el uso y disfrute de espacios públicos y garanticen la reanimación de los corredores peatonales, bajo unos principios básicos de estética urbana y con óptimas condiciones de seguridad y comodidad, que demuestren respeto por la dignidad del ser humano”⁸¹.

⁷⁹ Plan de Desarrollo “Formar Ciudad” 1995 – 1998.

⁸⁰ Plan de Desarrollo “Por la Bogotá que queremos” 1998 – 2001.

⁸¹ Plan de Desarrollo “Por la Bogotá que queremos” 1998 – 2001.

3.1.3. Antanas Mockus (2001 – 2003): La consolidación de la nueva Bogotá

Este período, interrumpido por la intención de Mockus para presentarse como candidato a la presidencia, fue particularmente relevante en lo que respecta al espacio público en tanto que no solo se trató de un esfuerzo real por el fortalecimiento del espacio público, brindándole un ambiente de continuidad a los proyectos de la administración anterior, rara vez sucedido en la ciudad, sino que a su vez incluyó esto dentro de la implementación de un elemento intangible que buscó la nueva definición del espacio público en la ciudad. Para tal fin fue contemplado como objetivo del plan titulado “Bogotá para vivir todos de un mismo lado” el buscar avanzar hacia una ciudad construida colectivamente, incluyente y justa, amable con los niños y los viejos, donde aprendemos a vivir en paz con nuestra conciencia y con la ley; una ciudad económicamente competitiva en producción de conocimientos y servicios; una ciudad donde lo público es sagrado”⁸².

Antanas Mockus toma como el rumbo particular de su administración el lograr fijar una cultura sobre lo cívico en Bogotá. El factor más importante a tener en cuenta dentro de esta nueva visión por parte de la administración fue el “generar responsabilidad hacia la ciudad” y así facilitar una labor administrativa que se había tornado imposible en la ciudad alrededor de lo público, el artículo 20 de este plan indica entonces que será una meta de la alcaldía el “generar procesos sostenibles de aprendizaje y auto ayuda de los beneficiarios y de su entorno inmediato, e identificar y establecer formas de responsabilidad compartida”⁸³.

La ley no es suficiente, así como los ciudadanos tenemos derechos por ser ciudadanos también tenemos una responsabilidad hacia la ciudad. La ley no es tampoco suficiente para los cambios de visión de lo público dentro de la ciudad, sin embargo ayuda a sancionar actos que rompen el orden de lo colectivo. Dentro de los

⁸² Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos de un mismo lado” 2001 – 2003.

⁸³ Plan de Desarrollo “Bogotá para vivir todos de un mismo lado” 2001 – 2003.

planteamientos de Mockus, si quisiéramos tener una administración que buscase controlar todos los actos, mediante vías represivas encontraríamos que esto sería insuficiente en tanto que no es posible el reprimir con más leyes aquellas conductas que los ciudadanos no tienen interiorizadas. Por tal razón el foco principal de atención debería ser entonces la actitud que tienen los ciudadanos ante la cosa pública.

Con tal fin la administración de Antanas Mockus decidió centrarse en desarrollar un proyecto que asegurara la vía hacia la construcción de una ciudad a forma de proceso colectivo, ya que no solo se trata en este campo de la administración local y su responsabilidad hacia lo público sino que el fin que se encuentra detrás de esto es el de cambiar las actitudes del ciudadano, cambiar sus valores con el fin de generar respeto de lo público y respeto de lo colectivo. Para esta Administración el medio para logra este fin tan anhelado fue el de utilizar la educación como estrategia que impulse el desarrollo de estas conductas esperadas.

4. CONCLUSIONES

En las ciudades se va conformando lo público, lo colectivo, lo de todos los ciudadanos, lo que no es de nadie, pero es para el disfrute general de la población sin importar raza, sexo o condición social. En las ciudades el espacio público va tener dos tipos de referentes, los referentes materiales/físicos y los inmateriales/simbólicos, los cuales contribuyen a valorizar el espacio público dentro de la ciudad. En cuanto a los referentes materiales/físicos, están representados en toda la infraestructura construida, observable, palpable de la ciudad, mientras el referente inmaterial/simbólico, no palpable, está caracterizado por los valores que se construyen entre los ciudadanos con el fin de forjar una cultura urbana y ciudadana en la sociedad para transformar el comportamiento público y por lo tanto fortalecer las normas sociales entre desconocidos.

Para el caso de Bogotá, poco a poco se ha venido rescatando el espacio público como el referente material/físico, principalmente en una perspectiva de roles de su funcionamiento, pero han desconocido o subvalorado el referente inmaterial simbólico.

La vida en una ciudad como Bogotá, se desarrolla en un escenario donde se evidencia la inminente necesidad de “nuevas formas” que faciliten tanto el movimiento por el territorio, como la apropiación del mismo por parte de los ciudadanos. Es evidente la necesidad de seguir en Bogotá, impulsando la reinvención del espacio público que a tenido paso por las administraciones precedentes, abordando este como un espacio de nuevas oportunidades de gestión en busca de la eficiencia del transporte en la ciudad.

Para que estos espacios sean asumidos con responsabilidad por parte de sus usuarios es importante el generar una ética de mínimos aceptables, que refuerce los vínculos entre la alcaldía y su ciudadanía, y que permita crear compromisos alrededor de estos espacios vitales para la ciudad. Es importante además reforzar las conductas apropiadas de los distintos actores que circulan por las ciclorutas con el fin de hacer de estos espacios con efectiva convivencia ciudadana.

Se debe propiciar la planeación estratégica o participativa de los procesos de desarrollo de la infraestructura con el fin de que esta sirva para los fines con los que fue pensada y no sea una infraestructura desaprovechada en la ciudad.

Existe verdaderamente el espacio público solo si en realidad existen los individuos que hagan uso del mismo. Esta es una de los problemas más claros, que se tuvieron que tener en cuenta en el momento de la implementación de las ciclorutas en Bogotá. En una ciudad como Bogotá, la cual ocupa un espacio de territorio tan significativo, tanto por su extensión, como por la altura a la cual esta ubicada y la cual hace mas difícil el esfuerzo físico que demanda la bicicletas, esto sin contar los múltiples peligros a los que incurrían antes de la existencia de la ciclorutas, como lo eran la inseguridad y el mal estado de las vías, un proyecto como el de las ciclorutas, tuvo que reconsiderar dándole un valor igual tanto al espacio que se iba a destinar para las mismas, como a su vez la manera en la que estas iban a ser ocupadas por las personas y los distintos incentivos que tendrían que utilizar para que las personas hicieran uso del espacio.

El campo de lo simbólico es un campo que debe ser rescatado dentro de esta monografía, en razón del valor particular que tiene el campo simbólico dentro de las ciclorutas, para legitimar las políticas alrededor del espacio público en la ciudad. La forma en la que este elemento simbólico tan importante se configura, puede ser calificado como uno de los triunfos de las administraciones de los años noventa hasta la actualidad en tanto que se trato de un esfuerzo mancomunado que no solo apunto a la construcción de grandes obras de infraestructura, sino que a su vez se ocupo de dotar a la ciudad de unos referentes simbólicos para identificarse y generar un sentido de pertenecía que ayude a cuidar las infraestructuras y las practicas que deben sustentarlas.

La forma en la que funciona este componente simbólico, que presenta rasgos bastante complejos, puede ser abordada de manera amplia desde tres campos. Un primer campo que describe la forma en la que el espacio genera practicas alrededor del mismo. Bajo este punto las ciclorutas mediante su estructura, el cuidado de sus alamedas, y la facilidad de acceso que genera para una gran mayoría de la población, permiten a todo aquel que busque un lugar de esparcimiento y que este dispuesto a auto trasportarse, hacer parte de este proyecto de lo público en la ciudad.

El segundo punto, abordaría la forma en la que los ciudadanos se incorporan a los espacios públicos, se apropian de estos y se encargan de mantener el código de valores que se aplica alrededor de este espacio. Esta situación es evidente por la gran afluencia de ciclistas que la utilizan, los cuales en su mayoría portan los elementos de seguridad necesarios y censuran a aquellos que no los usan o aquellos transeúntes ocasionales que desean transitar también en esta área que no está diseñada para ellos.

El tercer campo sería entonces, la forma en la cual los ciudadanos y el gobierno local deciden incorporar prácticas complementarias con el fin de hacer este espacio un espacio funcional y eficiente para la gran mayoría de sus usuarios. El claro ejemplo que se tiene de este proceso de comunicación entre ciudadanos y gobierno, puede ser evidenciado en la forma en la que las ciclorutas han ido creciendo a lo largo de la ciudad y complementando otras redes de transporte como sería el caso de Trasmilenio y así mismo, generando una cultura del deporte y el respeto por lo público entre los habitantes de Bogotá.

No se debe dejar de reconocer que las ciclorutas son en la actualidad uno de los componentes más representativos del espacio público, hacen parte de la movilidad en la ciudad, en dos sentidos. En el primero podemos argumentar que las ciclorutas se constituyen como uno de los medios de movilización más importantes para cientos de Bogotanos que hacen uso de este medio de transporte a diario. En segundo lugar tendríamos que este tipo de infraestructura le da sentido de movimiento a la sociedad capitalina, en tanto que relaciona a una comunidad en específico, como serían aquellos que deciden voluntariamente incorporarse dentro de este sistema, y les facilita el incorporarse dentro de la movilidad económica, política y social de la ciudad. Esto claro está, sin mencionar el nuevo comercio que se empieza a articular a partir de la creación de este espacio.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá. La Bogotá del tercer Milenio: Historia de una revolución. Tomo I, II, III, Bogotá 1998.
- BECCASSINO, Ángel. “Peñalosa y una ciudad 2600 metros más cerca de las estrellas”, editorial Grijalva, Bogotá, 2000.
- BORJA, Jordi. La ciudad Conquistada, editorial Alianza, Madrid, 1ª Edición, 2003.
- BORJA, Jordi. Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, 2004.
- DEL ÁGUILA Rafael y VALLESPÍN Fernando y otros (2003), “La democracia en sus textos” editorial Alianza, Madrid 2 Edición.
- Departamento Administrativo de Planeación Distrital. Documentos consultados en Febrero de 2006
- FALS BORDA, Orlando. Kazyadu. Bogotá: Ediciones Desde Abajo, 2001.
- GIRALDO ISAZA, Fabio. Ciudad y Crisis ¿Hacia un Nuevo Paradigma? Bogotá: Tercer Mundo, 1999.
- GIRAUDOUX, Jean. “Principios de Urbanismo”. Fondation Le Corbusier y Editions de Minuit, París, 1957.
- HABERMAS, Jürgen. “Historia y crítica de la opinión pública; la transformación estructural de la vida pública”, Editorial Taurus, 4ª edición, 2003.
- Instituto de Desarrollo Urbano. Documentos consultados en Febrero de 2006.
- LE CORBUSIER. Principios de urbanismo: (la carta de Atenas). Madrid: Planeta, 1992.
- MEJIA Quintana, Oscar Eduardo, “Justicia y liberalismo Político”, edita, revista de Ciencia Política, No 35, 2do trimestre, 1994.
- MUNIZAGA Vigil, Gustavo “La ciudad y su historia”, editorial Alianza, Madrid, 1990.
- MURILLO Gabriel, GÓMEZ Victoria. La Redefinición el Espacio Público. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2005.

- Memorias VII simposio internacional de avalúos “La ciudad se valoriza con obras públicas”, ediciones Lonja Propiedad Raíz de Bogotá, 2001.
- MOCKUS, Antanas. III Foro internacional de espacio público y ciudad. Bogotá, junio 20002
- MOCKUS, Antanas en “Observatorio de Cultura Urbana Memorias de un plan de desarrollo”, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2002.
- Museo de Desarrollo Urbano, exposición “Espacio Público por la Ciudad”, ediciones Ejecutivas, Bogotá, 2000
- PACHECO Ladrón de Guevara, Lourdes (2005) “Territorio y ciudad: la construcción de la subjetividad social”, edita revista Territorios, No 14, febrero a julio.
- RAWLS, John. El derecho de gentes y una revisión de la idea de razón pública. Barcelona: Editorial Paidós, 2001.
- ROUCHE, Michel. “La vida privada a la conquista del Estado y de la sociedad.” En George Dubby, editorial alianza, tomo II, 1989.
- SALAZAR, Ferro José. “De la ciudad colonial a la actual”. Conferencias Sucursales. Bogotá, 1986.
- Seminario, Reflexiones sobre la investigación en ciencias sociales y estudios políticos. Bogotá 2002.
- Constitución Política De Colombia
- Ley 9ª de 1989 ACUERDO 18 DE 1999
- ACUERDO 24 DE 1995
- ACUERDO 79 DEL 2003
- ACUERDO 087 DE 2003
- ACUERDO 06 DE 1998
- DECRETO 619 DE 2000
- DECRETO 295 DE 1995
- Resolución 3000 del 2004

- PMP, PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO. Documento Técnico Alcaldía Mayor De Bogotá. Departamento Administrativo De Planeación Distrital. Noviembre de 2004
- Diagnostico DADEP .Documento del Departamento Administrativo De La Defensoría Del Espacio Público. Modelo estratégico de evaluación organizacional. 2004
- Glosario para el para el Plan Maestro de Espacio Público y complementación del Glosario del Decreto Distrital 190 de 2004 –POT.
- Revista Territorios. En:
http://territorios.uniandes.edu.co/asp/contenido/articulo.asp?Id_Pub=8&Id_Articulo=49. consultada el 9 de marzo de 2006.
- <http://www.porelpaisquequeremos.com/documentos/Glosario%20de%20Espacio%20P%C3%BAblico.pdf> Consultado el 17 de marzo de 2007.
- www.porelpaisquequeremos.com/documentos/Glosario%20de%20Espacio%20P%C3%BAblico.pdf, Consultado el 20 de marzo de 2007.
- http://www.idu.gov.co/otros_serv/Download/antecedentes_pot.pdf., Consultado el 11 de octubre de 2007.
- http://www.idu.gov.co/sist_trans/ciclorrutas.htm, Consultado el 1 de diciembre de 2007
- Plan Maestro de Espacio Público, En:
www.bienstarbogota.gov.co/unicef/bdimagenes/Plan%20Maestro%20espacio%20publico.pdf
Consultado el 26 de octubre de 2006.
- http://www.idu.gov.co/sist_trans/Download/2006/gestion_ciclorruta_idu.pdf , Consultado el 19 de diciembre 2006
- Esfera Pública. En<http://www.vozuniversitaria.org.mx/numero0/esferapublica.htm>, Consultado 8 de enero 2007
- Esfera Pública, En: <http://www.eumed.net/libros/2007a/234/3.htm>, Consultado el 22 de mayo de 2006.
- Teoría de la Acción comunicativa: En: http://www2.tu-berlin.de/~society/Jokisch_Habermas_TeoriadelaAccionComunicativa_ES.htm, Consultado el 22 de mayo del 2006.
- Historia de las Ciclovías, En:
<http://www.ciudadhumana.org/cicloviasunidas/iniciativas/Bogota/historia.htm>, consultado el 9 de marzo de 2006.