

El traslado de servicios de alto rango desde el centro de Bogotá hacia el norte: etapas, parámetros y consecuencias

Günter Mertins*
Jan Müller**

Resumen.~ Al contrario de las grandes metrópolis (Sao Paulo, Buenos Aires, Río de Janeiro, parcialmente también Ciudad de México), en las capitales de los países andinos el proceso de traslado de los servicios de alto rango fuera de los centros históricos empezó en 1945/50. En Bogotá, el nacimiento y la ampliación del CBD a lo largo de una “flecha de crecimiento” empezó relativamente tarde (después de 1945/50), pero se aceleró fuertemente debido al “Bogotazo”. No obstante, la avenida principal de negocios y la zona correspondiente perdieron rápidamente importancia después de una “fase de liderazgo” bastante corta, lo que se puede explicar con los crecientes problemas de inseguridad, falta de espacio, etc. Los procesos de degradación afectan cada vez más también a la zona de primera expansión del centro de negocios hecho poco reconocido hasta ahora. La formación y el rápido crecimiento de nuevos CBDs con estándares internacionales acelera el traslado de servicios de alto rango restantes en el centro histórico (incluyendo las sedes centrales de bancos). Este proceso creará una brecha funcional y arquitectónica si no se toman medidas públicas (saneamiento y revitalización urbana, gentrificación). **Palabras clave:** Bogotá, centro histórico, centro de servicios, desarrollo urbano.

* Doctor en Geografía. Profesor Facultad de Geografía de la Universidad de Marburg (Alemania).

** Doctor en Geografía. Asistente del Director del Centro Nacional de Investigación Ambiental de Alemania. Leipzig.

1. Estado actual de la investigación y preguntas

De manera paralela al crecimiento de la población de ciudades grandes y metrópolis latinoamericanas, que empezó a finales de los años 20 y principios de los 30 (Sao Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Santiago de Chile) y que recibió mayores dimensiones después de 1950 (entre otras también en Ciudad de México, Bogotá, Lima, Caracas); se pudo observar una expansión del centro de negocios que en casi todos los casos se desarrolló a lo largo de una o varias avenidas principales en dirección hacia los nuevos barrios de clase alta (GRIFFIN y FORD 1980:400 y 1983:214 y siguientes; BÄHR y MERTINS, 1981:16 y siguientes y 1995:101 y siguientes) recientemente de forma más acentuada (FORD, 1996:439).

En los años 70 y más fuerte desde los 80, empezó otro proceso de expansión del centro de negocios, desarrollándose hasta hoy a lo largo de los ejes de crecimiento existentes. GRIFFIN y FORD (1983:215) incluso ven en este “commercial spine surrounded by an elite residential sector the dominant element of Latin American city structure”.

Con cierto lapso de diferencia pero una intensidad cada vez más creciente, empezó el traslado de servicios públicos y privados de alto rango desde la zona del centro histórico. Estos se orientaban en estas “flechas sectoriales de crecimiento” y siguieron a la migración en etapas

de la clase alta a lugares siempre más lejos del centro de la ciudad. Consecutivamente, llevaron allá o en los alrededores cercanos, a la creación de nuevos centros de servicios correspondientes e incluso de centros de negocios (GORMSEN 1981:292 y siguientes; BÄHR y MERTINS 1981:18).

Este proceso llevó al mismo tiempo a una degradación material y funcional del antiguo centro de negocios. El “paisaje” urbano del centro se volvió inatractivo primero como lugar residencial, posteriormente también como centro de servicios para miembros del estrato alto y medio-alto, parcialmente incluso para el estrato medio (véase entre otros ACHILLES, 1989 para Río de Janeiro; KROSS, 1992 para Lima; MITTENDORFF, 1984 para Bogotá; WARD, 1990 para Ciudad de México o AUGEL, 1991 para Salvador de Bahías). Trabajos de modernización y restauración recientes, en partes muy extensos, no han podido compensar esta pérdida de funciones, pero sí lograron hacer los centros más seguros y turísticamente atractivos, por ejemplo en Salvador de Bahía, Bogotá, Ciudad de México o Lima.

Estos procesos son conocidos en general (BÄHR y MERTINS, 1995: 101 y siguientes) como también documentados en cuanto al decaimiento de los centros históricos de algunas ciudades, véase por ejemplo THOMAE (1988) para Salvador de Bahía o CUSTERS y VREMAN, (1995) para Arequipa. Sin embargo, hasta ahora faltan análisis detallados sobre el proceso espacial-cronológico de las

etapas del traslado de servicios de alto rango, los parámetros que dirigen este proceso y el avance del decaimiento funcional de los centros históricos. Los resultados aquí presentados no podrán cerrar esta brecha, pero pueden motivar a que se realicen estudios adicionales y discusiones comparativas. Con el trasfondo de las deficiencias de investigación mencionadas, las siguientes preguntas sirvieron como base para el presente estudio:

¿Cuáles parámetros influyen/dirigen?

- Primero la continua expansión física del centro de negocios y luego, después de cierta fase de continuidad espacial.
- El traslado de servicios de alto rango desde el centro histórico.
- La concentración sucesiva en los lugares nuevos cada vez más alejados del centro histórico pero cerca de la clase alta.
- La degradación funcional, en parte también arquitectónica, de antiguos barrios principales de negocios en el centro histórico, orientadas hacia las necesidades de alto rango y
- ¿Cuáles criterios razonables se pueden mencionar para explicar este proceso?

2. El desarrollo del Centro Histórico de Bogotá

Como en la mayoría de las ciudades de América Latina, en Bogotá el centro

colonial se ubicó alrededor de la plaza central. Sobre ésta se encontraban las instalaciones más importantes del poder político y eclesiástico: la sede del Virrey de la Nueva Granada, la Alcaldía y la Catedral Primada. Además, se encontraban allá las casas de algunas familias destacadas de la clase alta. La plaza misma, en la Bogotá colonial con un pozo en su centro, servía hasta 1864 como lugar para el funcionamiento del mercado semanal. En ese entonces fue trasladado por razones higiénicas al barrio San Victorino.

Después de la independencia de Colombia, la estructura de la plaza y su entorno cambió a partir de los años 20 del siglo XIX. En 1846 el pozo fue reemplazado por una estatua del Libertador Simón Bolívar que dio su nombre a la plaza. Al mismo tiempo se tomó la decisión de construir sobre el costado sur el Capitolio como sede del Parlamento (Fig. 1a). No obstante, el edificio diseñado por el arquitecto inglés Thomas Reed se terminó en 1926, después de varias interrupciones. Las casas ubicadas sobre el costado occidental de la plaza fueron demolidas en 1846, con el fin de construir allí las Galerías Arrubla, un edificio de oficinas y negocios (Misión Colombia, 1985, Tomo V: 23 y siguientes).

A partir de la mitad del siglo XIX, las casas de la clase alta aledañas a la plaza fueron utilizadas más como embajadas; parcialmente se construyeron también nuevos edificios para sedes diplomáticas. Alrededor de la plaza y en las calles adyacentes se instalaron los primeros bancos, después de que la clase alta se

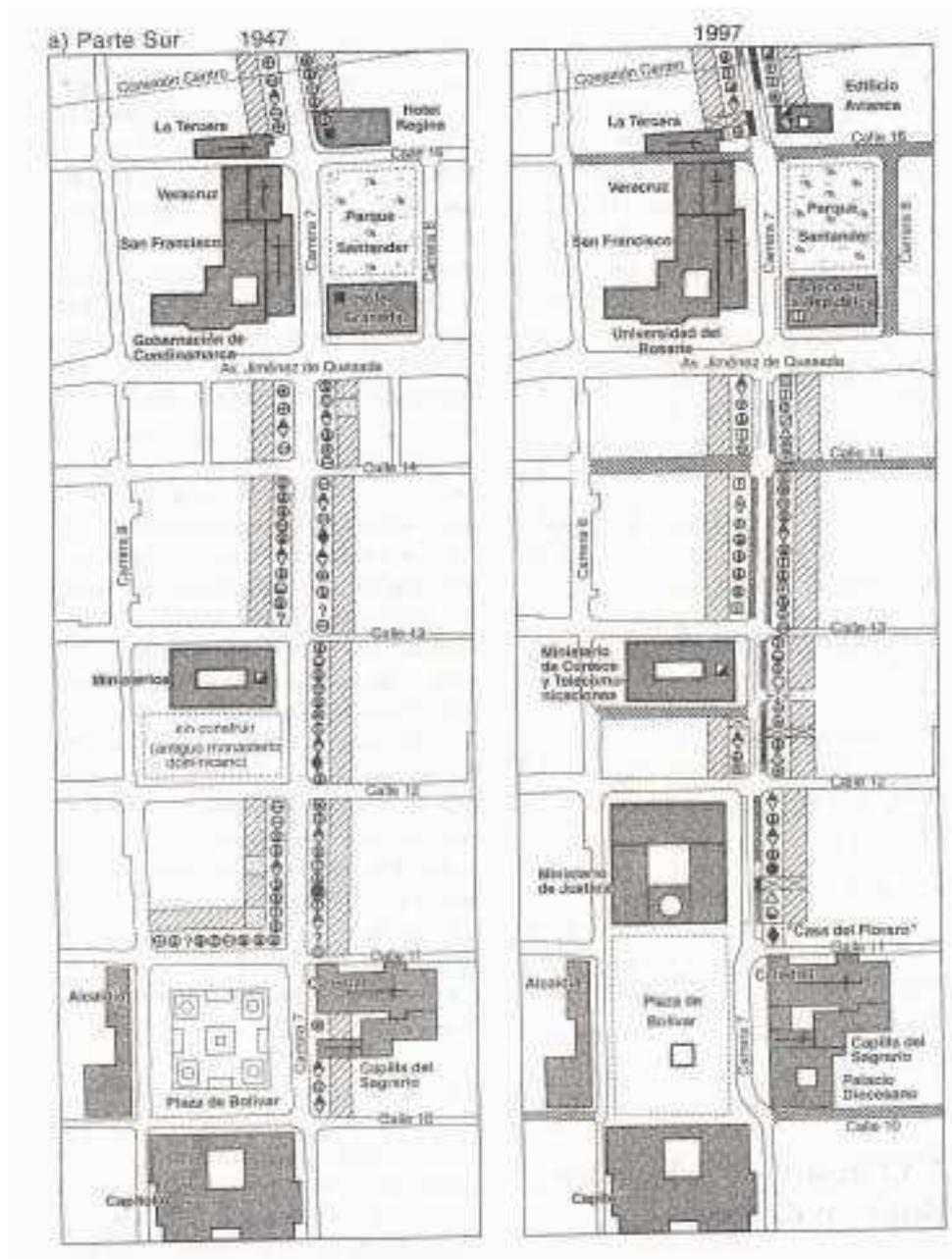
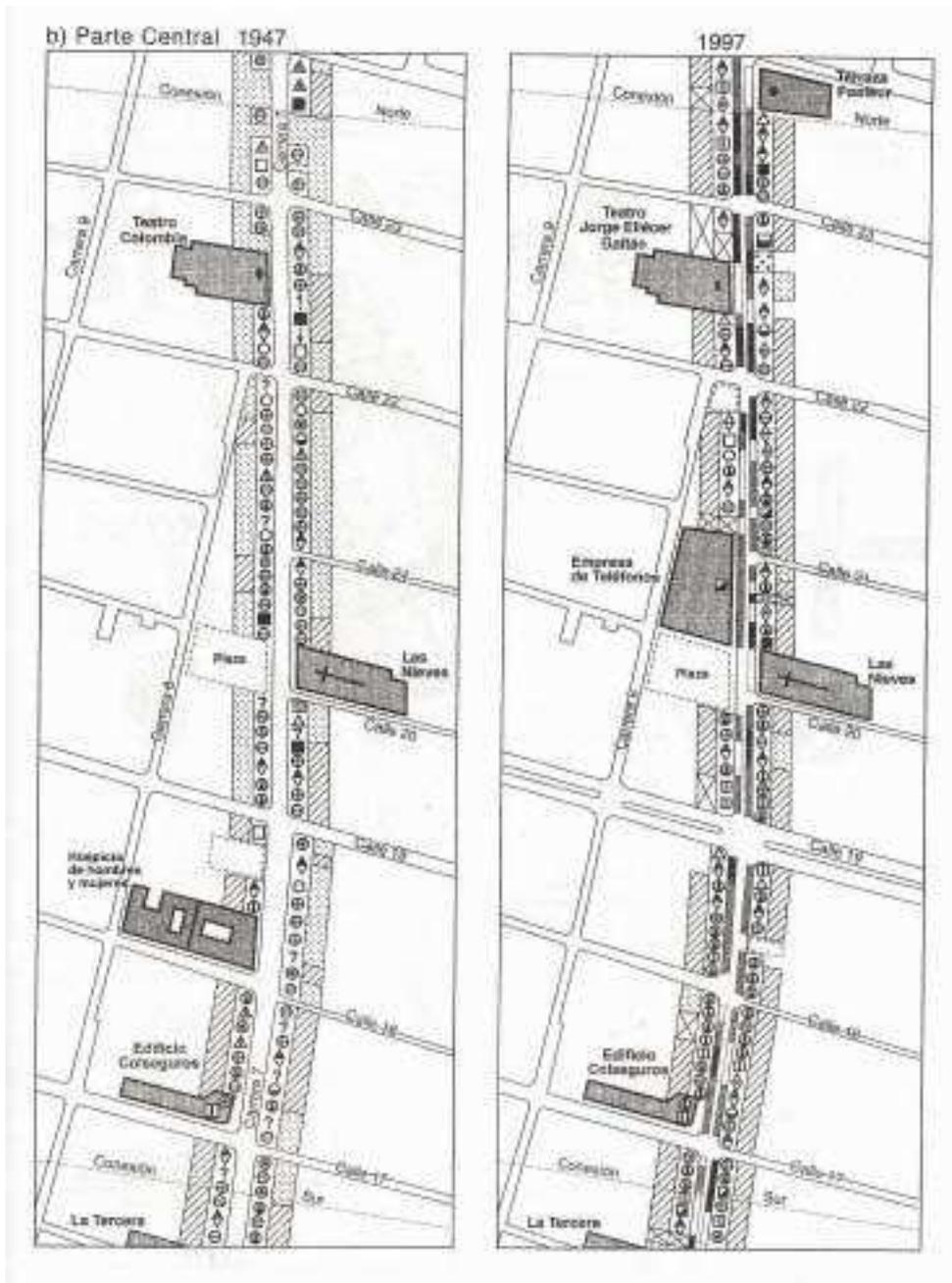
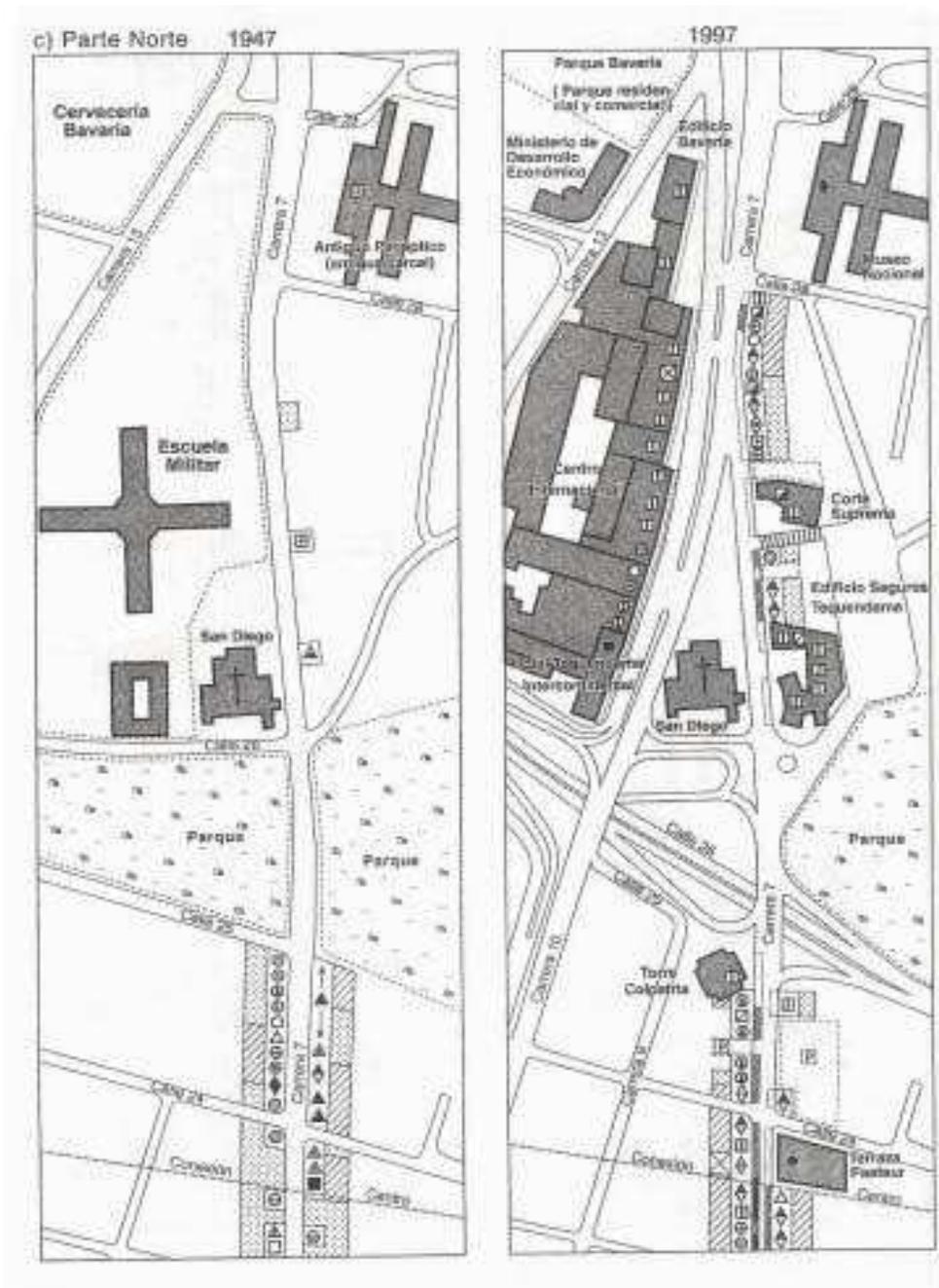


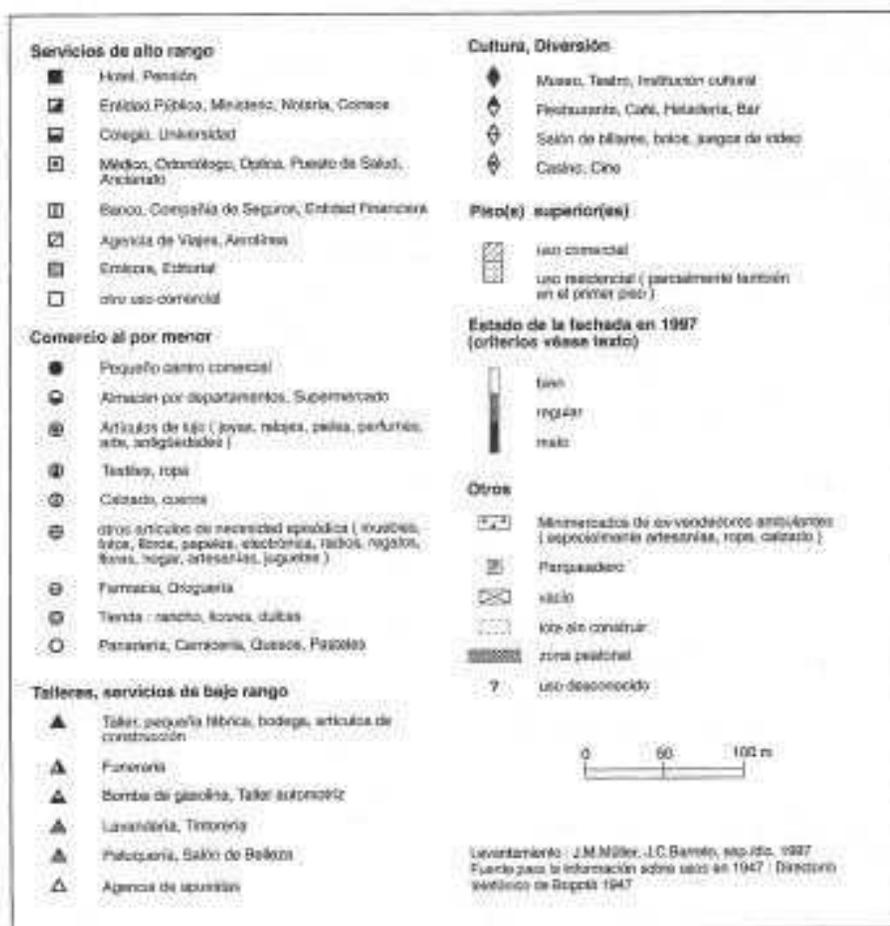
Figura 1. Uso del suelo y funciones de los edificios en la Carrera Séptima 1947 y 1997, Bogotá.



Continuación figura 1



Continuación figura 1



había trasladado a lo largo de la carrera Séptima hacia el sector ubicado al norte del río San Francisco (hoy Avenida Jiménez de Quesada, Fig. 1a).

2.1 Expansión del centro de servicios histórico

Un paso decisivo para la expansión del centro de negocios en proceso de desarrollo significaba la decisión de tapar parcialmente el río San Francisco que hasta entonces cruzaba el centro de la ciudad como canal abierto de aguas negras. En la orilla norte del río se construyó en 1919/20 el edificio de la Gobernación de Cundinamarca. En 1924 el Concejo de Bogotá decidió canalizar completamente el río San Francisco dentro del casco urbano y construir encima la Avenida Jiménez de Quesada (Fig. 1a). Su trazado curvado, rompiendo el esquema de damero tradicional, marca hasta hoy el recorrido de la quebrada en el plano urbano.

Entre la Plaza de Bolívar y la nueva Avenida Jiménez se desarrolló a partir de los años 20 el centro de negocios, el cual para el año de 1947 aun se puede identificar claramente como se aprecia en la figura 1. De manera creciente se ubicaban embajadas y bancos en este sector. El centro de negocios al sur de la Avenida Jiménez alcanzó su fase máxima en los años 40. El lugar con la renta de suelo más alta en ese entonces no era el cruce de la Avenida Jiménez con la antigua Calle Real (carrera Séptima), como se podría

suponer, sino el cruce de la carrera Octava con la calle 13. Aquí se concentraban casi todas las sedes principales de los bancos y la Bolsa de Bogotá (Fig. 2/1947). Al norte de la Avenida Jiménez nacieron con frente sobre el Parque Santander los dos hoteles más lujosos de la ciudad, el “Granada” y el “Regina”. En la esquina de la carrera Séptima con calle 17 se construyó en 1947 el edificio de la sede principal de la Compañía Colombiana de Seguros (COLSEGUROS; Fig. 2b), el cual en su época era el edificio más moderno de Sudamérica. La creciente expansión del centro de negocios hacia los barrios de estrato alto al norte de la Avenida Jiménez, ocasionó ya en los años 30 una migración de éste hacia el norte al sector de Teusaquillo (WILHELMY y BORSODORF, 1985:33; BÄHR y MERTINS, 1995:114, Fig. 2/1947).

Después de ser transformada en un parque ya en 1882, la Plaza de Bolívar fue dotada con fuentes y fontanas en los años 20, dándole un ambiente cosmopolita. Con motivo del 400 aniversario de la fundación de la ciudad en 1938, se remodelaron las Galerías Liévano, construidas sobre los escombros de las Galerías Arrubla destruidas por un incendio en 1900, para convertirlas en la Alcaldía de la creciente capital. Junto con el Capitolio en el costado sur y la Catedral al norte del costado oriental, dos costados y medio de la plaza estaban ahora ocupados por usos institucionales (Fig. 1a).

2.2 Primera fase del traslado de los servicios de alto rango

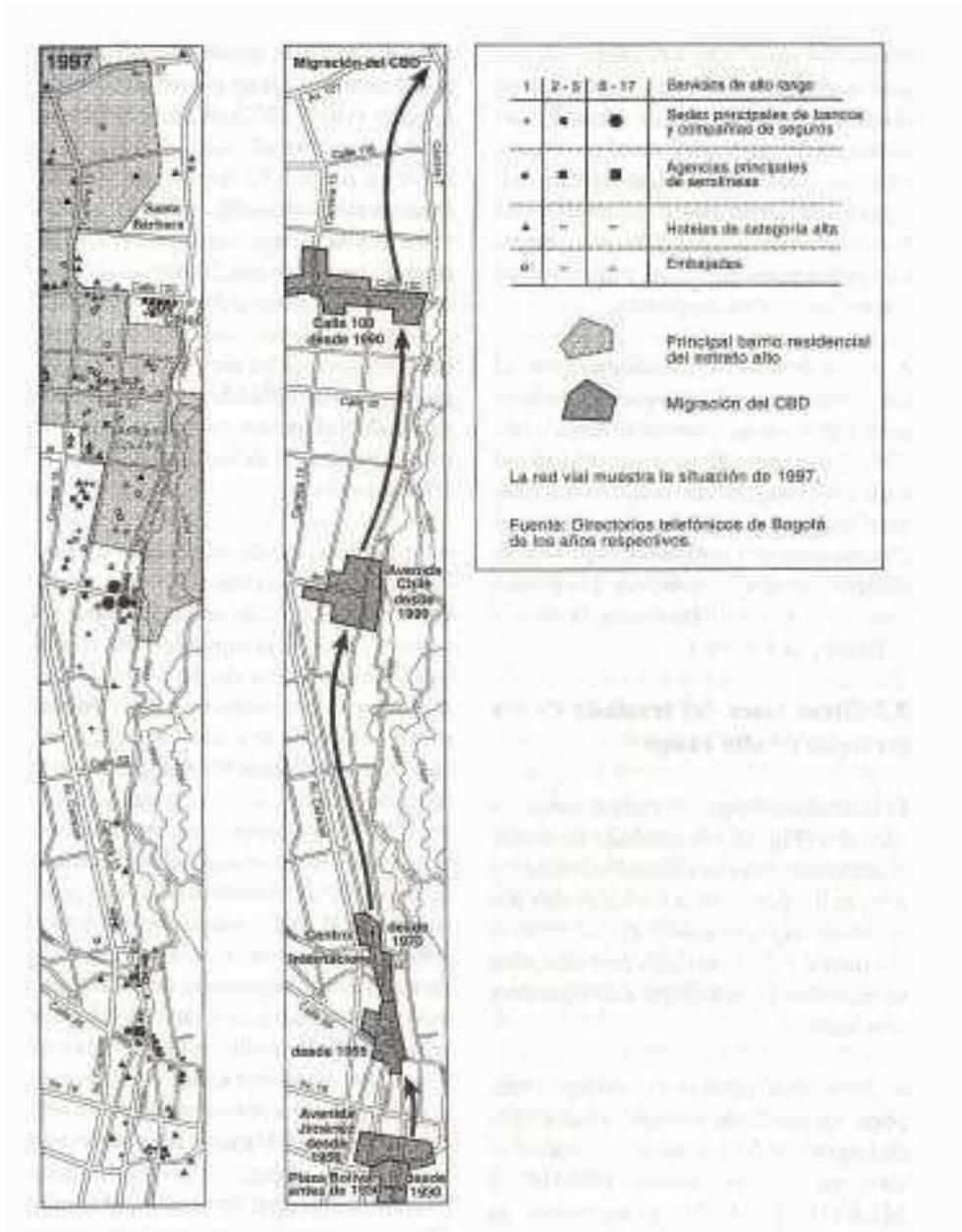
El punto de cambio decisivo en el desarrollo del centro histórico lo marca el 9 de abril de 1948, día en el cual fue asesinado a bala el líder populista del Partido Liberal Jorge Eliécer Gaitán, en plena calle frente a su oficina en la carrera Séptima. La rabia causada por el atentado se descargó en disturbios parecidos a una guerra civil, los cuales en este y los días siguientes devastaron el centro de la ciudad y se llegaron a conocer como el “Bogotazo”. Fueron afectados en primer lugar edificios sobre la Plaza de Bolívar y su entorno y sobre la carrera Séptima entre la Avenida Jiménez y la calle 19 (Misión Colombia 1985, Tomo 11:71).

Como primera consecuencia de los devastamientos causados por el “Bogotazo”, se trasladaron poco a poco más servicios de alto rango al costado norte de la Avenida Jiménez. A partir de 1950 empezó a desarrollarse más hacia el norte un nuevo centro en la carrera Séptima con calle 26 cuyo núcleo fue el Ministerio de Defensa (en aquel entonces: Ministerio de Guerra). Este fue trasladado en 1950 al terreno de una antigua Escuela Militar, la cual estaba rodeada por una zona industrial que se había desarrollado en los años 80 del siglo XIX en la entonces periferia de la ciudad (entre otros: Cervecería Bavaria; Fig. 1c). A pesar de que el ministerio fue reubicado ya a mediados de los años 50, en el nuevo Centro Administrativo Nacional (CAN) sobre la Autopista Eldorado que llegaba al nuevo aeropuerto internacio-

nal, entonces todavía en construcción, la “isla” de la antigua Escuela Militar ubicada entre las carreras 10 y 13 seguía siendo propiedad del ejército y, por lo tanto, bajo protección especial del mismo. Frente a las experiencias de 1948, este hecho seguramente representaba un argumento importante para cualquier inversionista.

Una mejor conexión vial añadió otro argumento: en 1950 se amplió la carrera Décima para convertirla en una avenida de cuatro carriles, la cual se une con la carrera Séptima frente a la antigua Escuela Militar. Mediante la prolongación y ampliación de la calle 26 se estableció la conexión del sitio con el nuevo aeropuerto, inaugurado en 1959. En el cruce de la llamada Autopista Eldorado con la carrera Séptima ya había nacido en 1955 el hotel “Tequendama Intercontinental” como primer hotel de lujo fuera del centro histórico (Fig. 1c). La construcción planificada del nuevo centro de negocios se desarrolló en los años 60 y de manera aún más acentuada en los años 70. Los edificios construidos sobre el terreno de la antigua Escuela Militar, entre ellos el hotel “Tequendama Intercontinental”, pertenecen hasta hoy a una caja de pensión militar. A partir de los años 60 y sobre todo en los 70, los servicios de alto rango se trasladaron desde la Avenida Jiménez hacia el Centro Internacional (WILHELMY y BORSDORF, 1985: 33).

En los años 70 se desarrolló una fuerte verticalización en el Centro Internacional y sus alrededores con el nacimiento



Continuación figura 2

de una “Skyline” típica de centros de negocios, entre ella la Torre Colpatria como el edificio más alto de Colombia. El uso de los edificios es muy variable: junto a edificios que cuentan solamente con oficinas o apartamentos de lujo, existen edificios con usos comerciales o de negocios en los pisos inferiores y uso residencial en los niveles superiores.

A partir de 1975 aproximadamente, el Centro Internacional entre la carrera Séptima y la Avenida Caracas se amplió notablemente hacia el norte, invadiendo el sector del antiguo barrio del estrato alto, Teusaquillo, el cual fue transformado (“verticalizado”) arquitectónicamente de manera correspondiente; véase la migración del “Central Business District” (CBD) en la Figura 1.

2.3 Otras fases del traslado de los servicios de alto rango

El traslado en etapas de ciertos servicios elevados (Fig. 2), comprobado mediante el análisis de directorios telefónicos de los años correspondientes y a los cuales por supuesto hay que añadir el comercio al por menor y otros servicios privados, aquí no incluidos, permite llegar a las siguientes conclusiones:

- Este traslado sigue con cierto lapso temporal en sus fases siempre a las etapas de migración del estrato alto, comprobadas ya varias veces (BÄHR y MERTIINS 1981) y aumenta la atraktividad de los barrios adyacentes del estrato alto.

- Al principio se puede identificar una concentración clara sobre la Avenida Jiménez (1959, 1972), la cual corresponde al primer traslado saliendo del centro histórico (Cap. 2.2). A partir de 1985 se observa cierta difusión entre la Avenida Caracas y la carrera Séptima, extendiéndose de manera espacial-sectorial hacia el norte. Esta lleva sobre todo en la segunda mitad de los años 80 a una fuerte concentración de los servicios de alto rango sobre la Avenida Chile y en dimensiones (todavía) menores sobre la calle 100 desde comienzos de los años 90 (Fig. 2, 1985 y 1997).

- La localización de otros segmentos de servicios de alto rango sobre la Avenida Chile y la calle 100, ubicados entre las carreras 7 y 15, comprueba claramente que Bogotá cuenta desde principios de los años 90 a lo largo de estas “flechas de crecimiento” con dos “Central Business Districts” (CBD5) modernos en el norte de la ciudad. La concentración principal todavía se encuentra sobre la Avenida Chile. Sin embargo, el sector sobre la calle 100 actualmente tiene la mayor atraktividad, por ejemplo como nueva ubicación de servicios de alto rango que se trasladan directamente desde el Centro Internacional a la calle 100 (oficinas principales de aerolíneas). También la zona entre estos dos CBDs se caracteriza por unos sectores de servicios de alto rango (Fig. 2, 1997), los cuales sobre todo a partir de la inauguración del exclusivo “Centro Comercial Andino” (1993; calle 82 con carrera 11) son complementadas por almacenes, tiendas finas, restauran-

tes, bares, discotecas etc. de alta categoría. Estos llevaron aquí al desarrollo de la actual “Zona Rosa” de Bogotá con una “vida nocturna” muy activa.

- Con pocas excepciones, los servicios aquí investigados han abandonado completamente la primera fase de expansión del centro de negocios histórico a ambos lados de la Avenida Jiménez (Cap. 2.1; Fig. 2/1947-1972). Con la construcción del Palacio de Justicia en los años 60 sobre el costado norte de la Plaza de Bolívar, ésta por primera vez en la historia de Bogotá está rodeada únicamente por usos institucionales (Fig. 1a). La primera “escala” del traslado hacia el norte, el Centro Internacional, también pierde importancia en los años 90 (Cap. 2.2; Fig. 2/1985-1997).

Todo parece indicar que las embajadas son los primeros servicios de alto rango que se trasladan persiguiendo la migración del estrato alto, ya que los barrios de éste también son los lugares de residencia preferidos por los elevados empleados diplomáticos. El primer impulso para el nacimiento del nuevo CBD sobre la Avenida Chile lo dio la construcción de la nueva sede principal del Banco Granahorrar en 1982, combinado con un centro comercial integrado. Siguió poco a poco más oficinas principales de bancos y compañías de seguros y de otros servicios de alto rango.

Las embajadas migraron más hacia el norte, invadiendo el núcleo del barrio Chicó al norte de la calle 92. Aproximadamente desde 1990 se observa una nue-

va concentración de servicios de alto rango sobre la calle 100, iniciado por unos hoteles de lujo y el “World Trade Center” construido por la misma época. Desde los dos CBDs los servicios de alto rango “conquistan” a los antiguos barrios del estrato alto: Antiguo Country, Chicó y Chicó Norte, los cuales de esta manera no solamente sufren una reorientación funcional, sino debido a los edificios altos correspondientes también una remodelación arquitectónica. En este proceso inversionistas compran varios lotes vecinos de antiguas mansiones residenciales para construir sobre ellos edificios altos modernos, los cuales sin embargo, gracias a normas de construcción más estrictas no alcanzan la altura de los del Centro Internacional.

Actualmente existen puntos de cristalización para el desarrollo de nuevos subcentros de alto rango con una oferta amplia de servicios elevados (Fig. 2, 1997), sin embargo éstos carecen todavía de una extensión espacial considerable. Entre estos subcentros se destaca la zona del exclusivo centro comercial “Hacienda Santa Bárbara”, inaugurado en 1989 sobre la carrera Séptima con calle 116, con unos hoteles de lujo y el “World Business Port” (con hotel cinco estrellas integrado), construido en 1996 sobre la carrera Séptima, diagonal al centro comercial. En general, la expansión de los CBDs hacia el norte se ha desacelerado notablemente en la actualidad.

Sin embargo, desde principios y a mediados de los años 90 se desarrolló de forma acentuada un nuevo núcleo de CBD al

occidente de la ciudad sobre la Autopista Eldorado (no incluido en la Fig. 2). Para este caso, de ninguna manera excepcional en las metrópolis latinoamericanas (véase Sao Paulo, Salvador de Bahía, Ciudad de Guatemala), se ofrecen las siguientes explicaciones:

- La ubicación sobre la autopista que llega al aeropuerto internacional (que se encuentra a una distancia de 4 -7 km.),
- La disponibilidad de terrenos bastante grandes y aun libres en manos de instituciones públicas y
- La presencia extrema de fuerzas de seguridad debido a la vecindad del Ministerio de Defensa y los nuevos edificios de la Fiscalía General de la Nación y la Embajada de los Estados Unidos, construidos ambos como “fortines”.

3. Parámetros del traslado de los servicios de alto rango hacia ubicaciones cada vez más alejadas del centro histórico

La expansión del centro de servicios histórico (cap. 2. 1) y la primera fase de traslado del mismo se pueden explicar fácilmente: se trata del aumento de los servicios públicos y privados debido al crecimiento de la población, las relaciones internacionales más intensivas en el ámbito diplomático (embajadas) y comercial (bancos, etc.) y las crecientes necesidades de abastecimiento de una clase alta y media-alta expansiva y de poder adquisi-

sitivo. Esto implicaba en el centro histórico el uso de casas abandonadas del estrato alto para negocios y/o oficinas, y la demolición de tales edificios con la construcción sucesiva de edificios comerciales. Al mismo tiempo, este proceso significaba una expansión de estas funciones hacia terrenos todavía libres de construcción al norte del centro histórico con la carrera Séptima como eje de orientación.

Este proceso se pudo observar en todas las metrópolis de América Latina. Sin embargo, en Bogotá esta primera fase de traslado sufrió una fuerte aceleración a partir de 1948 debido al “Bogotazo”. No obstante, un año atrás (1947), la carrera Séptima todavía ofrecía en el centro histórico en su parte central y sobre todo al norte, elementos funcionales no acordes con la imagen de una avenida principal de negocios, por ejemplo, tiendas de rancho y licores, panaderías, carnicerías, artículos de hogar, lavanderías, talleres, bodegas (también de materiales de construcción), etc.; véanse las figuras 2b y 2c. Esto comprueba que la expansión del centro de negocios en Bogotá se desarrollaba de manera bastante lenta hasta finales de los años 40, comparable con procesos similares en otras metrópolis andinas, mientras que esta fase en ciudades como Buenos Aires (GANS, 1990), Río de Janeiro (ACHILLES, 1989) o Sao Paulo (KOHN-CORDEIRO, 1980); (Novy, 1997) ya estaba concluida en los años 30.

Para las otras fases de traslado empezando a partir de mediados a finales de los años 70 (Fig. 2), ya son claramente

dominantes los motivos de traslado analizados por MITTENDORFF (1984: 83 y siguientes) para los servicios privados de alto rango (bancos, compañías de seguros y de financiación, agencias de finca raíz, abogados, médicos generales y especializados, joyerías, negocios de textiles, agencias de viajes, etc.). Estas se pueden considerar como factores “push” y “pull” que se comportan parcialmente de manera recíproca. Como principales factores “push”, o sea de emigración/traslado, se mencionan entonces las siguientes (según el orden de importancia):

- El alto volumen de transporte en los principales ejes de entrada y salida del centro histórico, el frecuente colapso del flujo vehicular en esta zona y la mala situación de parqueaderos;
- La gran inseguridad para clientes y empleados con una tasa de criminalidad parcialmente preocupante: atracos, robos, etc., pero también asaltos a los locales comerciales;
- La muy mala calidad ambiental (emisiones de los vehículos, polvo, ruido) y finalmente
- El traslado de los clientes hacia el norte.

Es sorprendente que en este entonces la tasa de criminalidad, que ya había crecido enormemente (véase en general para metrópolis latinoamericanas: BÄHR y MERTINS, 1995: 105 y siguientes; para Bogotá: DAPD, 1997: 65), se menciona-

ba con clara diferencia apenas en el segundo lugar. Entre los motivos para el traslado de los servicios de alto rango hacia el norte de Bogotá, ningún factor “pull” se destacó con claridad al principio de los años 80 (véase MITTENDORFF, 1984: 83 y siguientes). De manera equivalente se mencionan los siguientes argumentos, válidos hasta hoy:

- Una ubicación representativa, tanto en relación con el barrio como con el edificio correspondiente (en combinación con el factor “tamaño de la parcela” que permite una construcción y un diseño amplio y moderno) y
- Locales comerciales y oficinas propias y más grandes.

Con poca distancia detrás se ubicaba un argumento que resultaba de manera recíproca de los factores “push”: nuevamente la cercanía y buena accesibilidad para los clientes.

Estas afirmaciones se pueden interpretar de tal forma que los factores de inseguridad son (fuertemente?) menores en las nuevas ubicaciones, mientras que la conexión vial y las posibilidades de parqueo son mejores. A principios de los años 80, los datos hacían referencia a la actual parte sur del entonces naciente CBD entre las calles 72 (Avenida Chile) y 82, el cual en los siguientes 15 años recibió un polo complementario alrededor de la calle 100 (ver Cap. 2.3; Fig. 1, 1985 y 1997).

Los parámetros de traslado identificados y las ventajas de ubicación dadas en el norte de Bogotá tienen por supuesto un efecto autorreforzante: además de las funciones incluidas en la Fig. 2/1997, hay que mencionar hoteles y restaurantes de lujo, salones de venta de automóviles de las principales marcas internacionales y por lo menos seis grandes centros comerciales y recreacionales (MÜLLER, 1996: 28 y 85). Los nuevos CBDs, rodeados por barrios de estratos alto y medio-alto, son centros de acción urbana, nacional e internacional, como hace poco también lo comprobaron BUCHHOFER y MÜLLER (1999: 416) para la zona “Polanco” en Ciudad de México.

Además de los ampliamente conocidos parámetros de crecimiento y traslado de CBDs, existen factores específicos para cada metrópoli que tienen un impacto acelerante sobre procesos de este tipo. En el caso de Bogotá hay que mencionar: la construcción de la Avenida Jiménez, inaugurada en 1938 con motivo del 400 aniversario de Bogotá (Cap. 2.1); el “Bogotazo” con su fuerza arrasadora (1948; Cap. 2.2); el Congreso Mundial Eucarístico en 1968, en conexión con una visita del papa Pablo VI. (ampliación acelerada del Centro Internacional) y el incendio en el “Edificio Avianca” (julio de 1973; Fig. 1a) que de un día para otro “desplazó” al Centro Internacional, las organizaciones de comercio hasta entonces instaladas en dicho edificio en el centro histórico.

4. Consecuencias para el centro de servicios tradicional, especialmente la antigua avenida principal de negocios (Carrera Séptima)

A pesar de los 15 negocios de lujo y otros con artículos de necesidad de alto nivel, algunos restaurantes de primera clase y dos hoteles exclusivos, la carrera Séptima en su parte central y norte del centro histórico, en 1947 aun no cumplía con los criterios de una avenida principal de negocios metropolitana (Fig. 1). Sin embargo, sí fue bulevar de compras de la clase alta. Mientras que en la parte sur los pisos superiores se usaban casi únicamente con fines comerciales y de oficinas, en la parte central y norte todavía prevealecía claramente el uso residencial (Fig. 1b,c). Por lo tanto, esta parte no se pudo caracterizar como CBD.

No obstante, aproximadamente 20 años después BRÜCHER (1969: 188) llegó a la conclusión que “la Séptima entre la Plaza de Bolívar y la calle 26 es la avenida principal de negocios y la arteria del centro histórico.” Sin embargo, también afirmaba: “Negocios de lujo cambian con pasajes comerciales, tiendas para turistas y grandes almacenes por departamentos de precios bajos” (véase también WILHELMY y BORSDORF, 1995). El auge como tal empezó con la inauguración del hotel “Tequendama Intercontinental” (1955) y cogió fuerza con el nacimiento del nuevo centro de

servicios “Centro Internacional” a partir de mediados de los años 60. La Séptima representaba entonces la conexión entre el Centro Histórico, o más bien su primera ampliación entre la Plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez (Cap. 2.1); y el nuevo centro de servicios.

Sin embargo, esta función como avenida principal de negocios ya empezó a decaer a mediados de los años 70. Desde principios a mediados de los años 80, los negocios y otros servicios se orientan de manera creciente hacia miembros del estrato medio y parcialmente al medio-bajo. Las razones de este desarrollo ya se describieron en el Cap. 3; hay que subrayar en este contexto nuevamente el enorme aumento de la delincuencia común. La degradación funcional y arquitectónica se manifiesta en (Fig. 1):

- Un alto porcentaje de edificios en estado regular (degradación inicial; parcialmente la pintura cayéndose en superficies extensas) e incluso estado malo (graves daños de fachada; parcialmente sin techo o sea decaimiento avanzado);
- Edificios o pisos vacíos;
- La instalación de minimercados con el fin de ubicar a comerciantes ambulantes en lotes vacíos;
- La continua presencia de vendedores ambulantes en la calle (entre otros: venta ilegal de esmeraldas y narcóticos), pese a los esfuerzos por reubicarlos;

- La oferta dominante de mercancía barata en tiendas de ropa, almacenes por departamento, etc.

- El número creciente de restaurantes que pertenecen mayoritariamente a categorías bajas, sobre todo la de comidas rápidas;

- La aparición de salones de billares y juegos de azar, casinos y cines X, especialmente en la parte central de la carrera Séptima y

- La presencia claramente baja de negocios de lujo (¡5!).

Un indicador muy claro para este cambio son los decrecientes precios del suelo (BORRERO y DURÁN 1980: 89 y siguientes). Entre 1969 y 1972, éstos se encontraban a lo largo de la Séptima y en las manzanas adyacentes en un 10 % por debajo de los años 1966 a 1969 y bajaban otro 10% en los períodos 1972-1975 y 1975-1978, respectivamente. A este respecto sorprende que ya entre 1975 y 1978 el Centro Internacional también estaba afectado por este proceso.

Las señales de degradación no solamente se limitan al trayecto de la Carrera Séptima, sino que desde la formación de los dos CBDs en el norte de la ciudad (cap. 2.3) están presentes cada vez más en el Centro Internacional (Fig. 1c). Estas se manifiestan en que:

- El hotel “Hilton” de 34 pisos, construido apenas a mediados de los años 70, ya

fue cerrado a finales de los años 80, convirtiéndose en el más grande rascacielos desocupado de América Latina;

- Los cines de la zona cerrados todos (remodelación como casinos, salas de grupos religiosos, cines X) y

- Llama la atención el porcentaje de oficinas desocupadas.

Es de temer que con la continuación del traslado de los servicios de alto rango hacia los nuevos CBDs, el Centro Internacional sufra el mismo destino como el centro histórico; véanse las referencias a tendencias similares en Ciudad de México por BUCHHOFER y MÜLLER (1999: 416). Como medida para combatir el proceso de decaimiento, sobre los terrenos de la antigua Cervecería Bavaria se desarrolla actualmente un proyecto de “gentrificación” bajo el nombre de “Parque Bavaria” con el fin de valorizar este sector.

En resumen, la Carrera Séptima apenas sirvió durante 15, máximo 20 años como una avenida principal de negocios con estándares internacionales. Más o menos el mismo resultado se da, con un lapso temporal, para el entonces moderno y llamativo punto final de expansión de la Séptima, el Centro Internacional. Sin embargo, hay que aludir a la persistente importancia sociocultural de la Séptima, por ejemplo para altas ceremonias oficiales del Estado, manifestaciones o el cierre los domingos por la mañana, para permitir actividades deportivas (montar en

bicicleta, patinar, jogging, etc.). Esta función como “calle del pueblo” puede ser un punto inicial para posibles medidas de revalorización del centro histórico de Bogotá.

5. Resultados

A las preguntas de orientación mencionadas en el cap. 1 se respondió ampliamente en los capítulos 3 y 4, véanse también las figuras 1 y 2. Por lo tanto, no es necesario referirse aquí nuevamente a los parámetros responsables de este proceso.

En el contexto latinoamericano se llega a las siguientes conclusiones o afirmaciones:

- Al contrario de las grandes metrópolis (Sao Paulo, Buenos Aires, Río de Janeiro, parcialmente también Ciudad de México), en las capitales de los países andinos el proceso de traslado de los servicios de alto rango fuera de los centros históricos tiene un inicio tardío, entre 1945 y 1950. Bogotá no es una excepción, a este respecto, véase KROSS (1992: 127 y siguientes, p. 218) para el caso de Lima, donde la expansión espacial del centro histórico empezó en los años 1920/30; FERNANDEZ DE CASTRO (1989: 131 y siguientes) para Quito, donde el proceso de traslado en etapas arrancó un poco más tarde que en Bogotá; y NICKEL-GEMMEKE (1991) para Santiago de Chile, que cogió el “camino hacia la metrópolis” un poco más temprano, o sea más o menos a partir de 1940.

- Los procesos y resultados descritos tomando como ejemplo a Bogotá caben en términos generales en el marco conocido (véase BÄHR y MERTINS 1995: 101 y siguientes), teniendo en cuenta ciertas diferencias temporales y de intensidad. Sin embargo, muestran claramente que el nacimiento y la ampliación del CBD a lo largo de una “flecha de crecimiento” empezaron en Bogotá relativamente tarde, en comparación con otros países sudamericanos (después de 1945/50), pero se aceleró fuertemente debido al “Bogotazo”. No obstante, la avenida principal de negocios y la zona correspondiente perdieron rápidamente importancia después de una “fase de liderazgo” bastante corta, lo que se puede explicar con los crecientes problemas de inseguridad, falta de espacio, etc. Los procesos de degradación afectan cada vez más también a la zona de primera expansión del centro de negocios (Cap. 4), hecho poco reconocido hasta ahora.

- La formación y el rápido crecimiento de nuevos CBDs con estándares internacionales acelera el traslado de servi-

cios de alto rango restantes en el centro histórico (incluyendo las sedes centrales de bancos). Este proceso crea una brecha funcional y arquitectónica si no se toman contramedidas públicas (saneamiento y revitalización urbana, gentrificación).

Finalmente, aparece en este contexto la pregunta, si para centros de negocios de alto rango (CBDs) existe cierto ciclo funcional de acuerdo con la teoría de ciclos de productos (fase de crecimiento, madurez, decaimiento; véase también procesos parecidos en Río de Janeiro, Santiago de Chile, Lima, Quito, Ciudad de Panamá, Ciudad de México (BÄHR y MERTINS 1995: 101 y siguientes; GRIFFIN y FORD 1983: 209 y siguientes). Los indicadores para el proceso de degradación se identificaron tomando como ejemplo a Bogotá. Indicadores para un proceso en dirección opuesta todavía no se pueden ver, con excepción de medidas de renovación y restauración en el centro histórico (barrios La Candelaria, Santa Bárbara, La Catedral) y el Centro Internacional (Parque Bavaria, Fig. 1c).

Bibliografía

Achilles, G. W. (1989): **Strukturwandel und Bewertung sozial hochrangiger Wohnviertel in Río de Janeiro** (Cambio estructural y calificación de barrios residenciales de alto rango social en Río de Janeiro). Tübingen (Alemania), 367 páginas (Tübinger Geographische Studien 104).

Augel, J. (ed.) (1991): **Zentrum und Peripherie. Urbane Entwicklung und soziale Probleme einer brasilianischen Großstadt** (Centro y periferia. Desarrollo urbano y problemas sociales de una metrópoli brasileña). Saarbrücken (Alemania), 245 páginas (ASA-Studien 22).

Bähr, J. y Mertiins, G. (1981): **Idealschema der sozialräumlichen Differenzierung lateinamerikanischer Großstädte** (Esquema ideal de la diferenciación socioespacial de metrópolis latinoamericanas). Geographische Zeitschrift 69: 1-33.

Bähr, J. y Mertiins, G. (1995): **Die lateinamerikanische Großstadt. Verstärkerungsprozesse und Stadtstrukturen** (La metrópoli latinoamericana. Procesos de urbanización y estructuras urbanas). Dannstadt (Alemania), 232 páginas (Erträge der Forschung 288).

Borrero Ochoa, O. A. y Durán de Gómez, E. (1980): **El valor del suelo urbano y sus implicaciones en el desarrollo de la ciudad: análisis del caso de Bogotá**. Bogotá, 128 páginas.

Brücher, W. (1969): Die moderne Entwicklung von Bogotá (El desarrollo moderno de Bogotá). Geographische Rundschau 21: 18 1-189.

Buchhofer, E. y Müller, K.-H. (1999): **Mexiko – Stadt – City - Entwicklungen im Satellitenbild** (Ciudad de México - Desarrollo urbano en la imagen de satélite). Geographische Rundschau 51: 414 - 417.

Custers, G. y Vremann, D. (1995): **Tugurios and Tugurios Inhabitants. A Study of Housing in Arequipa**. Saarbrücken (Alemania), 462 páginas (Nijmegen Studies in Development and Cultural Change 20).

Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) (ed.) (1997): **Estadísticas de Santa Fe de Bogotá**. Santa Fe de Bogotá, 154 páginas.

Fernández de Castro, A. (1989): Quito: **Crecimiento y dinámica de una ciudad andina**. Revista Geográfica 110, 121-164.

Ford, L. R. (1996): **A new improved Model of Latin American City Structure**. Geographical Review 96: 437-440.

Gans, P. (1990): **Die Innenstädte von Buenos Aires und Montevideo** (Los centros históricos de Buenos Aires y Montevideo). Kiel (Alemania), 251 páginas (Kieler Geographische Studien 77).

Griffin, E. y Ford, L. R. (1980): **A Model of Latin American City Structure**. *Geographical Review* 70: 397-422.

Griffin, E. y Ford, L. R. (1983): **Cities of Latin America**. En: Brunn, S. D. / Williams, J. F. (ed.): *Cities of the world*. New York, 199-242.

Gormsen, E. (1981): **Die Städte im Spanischen Amerika** (Las ciudades en la América española). *Erdkunde* 35, 290-304.

Kohn Cordeiro, H. (1989): **A segregação urbana em Sao Paulo**. *Revista Geográfica* 110:187-230.

Kross, E. (1992): **Die Barriadas von Lima** (Las barriadas de Lima). Paderborn (Alemania), 403 páginas (Bochumer Geographische Arbeiten 55). Misión Colombia (ed.) (1989): *Historia de Bogotá*. Bogotá (12 tomos).

Mittendorff, R. (1984): **Das Zentrum von Bogotá. Kennzeichen, Wandlungen und Verlagerungstendenzen des tertiären Sektors** (El centro de Bogotá. Características, cambios y tendencias de traslado del sector terciario). Saarbrücken (Alemania), 349 páginas (Sozialwissenschaftliche Studien zu internationalen Problemen 89).

Müller, J. (1996): **Große Einkaufs- und Freizeitzentren in Santafé de Bogotá/Kolumbien. Entstehung, Typen und neuere Entwicklungstendenzen** (Grandes centros comerciales y recreacionales de Santafé de Bogotá (Colombia). Origen, características y nuevas tendencias de desarrollo). Marburg (Alemania), 157 páginas (Tesis de grado en la Facultad de Geografía de la Universidad de Marburg).

Nickel-Gemmeke, A. (1991): **Staatlicher Wohnungsbau in Santiago de Chile nach 1973. Bedeutung, Formen und Umfang von Wohnbau-Projekten für untere Sozialschichten** (Construcción estatal de vivienda en Santiago de Chile después de 1973. Importancia, formas y volumen de proyectos de vivienda para estratos sociales bajos). Marburg (Alemania), 221 páginas (Marburger Geographische Schriften 121).

Novy, A. (1997): **Sao Paulo: Metropole Südamerikas** (Sao Paulo: Metrópoli de Sudamérica). En: Feldbauer, P. et al. (ed.): *Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung* (Mega-Ciudades. Las metrópolis del sur entre globalización y fragmentación). Frankfurt (Alemania), 259-280 (Historische Sozialkunde 12).

Thomae, B. (1988): **Bausubstanz, Gebäudenutzung und Bevölkerung im Maciel-Viertel der Altstadt von Salvador/Bahía** (Patrimonio arquitectónico, Uso de edificios y población en el barrio Maciel del centro histórico de Salvador de Bahía). En: BÄHR, J. (ed.): *Wohnen in lateinamerikanischen Städten* (Vivienda en ciudades latinoamericanas). Kiel (Alemania), 127-144 (Kieler Geographische Schriften 68).

Ward, P. M. (1990): **Mexico City. The Production and Reproduction of an Urban Environment**. London, 262 páginas.

Wilhelmy, H. y Borsdorf, A. (1984): **Die Städte Südamerikas. Teil 2: Die urbanen Zentren und ihre Regionen** (Las ciudades de Sudamérica. Parte 2: Los centros urbanos y sus regiones). Berlín (Alemania), 486 páginas (Urbanisierung der Erde 3/2).