

## LA ANATOMIA DE BOGOTA

**Por: PEDRO P. POLO VERANO**

*Decano Académico, Facultad de Arquitectura y Diseño  
Pontificia Universidad Javeriana  
Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 113, Volumen 33  
1978*

**E**n primer lugar deseo, en nombre de nuestra Facultad, extender un cariñoso saludo a nuestra gentil anfitriona, señora arquitecta Cecilia de Caro, Presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, seccional Bogotá, y a los doctores Guillermo Rubio, Presidente de la Sociedad Colombiana de Planificación y Clemente Garavito, Presidente de la Sociedad Geográfica de Colombia, cuyos 75 años de notable labor estamos celebrando y por lo cual expresamos nuestras felicitaciones calurosas.

Antes de iniciar una pequeña introducción del trabajo elaborado por un grupo de estudiantes de nuestra Facultad, es grato para mí anunciar que aprovechando la circunstancia de que la presentación que han preparado los alumnos no es muy extensa, y teniendo en cuenta que el problema de tránsito y transporte que se le presentará al Bogotá del futuro, a ese Bogotá que nos mostraron ayer en tan magníficas exposiciones, será de proporciones aterradoras, hemos pedido al ingeniero Fernando Restrepo Maldonado, conocido de todos nosotros, reconocido experto en la materia, que nos acompañe compartiendo con nuestra Facultad el día de hoy que se nos había otorgado. Después de la presentación de los estudiantes tendremos el grato placer de oírlo y podremos luego contar con algún tiempo para intervenciones, preguntas y discusión.

Y paso a la introducción que había preparado para el trabajo que a continuación presentarán unos estudiantes de nuestra Facultad de Arquitectura y Diseño.

Lo esencial de una ciudad no son los edificios, calles, parques, esculturas y otros elementos físicos que en ella existen. Ni los automóviles, buses, camiones y carretas que en ella se mueven. Ni los animales, árboles y flores que en ella crecen. Ellos no tendrían significado en una ciudad si no fueran el reflejo, el resultado de la manera de vivir, de pensar y de sentir de su población. Es la gente que habita una ciudad la que la anima, la que le imprime su carácter, la que la diferencia de otras ciudades, la que la convierte en ciudad amable o inhóspita, en ciudad agradable o detestable.

Bogotá es ante todo, el grupo de migrantes que día a día la hacen crecer por encima de todas las previsiones que se tuvieran y que amenazan en convertirla, de continuar el mismo ritmo de crecimiento de los últimos 25 años, en una ciudad de más de 10.000.000 de habitantes en

1990 y de casi 20.000.000 de habitantes en el año 2000, cifras tan aterradoras para nosotros como lo habrían sido para el habitante del Bogotá de 1951; las cifras de población actuales ni siquiera las hubieran contemplado como posibles.

Bogotá es la cantidad de gamines que en ella viven, con su singular y eficiente organización para su propia recreación y para el robo como único medio de subsistencia. Es la fiesta campestre lujosa en una de tantas embajadas y es un niño semidesnudo que juega en el barro en uno de tantos barrios de invasión; es la pareja de tenistas en el Club de Los Lagartos y el grupo que juega al tejo con apuesta al palo de cerveza; es aquél que entra al establecimiento del Club Betamax en busca del último espectáculo a color de la televisión norteamericana y el vendedor de fritanga a la salida de una gallera; es el vendedor de Sanandresito que cuida del orden en ese sitio. Es la cola que se forma para comprar gasolina azul para cocina y las que se ven delante de tantas ventanillas, ya para la compra de boletas de cine, fútbol o toros, que son rápidamente acaparadas por revendedores, ya para el consabido reclamo ante la Empresa de Acueducto y Alcantarillado, ya para la obtención de un sello en la Administración de Impuestos que faculta a quien lo ha obtenido a proseguir a la siguiente de interminable cola de colas para lograr un paz y salvo; es el vago y el borracho que duermen al medio día en el separador central de una avenida, al lado de las vacas cuyos dueños, moradores de la ciudad, han llevado allí a pastar gratis; es el perro muerto en la calle porque no tenía dueño o porque al mismo poco le importaba; es el peatón que cruza la calle congestionada a mitad de cuadra y sin esperar señal alguna protectora de su vida y el conductor de bus que recoge y deja pasajeros a dos o tres carriles del andén, y el ciclista nocturno desprovisto de luces; y es quien acaba de adquirir el último modelo de BMW llegado al país y quien todos los días hace cuatro largos viajes en destartalado y hacinado bus de \$ 1.50 porque su presupuesto familiar no le permite costear los \$ 4.00 de una buseta; y es la familia que pasa un domingo de piquete en el aeropuerto internacional de Eldorado, donde el niño puede jugar con su pelota, donde disponen de buenos baños gratis y donde pueden ver despegar el Jumbo de Avianca por el precio de los pasajes de un bus urbano.

Bogotá es el niño que el sábado va a La Tranquera a clases de equitación y el adulto analfabeto que jamás ha recibido clases de nada.

Tantas cosas de Bogotá resultan tan avergonzantes a tantos de sus habitantes, que éstos deciden, como mecanismo de defensa psicológica, ignorarlas, no aceptarlas como ciertas, no reconocerlas ante terceros, y cuando visitantes osan verlas y publicarlas, surgen gritos de "mala prensa".

Pero Bogotá es también el niño que ríe divirtiéndose en uno de los juegos mecánicos de El Salitre, y el joven que ha tenido la suerte de encontrar cupo en uno de los colegios públicos de Secundaria, y la pareja de novios que descansa embelesada bajo un frondoso árbol del Parque Nacional, y el obrero de construcción y su esposa que a diario le trae el almuerzo en un portacomidas.

Bogotá es el bebé, el niño, el joven, el adulto y el anciano que en ella viven, trabajan, aman, comen y duermen, ríen y lloran. Todo eso es Bogotá.

Todo lo demás que en la ciudad planeamos y ejecutamos, proyectamos y construimos, es importante, pero sólo será bueno si responde a las verdaderas necesidades de sus gentes. No hay edificio bello intrínsecamente, no hay plan vial bueno *per se*. Sólo será bueno aquello que hacemos si logra resolver los conflictos de la población, si logra obviar las causas del malestar ajustándose a la idiosincrasia de un pueblo que constituye el alma de la ciudad.

