

## Movilidad y nuevos modelos urbanos. El tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951)

Miguel Y. Mayorga  
Universitat Politècnica de Catalunya. Dep ITT. Grupo EXIT

Resumen de ponencia:

La innovación tecnológica y la introducción de nuevos servicios urbanos en la ciudad, han sido agentes de extensión, crecimiento y transformación de las ciudades. En el caso de la ciudad de Bogotá, la introducción de una nueva forma de desplazarse a través de la implantación del transporte urbano en tranvía, en 1884 trajo como consecuencia la modificación del modelo inicial de crecimiento de la ciudad. Este modelo que hasta el momento se había consolidado por estiramiento de la malla del trazado fundacional, evoluciona hacia uno de tipo lineal, implicando al lado de importantes cambios sociales y económicos, la prefiguración de una nueva fisonomía y estructura para la ciudad.

La década de los años cincuenta representa para Colombia, y para su ciudad capital, un importante momento de visibilización de un proceso de transformación hacia una modernización, social, económica y por ende también física y urbana. Sin embargo, es importante referirse al proceso de metamorfosis y cambio que se venía consolidando ya desde el siglo XIX, durante un periodo de por lo menos noventa años (1820-1910), durante el cual se sentaron las que serían las bases para adecuar, institucionalizar y espacializar la construcción de la ciudad moderna, con el establecimiento de un nuevo orden, republicano y capitalista. Esta primera modernidad, es la que nos interesa destacar aquí: se constata que *en muchas de las explicaciones sobre el desarrollo urbano de la ciudad de Bogotá en el siglo XIX, se privilegian las ausencias del modernismo, propias de la ciudad industrial como entre otros elementos grandes avenidas y bulevares; altos y lujosos edificios; esplendidos cafés*". (Mejía, 2000).

El estudio del proceso de modernización de la ciudad de Bogotá en este periodo, permite comprobar que inicialmente, *la ciudad se reestructura social y económicamente de manera interna, crece en población, pero no se extiende y, además, se compacta entre sus límites* (Del Castillo 2003), hecho que explica porque las formas de la ciudad colonial y de la ciudad moderna, están estrechamente vinculadas y conviven espacialmente. O sea, la ciudad empieza el siglo XX sin mayores cambios, ni grandes transformaciones urbanas, conservando gran parte de la morfología y estructura urbana colonial, y algunos de los principales cambios, se producirán gracias a la introducción del tranvía: La ciudad asiste a un proceso de modernización en su construcción y urbanización, encontrando su principal soporte en las redes de la movilidad.

Los incipientes sistemas de infraestructura y de transporte urbano, y la implantación del ferrocarril a nivel regional, serán algunos de los agentes de transformación que ampliarán el territorio y que jerarquizarán rutas y lugares, y que serán los primeros impulsos de la explosión de la ciudad. Con la introducción del tranvía de mulas en 1884, y luego electrificado en 1910 -hasta su desaparición en 1951-, la ciudad de Bogotá iniciará con contundencia -aunque de manera tardía respecto a otras ciudades-, su irrefrenable proceso de transformación y expansión, asumiendo nuevos modelos de ciudad.

Se concluye, entonces, que la metamorfosis de la ciudad hasta mediados de ese siglo, es fruto de un proceso espontáneo, que no llegó a ser planeado, pero si soportado por modelos provenientes o inducidos por intervenciones concretas, actuaciones entre las que destacan, precisamente, las correspondientes a los cambios en la forma de moverse y a las relaciones entre la movilidad y la forma de la ciudad.